



La eficacia simbólica del discurso modernizador de las élites en la ciudad de Manizales

Prácticas discursivas, desarrollo y crecimiento urbano de Manizales

Brayan Steven Arias Quintero

Lic. Ciencias Sociales

Tesis para optar por el título de:

Magister en Ciencias Sociales

Asesor: Ricardo Alberto Castaño Zapata

Doctor en Historia

Universidad de Caldas

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Maestría en Ciencias Sociales

Manizales

2023

Dedicatoria

La presente tesis la quiero dedicar a mi familia por el apoyo incondicional en este proceso académico, a mis padres y hermana por estar al pendiente, ayudarme y motivarme en el camino, a mi mujer e hijo por darme el ánimo necesario para seguir adelante y ser ese impulso necesario que me lleva a siempre querer ser mejor.

Agradecimientos.

A mis maestros que me brindaron su conocimiento desde el pregrado les quiero agradecer por su dedicación y lecciones brindada. Agradezco de igual forma a mis compañeros que caminaron junto a mí en este proceso de formación.

Por último, agradezco a aquellas personas que se tomen el tiempo de leer esta tesis, espero que con su lectura se puedan seguir ampliando conocimientos sociales en un mundo cada vez más cambiante.

Tabla de contenido

Listado de figuras y tablas.....	7
Resumen.....	9
Palabras claves	9
Problematización:.....	11
Revisión de la literatura:	12
La producción del espacio Henri Lefebvre 1974:	12
Desarrollo urbano-ambiental, políticas sociales y vivienda.: Treinta y cinco años de investigación Martha Schteingart 2015.	13
Identidades urbanas 2005 (Ensayo: espacios e identidades Sergio Tamayo y Kathrin Wildner)	14
El derecho a la ciudad Harvey, D. (2011).....	15
El eterno retorno de lo sustentable. Construcción discursiva de una ciudad moderna en Córdoba (Argentina). Quevedo, C., Almada, L. V., & Pereira, A. S. (2016).....	16
El análisis del territorio desde una ‘totalidad dialéctica’. Más allá de la dicotomía ciudad-campo, de un ‘par dialéctico’ o de una ‘urbanidad rural’. Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica, (10). Zaar, M. H. (2017).	17
Marco teórico:	18
Discurso (Michel Foucault).....	18
Poder (Michel Foucault)	18
Planificación (Peter Hall).....	18
Urbanismo. (Henri Lefebvre).....	19
Objetivos	19
Objetivo general	19
Objetivos específicos	19

Hipótesis o supuestos	19
Metodología	20
CAPÍTULO 1. EL QUIEBRE.....	22
Introducción al capítulo (Del civismo al orden estatal).	22
Dos fuentes (SMP(M) – Concejo Municipal de Manizales)	23
La SMP(M).	24
Concejo Municipal.	26
Planificación Cívica.	27
La revista civismo (contenedor de los discursos de desarrollo cívicos en Manizales)	32
De la ciudad ornata a la ciudad capitalista	36
Planificación estatal	44
Nuevas políticas frente al ordenamiento, desarrollo a cargo del Estado (Cuidado y desarrollo)	46
Fin del civismo en Manizales.....	52
CAPÍTULO 2 MODERNIDAD.....	54
El sistema de planificación y gestión territorial para Colombia	54
Ley 152 de 1994 por la cual se establece la ley Orgánica del Plan de Desarrollo.....	55
Ley 388 de 1997, ley General de Ordenamiento Territorial.	58
Cercanías y alejamientos de la ley 152 y la 388	59
Trabajo conjunto y autonomía	60
Importancia de la planificación territorial.....	61
Desarrollo Urbano.....	63
Manizales y su desarrollo.....	66
Avenida Sesquicentenario	80
CAPÍTULO 3 LAS INCOMODIDADES DEL DESARROLLO	93

Introducción al capítulo.....	93
Afán por el desarrollo.....	94
El desarrollo detrás de las denuncias ciudadanas.....	100
Vías, puentes, adecuaciones y recuperación del espacio urbano en Manizales	105
Caminos de Herradura (Las Ferias como argumento para el desarrollo vial).....	107
Vías	109
El destape (Entre huecos, escombros y rejas deterioradas).....	111
Denuncias de las comunidades mes a mes	115
El progreso de Manizales ¿Es Manizales una ciudad donde valga la pena retomar el civismo?	127
Conclusiones	135
Bibliografía	137

Listado de figuras y tablas.

Figura No. 1. Logo de la SMP-M y la revista civismo	24
Figura No. 2. Ferrocarril de Caldas. Tomada del blog de la SMP.	31
Figura No. 3. Ejemplo de ediciones de la revista civismo.	33
Figura No. 4. Apartado donde se destaca parte de la biografía de Aquilino Villegas Hoyos con motivo de los 50 años de su fallecimiento	35
Figura No. 5. Mapa conceptual, división territorial. Elaboración propia.....	56
Figura No. 6. Mapa conceptual ley 388 de 1997. Elaboración propia.....	58
Figura No. 7. Sector Alfonso López, años 90. Imagen tomada de Facebook	68
Figura No. 8. Caricatura que busca representar la demora en las obras públicas que se realizaban en Manizales, atribuyendo dicha demora a la confabulación entre los contratistas y la administración pública. Abril 4 de 1997. Tomado de La Patria.	95
Figura No. 9. Edición de La Patria, diciembre de 1997	102
Figura No. 10. Denuncias, tomada de la edición del 3 de enero de 1997	103
Figura No. 11. Viaducto de Ondas del Otún en proceso de construcción a finales de 1997	106
Figura No. 12. Caricatura tomada de La Patria. 6 de febrero de 1997. Se hace referencia a la dejadez de la autopista entre Manizales-Pereira-Armenia.....	108
Figura No. 13. Glorieta Universidad Autónoma a finales de 1997.....	110
Figura No. 14. Imagen de referencia donde se evidencia la página de denuncias de la edición del periódico La Patria del 17 de enero de 1997.....	113
Figura No. 15. Caricatura que hace referencia a las dificultades de movilidad de Manizales en 1997, donde se hace alusión a la gestión del alcalde del momento y de la secretaría de tránsito.	120
Figura No. 16. Mapa de vista plana que ejemplifica parte de las denuncias viales que se dieron en Manizales durante 1997. Elaboración propia.....	125
Figura No. 17. Mapa de vista en 3D que ejemplifica parte de las denuncias viales que se dieron en Manizales durante 1997. Elaboración propia.....	126
Figura No. 18. Ejemplo de propaganda que la alcaldía publicaba en el periódico, destacando su gestión y preparando el cambio de siglo.	129

Tablas

Tabla 1. Denuncias realizadas durante 1997, tomando como base 5 meses del año.

Elaboración propia 116

Tabla 2. Denuncias comunes en la ciudad para 1997. Elaboración propia..... 124

Resumen

La presente investigación tiene como objeto exponer la eficacia simbólica de los discursos frente al desarrollo urbano en Manizales y cómo mediante los discursos se modeló un tipo de ciudad pensada por las élites. Los diferentes desarrollos y adecuaciones que se presentaron en la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX van a resignificar las prácticas mismas de los habitantes y la forma en que éstos ocupaban los lugares. Manizales deja de ser una aldea y empieza a tener una mirada de progreso, adaptando en sus costumbres y calles los estándares que para la época hacían de europeos un modelo a seguir.

Esta investigación de corte cualitativo se ayuda de la historiografía en la búsqueda y análisis de las fuentes primarias bajo las cuales se desarrolla el estudio, tales como el archivo de la revista *civismo* de la Sociedad de Mejoras Públicas, el archivo del concejo municipal y el archivo del periódico *la patria*, los tres archivos de la ciudad de Manizales. Permitiendo así, tener un acercamiento a todo el repertorio simbólico que se convierte en acciones y que se evidencian en la realidad.

Bajo las nociones de discurso, poder y desarrollo se busca comprender que el crecimiento de una ciudad obedece a intereses particulares, donde esos modelos europeos son tomados y adecuados por una élite al contexto de una ciudad como Manizales, resultando así en una apertura eficaz al mercado y la inversión internacional. Son las élites las que presentan el desarrollo en Manizales, ese desarrollo se puede evidenciar en la infraestructura que se observa hoy día, pero su punto de partida, antes de ser un desarrollo físico fue un discurso, un discurso de poder que se llevó a la acción.

Palabras claves: Discurso, Poder, Planificación y Desarrollo Urbano.

Abstract:

The present research aims to elucidate the symbolic efficacy of discourses in the context of urban development in Manizales and how, through these discourses, a particular vision of the city was shaped by the elite. The various urban developments and adaptations that occurred in

the city during the second half of the 20th century redefined the practices of its inhabitants and the way they occupied spaces. Manizales ceased to be a village and began to be viewed as a place of progress, adapting its customs and streets to the standards of the time that considered Europeans as role models.

This qualitative research draws on historiography to search for and analyze primary sources that underpin the study, including the archive of the "Civismo" magazine of the Society for Public Improvement, the municipal council's archive, and the archive of the "La Patria" newspaper, all of which are located in the city of Manizales. This approach allows for an exploration of the entire symbolic repertoire that is translated into actions and is manifested in reality.

Within the framework of the concepts of discourse, power, and development, the research seeks to understand that the growth of a city is driven by particular interests, whereby European models are adopted and adapted by an elite to the context of a city like Manizales. This ultimately results in effective market openness and international investment. It is the elites who present development in Manizales, and this development is evident in the physical infrastructure observed today. However, it is important to note that, before becoming physical development, it was initially a discourse, a discourse of power that was translated into action.

Keywords: Discourse, Power, Urban Planning, and Urban Development.

Problematización:

Al afirmar que todas las prácticas sociales, son discursivas y que todo el desarrollo físico es el resultado de esos discursos pronunciados en un tiempo y lugar determinado, centra la atención en la necesidad de comprender esos discursos con relación a quienes los pronuncian y el efecto que tienen en la sociedad. Todos los agentes sociales tienen la capacidad de pronunciar discursos, pero no todos esos discursos tienen el mismo peso y efecto.

En términos generales han sido los sujetos de poder también denominados élites, quienes han pronunciado los discursos con mayor incidencia social. Esa incidencia tiene efectos y son esos efectos los que bien o mal se evidencian en el desarrollo físico de las ciudades.

Manizales al ser pensada como una ciudad capital debía centrarse en tres nociones que propone la planificación urbana; habitabilidad, sostenibilidad y funcionalidad. Pero un acelerado intento de desarrollo, una geomorfología montañosa, unas dinámicas sociales mayoritariamente rurales, una estructura política débil y la demora en la llegada de lineamientos estatales frente al ordenamiento y la planificación territorial. Dieron como resultado y no solo en Manizales, ciudades pensadas, diseñadas y ocupadas de forma desordenada.

Al centrar la atención directamente en Manizales, la dificultad más grande para su desarrollo se puede evidenciar en las vías de la ciudad. Estas son angostas debido a que desde que se empezó a habitar la montaña estas eran pensadas como camino de herradura y de a pie. La construcción de casas era lo fundamental.

Para mediados del siglo XX ya se tenía una ciudad constituida y se iniciaba un tipo de planificación que estaba a cargo de las élites locales, las cuales salieron del país a estudiar principalmente en Europa y al llegar nuevamente traían consigo ideales de progreso que buscaban implementar en la ciudad. Estos ideales traían una serie de intereses de fondo los cuales se enfocan principalmente en alcanzar una apertura al capitalismo en la ciudad.

Las élites se dieron a la tarea formal de organizar y preparar a Manizales para ser competente a nivel mercantil. No contaron con que esta tarea se les complicaría debido a las condiciones de infraestructura y a los pobladores. Para desarrollar la ciudad primero se debía insertar a la población en esa lógica comercial, la cual fue camuflada bajo la noción de civismo. Es en este punto que surge la pregunta de investigación ¿Cuál ha sido la eficacia de los discursos frente al desarrollo urbano de las vías en Manizales?

Los discursos han posibilitado el desarrollo. Las prácticas discursivas se han empleado de forma variada para dirigir la ciudad en un rumbo general para todos, pero pensado por pocas personas.

Esta investigación busca aportar una mirada discursiva al desarrollo de los espacios urbanos. Es el lenguaje el que posibilita que se den las relaciones humanas, en situaciones y espacios concretos. El lenguaje lo recibimos como un discurso y son esos discursos a la luz del desarrollo urbano lo que busca abordar esta investigación para la ciudad de Manizales. Constantemente se habla de desarrollo y progreso, pero poco se piensa desde donde surge y cómo se llega a este. Allí cobra sentido la presente investigación, en un todo discursivo que da apertura al progreso capitalista.

Revisión de la literatura:

La producción del espacio Henri Lefebvre 1974:

Esta obra aborda la relación entre el espacio y la sociedad. Lefebvre argumenta que el espacio no es simplemente un contenedor pasivo de las actividades humanas, sino que es producido activamente por las relaciones sociales y económicas. Se sostiene que la producción del espacio es un proceso social que implica la creación y transformación constante de los lugares en los que vivimos y trabajamos. Este proceso es el resultado de las interacciones complejas entre las fuerzas económicas, políticas y culturales que dan forma a nuestras sociedades.

Uno de los temas centrales del documento es el concepto de derecho a la ciudad. Lefebvre argumenta que todas las personas tienen el derecho de participar en la producción del espacio urbano y de disfrutar de los beneficios de la vida urbana. Se critica el urbanismo como una disciplina que ha sido dominada por intereses económicos y políticos en lugar de considerar las necesidades y deseos de las personas que habitan las ciudades. Según Lefebvre, el urbanismo debe ser redefinido para incluir la participación de los ciudadanos en la planificación y diseño de sus propias comunidades.

El texto también ve la producción del espacio como una herramienta de resistencia contra las estructuras de poder opresivas. Al involucrarse activamente en la producción del espacio, las personas pueden desafiar las normas y valores dominantes y crear nuevas formas de vida y organización social. La producción del espacio es una obra que ayuda en la comprensión de la teoría urbana y ofrece una perspectiva crítica sobre la relación entre el espacio y la sociedad. A través de su análisis de la producción del espacio como proceso social y herramienta de resistencia, el autor nos invita a repensar nuestra relación con el entorno construido y a imaginar nuevas posibilidades para el futuro de nuestras ciudades.

Desarrollo urbano-ambiental, políticas sociales y vivienda.: Treinta y cinco años de investigación Martha Schteingart 2015.

Las ciudades se encuentran en constante crecimiento y evolución. La forma en que se planifican y construyen las ciudades tiene un impacto directo en la calidad de vida de sus habitantes, así como en el medio ambiente. En este texto Schteingart aborda estos temas desde una perspectiva crítica y propositiva, analizando las políticas públicas y los modelos de gestión urbana que se han implementado en diferentes contextos.

También señala la necesidad de promover la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre el uso del espacio. Destaca la importancia de integrar políticas sociales en el desarrollo urbano, para garantizar que todas las personas tengan acceso a servicios básicos como agua potable, saneamiento, transporte y vivienda digna. Asimismo, la autora critica los modelos de desarrollo urbano que se enfocan exclusivamente en el lucro y la especulación inmobiliaria, sin considerar las necesidades de la población y el impacto ambiental de las construcciones.

Para la autora la vivienda es uno de los aspectos más importantes del desarrollo urbano, ya que es el lugar donde las personas pasan la mayor parte de su tiempo y desarrollan sus relaciones sociales. La vivienda debe ser accesible y adecuada para todas las personas, independientemente de su nivel socioeconómico. La autora también se enfoca en la importancia de la sustentabilidad en la construcción de viviendas, promoviendo modelos de construcción más eficientes en términos energéticos y menos dañinos para el medio ambiente.

La movilidad urbana es otro aspecto clave del desarrollo urbano, ya que influye en la calidad de vida de las personas y en el impacto ambiental de las ciudades. Schteingart propone un enfoque integral que considere diferentes modos de transporte, como el transporte público, la bicicleta y el peatón. La autora también destaca la importancia de reducir la dependencia del automóvil particular, promoviendo alternativas más sostenibles y eficientes en términos de energía y espacio público. En la actualidad, las ciudades enfrentan desafíos cada vez mayores en términos de crecimiento demográfico, cambio climático y desigualdad social. Este libro es un instrumento valioso para quienes buscan entender y transformar las ciudades en espacios más justos, equitativos y sostenibles.

Identidades urbanas 2005 (Ensayo: espacios e identidades Sergio Tamayo y Kathrin Wildner)

El ensayo explora la relación entre espacios e identidades, los autores reflexionan sobre las formas en que se habita y se interactúa con el mundo. Invitan al lector a cuestionar los límites entre los espacios públicos y privados, y a considerar el impacto de estos límites en las identidades individuales y colectivas. Los autores exploran cómo el entorno da forma a las percepciones individuales y colectivas, y cómo la identidad está influenciada por los espacios que habitamos. El ensayo pretende que quien lo lea piense en las formas en que nuestras identidades se construyen y negocian a través de nuestras interacciones con el espacio.

Los espacios que ocupamos dan forma al sentido de identidad. Otro tema importante es el planteamiento que se da frente a la relación entre el cuerpo y el espacio físico. Los autores exploran cómo los cuerpos interactúan y responden a los espacios que los rodean, y cómo esta

interacción da forma a los sentidos de identidad. El trabajo lleva a pensar las formas en que el cuerpo se ve restringido y liberado por los espacios que habitamos.

Uno de los temas clave de Espacios e Identidades es la tensión entre los espacios públicos y privados. Tamayo y Wildner exploran cómo se definen estos espacios y cómo dan forma al sentido de identidad y pertenencia. Otro tema importante en Espacios e Identidades es la relación entre memoria e identidad. Los autores exploran cómo los recuerdos de los espacios y experiencias pasadas dan forma al sentido de identidad y pertenencia en el presente.

El derecho a la ciudad Harvey, D. (2011)

Harvey sostiene que el derecho a la ciudad es un derecho colectivo que debe ser garantizado por el Estado y que se refiere al acceso igualitario a los recursos urbanos y a la participación en la toma de decisiones sobre el uso del espacio urbano. Según Harvey, la producción capitalista del espacio ha llevado a la creación de ciudades desiguales en términos de acceso a los recursos y servicios urbanos. Además, esta producción ha excluido a ciertos grupos sociales de la toma de decisiones sobre el uso del espacio urbano y ha llevado a la gentrificación de barrios populares. Para el autor, el Estado es el responsable de garantizar el derecho a la ciudad a través de políticas públicas que promuevan la justicia social y la equidad en el acceso a los recursos urbanos. Estas políticas deben incluir la planificación democrática del espacio urbano y la regulación de la especulación inmobiliaria para evitar la gentrificación y la exclusión social.

Harvey sostiene que la lucha por el derecho a la ciudad debe ser liderada por los movimientos sociales y las organizaciones comunitarias, quienes deben exigir al Estado la garantía de este derecho. Esta lucha también implica la resistencia a la gentrificación y la defensa de los barrios populares como espacios de diversidad cultural y social. El derecho a la ciudad no solo es un derecho colectivo, sino también una herramienta de transformación social que puede ser utilizada para cuestionar las estructuras de poder existentes. Este derecho puede ser utilizado para redefinir el uso del espacio urbano y para crear ciudades más justas e inclusivas, donde todos tengan acceso a los recursos y servicios urbanos.

El eterno retorno de lo sustentable. Construcción discursiva de una ciudad moderna en Córdoba (Argentina). Quevedo, C., Almada, L. V., & Pereira, A. S. (2016).

La idea de desarrollar una urbe sostenible no solo se enfoca en la preservación del medio ambiente, sino también en el bienestar social y económico de sus habitantes. En este sentido, la construcción discursiva de una ciudad moderna en Córdoba se basa en la promoción de políticas públicas que fomenten la innovación, la tecnología y la participación ciudadana en la toma de decisiones. Todo esto con el objetivo de crear una ciudad más inclusiva, equitativa y resiliente. La sustentabilidad ambiental es uno de los pilares en la construcción discursiva de una ciudad moderna. Esto implica la implementación de políticas públicas que promuevan el uso eficiente de los recursos naturales, la reducción de la huella de carbono y la protección de la biodiversidad.

La investigación busca fomentar la movilidad sostenible, mediante la promoción del transporte público, la construcción de ciclovías y la incentivación del uso de vehículos eléctricos. Todo esto con el objetivo de reducir la contaminación atmosférica y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. La sustentabilidad social es otro pilar en la construcción de una ciudad moderna, esto implica la promoción de políticas públicas que fomenten la igualdad de oportunidades, la inclusión social y la participación ciudadana en la toma de decisiones. Se busca crear una ciudad más justa y equitativa, donde todas las personas tengan acceso a servicios básicos como salud, educación, vivienda y empleo. Además, se promueve la creación de espacios públicos seguros y accesibles para todos los habitantes, fomentando la convivencia y la integración social.

El documento también presenta la sustentabilidad económica como uno de los enfoques fundamentales, esto implica la promoción de políticas públicas que fomenten el desarrollo económico sostenible, la innovación y la generación de empleo. Se busca crear una ciudad más competitiva y atractiva para la inversión, mediante la promoción de sectores estratégicos como la tecnología, el turismo y la cultura. Además, se incentiva la creación de empresas sociales y cooperativas que generen impacto positivo en la comunidad y el medio ambiente.

Por último, la participación ciudadana es otro de los elementos claves en la búsqueda de la modernidad. Se busca involucrar a los habitantes en la toma de decisiones y en la definición de las políticas públicas, mediante mecanismos de consulta, diálogo y deliberación. De esta manera, se busca fortalecer la democracia local y aumentar el compromiso y la responsabilidad ciudadana en la construcción de una ciudad más sostenible y equitativa. Todo esto con el objetivo de crear una ciudad que sea un modelo de desarrollo sostenible a nivel regional y nacional, y que garantice el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes en el presente y en el futuro.

El análisis del territorio desde una ‘totalidad dialéctica’. Más allá de la dicotomía ciudad-campo, de un ‘par dialéctico’ o de una ‘urbanidad rural’. Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica, (10). Zaar, M. H. (2017).

El análisis del territorio es un tema que ha sido abordado desde diversas perspectivas, pero en este trabajo se propone una visión que va más allá de la dicotomía ciudad-campo o de una urbanidad rural. Se trata de una concepción que entiende el territorio como una totalidad dialéctica, en la que se interrelacionan múltiples factores que conforman su realidad y que deben ser analizados de manera integral.

La dicotomía entre ciudad y campo ha sido una constante en los análisis territoriales, pero dividir estas dos categorías no es suficiente según la autora, expresa que esto resulta insuficiente para comprender la complejidad de la realidad territorial. Es necesario superar esta dicotomía y entender la ciudad y el campo como espacios interdependientes, que se influyen mutuamente y que conforman una totalidad dialéctica que debe ser abordada de manera integrada.

La concepción del territorio como una totalidad dialéctica implica entenderlo como un conjunto de elementos interconectados que conforman una realidad compleja. Esto implica analizar no sólo los aspectos físicos y geográficos, sino también los sociales, culturales, económicos, políticos y ambientales, entre otros, y cómo estos interactúan entre sí para conformar la realidad territorial. El análisis integral del territorio es fundamental para comprender su realidad y tomar decisiones informadas sobre su desarrollo.

La autora termina mencionando que solo a través de un enfoque que contemple la totalidad dialéctica del territorio se pueden identificar las problemáticas y las potencialidades de cada

espacio, y diseñar planes de acción que promuevan un desarrollo sostenible y equitativo. El análisis del territorio desde una totalidad dialéctica implica superar las visiones simplistas que han predominado en los análisis territoriales tradicionales. Solo a través de un enfoque que contemple la complejidad y la interconexión de los diferentes factores que conforman la realidad territorial se pueden diseñar estrategias efectivas para su desarrollo sostenible y equitativo.

Marco teórico:

Discurso (Michel Foucault)

El discurso es una suerte de medio que pone en movimiento diferentes cosas, pues: “discursos, instituciones, instalaciones arquitectónicas, decisiones reglamentarias, leyes, medidas administrativas, enunciados científicos, proposiciones filosóficas, morales, filantrópicas pertenecen a un conjunto heterogéneo” Foucault, (1991). Foucault descubre que **los discursos son un intermedio para la acción**, la práctica, en tanto conjunto heterogéneo capaz de producir saber en el orden del discurso, permite ejercer una función productiva y útil en el orden del poder.

Poder (Michel Foucault)

El poder como una fuerza que designa relaciones entre sujetos que, de algún modo, conforman una asociación o grupo; y para ejercerlo, se emplean técnicas de amaestramiento, procedimientos de dominación, y sistemas para obtener la obediencia.

Planificación (Peter Hall)

Para Hall, la planificación urbana es el proceso de anticipar, diseñar y regular el desarrollo de áreas urbanas y metropolitanas. Implica establecer objetivos y estrategias para el crecimiento urbano, la distribución de la tierra, la ubicación de infraestructuras y servicios, el transporte, el uso del suelo, entre otros aspectos. La planificación urbana tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los habitantes y garantizar un desarrollo sostenible y equitativo de las ciudades.

Esta investigación contrasta el concepto de planificación, ordenamiento y su relación o dependencia del Estado, Hall destaca que el Estado desempeña un papel fundamental en la planificación y regulación del desarrollo urbano. El Estado tiene la responsabilidad de establecer marcos legales y políticas que guíen el crecimiento de las ciudades, así como de asignar recursos y supervisar la implementación de los planes urbanos.

Urbanismo. (Henri Lefebvre)

Los habitantes de una ciudad tienen el derecho de participar en la toma de decisiones que afectan sus vidas y su entorno urbano. Lefebvre argumenta que la ciudad debe ser vista como un espacio social y político, no sólo como un conjunto de edificios y calles. El derecho a la ciudad implica el acceso equitativo a los recursos urbanos, la creación de espacios públicos inclusivos y la participación de la comunidad en la planificación y gestión de la ciudad.

Objetivos

Objetivo general

- Exponer la eficacia de los discursos frente al desarrollo urbano de las vías en Manizales.

Objetivos específicos

- Contrastar el discurso modernizador de las élites culturales en relación con los discursos propuestos por las élites políticas manizaleñas.
- Relacionar los ideales de desarrollo urbano propuestos por las élites manizaleñas en correlación con la planificación estatal del momento.
- Describir la forma en la que se le dio seguimiento al desarrollo físico de la ciudad por medio del periódico La Patria.

Hipótesis o supuestos

- Los discursos que predominan frente al desarrollo en la ciudad de Manizales eran poco comprendidos para la población en general y sus alcances resultaron poco efectivos por la forma en que eran comunicados, (Discursos europeos entre montañas).
- El descuido de las autoridades frente al cuidado de los espacios para los años 70 generó malestar en la población manizaleña.
- La remodelación de la vía del centro generó una mayor apertura al capitalismo.
- Para la segunda mitad del siglo XX la necesidad de tener una ciudad desarrollada lleva a que el concejo municipal formule acuerdos frente a la compra o despojo de terrenos en el centro de Manizales para permitir la ampliación de las vías principales. (Acuerdo número 16 de agosto 5 de 1980) pero estos planteamientos no surgen de la nada, se hace necesario ver estos hechos en comparación con los ideales de desarrollo antioqueños que es desde donde Manizales recibe su tradición.
- Comprendiendo que si hablamos de intereses individuales pesan más los intereses de desarrollo de las élites por sobre los de la clase media baja; los ideales antioqueños en relación con los desarrollos caldenses están relacionados.

Metodología

Investigación de cohorte cualitativa para exponer las prácticas discursivas bajo las cuales se da el desarrollo físico de Manizales.

En este apartado se abordan aproximaciones a las prácticas discursivas y su incidencia en el desarrollo físico de la ciudad de Manizales a través del análisis de contenidos como metodología. Esta es una técnica de interpretación de textos, ya sean escritos, grabados, pintados, filmados, u otra forma diferente donde puedan existir toda clase de registros de datos, transcripción de entrevistas, discursos, protocolos de observación, documentos, videos (Abela 2002). Esta técnica enfatiza Abela, tiene una gran capacidad para albergar contenido, esto es un denominador común que leído e interpretado adecuadamente nos abre las puertas al conocimiento de diversos aspectos y fenómenos de la vida social.

Esta investigación que parte desde tres archivos diferentes al centrarse en la revisión documental, de los mismos busca dar cuenta como en una serie de publicaciones se pueden encontrar discursos que buscan desarrollar la ciudad, con la lectura atenta de los tres archivos disponibles, se pretende alcanzar la recolección de la información. La lectura debe realizarse siguiendo el método científico, es decir, va a ser, sistemática, objetiva, replicable, y válida. (Abela 2002).

Estudiar un archivo representa una gran inversión de tiempo por lo tanto al hablar de la muestra que se tiene en cuenta dentro de la investigación está delimitada principalmente bajo una serie de características y preguntas puntuales que se le van a realizar a cada archivo; en un primer momento, al consultar la revista civismo de la sociedad de mejoras públicas y el archivo del periódico la patria se le van a presentar los cuestionamientos que hagan referencia a las necesidades de Manizales respecto a las condiciones de sus vías, los llamados de quienes escriben a la administración local, las menciones a las obras públicas que se están adelantando, las intervenciones de ornato en la ciudad y en si todo lo referente al desarrollo urbano.

En un segundo momento al consultar el archivo del concejo municipal, la atención se centra en consultar los acuerdos que hagan referencia a la planificación y ordenamiento del territorio, los acuerdos frente a la intervención de vías o compra de terrenos para el ensanche de estas. Los acuerdos por consultar se centran en los años de 1994 y 1997 cuando en el país, el gobierno empieza a preocuparse por planificar ellos mismos el territorio. En este punto se presenta una dificultad y es el poco acceso que se tiene a este archivo y el mal manejo que se le ha dado, pues la información para la época a consultar es escasa.

Los datos serán obtenidos mediante la observación de los archivos, se emplea la fotografía con el objetivo de tener, transcribir y posteriormente analizar la información obtenida. Los datos obtenidos se analizan a partir del efecto que pudieran tener en la realidad, es decir, se contrasta lo que dice el periódico de la patria y la revista civismo y si estos temas que se plantean en estos medios de información eran tenidos en cuenta al momento del concejo municipal plantear acuerdos. De igual manera se busca contrastar como los acuerdos dados por el concejo municipal eran tomados por los pobladores y esto se puede evidenciar en los dos archivos iniciales.

CAPÍTULO 1. EL QUIEBRE

Introducción al capítulo (Del civismo al orden estatal).

En este capítulo se recoge la eficacia que tuvieron los discursos pronunciados por las elites culturales y su influencia en la elites políticas con relación al desarrollo urbano de la ciudad de Manizales, discursos que posteriormente se volvieron acuerdos de ley en la ciudad; hasta mediados de los años cincuenta las nociones cívicas tenían gran relevancia en la ciudad, esto debido principalmente a la débil presencia del Estado en los territorios, esta figura de orden si estaba presente, pero con una débil institucionalidad. En ausencia de órganos de control efectivos es donde precisamente las Sociedades de Mejoras Públicas como institución, van a tener su auge, sin ser estas organizaciones gubernamentales, si se van a preocupar por el desarrollo y progreso de las ciudades en las que se encontraban.

A partir de mediados de 1970 se va a evidenciar un progreso y desarrollo en las instituciones gubernamentales, que empiezan a evidenciar su poder y autoridad con una presencia más efectiva sobre los territorios. A partir de este punto la sociedad de mejoras públicas de Manizales y en general del país van a dejar de tener la relevancia e influencia que venían ejerciendo desde su fundación y va a ser el mismo Estado el que empieza la tarea formal de planear, ejecutar y conservar el desarrollo y ordenamiento de del territorio nacional apoyado en los diferentes gobiernos locales.

Para esta primera mirada se toma como fuente principal el archivo histórico del Concejo Municipal de la ciudad de Manizales y como fuente secundaria el archivo de la revista civismo propiedad de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. Con el archivo del Concejo se buscó evidenciar cómo desde mediados de 1970, las élites políticas de la ciudad toman la tarea formal de planificar el territorio y es precisamente desde el Concejo Municipal donde se inicia con ese intento por ordenar la ciudad. Y con el archivo de la revista Civismo se presenta un bosquejo de los discursos propuestos en esta revista con relación a los llamados de esta sociedad de mejorar la ciudad entre todos.

La mirada sobre la revista civismo se realiza a grandes rasgos debido a como ya se dijo este es un complemento que ayuda a iniciar con la discusión, pero que en si no es el centro de la

investigación¹, es una fuente sobre la cual se reconoce su papel decisivo e influencia en la ciudad, tomando este como un punto de partida, que sería pionero y prepararía todo el trabajo que el gobierno local no hacía en primer momento y que posterior a diferentes acuerdos de ley, debía encabezar, dirigir y ejecutar en el tiempo.

Se encontraron un total de once acuerdos que permiten demostrar el quiebre que se da en Manizales entre la planificación propuesta por la Sociedad de Mejoras Públicas y la planificación territorial pensada desde la institucionalidad, para este punto, la Alcaldía Municipal, el Concejo y el Personero de Manizales reciben una serie de facultades otorgadas por el gobierno central para el desarrollo económico, estructural y social de la ciudad. En otras palabras, las élites culturales son reemplazadas por las élites políticas y están van a diseñar una serie de dependencias en la ciudad, institucionalizando las responsabilidades por el cuidado y desarrollo de la ciudad, en esta misma línea de ideas, los recursos públicos van a tener un control más efectivo, dejando de lado el civismo y pasando a un ordenamiento estatal.

Dos fuentes (SMP(M) – Concejo Municipal de Manizales)

Para la realización de este capítulo se toman como base dos archivos, el de la sociedad de mejoras públicas de Manizales que a partir de este punto será presentada como SMP(M) y el del Concejo Municipal; a modo de contexto se presentan las características principales, el sentido de estos y lo que planearon alcanzar desde el momento mismo de su fundación.

¹ Con relación al estudio sobre la Sociedad de Mejoras Públicas y la noción de civismo en la ciudad de Manizales se reconoce el trabajo que realiza Jhon Jaime Correa Ramírez. Civismo y educación en Pereira y Manizales (1925 - 1950): Un análisis comparativo entre sus sociabilidades, visiones de ciudad y cultura cívica. El trabajo de Correa es una fuente en esta investigación, pero si se quiere profundizar en dicha sociedad y concepto se pueden remitir al trabajo mencionado.

La SMP(M).

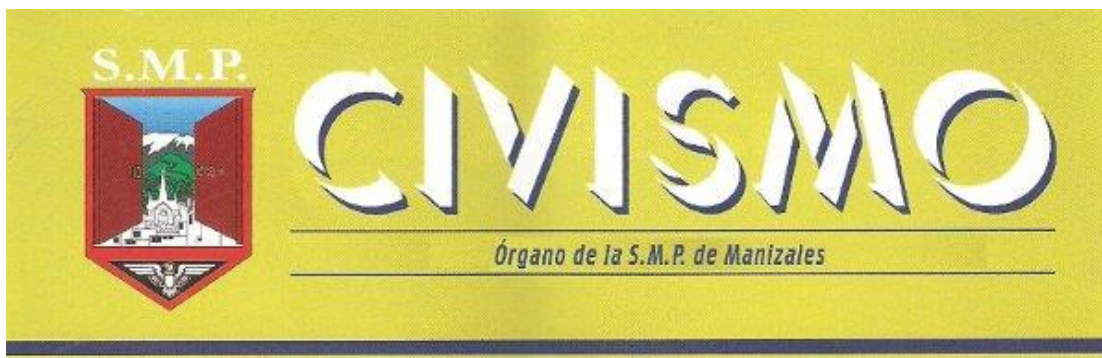


Figura No. 1. Logo de la SMP-M y la revista civismo

La Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales² es una ONG sin ánimo de lucro dedicada al civismo, esta sociedad fue fundada el 28 de junio de 1912, con domicilio en la ciudad de Manizales, en la República de Colombia, con Personería jurídica No. 28 de la Gobernación de Caldas, debidamente inscrita ante la Cámara de Comercio de Manizales.

“La SMP es obra de los hijos de la ciudad”, quienes la crearon como un espacio para que la sociedad civil se ocupe de los intereses, necesidades comunes, colabore con la promoción, vigilancia, gestión de los bienes, servicios públicos y, actúe como la entidad no gubernamental llamada a representar a todos sin exclusiones, preocupada por el bienestar de la gente y el desarrollo de la ciudad.

Los miembros de esta sociedad empiezan a divulgar sus pensamientos escribiendo en el periódico La Patria, hasta que en 1936 crean la revista “Civismo”, un medio de difusión propio que empezó a circular el 27 de marzo del mismo año es de aclarar que hoy día se sigue publicando dicha revista la cual circula trimestralmente. La revista civismo representa un interés particular de las élites por difundir una serie de ideales que para los miembros de esta sociedad, eran las más adecuadas para implementar en la ciudad, en esta revista se ve consignado el pensamiento crítico y propositivo de los directivos y los compañeros cívicos, haciendo la

² La información frente a la SMP(M), puede ser consultada en cualquiera de las ediciones de la revista civismo o de una forma más práctica, esta también aparece en su página web, la cual puede ser consultada mediante el siguiente enlace: <http://www.somepumanizales.org/p/quienes-somos.html>

claridad que los artículos firmados son responsabilidad de sus autores, la revista acepta colaboraciones diversas siempre que estas respondan a un pensamiento estructurado y mantengan los principios de respeto a las personas e instituciones (revista civismo 1936).

Una definición del amplio enfoque con relación al objetivo de las SMP es la que se puede encontrar en un análisis legislativo, realizado por encargo del Congreso de la República en el 2005 y realizado por Infante Rubio.

donde afirma que:

“su objetivo principal es el de propender por el progreso físico, económico, ambiental, ecológico, social y cultural de la sociedad, así como por el embellecimiento, cuidado y mantenimiento del espacio público de las ciudades y por la promoción y conformación de una conciencia cívica comprometida con el país. Fundamentan sus acciones en principios, directrices y orientaciones cívicas tales como: el civismo, el servicio, la solidaridad, las buenas maneras, el reconocimiento al arte y la cultura, la defensa de los recursos naturales, la recreación y la ética”.

Para Correa (2014), este objetivo responde a una “renovada vocación cosmopolita entre los miembros de la elite, la cual repercutió en variados aspectos de la vida política, económica, social y cultural del país”. El desarrollo bajo la guía de esta Sociedad de Mejoras no era algo exclusivo para Manizales, más bien es una sociedad que tiene su inicio en la capital del país y posteriormente llega a otras capitales, tal y como lo plantea Infante (2005):

Desde 1863 se tienen avances en la ciudad de Bogotá con relación al cuidado y embellecimiento de la ciudad, por esta razón, en esta fecha se crea la Junta de Aseo y Ornato de Bogotá, organización inspiradora en las posteriores juntas y de la actual sociedad de mejoras y ornato de Bogotá que se creó en 1917. (...) En 1899 en la ciudad de Medellín se crea la Sociedad de Mejoras Públicas de esa ciudad. (...) Este proyecto encabezado por la élite de la ciudad de Medellín y el ejemplo bogotano fue emulado no solo en el departamento de Antioquia sino en todo el país, es así como en las primeras décadas del siglo XX encontramos la creación de sociedades de mejoras públicas en

ciudades como Cali (1904), Manizales (1912), Cartagena de Indias (1923), Pereira (1926), Armenia (1926) y Bucaramanga (1938).

Concejo Municipal.

El concejo municipal³ es una corporación pública de elección popular que vela por la calidad de vida de los habitantes de la capital de Caldas, además de integrar las comunidades de las veredas y corregimientos de nuestro Municipio.

Cuenta con un carácter político-administrativo, compuesta por el número de miembros que determine la constitución y la ley, los cuales son elegidos popularmente por períodos de cuatro años. Sus funciones son de naturaleza constitucional y legal, y están especialmente dirigidas a la expedición de acuerdos y a ejercer el control político a la Administración Municipal.

Según el Artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, es competencia del Concejo Municipal:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Municipio.
2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.
3. Autorizar al Alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo.
4. Votar de conformidad con la Constitución y la Ley los tributos y los gastos locales.
5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de Rentas y Gastos.
6. Determinar la estructura de la Administración Municipal y las funciones de sus dependencias; las escalas de remuneración correspondientes a las distintas categorías de empleos; crear a iniciativa del Alcalde, establecimientos públicos y empresas

³ Para profundizar en la información frente al concejo municipal de Manizales, se puede consultar el siguiente enlace: <https://www.concejodemanizales.gov.co/concejo/quienes-somos>

- industriales o comerciales y autorizar la constitución de Sociedades de Economía Mixta.
7. Reglamentar los usos del suelo y, dentro de los límites que fije la ley, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda.
 8. Elegir Personero Municipal.
 9. Dictar las normas necesarias para el Control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del Municipio.
 10. Las demás que la Constitución Política y la Ley le asigne.

El 1 de enero de 1850, Manizales inicia su vida político-administrativa con el alcalde y el concejo municipal; el concejo como corporación pública, busca el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, el desarrollo social y el crecimiento económico del Municipio de Manizales, a través de la proposición y aprobación de proyectos de acuerdo, del seguimiento y control de la ejecución de los recursos públicos de la administración central y demás entes descentralizados Municipales.

Planificación Cívica.

Por planificación cívica este trabajo entiende la labor desempeñada por las elites culturales de Manizales en su afán de lograr que la ciudad se encaminara hacia el progreso, de allí uno de los lemas de la SMP donde bajo su gestión buscaban alcanzar en Manizales un progreso “Material y espiritual”. Intentando dar a entender que para que se diera un verdadero desarrollo no se trataba sólo de que el espacio físico se transforme, también era necesario que las mismas personas cambiaran su mentalidad.

Correa (2014) en este punto plantea una idea central en la comprensión de estas élites y es el recorrido que realizaron para poder hablar de desarrollo en Manizales. Desde principios del siglo XX estas personas salen a realizar sus estudios fuera del país, principalmente a Europa, es en este continente que logran evidenciar un acelerado crecimiento y desarrollo de las urbes. Posterior a su estancia y al regresar a Manizales, traen una amplia gama de ideas que quieren replicar en la

ciudad. De una forma concreta, este planteamiento da cuenta de una motivación o uno de los impulsos que lleva a pensar el desarrollo en Colombia.

Es precisamente una idea que responde a esa dependencia que ha tenido este país al continente europeo desde tiempos de la conquista; En este punto el énfasis que se hace sobre la dependencia gira entorno a las ideas que las elites manizaleñas traen consigo, pero en términos más amplios la dependencia de los denominados países subdesarrollados frente a los países desarrollados, van mucho más allá de unas simples ideas de progreso. Tanto así que la dependencia se convierte en una teoría y está en una corriente de pensamiento que va a ser muy desarrollada a mediados de 1950 – 1970.

Raúl Prebisch⁴ Uno de los principales teóricos sostiene que “la economía de América Latina se encuentra subordinada y dependiente de las economías de los países desarrollados, especialmente de Europa y Estados Unidos”. Vale aclarar que esta teoría de la dependencia se ha presentado principalmente en apartados económicos, pero que su panorama puede ampliarse a otros factores. Algo que impulsó de una forma más efectiva a desarrollar estas ideas en Manizales era el hecho de que no era la única ciudad de Colombia que lo estaba haciendo, las elites de las demás ciudades también estaban en la misma línea, aplicar a sus territorios, bajo el modelo de ejemplo, aquellas ideas y estrategias que ya se habían aplicado en otros lugares del mundo y habían funcionado.

El trabajo que desde principios del siglo XX estaban por abanderar las elites, no era nada sencillo, la planificación del territorio, particularmente en este caso de las ciudades es un proceso complejo que requiere una amplitud de miradas profesionales y variadas, dado que cualquier determinación tiene un profundo impacto en la vida de aquellos habitantes del territorio determinado. Una de las estrategias empleadas fue precisamente hablar de civismo, con esto se

⁴ Raúl Prebisch explicaba la dependencia económica como una relación centro-periférica que se daba entre los países. En realidad, proponía que la creciente desigualdad se daba por la marcada disparidad generada en las relaciones comerciales que se entablaban entre los países. Provocando, de este modo que, las economías de los países subdesarrollados estuviesen subordinadas a las economías de los países desarrollados. Los cuales, comparaban los insumos y las materias primas a precios bajos en el mercado mundial y los transforman en productos tecnológicos o industrializados con alto valor agregado

podía integrar de una mejor manera el trabajo y dar a entender a los habitantes de Manizales que el planificar, desarrollar y conservar la ciudad era tarea de todos.

Correa (2014):

Para alcanzar este propósito empezaron a promover nuevos espacios y formas de sociabilidad centradas en el progreso, las bellas artes y los centros literarios –escenarios propicios para el cultivo del ocio y el espíritu–, además de una marcada preocupación por aspectos relacionados con el desarrollo de la cultura moderna citadina, como el ornato, la higiene y las buenas costumbres (...)

Sin embargo, este proceso no siempre es inclusivo y equitativo, ya que en muchos casos está influenciado y dirigido por los intereses individuales o de un grupo selecto de personas, quienes tienen el poder suficiente para determinar cómo se van a desarrollar y organizar los diferentes espacios urbanos. Ritz, K. O., & Puigmal, P. (2017) plantean que “El rol que tienen las elites en los territorios, hacen que estos se transformen de acuerdo con lo que sus proyectos políticos consideran necesario y conveniente para concretarse”.

Los autores complementan su argumento mencionando cuatro elementos fundamentales en la búsqueda de comprender la influencia que tienen las élites y sus discursos, invitando a la reflexión frente al hecho de preguntarnos; ¿Cómo las élites producen poder?, ¿Cómo colaboran en la construcción de Estado y cómo construyen identidades y fronteras internas y externas?

No se puede negar el trabajo de las élites de las ciudades planificando su propio territorio. La noción de poder se entrelaza con un ideal civilizatorio y va a jugar un papel determinante en esta discusión y es precisamente el hecho de que este factor cívico, que denotaba sentido de pertenencia por el cuidado de lo propio va a servir de pretexto para que las elites por medio de sus discursos, ejerzan su poder social y cultural y así alcanzar los desarrollos necesarios según sus propios intereses, que en Manizales antes que buscar tener una población más educada y preparada para los desafíos del mañana, se buscaba tener una ciudad preparada para acoger el mercado y el capitalismo más competitivo.

Dentro de esa idea civilizatoria se tenían diferentes estrategias para lograr que la comunidad participara activamente de las propuestas de la SMP, una de ellas era por medio de la higienización, la cual se enmarca en una retórica discursiva de las elites con el fin de demostrar que todos sus postulados tenían un propósito y era la construcción de una ciudad más ordenada, limpia y agradable para habitar, con ciertas características que se enfocaban en lo industrial. El civismo se materializaba como un gran ideal, surgía en función de un cuidado común de los espacios, un embellecimiento de los parques y demás actividades cívicas que resaltarán la ciudad como una ciudad ornata que se destacaba frente a la mirada de propios y visitantes.

El proceso de modernización que había iniciado en Manizales ya venía acompañado con una serie de adelantos económicos los cuales la posicionaron en el país, gracias al comercio del café con el exterior, pero también desde mediados del siglo se estaba pensando una ciudad como ejemplo por parte de estas élites cívicas locales. Correa (2014). Se debe pensar la ciudad en muchos aspectos, en este caso como producto de las primeras iniciativas del órgano cívico, entre las cuales se encuentran hechos que marcaron una pauta en su desarrollo y el de sus ciudadanos; como lo fue la inauguración del ferrocarril de Caldas (1923) que comunicaba a la ciudad con Puerto Caldas y posteriormente en (1927) se amplió hasta llegar a Pereira y Armenia, en este punto la construcción del ferrocarril permitió reemplazar en gran medida los caminos de herradura y que la economía creciera favorablemente.

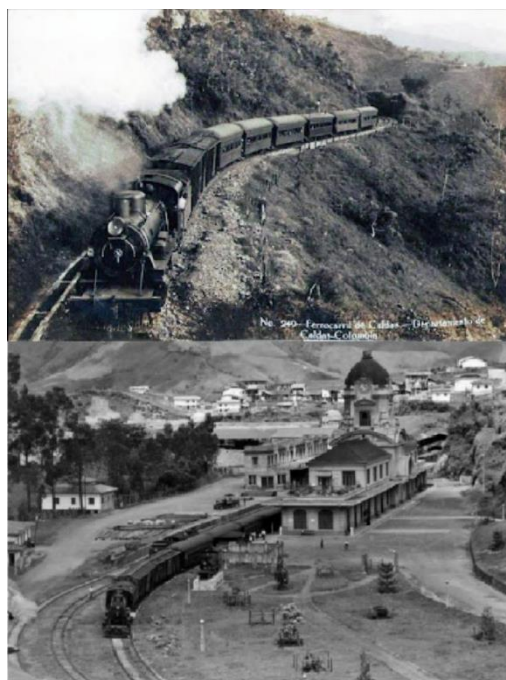


Figura No. 2. Ferrocarril de Caldas. Tomada del blog de la SMP.

Entender las diferentes miradas que se puede tener sobre un espacio, ayuda a la comprensión de lo aquí planteado, es pensar en esa mirada del investigador que dependiendo su campo de conocimiento puede percibir cosas diferentes a los demás, en este punto por un lado se tenía la mirada tradicional del arriero que buscaba un tipo de progreso más familiar, la tenencia de algo, en este caso tierras de cultivo y posteriormente la mirada de la elites y los empresarios, los dueños de mayores proporciones de tierra, esos mismos que buscaban que las ciudades del país se desarrollaran y llegaran a ser grandes metrópolis. Se presenta este fenómeno como una de las primeras lecciones que se aprenden en geografía, alrededor del determinismo y el posibilismo, que rezan la existe una relación entre hombre y medio y que dicha relación puede ser mirada de dos formas; el hombre puede condicionar su medio, pero el medio igualmente condiciona al hombre.

El objetivo principal de la SMP era la de promover el progreso abanderándose del civismo, para ello buscaban integrar a la comunidad manizaleña alrededor de sus principios “Con la convicción de que más vale la actitud de una comunidad que una obra pública” en este punto se toma un tipo de conciencia donde el concepto de lo público resulta fundamental para la

construcción de la vida, su desarrollo en la ciudad y el tejido social que la soportara. Para Correa (2014) “El civismo fue una ideología progresista de las elites de cada ciudad, y su promoción se dio a partir del establecimiento de los valores cívicos como los parámetros desde los que se podía definir a los buenos ciudadanos preocupados por el ornato, progreso y modernidad”.

Del mismo modo que se venían gestando una serie de desarrollos urbanos, para este momento se habla de un ciudadano político, pero con otra serie de características. Otras aristas, como la que se está presentando en este documento, un ciudadano centro del civismo, que ama, cuida y respeta su ciudad, sintiéndose orgulloso por ella y ayudándola en su desarrollo. Este tipo de intereses no se dieron de forma fácil, no todos los pobladores veían su ciudad con esas características y esto causaba frustración en los miembros de la SMP(M) quienes en sus actas de reunión dejaban como evidencia la gran frustración al no ser acogidas sus recomendaciones en el total de la población. Correa (2014). Pero la promoción de la economía seguía adelante, al igual que la idea de moldear a un ciudadano cívico y una ciudad moderna y desarrollada.

La revista civismo (contenedor de los discursos de desarrollo cívicos en Manizales)

Creada el 27 de marzo de 1936 por el señor Roberto Londoño Villegas; es uno de los órganos informativos más tradicional de Manizales, la cual exalta la ciudad y esta es descrita como “una honorable ciudad”. Este medio de difusión cuenta con personería jurídica, una dirección y un consejo editorial. Las ediciones de la revista se publican trimestralmente, al año se publican tres ediciones en las que se consigna el pensamiento crítico y propositivo de los directivos y “amigos cívicos” de la SMP y por sus páginas han pasado los principales políticos y hombres de letras de Manizales.



Figura No. 3. Ejemplo de ediciones de la revista civismo.

Es importante entender que los artículos que se publican son responsabilidad de sus autores. Pero es de agregar que se aceptan colaboraciones diversas siempre que éstas respondan a un pensamiento estructurado y mantengan los principios de respeto a las personas e instituciones. Esta revista es importante mencionarla debido a que las elites culturales van a poder divulgar su pensamiento sin las limitaciones de espacios y número de palabras que debían tener presentes al momento de publicar algo en el periódico de La Patria. Es de aclarar que por más que se crea la revista, no dejaron de lado el hecho de seguir publicando en el periódico.

La revista nace con el fin principal de informar, los principales hechos que acontecen en la ciudad y la región, pero lo que allí se consigna es muy diferente a lo consignado en un periódico o una revista de la actualidad. El fin último de la revista civismo es aportar en la construcción de una ciudad más limpia, organizada y cívica donde los ciudadanos siguiendo diferentes modelos sociales pudieran guiar sus propias acciones a partir de esos ejemplos y replicarlo en toda la ciudad, buscando siempre ser mejores ciudadanos, rescatando el respeto por sus espacios comunes a lo largo de la ciudad.

Al plantear un esbozo general de la revista es importante mencionar que con el tiempo el tamaño de las ediciones fue disminuyendo considerablemente, si se compara una edición de mediados de los cincuenta o sesenta esta tiene un volumen de páginas mayor a las ediciones de los ochenta y noventa; pero en términos generales sus ediciones dividen su contenido de esta manera: en sus primeras páginas se presentan las entidades cívicas de la ciudad tales como los comités cívicos de cada barrio y algunos clubes, además de las entidades oficiales como la alcaldía de Manizales, empresas públicas de la ciudad y la secretaría de educación de Caldas; en un segundo momento se presentan los nombres de quienes podían acceder al servicio de realizar una publicidad dentro de la revista. La revista tiene un formato sencillo que más que buscar entretener, buscaba informar a los manizaleños que estaba sucediendo con su ciudad y como cada individuo podía aportar en el engrandecimiento de esta.

La revista resulta ser una estrategia creativa con la cual se podría permear a las personas con algún asunto puntual que se quería lograr en la ciudad. Lo que se solía hacer era explicar alguna finalidad o algún asunto que se quería alcanzar para la ciudad y después de que los pobladores lo comprendieran y se apropiaran de ello, pudieran cumplir la finalidad de lo que se proponía por parte de los “amigos cívicos de Manizales”. “Históricamente se puede comprobar que los grupos de élite han cumplido una función propositiva en cuanto a la definición de los valores colectivos a seguir por el conjunto de la sociedad” Correa, (2014). Las propuestas o los objetivos a alcanzar en la ciudad se plasmaron en una serie de campañas, donde se explicaba en qué consistían y lo que se pretendía, las campañas principalmente se llevaban a cabo con el fin de dar a conocer una problemática y generando conciencia de que se tenía que trabajar para intentar cambiar esas situaciones.

Un aspecto casi canónico que se presenta en la revista *civismo* era el espacio tan generoso que le dedicaban a las biografías, donde se cuenta la vida y obra de diferentes personas que trabajaron por Manizales, se hace la comparación con aspectos sacros porque precisamente parece que se estuviera relatando una vida de santo en las publicaciones que se realizaban. A través de las vidas y experiencias de individuos destacados, lo que se ofrece es una serie de lecciones y ejemplos que pueden influir positivamente en la vida de otros, estos modelos de persona, de manizaleño de valores que se destaca por sus virtudes y aportes eran un punto de partida claro para seguir con este trabajo forma, de hacer de Manizales una ciudad cívica.

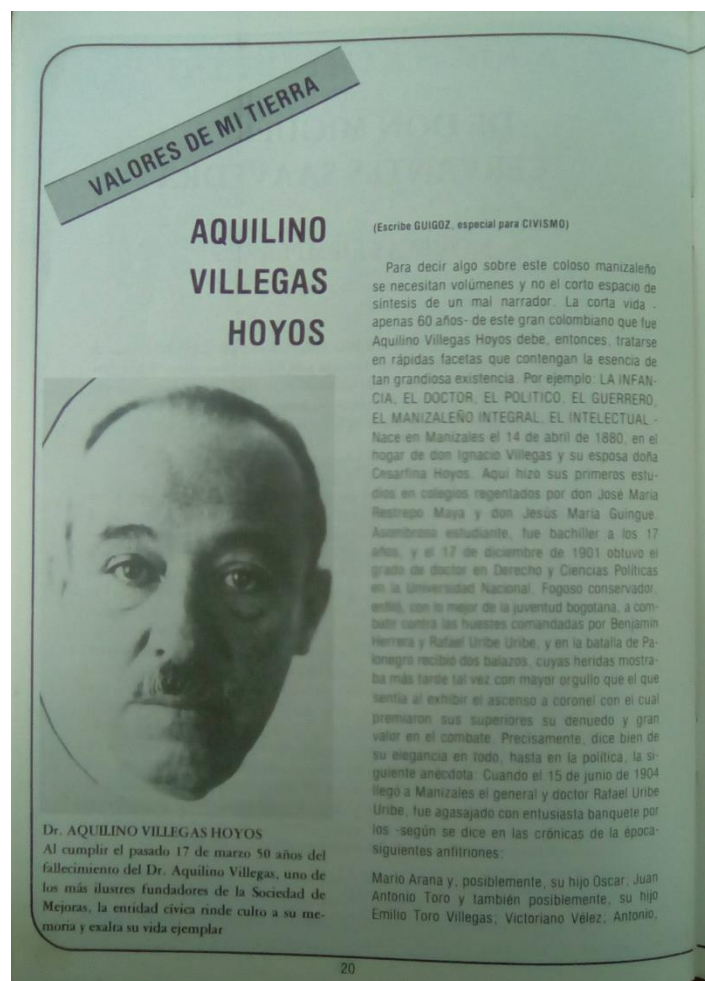


Figura No. 4. Apartado donde se destaca parte de la biografía de Aquilino Villegas Hoyos con motivo de los 50 años de su fallecimiento

En general se puede plantear que la revista tenía una finalidad donde se busca el orden por medio del cuidado y embellecimiento de los espacios y aún tiene dicho fin, solo que ya no de la

misma forma que antes. Todo el tema cívico busca de igual forma generar conciencia de la importancia de ser un buen líder que encabece la búsqueda de la modernización de los espacios y tenga a su ciudad como referente de amor, cultura y educación. Pero estos intereses reflejaban apenas una pequeña parte del interés verdadero que tiene que ver con el hecho de lograr que las ciudades se modernizaran para dar paso de una forma más eficiente al capitalismo mundial.

De la ciudad ornata a la ciudad capitalista

“Invitación
Venga usted a Manizales la encumbrada ciudad
que desde sus atalayas enhiestas se regocija
mirando lejanías y anhelando sin celos el progreso
de todas las comarcas de COLOMBIA”.

Revista civismo N°326

La ciudad bajo el modelo del ornato se presenta como un espacio que busca ser cuidado para su desarrollo, entre las cosas que esperaba el civismo estaba el hecho de lograr mejorar el espacio público, un pensamiento cívico se evidenciaba cuando se lograba impulsar el cuidado y el respeto por los diferentes espacios públicos de la ciudad, como parques, plazas y calles. “Los ciudadanos conscientes de su entorno tienden a mantener limpios estos espacios y evitar daños a la infraestructura” Velásquez, (2015)

En este apartado se ejemplifica por medio de dos publicaciones concretas el tipo de discurso empleado en la revista civismo con el cual se esperaba que la ciudadanía tomara conciencia de la importancia del cuidado de los espacios comunes. En este tipo de discurso se ve reflejado de forma muy explícita las incomodidades que genera para las élites el hecho de tener que ver una ciudad por ejemplo desorganizada y sucia:

El verdadero aseo de una ciudad

Asear diariamente las calles de la ciudad
empujando, a fuerza de brazo y de escobas,
los montones de basura que hace el público
grosero, “es hacer un aseo diario”. Pero el
VERDADERO ASEO,

Por el cual pueda decirse que una ciudad ES
LIMPIA, es el que se sostiene
porque el público no arrojar basuras en las calles
ni enmugrecer las paredes.

Hay gentes para las que no surten ningún efecto las
sugerencias ni los consejos. Necesitan
PROHIBICIÓN SEVERA y los CASTIGOS por las
violaciones de la PROHIBICIÓN. Hacen falta UN
DECRETO SERIO, y empleados municipales
capaces de no dejarlo burlar⁵.

En este fragmento se puede evidenciar una de las principales luchas que llevaban a cabo los líderes cívicos de la ciudad, como lo era el hecho de mantener la ciudad limpia, al no existir una empresa de aseo como “Emas”⁶ que opera en la actualidad y antes de que la SMP se tomara la tarea formal de preocuparse por este tema, quienes estaban hablando de la conservación del aseo en la ciudad eran los médicos, Correa (2014) expresa de una mejor manera este hecho al decir que “desde 1916 existía en Manizales una Junta de Higiene –liderada por prestantes médicos– que se ocupaba de señalar los posibles focos contaminantes”.

⁵ Este ejemplo fue tomado de la edición de noviembre de 1969 de la revista civismos de Manizales, esta edición puede ser consultada directamente en la oficina de la SMP de Manizales, previa autorización de los encargados que allí se encuentran.

⁶ La Empresa Metropolitana de Aseo Emas, hace parte de la multinacional de origen francés, Veolia. Esta empresa inició operaciones en la ciudad de Manizales el 5 de febrero de 1995 y se transformó en Emas By Veolia en febrero de 2015 para prestar los servicios de recolección, transporte de residuos sólidos urbanos, barrido y limpieza de áreas públicas.

El lenguaje empleado por este tipo de publicaciones era muy directo, donde se puede evidenciar la inconformidad de tener que ver las calles de la ciudad sucias por el poco sentido de pertenencia de algunos ciudadanos. Las costumbres tan arraigadas en la ciudadanía era un trabajo que requería de tiempo y paciencia, con esto no se intenta decir que por tradición o costumbre las personas arrojaban basura al suelo, este hecho responde a la ausencia de instituciones encargadas de recolectar de una forma adecuada los residuos, la falta de disposición de contenedores para depositar dicha basura y esperar que esto cambiara de un momento a otro no era tan sencillo. Quitarle una costumbre determinada a una comunidad, es un proceso que se debe ir haciendo poco a poco.

Una particularidad del discurso cívico era ese marcado énfasis en apartados dentro del mismo discurso, sobre los cuales se buscaba hacer mayor énfasis y darles protagonismo al hacerlos en mayúscula sostenida, tiene una connotación de que las cosas se están haciendo mal y ellos, las elites, los que saben, esperan cambiar eso y que las cosas se hagan como ellos dicen; por ejemplo al decir “EL VERDADERO ASEO” da a comprender que el aseo que se efectuaba estaba mal o no era el adecuado, o también que ese verdadero aseo era el hecho de no tener que hacer que terceros limpiaran la basura de esos ciudadanos descuidados.

El trabajo cívico era un trabajo gratuito, lo que las elites esperaban de los ciudadanos era el hecho de que ellos por medio de la donación de su tiempo, trabajaran por la conservación y el embellecimiento de Manizales, ese carácter cívico presenta un panorama de amor propio por el espacio que se habita y por lo menos en este ejemplo ese amor se demostraba no ensuciando la misma ciudad y aparte de eso ayudando a limpiar la basura de los otros, los que no querían seguir estas recomendaciones o para los cuales el cuidado de la ciudad no representaba nada.

Además de solicitar la ayuda de las personas cívicas, creando precisamente ese afán por el cuidado de los espacios comunes, el tipo de discurso que se evidencia es uno donde se evidencia cansancio y frustración por parte de esta SMP al ver que sus pedidos no eran tan escuchados y es precisamente en ese enunciado de “PROHIBICIÓN SEVERA y CASTIGOS” donde estas elites estaban pidiendo a las autoridades municipales que tomara cartas en el asunto imponiendo un

tipo de infracción por el poco sentido de pertenencia y cuidado de la ciudad. Correa (2014) menciona que estas infracciones fueron llamadas “Infracciones contra el ornato”.

Sobre este hecho y con base en lo que pedía esta SMP para los ciudadanos poco cívicos, la misma sociedad pensó una estrategia donde ellos mismos como órgano de cultura, impondrían multas cívicas a los ciudadanos. Correa (2014) sigue planteando que:

Se trataba de una auténtica empresa civilizadora liderada por las élites cívicas del momento (...). Que si bien se auto adjudicaba la función de cuidar el ornato también estaba dando muestras de aprovechamiento económico y de control social, con la proposición de incluir multas y de que éstas fueran a favor de las SMP.

La búsqueda de una ciudad cívica y desarrollada, es decir, una ciudad bellamente adornada, estéticamente agradable y que genere confianza de inversión, han sido algunos de los objetivos de la planificación cívica en Manizales y en muchas ciudades en todo el mundo. Sin embargo, esta aspiración presenta una serie de desafíos que van más allá de lo puramente estético. Al indagar sobre los desafíos estos son variados y dependen de la mirada que se esté dando sobre los espacios, al igual de cuál es el tipo de disciplina que está estudiando el hecho.

Estas se pueden dividir por enfoques, a consideración de esta investigación los que se deben tener en cuenta con mayor detalle son: se debe pensar la estética, pero en relación con la funcionalidad, la integración de los ciudadanos y la multiplicidad de perspectivas que estos tienen sobre los espacios que habitan y por último las prioridades que debe tener una ciudad y los costos que le representa dicho desarrollo.

Llama la atención el hecho de que uno de los desafíos al buscar una ciudad de ornato y planificada es el equilibrio que se debe dar entre estética y funcionalidad. Al estudiar las ediciones de la revista civismo se puede evidenciar todo el esfuerzo que se hacía desde la propuesta cívica por mantener cuidados y adornados los parques de la ciudad, además de otros espacios, al punto de pedirle a los pobladores que mantuvieran las fachadas de sus casas pintadas. Las elites de la ciudad estaban esperando un comportamiento y una mentalidad muy

diferente a la que se tenía para la época. Una noción interesante sobre esto es la que presenta Le Corbusier al afirmar que "Una casa es una máquina para vivir".

Buscando resaltar la importancia de que la estética urbana no puede sacrificar la funcionalidad y el bienestar de las personas que habitan las urbes. Este tipo de exigencia de las elites es muy comparable con las de hoy día en el sentido por ejemplo de la conservación histórica de las propiedades en la ciudad así estas tengan privados como sus propietarios y es que estos no pueden modificar los inmuebles a su gusto y necesidad sin antes tramitar permisos y sin ninguna garantía de que se concedan los permisos. Le Corbusier complementa su argumento mencionando que "Es fundamental encontrar un punto medio donde la belleza no afecte negativamente la movilidad, accesibilidad y calidad de vida de los habitantes.

Respecto a la calidad de vida de los ciudadanos, estos se presentan como un factor determinante para que se dé el desarrollo de los espacios, por lo su participación y compromiso con los procesos que se desarrollen es fundamental en la toma de cualquier decisión, al hablar del desarrollo urbanístico, esto implica tomar decisiones que mejoren el presente y preparen el futuro de las ciudades, en la búsqueda de una correcta apertura a múltiples factores que la lleven al siguiente nivel de desarrollo, la discusión se centra principalmente en comprender esa apertura al capitalismo que estaba teniendo Manizales impulsada principalmente por las elites de la ciudad; sin embargo este será un aspecto que se desarrollara de una mejor manera en el siguiente capítulo.

Principalmente las decisiones que se van a tomar están relacionadas con el diseño que debe tener el espacio público, además de sus cuidados y qué finalidades se tienen que justifique la inversión en la consecución de determinados fines. Por ello, la participación ciudadana es fundamental. Jacobs, sostiene: "No existe la ciudad perfecta. Siempre existe una mezcla de usos, tipos de edificios y actividades". La diversidad cultural entra a jugar un papel importante debido a que en la multiplicidad de perspectivas es donde se va habitando el espacio según sus propias necesidades y las que se puedan ir generando con el paso del tiempo.

Por último, estos intentos de las elites por alcanzar un desarrollo para la ciudad conllevan inversiones significativas en infraestructura y diseño, lo que puede generar tensiones entre el costo y las prioridades de la ciudad. Si bien se buscaba un desarrollo desde múltiples perspectivas la SMP de Manizales se estaba enfocando mucho en el cuidado y embellecimiento, pero si querían lograr una apertura más efectiva, las vías de la ciudad requerían una mayor atención; Glaeser sostiene que "Los ciudadanos deben decidir si vale la pena gastar más dinero en lo estético o si hay otras necesidades más apremiantes". En un contexto de recursos limitados, la ciudad debe sopesar los beneficios estéticos con las necesidades básicas. Pero este es un punto sobre las vías y su desarrollo será presentado de una mejor manera en el segundo capítulo.

El segundo ejemplo de discurso que se puede encontrar en las ediciones de la revista *civismo* es una serie de enunciados con lo que se debe hacer como ciudadano, partiendo de la base de una serie de enunciados que están directamente relacionados con el cuidado y aseo de la ciudad, estos enunciados unificados en un tipo de discurso que pretende ser una guía por seguir, esto permite presentar la categoría alrededor del afán civilizatorio⁷.

CUIDEMOS

las obras de Ornato de la ciudad

COLABOREMOS

Al mantenimiento de unos antejardines

DENUNCIEMOS

Los atentados contra la arborización

PIDAMOS

A autoridades y propietarios arreglos en
las calles y frentes de edificios

MANTENGAMOS

Afán por aseo y buena presentación

⁷ El "afán civilizatorio" se refiere a la tendencia histórica de ciertas sociedades o grupos humanos de considerar que su cultura, forma de vida o sistema de valores es superior a los de otras culturas y, por lo tanto, tratan de imponer o difundir esos valores a otras poblaciones o regiones. Este concepto está relacionado con la noción de colonialismo cultural y etnocentrismo.

en vías y establecimientos públicos.

UNIFIQUEMOS

Criterios para campañas y gestiones
en pro de nuestras más caras empresas.

DEFENDAMOS

Y sustentemos un prestigio de núcleo
ambicioso, con altura y aspiración.

Este discurso ocupa un espacio en la mayoría de las ediciones de la revista *civismo*, en la consulta del archivo en varias ediciones se puede encontrar las premisas que están en mayúscula sostenida, lo que puede variar un poco es el contenido. Un ejemplo que ayuda a entender este hecho es cuando en el primer enunciado de “cuidemos” se pueden encontrar apartados diversos, se aboga por el cuidado del ornato, pero también se menciona en otras ediciones el cuidado de espacios más específicos, como las fachadas de las casas, la apariencia personal, la imagen frente a los visitantes de la ciudad y de esta manera los demás enunciados pueden estar enfocados en lo que se necesite comunicar en un momento determinado, algo que sí es constante es que todos son llamados de atención o pidiendo la colaboración de la ciudadanía.

Para Quijano (2014) El afán civilizatorio ha llevado (...) a la imposición de costumbres y valores, y en general, a intentos de modificar la cultura y la forma de vida de comunidades consideradas "inferiores" o "primitivas". A lo largo de la historia, diferentes imperios, naciones y grupos han justificado acciones expansionistas y coloniales con la creencia de llevar la civilización a otras partes del mundo⁸. Esta perspectiva es perfectamente aplicable a lo que estaba pasando en Manizales a mediados de los cincuenta y sesenta, donde es precisamente las élites las que quieren imponer un modo de proceder a los demás habitantes de la ciudad, que bajo esta lógica de Quijano serían los inferiores.

Los ideales civilizatorios en Manizales han logrado quedar plasmados en el tiempo gracias a estas publicaciones, las narrativas de las elites muchas veces se pueden tomar más que como

⁸ Aníbal Quijano en sus teorías sobre la colonialidad del poder, destaca cómo la expansión europea y el afán civilizatorio llevaron a la imposición de jerarquías raciales y culturales.

consejos, como un tipo de exigencia hacia la comunidad, haciendo a todos responsables de ese cuidado urbano. Los aportes a la limpieza, la arborización, el cuidado y el embellecimiento terminaban siendo opacados por habitantes de la ciudad que no les interesan estos asuntos o que simplemente lo ignoraban. Ese sentido de pertenencia por lo público recién se estaba trabajando con mayor énfasis en la ciudad ¿Cómo hacer de los habitantes de la ciudad, agentes cívicos preocupados y responsables con los espacios colectivos? Es el tipo de preguntas que podrían ser discutidas por los miembros de la SMP.

Son precisamente estas élites las que tienen y buscan crear en la ciudad ese afán civilizatorio, enfocado en el progreso sobre todo material para una mejor adaptación y consecución del progreso económico. Correa (2014) presenta esa postura que lleva a entender de mejor forma esos intereses por parte de las élites. El ornato de la ciudad lo que podría permitir es que agentes extranjeros vieran una ciudad limpia y agradable para la inversión económica y quienes más si no son estas mismas élites que se preocupan por la limpieza y el desarrollo, los dueños de las empresas en Manizales.

Sousa Santos (2018) sostiene que “el afán civilizatorio es una narrativa que ha sido utilizada históricamente para justificar la imposición de valores y la explotación de otras culturas y sociedades. En lugar de reconocer la diversidad de formas de conocimiento y saberes existentes en el mundo”, el afán civilizatorio tiende a desvalorizar y marginar aquellos conocimientos que no se ajustan a los estándares occidentales. El afán civilizatorio representa la tendencia de la cultura occidental a imponer sus valores, creencias y formas de vida como superiores, lo que resulta en la marginalización y opresión de saberes y experiencias no occidentales.

La perspectiva del afán civilizatorio tiene mucha relación con la búsqueda de la SMP la cual es “alcanzar un progreso material y espiritual” en la ciudad, como se mencionaba ese progreso espiritual responde a la mentalidad de las personas y la relación con lo material es el desarrollo y cuidado de espacios. Tal vez esta perspectiva cívica se ve bondadosa para con la comunidad, se presenta el desarrollo como algo sobre lo cual todos deben participar, pero del cual no todos van a verse beneficiados. Verdaderamente quienes se benefician, aquellas personas con el capital económico suficiente para sacar provecho de un tipo de inversión, de resto se tendría que entrar a

pensar otras perspectivas y enfoques para analizar un tipo de aprovechamiento sobre el desarrollo por parte de un ciudadano del común.

La ciudad como modelo de ornato va a tener un decaimiento progresivo sobre los setenta y esto responde a los intereses de las elites políticas que van a buscar encargarse directamente de los asuntos del cuidado, desarrollo y progreso de los territorios, ampliando su institucionalidad al crear nuevas dependencias, leyes y decretos enfocadas en aprovechamiento y cuidado del territorio pero ya no a la cabeza de las élites culturales de cada región, sino más bien integrado este desarrollo necesario en las decisiones y disposiciones propias de las políticas nacionales.

Planificación estatal

Pensar en el desarrollo de una ciudad enfoca la atención en las diferentes políticas y lineamientos que suele dar un Estado para que estas puedan estar ordenadas y tengan relación con una serie de intereses gubernamentales, desde lo cotidiano, las personas no se detienen a pensar en el recorrido histórico que ha tenido su ciudad para ser lo que es, simplemente se habita el espacio físico y se utiliza de él lo que se necesita día a día.

La historia de la planificación urbana de Manizales y en general la presencia de un tipo de planificación en Colombia es relativamente reciente, tiene una especial acogida durante la segunda mitad del siglo XX, aquí es importante entender que para entonces las grandes ciudades del país ya estaban construidas, en este punto lo que se busca expresar es que si bien en el territorio colombiano no se hablaba de una planificación urbana profesional tampoco se puede afirmar que las ciudades no contaban con un tipo de orden, más bien se busca apuntar es al hecho de que se debe pensar en quienes y desde donde se estaban organizando las ciudades.

Lo que se recoge en este capítulo es la comparación entre un tipo de ordenamiento urbano planificado por las élites locales en relación con la posterior llegada de la planificación urbana estatal al país, este capítulo se enfoca precisamente en entender cómo se da ese momento de transición frente a los pensamientos de desarrollo que tenían las élites manizaleñas y las nuevas

disposiciones gubernamentales que centraban su atención en ser ellos quienes en base a una serie de normativas, tomaran el control de los lineamientos frente al desarrollo urbano.

No se puede negar la influencia que tuvieron las élites culturales en el desarrollo de Manizales, pero para finales del siglo XX serían las élites políticas las encargadas de planificar los espacios, bajo esta perspectiva, la ciudad inicia con una serie de debates a nivel del concejo municipal en la búsqueda de cumplir con los lineamientos que estatalmente estaban surgiendo y de este modo poder contar con un ordenamiento que detuviera el crecimiento desmedido de los espacios urbanos.

La planificación urbana en su búsqueda por ordenar los territorios se enfoca en un primer momento en las diferentes acciones que podrán impulsar la organización de los procesos urbanísticos. Restrepo (2019) afirma que:

La planeación constituye un mecanismo técnico que establece los lineamientos básicos para direccionar las ciudades en aspectos como el crecimiento, la expansión, los usos del suelo, la distribución de actividades en su territorio, la construcción de infraestructuras, la dotación de espacios y equipamientos públicos, el acceso a redes de servicios públicos y la provisión de mecanismos de bienestar social -como educación, salud, vivienda y demás dimensiones- mediante la planeación del desarrollo.

En Colombia este mecanismo adquiere mayor importancia con los procesos de industrialización que para el país llegan a mediados de 1930, y a Manizales a mediados de 1970, para este momento el país venía inmerso en un ideal de crecimiento continuo donde lo que movía el crecimiento urbano era precisamente el desarrollo económico que venía acompañado de un desarrollo industrial para la época. ¿Cómo hacer de Manizales una ciudad mejor desarrollada y más competitiva? Era la pregunta que se planteaba, desde mediados del siglo XX se van a tener dos miradas de ciudad que van a buscar darle respuesta a este interrogante.

La primera mirada de ciudad se da bajo la perspectiva de la Sociedad de Mejoras Públicas, una serie de hombres que conformaban la elite cultural de la ciudad, los cuales tuvieron una gran influencia y un auge de 1950 a mediados de 1970, pero a partir de los 70s esta sociedad decae y es el concejo municipal y en general el gobierno local el que se va poner en la tarea de planificar

y ordenar el territorio, ambos actores tiene encuentro y desencuentro pero ambos se enfocan en que Manizales sea una ciudad desarrollada, abierta al comercio y competitiva.

En el desarrollo este capítulo la atención se centra especialmente En esa segunda perspectiva de ciudad, en la cual, es el concejo municipal quién reemplaza y asume formalmente todas las tareas que hasta los 70 venían desarrollando de alguna manera la sociedad de mejoras públicas, la ciudad de Manizales venía dando grandes pasos en un sentido de desarrollo, ahora debía ser una ciudad ordenada, donde las obras públicas denotarían un sentido y una funcionalidad.

Nuevas políticas frente al ordenamiento, desarrollo a cargo del Estado (Cuidado y desarrollo)

Con la llegada y la institucionalización de la planificación territorial a Colombia, el concejo municipal de Manizales desde mediados de 1968 empieza a expedir una serie de acuerdos con los cuales se buscaba hacer de la ciudad un espacio ordenado, para la realización del presente capítulo se trabaja con una base de once acuerdos. El sentido mismo de la planeación es lograr un desarrollo de los espacios físicos que son intervenidos, Manizales para la segunda mitad del siglo XX era un claro ejemplo de ese intento por darle mayor sentido a los espacios, este sentido que se menciona, es pensado y para los años setenta, son las élites políticas quienes lo piensan y lo desarrollan.

El primer intento formal de planificar la ciudad de Manizales se dio a mediados de 1965 cuando desde el Concejo Municipal se ordena la realización de un plan piloto de desarrollo urbano, este plan no se va a realizar sino hasta 1968, cuando se faculta al alcalde municipal para proveer los cargos necesarios en la reciente creada oficina de planeación municipal los cuales serían los encargados de desarrollar dicho plan piloto, bajo esta perspectiva se da paso a una cantidad adicional de acuerdos que se van a preocupar esencialmente por 3 aspectos en la ciudad.

Posterior al desarrollo del plan piloto, el concejo de la ciudad se va a enfocar en el desarrollo del transporte, las vías tanto de su construcción como de su ampliación y por último se enfoca en dar una utilidad pública a los terrenos que fuesen necesarios para desarrollar los dos primeros

aspectos, resulta relevante mencionar además que los acuerdos frente a estos enfoques, están muy cerca entre sí, es decir desde 1965 en adelante se van a encontrar una gran cantidad de intentos corregirse a la normativa estatal frente al desarrollo.

Con el acuerdo que ordena la construcción de un terminal de transporte, se presenta una característica importante que es denominada como la utilidad pública que tienen los terrenos de una ciudad, si un terreno en específico representa una utilidad Para el desarrollo de una obra y dicho terreno tiene un dueño particular se presentan dos posibilidades la primera es que el terreno sea comprado y de no ser así dicho terreno puede ser expropiado La noción del bien común.

Esta perspectiva de la utilidad pública en los terrenos se presenta a lo largo de diversos acuerdos y esto tiene una explicación como ya se mencionaba antes debido a que las ciudades para la segunda mitad del siglo XX ya se encontraban construidas pero poco planificadas a la hora de darse una planificación más ordenada muchos de los planes o necesidades que presentaban los espacios se veían detenidos por el hecho de que los predios estaban ocupados o que sencillamente tenían dueños particulares que se negaban a venderlos.

Es precisamente a partir de mediados de 1968 que el Concejo Municipal expide el acuerdo número 016 de junio 10 donde concede una autorización a las empresas públicas de Manizales para que estas pudieran declarar la utilidad pública de algunos terrenos, Bajo este acuerdo lo primero que se buscaba era la ejecución de una serie de estudios que dieran como resultado unos proyectos para la correcta realización Del acueducto de la ciudad, Desde esta mirada se piensa más en un bien colectivo que en los mismos bienes individuales y en ese afán por desarrollar la ciudad y adecuarla de una mejor manera, la utilidad pública de los terrenos facilitaba esta labor.

La utilidad de los terrenos también estaba enfocada en la construcción, ampliación, desarrollo y adecuación de las vías urbanas en la ciudad de Manizales la atención está puesta en la construcción de vías y avenidas que conectarán carreteras ya existentes en la ciudad por ejemplo el acuerdo 021 de agosto 30 de 1968 decreto precisamente la ampliación y construcción de una serie de vías, que unieran la carretera Panamericana con la carretera de Occidente y a su vez se daban indicaciones frente a las calles que esta misma vía debía conectar estas obras frente a las vías de la ciudad contemplaban igualmente el desarrollo de los andenes las calzadas zonas verdes o son las centrales así como de la respectiva iluminación y la separación de las calzadas.

Frente a esta serie de adecuaciones y desarrollos viales también se tenía presente la figura de la utilidad pública de todas aquellas zonas que posterior a estudios fuesen necesarias para la construcción misma de las vías que se necesitasen, una vez se tenían listos los estudios la misma alcaldía municipal determinaba y comunicaba cuáles eran las zonas que se verían afectadas por la declaración de utilidad pública, la atención para este momento está enfocada en proyectar y construir las obras que fuesen necesarias para el desarrollo de la ciudad pero siempre partiendo de los lineamientos frente a la planificación urbana dados por el Gobierno central.

Los acuerdos que para entonces eran planteados desde el concejo, debían ser cumplidos a si estos estuvieran en oposición a los códigos de construcción de la ciudad esto queda explícito en el acuerdo 021 parágrafo 1, donde se deja constancia, si llegarse a presentar una oposición entre el acuerdo de adecuación y el código de construcción de la ciudad, debía prevalecer las indicaciones y peticiones presentadas por el concejo, los espacios de debate y diálogo que se presentaban en el consejo frente a estas temáticas dirigían la atención en la necesidad que podrían presentar estas élites políticas por alcanzar un desarrollo material de los espacios urbanos de Manizales.

Es importante mencionar que esta labor frente a la ampliación y adecuación de las vías en la ciudad no fue una tarea fácil, al momento de plantearse la utilidad pública de los terrenos que fuesen necesarios para dichas adecuaciones, Los dueños de estos espacios no cedieron facilidad los mismo, no deseaban vender ni mucho menos que les quitarán parte de sus tierras, a causa de esto para el 10 de diciembre de 1968 se expide el acuerdo número 008 donde estas élites al ver que no se les había sentido la faja de ampliación dejó claro que tampoco se les concedería permiso alguno a la población para que reparara estos espacios, este acuerdo se presenta debido aquel espacio a intervenir era amplio ya que iba de la carrera 18 a la carrera 24 además de adicionar las calles 10 a la 33, el espacio que era solicitado para la ampliación no era poco y obtenerlo todo de una sola vez representó un verdadero desafío para la administración municipal.

Una muestra clara que ayudan al entendimiento de ese compromiso que tenía la ciudad de Manizales por ser un espacio planificado y ordenado se presenta el 4 de febrero de 1969 bajo el acuerdo 014 en el cual el concejo municipal organiza el departamento administrativo de planeación y servicios técnicos del municipio de Manizales, este acuerdo cuenta con un total de 7

páginas en las cuales se ven consignadas las disposiciones, funciones y conformación de dicho departamento.

Es así como desde el concejo se acuerda que el departamento administrativo de planeación y servicios técnicos del municipio de Manizales tendrá a su cargo el orientar la utilización de los recursos humanos, físicos y económicos del municipio y servirá de entidad asesora de los organismos ejecutivos y legislativos con el fin de elevar el nivel de vida de la comunidad y lograr una mejor utilización de sus recursos⁹

Este acuerdo es el ejemplo más contundente para poder expresar ese quiebre que se dio en la ciudad de Manizales entre la planificación de las élites culturales y la planificación de las élites políticas. Para este momento, la administración municipal deja a un lado esa planificación cívica de los espacios urbanos y conforma toda una junta de planeación compuesto por funcionarios públicos para que desde allí se dé una mirada más amplia frente a las necesidades de la ciudad en materia de infraestructura y desarrollo.

A pesar de que es una muestra contundente de poder por parte de la administración a la entidad cívica, el quiebre definitivo se hará más adelante cuando el concejo municipal bajo otro acuerdo recoge todas las funciones de ornato público y es la administración quien también se va a pensar la limpieza y el embellecimiento de los espacios dejando de esta manera sin labores aparentes a la sociedad de mejoras públicas de la ciudad.

En términos generales las funciones que debía desempeñar esta Junta de planeación eran las de recomendar al concejo y a la administración municipal las políticas y objetivos generales que debieran aplicar por medio de los planes generales y sectoriales para lograr el desarrollo del municipio y adoptar aquellos que de conformidad con las normas vigentes sean de su competencia, por tanto esta junta no sólo investigaba y planeaba, sino que además ejecutaba proyectos en pro al desarrollo de la ciudad.

Si bien desde el concejo municipal se había adoptado de funciones y responsabilidades a la Junta de planeación, las decisiones y disposiciones finales seguían en manos del alcalde y el personero de turno en el municipio, eran precisamente estos dos cargos los que bajo aprobación

⁹ Si se desea ampliar la información frente a estas disposiciones se pueden consultar los anexos del capítulo o en su defecto el archivo mismo que se encuentra en la biblioteca municipal de Manizales, libro 1 personería municipal, acuerdos 1958 a 1984, páginas de la 137 a la 144.

del concejo municipal podrán contratar los empréstitos necesarios para la financiación del desarrollo urbano de la ciudad, la mayoría de acuerdos frente a este tema por defecto destinaban un valor máximo frente al préstamo que se pudiera realizar.

Todo el cuidado y la inversión en las vías de Manizales no podía quedarse simplemente como un esfuerzo institucional, por lo anterior en 1970 se van a crear una serie de impuestos que van enfocados a ayudar a la administración municipal a la realización de diferentes obras para el bienestar público, Por lo anterior el acuerdo número 002 del 3 de diciembre además de presentar un impuesto para la ciudadanía crear la Junta municipal de caminos donde los habitantes del municipio de Manizales nacionales o extranjeros pagaron un impuesto anual que fue denominado el impuesto de caminos que precisamente este dinero estaría destinado a la conservación y la mejora de las carreteras además de los caminos de herradura y carreteables.

Con la creación de este impuesto y el cobro anual a la ciudadanía, para el mismo año se le encarga una tarea a la secretaría de obras públicas y es la necesidad que se tenía de hacer un censo de los caminos municipales, dicho censo sería empleado para estipular los valores del impuesto en sí, desde una mirada del recaudo el cobro de este impuesto posibilitando el hecho de poder clasificar y organizar las vías de diferentes niveles según lo definiera el censo la junta municipal de caminos.

Posterior a la realización del censo se reglamenta el acuerdo número 006 de diciembre de 1970 por medio del cual se define el plan vial para la ciudad de Manizales el cual estipula cuatro tipos de vías dependiendo De una serie de medidas en metros Y el ancho total de las vías estará compuesto por la suma de los anchos parciales de calzadas separadores andenes y zonas verdes sin incluir los antejardines Este acuerdo presenta Del artículo 3 en adelante una clasificación nombrando La totalidad de vías que conformaban para ese entonces la ciudad de Manizales.

Hasta este momento se ha buscado dar un sentido a la planificación urbana y el desarrollo de Manizales en lo que se busca hacer énfasis es el hecho de que se pueda entender que la planificación obedece a una serie de criterios pensados principalmente desde esferas sociales altas donde en este caso son las élites políticas los miembros del concejo municipal de la ciudad quienes se van a tomar la tarea formal de pensarse el sentido de los espacios y de adecuar dichos espacios según mejor le convenga a la ciudad para el momento que se está viviendo.

Para los años 70 la administración municipal delegaba la realización de los planes de desarrollo, un ejemplo de ello es que para el período de 1970 a 1985 el Concejo Municipal de Manizales solicita al Centro de Investigación de la Universidad Nacional de Colombia y el departamento de planeación de Manizales elaborar el plan de desarrollo urbano, dicho plan de desarrollo sería la guía para las actividades de la administración municipal y la orientación por parte de esta del desarrollo físico económico y social del municipio.

Una vez se tuviera el plan de desarrollo la administración municipal y los organismos descentralizados de la ciudad en causarían su actividad hacia el cumplimiento de los objetivos propuestos en dicho plan buscando siempre el mayor bienestar de los habitantes de la ciudad, los planes de inversión que adelantarán las diferentes secciones de la administración así como los de los organismos municipales descentralizados debían ajustarse al plan que se adopta bajo el acuerdo 034 del 5 de agosto de 1971 y para su ejercicio deberían contar con la aprobación del departamento de planeación municipal.

Este período de quiebre se cierra en el momento en el que el concejo municipal bajo el acuerdo 016 del 21 de enero de 1971 crear la junta de ornato municipal, en este sentido estas élites políticas dejaban sin funciones aparentes a las élites culturales de la ciudad quienes para su momento eran los encargados precisamente de llevar a cabo ese ornato de los espacios públicos de Manizales pero en el momento en el que la administración municipal crea esta Junta queda más que claro qué es dicha entidad la que se va a encargar de todos los aspectos de la planeación y el desarrollo municipal incluyendo tema del ornato y el embellecimiento de la ciudad.

En el artículo número dos del acuerdo 016 se presentan las funciones de dicha Junta de ornato las cuales serían vigilar las obras de ornamentación de la ciudad y asesorar al Ejecutivo en los planes de todas aquellas obras que tienden al embellecimiento pudiendo presentar planes de desarrollo, en este punto es importante mencionar que todo lo que se refiriera a juntas, departamentos y dependencias los miembros de las mismas siempre partían de constantes es decir los miembros solían ser el alcalde de la ciudad, el personero municipal, el jefe de valorización y el secretario de Obras Públicas, estos cuatro cargos siempre estaban presentes vendía según la dependencia qué otras personas lo podrían integrar.

Con lo anterior se termina de presentar la perspectiva precisamente para los años 70 que es autoridades de la ciudad encabezadas por las élites culturales pierden su importancia frente a las

élites políticas que bajo la figura del departamento de planeación municipal asumieron oficialmente la labor estatal que desde la esfera del civismo se presentaba como una labor cívica y desinteresada.

Fin del civismo en Manizales

Posterior a la llegada de la planificación territorial al territorio colombiano las entidades cívicas del país van a quedar cada vez más rezagadas hasta llegar al punto de ser instituciones de memoria, dado a que las labores que cumplían en la sociedad habían sido asumidas formalmente por el concejo y la misma administración municipal. En lo que respecta a la ciudad de Manizales el decaimiento de su sociedad de mejoras públicas se da a mediados de los años 70 cuando el gobierno central va a instituir la necesidad de planificar los espacios.

El contexto de la ciudad de Manizales para el siglo XX giraba alrededor del anhelo de estas élites culturales por construir una ciudad moderna, la búsqueda de estos espacios modernos no estaba sucediendo solo en la capital caldense, esos intentos de modernización se podían evidenciar en todo el país, “en Colombia este proceso de modernización de los espacios urbanos estuvo jalonado por el fortalecimiento del mercado interno y la acumulación económica que permitió el negocio exportador de café” (Correa¹⁰, 2017 pág. 1)

Como se mencionaba el proceso de modernización en Colombia inició a principios del siglo XX, aunque Manizales se toma esta labor de forma más seria a mediados de 1970, sin embargo la ciudad ya venía con una serie de adelantos económicos, con los cuales se estaba posicionando en el país gracias al comercio del café con el exterior, pero también desde mediados del siglo se estaba pensando una ciudad como ejemplo por parte de las élites cívicas locales por lo que se debe pensar la ciudad bajo diversas miradas.

Si bien la SMP (M) fue pensada y creada como un espacio para que la sociedad civil se ocupara de los “intereses y necesidades comunes, colaborando con la promoción, vigilancia y

¹⁰ Jhon Jaime Correa Ramírez es Historiador por la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. Magister en Ciencias Políticas por la Universidad de Antioquia. Doctor en Ciencias de la Educación, Universidad Tecnológica de Pereira.

gestión de los bienes y servicios públicos” (SMP, 1992), además de estar llamada a representar a todos sin exclusiones, preocupada por el bienestar de la gente y el desarrollo de la ciudad.

El objetivo principal de esta sociedad era el de promover el progreso abanderándose del civismo para ello y alrededor de sus principios convocan a la sociedad civil, “con la convicción de que más vale la actitud de una comunidad que una obra pública”. (SMP, 1992), toman conciencia de que el concepto de lo público es fundamental para construir la vida ciudadana y el tejido social que la soporta. Para Correa Ramírez, “el civismo fue una ideología progresista de las élites de cada ciudad, y su promoción se dio a partir del establecimiento de los valores cívicos como los parámetros desde los que se podía definir a los buenos ciudadanos preocupados por el ornato, progreso y modernidad”. (2015).

Al dar todos estos pasos hacia la renovación y la modernidad, las élites culturales ya se proponía una meta grande y era encaminar a las personas hacia el civismo, dando pie al desarrollo social, en muchos sentidos los planteamientos de esta sociedad lograron tener repercusiones en la población manizaleña hasta el punto de poder incidir en las decisiones de la administración municipal, el hecho de poder publicar sus ideales en el periódico local y además de ello contar con un medio de difusión propio ayudaba en la tarea de una divulgación eficaz de sus planteamientos.

Los planteamientos cívicos y en sí la institución cívica de Manizales pierde su relevancia por dos razones fundamentales, la primera cómo se ha venido insistiendo es que debido a la llegada de la planificación urbana, la ciudad va pensar su desarrollo a partir de marcos normativos y la segunda razón parte de los intereses individuales que tenían estas élites culturales frente a los espacios urbanos de la ciudad, su clamor por una educación cívica va a ser poco entendida en la ciudad y no va a tener la atención que se pensaba; unos planteamientos poco entendidos sumados a la llegada de la planificación urbana presentan el decaimiento gradual del civismo en la ciudad.

CAPÍTULO 2 MODERNIDAD

El objetivo de este capítulo es contrastar los ideales de desarrollo urbano propuestos por las élites manizaleñas con relación a la planificación estatal de mediados de 1990. Con esta finalidad se presentan las diferentes normativas que iniciaron con el desarrollo de una planificación territorial y los enfoques que se les dio a éstas donde pretendían ser aplicadas, centrando la atención en Manizales. En Colombia se dispuso un marco normativo general a seguir, pero cada departamento, ciudad y municipio, tuvo autonomía para adaptar e implementar su propio esquema frente al ordenamiento, esto debido a las grandes diferencias territoriales que existen en el país.

Al hablar de ideales de desarrollo y planificación, surgen interrogantes como ¿Qué entiende este trabajo por desarrollo? ¿Qué es la planificación? y como complemento entender ¿Quiénes son los que planifican? La respuesta a estos se plantea siguiendo los lineamientos en políticas económicas de John Maynard Keynes en los que se puede denominar el modelo de ciudad Keynesiana. Como contraste a este autor se retoman los planteamientos de Michel Foucault frente a nociones como el orden del discurso y el poder. De esta manera se pueden resolver los interrogantes generales del capítulo ¿Por qué Manizales necesitaba un desarrollo urbanístico? ¿Cuál es la finalidad de ampliar las vías y qué relación tiene esto con el desarrollo que se plantea? ¿Cuáles son los discursos que impulsan un desarrollo a nivel nacional y local de Manizales?

Antes de dar respuesta a los interrogantes y a modo de contexto se presentan dos leyes que como estructura formal del Estado dieron una ruta concreta para que Colombia a mediados de 1990 diera un paso en dirección a un desarrollo, planificado y estructurado partiendo de una serie de disposiciones. Es de aclarar que ambas leyes son similares, lo que se realiza aquí es una presentación general de las mismas, sus similitudes y diferencias, antes de abordar las mismas con relación a la teoría y su análisis según autores para alcanzar la finalidad del capítulo.

El sistema de planificación y gestión territorial para Colombia

Ley 152 de 1994 por la cual se establece la ley Orgánica del Plan de Desarrollo

Se parte de la ley 152 de 1994 por la cual se establece la ley Orgánica del Plan de Desarrollo y la ley 388 de 1997, ley General de Ordenamiento Territorial. Ambas leyes dialogan con los diferentes acuerdos. Presentan un esquema de ordenamiento territorial (EOT)¹¹, este mismo es retomado por el concejo municipal de Manizales para hacer frente al intento de ordenamiento local, siguiendo las directrices nacionales. Es de interés precisamente esos argumentos que se dan para el establecimiento de leyes a nivel nacional y las adaptaciones regionales que se buscaron y lo que esto representó para la ciudad de Manizales.

La ley 152 de 1994, tiene por objeto establecer los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo, además de establecer un sistema de planificación y gestión territorial que promueva un desarrollo sostenible y garantice la participación de la ciudadanía en general. En primer lugar, esta ley establece los principios y lineamientos para la organización, planificación y ordenamiento del territorio.

Al momento de definir el concepto de territorio, ninguna de las dos leyes, ni la constitución política del país lo hacen de una forma concreta, se encuentran muchos planteamientos y disposiciones de este, pero no una claridad sobre qué se entiende por el concepto en sí. Una definición clara del concepto territorio se puede encontrar en Geiger (1996), donde plantea que el territorio es una extensión terrestre que incluye una relación de poder o de posesión por parte de un individuo o de un grupo social, que contiene límites de soberanía, propiedad, apropiación, disciplina, vigilancia, jurisdicción, y transmite la idea de cerramiento.

Partiendo de los planteamientos propuestos, el concepto de territorio aplicado a la normativa colombiana presenta un espacio físico que está sujeto a soberanía. La soberanía hace referencia a un espacio controlado donde se ejerce el poder. Sobre el territorio se dan las relaciones sociales y este está en constante cambio debido a diferentes factores políticos, económicos o sociales. Lo

¹¹ El Esquema de Ordenamiento Territorial es un instrumento de planificación para orientar la ocupación y transformación del territorio, con base en el desarrollo integral y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. Fuente “LA PATRIA” ¿Qué es un EOT? 11 de nov.2019 <https://www.pressreader.com/colombia/la-patria-colombia/20191111/28219653773132>

que la ley 152 de 1994 busca sobre el territorio con su planificación es promover el desarrollo sostenible mediante el establecimiento de los principios de equidad, eficiencia y eficacia frente a la gestión territorial. Reconociendo la importancia de los factores sociales, económicos y ambientales para alcanzar dicho fin.

En segundo lugar, la ley establece la estructura y funciones de las entidades territoriales. Estas son entendidas según el artículo 286 de la constitución como las divisiones administrativas del territorio que conforman en sí el Estado colombiano. Las entidades son de cuatro tipos: departamentales, municipales, de distrito¹² y territorios indígenas¹³. Estas cuentan con autonomía para administrar recursos y tomar determinaciones en materia de desarrollo social y económico. A partir del artículo 297 hasta el artículo 329 de la constitución se explica de una forma detallada las funciones y competencias de dichas divisiones. Estas divisiones son presentadas por medio del siguiente esquema.



Figura No. 5. Mapa conceptual, división territorial. Elaboración propia.

Las entidades gubernamentales reconocen la importancia de la descentralización y conceden a los territorios autonomía para tomar decisiones que modifiquen su desarrollo. La ley 152 también presenta las pautas frente a un sistema nacional de ordenamiento territorial, que coordina las acciones de las entidades territoriales y vela por el cumplimiento de los principios y lineamientos que se han establecido.

¹² Para ampliar la información sobre estos distritos especiales se pueden consultar los artículos 322 y 328 de la constitución política.

¹³ Desde su reconocimiento en 1991 son entidades autónomas.

En tercer lugar, la ley reconoce la importancia de la participación ciudadana en la planificación y gestión territorial. Establece mecanismos para la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones, mecanismos tales como las audiencias públicas, las consultas y los referéndums. Las personas expresan sus opiniones y con esto el país busca promover la transparencia frente a las decisiones que tengan repercusiones sobre la sociedad. La ley garantiza que las voces de todas las personas, incluidas las mujeres, los pueblos indígenas y otros grupos vulnerables, sean escuchadas y consideradas en la planificación y gestión territorial.

Las entidades gubernamentales reconocen la importancia de la descentralización y conceden a los territorios autonomía para tomar decisiones que modifiquen su desarrollo. La ley 152 también presenta las pautas frente a un sistema nacional de ordenamiento territorial, que coordina las acciones de las entidades territoriales y vela por el cumplimiento de los principios y lineamientos que se han establecido.

En cuarto lugar, la ley establece los principios de protección y manejo ambiental. Reconoce la importancia de preservar los recursos naturales¹⁴, promover el uso sostenible del medio ambiente y asegurar la participación de todos los interesados en la gestión ambiental. La ley establece el Sistema de Gestión Ambiental, que coordina las acciones de las entidades territoriales para asegurar el cumplimiento de la normativa ambiental.

Finalmente, la Ley 152 de 1994 reconoce la importancia de la coordinación y cooperación entre los territorios. Busca por medio de las instituciones y las políticas públicas establecer mecanismos de diálogo para avanzar en la coordinación y cooperación entre el Estado, las entidades territoriales y la población. Este diálogo se presenta como una comunicación directa entre las políticas, quienes las piensan y aquellas poblaciones a las que van dirigidas. Esta ley garantiza que las entidades territoriales trabajen juntas para responder ante el Estado y las comunidades, al abordar desafíos comunes que den apertura a un desarrollo continuo.

¹⁴ En Colombia el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible es la principal autoridad, encargada de la formulación, implementación y evaluación de las políticas relacionadas con el medio ambiente y el desarrollo sostenible del país. Este ministerio se apoya en otras entidades para la regulación y supervisión ambiental. Ejemplo de estas son la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR).

Ley 388 de 1997, ley General de Ordenamiento Territorial.

Esta ley busca regular el desarrollo urbano y las nociones de ordenamiento territorial en el país. La ley fue promulgada con la finalidad de promover el crecimiento urbano sostenible, mejorar las condiciones de vida en las zonas urbanas y fomentar el uso eficiente de la tierra y los recursos. Los principales objetivos de la ley se pueden resumir de la siguiente forma.

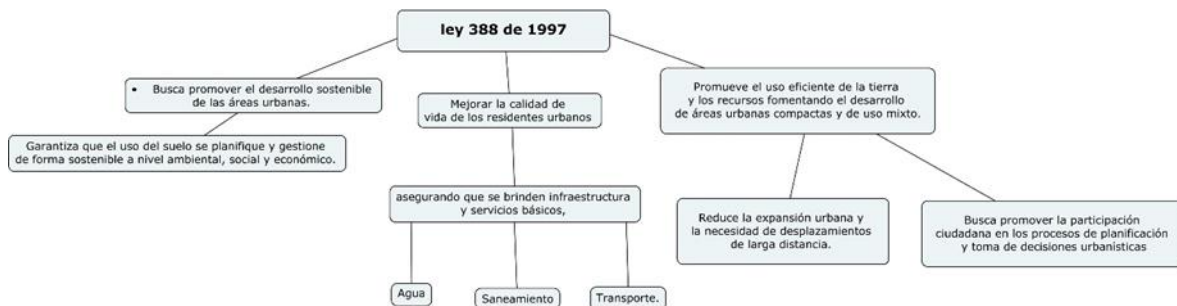


Figura No. 6. Mapa conceptual ley 388 de 1997. Elaboración propia.

Algunas de las disposiciones clave de la Ley 388 de 1997 incluyen: El establecimiento de una política urbana nacional que establezca los principios y objetivos generales del desarrollo urbano en Colombia. La exigencia de que los municipios elaboren y ejecuten planes de desarrollo urbano que tengan en cuenta los principios del desarrollo sostenible.

La aplicación de la ley se orienta a lo que García, (2014) denomina una descentralización político-administrativa, que empezó a implementarse en la década de los años 80 y que encontró sus mayores desarrollos en la década de los 90, no siendo el caso colombiano aislado, sino que es parte de un proceso latinoamericano, fuertemente influenciado por la globalización.

Gorelik, (2022) ve la globalización como un fenómeno histórico que se ha acelerado e intensificado en las últimas décadas debido a los avances en tecnología, transporte y comunicación. La globalización ha traído tanto beneficios como desafíos, incluido un mayor crecimiento económico e innovación, así como problemas sociales y ambientales como la desigualdad y la homogeneización cultural.

En términos generales, la ley 388 busca promover el desarrollo urbano sostenible, haciendo referencia al hecho de que las ciudades deben disminuir su impacto frente al medio ambiente, las personas deben encontrar alternativas para satisfacer sus necesidades, reduciendo su impacto negativo sobre el entorno. La ley busca mejorar la calidad de vida de los residentes urbanos, comprendiendo las oportunidades y los límites que el entorno mismo presenta.

La ley 152 y la ley 388 cuentan con un enfoque claro en la búsqueda de un ordenamiento territorial pensado por el Estado y en el cual el desarrollo urbano debe estar mediado tanto por los agentes estatales como por los pobladores. Si bien ambas leyes tienen como objetivo regular y promover prácticas de uso sostenible de la tierra, las mismas se distancian en relación con su alcance, objetivos y disposiciones específicas.

Cercanías y alejamientos de la ley 152 y la 388

La ley 152 y la ley 388 cuentan con un enfoque claro en la búsqueda de un ordenamiento territorial pensado por el Estado y en el cual el desarrollo urbano debe estar mediado tanto por los agentes estatales como por los pobladores. Si bien ambas leyes tienen como objetivo regular y promover prácticas de uso sostenible de la tierra, las mismas se distancian en relación con su alcance, objetivos y disposiciones específicas.

La Ley 152 de 1994, establece el marco legal para el ordenamiento territorial en Colombia. Establece los principios básicos para la planificación del uso de la tierra, incluida la protección de los recursos naturales y la promoción del desarrollo social y económico. De igual forma esta ley también establece las funciones y responsabilidades de los gobiernos nacional, regional y local en la gestión y planificación territorial.

Por otro lado, la Ley 388 de 1997, se enfoca específicamente en el desarrollo y la gestión urbana. Busca promover el crecimiento urbano sostenible, mejorar las condiciones de vida en las zonas urbanas y fomentar el uso eficiente de la tierra y los recursos. La ley también establece los procedimientos para la planificación urbana y la gestión de proyectos urbanos, incluida la

creación de planes de desarrollo urbano, la regulación del uso del suelo y las actividades de construcción.

Si bien ambas leyes tienen como objetivo regular el uso de la tierra y promover el desarrollo sostenible, la Ley 152 de 1994 es una ley más general que establece el marco general para la ordenación de la tierra en Colombia, mientras que la Ley 388 de 1997 es una ley más específica que se enfoca en desarrollo y gestión urbana.

Estas leyes marcan las pautas para la comprensión y aplicación de la planificación territorial, Gracia, (2014) sostiene que ordenar y transformar el territorio en su dimensión física, desde una relativa autonomía municipal, es la apuesta de estas normativas. La transformación del territorio al ser pensada directamente por el Estado debía tener una mirada más técnica, con mayor profesionalidad, pasando a entender el concepto de planificación como el proceso de organización y gestión del desarrollo físico y espacial de un área geográfica específica, como una ciudad, región o país.

Trabajo conjunto y autonomía

El hecho de brindar autonomía a las ciudades y municipios frente a su planificación implicó identificar y analizar los diversos factores sociales, económicos, ambientales y culturales que pudieran influir en su desarrollo. La autonomía a la que hacen referencia estas leyes no era una libertad total para ejecutar lo que cada municipio decidiera. Umaña y Quilindo, (2019) plantean que desde sus inicios el sistema de planificación para el desarrollo territorial ha contado con diferentes instrumentos y programas para cumplir con sus objetivos. El trabajo de los municipios posterior a la implementación de las leyes, si bien se enfoca en crear estrategias y políticas para guiar el uso de la tierra, los recursos y la infraestructura, esto estaba mediado por los diferentes enfoques que el Estado presenta para lograr metas específicos.

La planificación territorial generalmente involucra la colaboración entre varias partes interesadas, incluidas agencias gubernamentales, organizaciones comunitarias, empresas privadas e individuos. Siendo los municipios el principal foco de atención. García, (2014) plantea que papel regulador del Estado en el suelo se fue abriendo camino para poder instalar la

planificación del ordenamiento territorial, sin embargo, hacía falta todo el proceso de descentralización político-administrativa. Con la descentralización los municipios adquieren mayor relevancia, en la búsqueda de crear un entorno sostenible y habitable que satisfaga las necesidades de las poblaciones que allí habitan.

Importancia de la planificación territorial

La importancia de la planificación territorial se sustenta en el hecho de ser una herramienta indispensable para el desarrollo sostenible de cualquier país, Umaña y Quilindo, (2019) mencionan que los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento territorial son instrumentos diferentes, pero en su concepción y puesta en práctica no deben considerarse como herramientas separadas. Su implementación articulada es la que garantiza que se cumplan los objetivos propuestos para el desarrollo territorial.

La planificación territorial permite una adecuada y eficiente gestión del territorio y sus recursos. El territorio y su planificación cobra mayor sentido al preguntar por su funcionalidad para la sociedad, como lo expresa Rodríguez, (2010) al citar a Gurevich “cuando pensamos en el territorio estamos pensando en la sociedad y viceversa. No podemos entender la sociedad sin el territorio.” Esto incluye una comprensión de las diversas comunidades y grupos que habitan el territorio, sus costumbres, tradiciones y sus interacciones entre sí y con la sociedad en general.

Es importante aclarar que, en Colombia, la planificación territorial tiene sus raíces en la década de 1950, como lo plantea García, (2014) la primera legislación que posibilitó a algunos municipios de mayor población, para que hicieran el intento de ordenar su territorio urbano, elaborando los denominados “Planes Reguladores”, fue la Ley 88 de 1947. cuando el país atravesaba un período de rápida urbanización y migración rural, pero esta planificación avanza lento y no es hasta mediados de 1970 que cobra sentido en una ciudad como Manizales.

Para los años 50, el gobierno colombiano reconoció la necesidad de planificar el desarrollo del país y crear políticas que orientarán el crecimiento urbano y rural. Muestra de este rumbo que buscaba seguir el país se evidencia en el hecho que para 1958 se creó el Departamento Nacional

de Planeación (DNP), que se convirtió en el principal organismo responsable de la planificación y el desarrollo territorial.

Una de las primeras iniciativas del DNP fue la creación de un tipo de Plan Nacional de Desarrollo, que para sus inicios fue denominado “Plan general de desarrollo económico y social 1961 - 1970”. Este plan estableció pautas para el desarrollo económico y la inversión en infraestructura, incluida la construcción de carreteras, escuelas, hospitales y otras instalaciones públicas. El plan también tenía como objetivo promover la industrialización y la modernización, con el objetivo de transformar a Colombia en un país desarrollado.

En las décadas de 1960 y 1970, Colombia experimentó importantes cambios políticos y sociales, incluido el aumento del conflicto armado y el narcotráfico. Desde esos años se venía adelantando una agenda de luchas y reivindicaciones que han considerado el derecho al territorio, como uno de los elementos básicos de cualquier política democrática y emancipadora Flórez y Rodríguez, (2016) citando a Gómez y Hadad, (2007). Estos factores tuvieron un impacto significativo en la planificación territorial, ya que provocaron el desplazamiento de comunidades rurales y el surgimiento de asentamientos informales en áreas urbanas.

En respuesta a estos desafíos, el gobierno lanzó una serie de iniciativas destinadas a mejorar la planificación y el desarrollo territorial. Tenía como objetivo promover el desarrollo integral y sostenible de los territorios del país, mediante la coordinación de los esfuerzos de planificación entre las diferentes instancias y niveles de gobierno. En las siguientes décadas, la planificación territorial en Colombia siguió evolucionando, con un enfoque en la promoción del desarrollo sostenible y la reducción de las desigualdades sociales y económicas.

Desarrollo Urbano

La noche crece como una negra ciudad,
donde en leyes mudas se basan
las calles que con calles se entrelazan
las plazas que se unen a las plazas
y que pronto cerca de mil torres tendrá.
Pero las casas de la negra ciudad,
quién las habita tú no sabes al fin.
En sus jardines de silente brillar
se alinean sueños para bailar, -
y tú no sabes quién les toca el violín.

Rainer María Rilke.

traducción de José Luis Reina Palazón

Tomar el poema de Rilke para iniciar con la comprensión del desarrollo urbano, enfoca la atención en el misterio que guarda el paisaje urbano, al hacer la comparación de la noche que crece como una ciudad, con calles que se entrelazan y plazas que se unen. queda la imagen de una ciudad viva, con sus propias leyes, dinámicas y estructuras. Pensar en la relación entre la ciudad como estructura física y sus habitantes ayuda en la comprensión de cómo se da su crecimiento.

La referencia de la autora frente al hecho de que pronto habrá cerca de mil torres denota la necesidad que tienen los espacios urbanos por ser desarrollados, dicha necesidad surge por sus mismos habitantes. Todo el paisaje urbano está conectado, ese desarrollo de las calles y plazas solo es presentado en el marco de una urbanización más grande, mayor número de habitantes representa para las ciudades la preocupación de responder al hecho de ¿Dónde van a vivir?, las mil torres se presentan como una solución al interrogante. En este punto esa relación entre el territorio y su aprovechamiento se da bajo las necesidades humanas.

El desarrollo urbano entendido como la urbanización se refiere a la planificación, el diseño y la construcción de ciudades, pueblos y otras áreas urbanas. La urbanización es el proceso económico y social, político y cultural, que conduce a la humanidad hacia formas nuevas de civilización, formas cada vez más urbanas. De Terán, (1969). citando a Gottmann. Los desarrollos urbanos son un proceso que implica la creación de infraestructura, edificios, sistemas de transporte y espacios públicos en la búsqueda de satisfacer las necesidades de una población en crecimiento.

La funcionalidad del espacio urbano ha sido estudiada desde diversas miradas, la más tradicional es donde se ve ese desarrollo urbano en la evidencia de la infraestructura física. La crítica frente a esto es el hecho de que la urbanización debe ser entendida como un proceso de mayor complejidad, donde el rápido desarrollo, responde a dinámicas sociales. La ciudad es sobre todo un estado de ánimo, un conjunto de costumbres y tradiciones, de actitudes organizadas y de sentimientos inherentes a esas costumbres, que se transmiten mediante dicha tradición. Park, (1999)

La ciudad no es simplemente un mecanismo físico o una construcción, la ciudad es mediadora en los procesos cotidianos de las personas que la conforman; es un producto de la naturaleza humana. Park, (1999) ve las ciudades como organismos dinámicos que cambia y evoluciona constantemente, moldeada por las interacciones de las personas que la habitan. Creía que el desarrollo urbano exitoso requería una planificación y gestión cuidadosas, por lo cual enfatizó en la importancia de los espacios públicos y la interacción social en la creación de entornos urbanos habitables.

Estos entornos urbanos están mediados por varias características, que en su conjunto conforman el entorno en sí y denotan la importancia que tiene el hecho de que las ciudades se desarrollen. Estas características son comprendidas en sí como causas y consecuencias del desarrollo. El crecimiento económico, la interacción social, la infraestructura, la sostenibilidad medioambiental y la calidad de vida de las personas son nociones observables en la realidad de las ciudades.

En un sentido más amplio, al mencionar que son características que se entienden como causa y consecuencia, se hace referencia al siguiente hecho. En el entendimiento de alcanzar un desarrollo urbano, lo primero que se necesita es cumplir con ciertos estándares, que denominamos causas necesarias para el desarrollo. Al cumplir con los estándares, el resultado de estos serían las consecuencias, que dan como resultado el entendimiento de un desarrollo.

Con el objetivo de que esta idea anterior quede más clara se propone el siguiente ejemplo, el primer estándar que se plantea para el desarrollo urbano es el crecimiento económico, este es tomado como causa cuando se habla de inversión. Todo el dinero invertido en el desarrollo de las ciudades, su estructura comercial y afines va a dar como consecuencia que ese crecimiento económico se pueda dar. De esta manera se puede pensar con cada uno de los estándares, que estos sean positivos o negativos depende del punto desde donde se analice.

Lo que se busca es alcanzar el desarrollo de las urbes, es un trabajo complejo, de necesidades particulares que requiere la integración de diferentes perspectivas. El desarrollo urbano no sólo implica aspectos económicos, sino también sociales, culturales y ambientales. Además, las necesidades particulares de las ciudades varían según su ubicación geográfica, tamaño, estructura urbana y población. Esto último se viene evidenciando desde el análisis de las normativas que se han dado en Colombia, el país brinda un marco legal general, pero comprendiendo las diferencias geográficas, la autonomía regional posibilita una mayor efectividad en la aplicación de la norma.

Con el objetivo de concluir este apartado se profundiza un poco en otros puntos de vista frente a lo que se ha venido dialogando. Se presentan en términos amplios, dos autores adicionales como complemento a la diversidad de perspectivas frente al desarrollo urbano. En primer lugar, aparecen los planteamientos de Jacobs, (1961) que enfatizó en la importancia del desarrollo de uso mixto y los vecindarios diversos para promover la vitalidad urbana. Argumenta que las ciudades deben diseñarse para adaptarse a una amplia gama de actividades y usos, incluida la vivienda, el comercio, el espacio de oficinas y los espacios públicos. Jacobs creía que los

vecindarios diversos y transitables con una combinación de tipos de viviendas e ingresos eran clave para crear ciudades saludables y prósperas, en búsqueda de alcanzar un desarrollo estable.

En segunda medida aparecen los planteamientos de Harvey, (2013) que centra la atención en las dimensiones políticas y económicas del desarrollo urbano. Argumentando que el desarrollo urbano no era simplemente un proceso técnico de construcción de infraestructura y provisión de servicios, sino más bien un proceso social y político complejo formado por relaciones de poder y fuerzas económicas. Harvey enfatizó la importancia de comprender las formas en que el desarrollo urbano puede perpetuar las desigualdades sociales y la exclusión.

En los últimos años, la atención se ha centrado en el desarrollo urbano sostenible, que busca crear ciudades que sean sostenibles a nivel ambiental, social y económicamente. En conclusión, el desarrollo urbano involucra diferentes dimensiones, que se enfocan en alcanzar una planificación y una gestión cuidadosas, que tenga en cuenta las necesidades de las diversas comunidades que componen la ciudad. Bajo estas perspectivas se puede plantear que el desarrollo se está llevando a cabo.

Manizales y su desarrollo

El crecimiento urbano de una ciudad como busca entenderlo esta investigación se mide bajo las nociones de desarrollo, una de las premisas fundamentales es el hecho de entender el desarrollo bajo las prácticas discursivas por medio de la siguiente fórmula. El desarrollo se da por medio de una serie de discursos, estos discursos son pronunciados por las élites de un lugar determinado, llámese élite cultural, política, económica. Estos discursos que tienen mayor validez social son los que precisamente impactan y transforman los espacios habitados.

Todas las personas tienen la capacidad de pronunciar discursos, pero la diferencia parte de preguntarse ¿Todos los discursos son importantes? O ¿Todos los discursos tienen el mismo efecto?, si estas preguntas se responden en relación con apartados económicos y políticos resulta claro afirmar que existen discursos de mayor importancia. No se busca desmeritar las luchas sociales y lo que representan para la construcción del Estado. Pero hablando de su ejecución en

el campo material, los discursos de las élites representan en su mayoría una aproximación más evidenciable en la realidad.

A finales del siglo XX como se ha presentado en este capítulo, se establece la ley Orgánica del Plan de Desarrollo y la ley General de Ordenamiento Territorial, aquí se evidencia una tarea formal que es asumida por el Estado en la búsqueda de alcanzar un desarrollo más eficiente del territorio nacional. No se desconoce el hecho de que las ciudades ya venían teniendo un desarrollo mucho antes de que se estipularan estas leyes, el hecho es pensar en quienes eran los promotores de dicho desarrollo. Desde una primera perspectiva para mediados de los años cincuenta se hace referencia a que la elites culturales y económicas de las ciudades eran las caras visibles del desarrollo y para finales de los noventa son las élites económicas y políticas las que buscan alcanzar un desarrollo urbano. Esta última afirmación es posible realizarla gracias al contraste entre el archivo de la Sociedad de Mejoras Públicas y el archivo del periódico.

La ciudad de Manizales no estaba por fuera de estas nociones de desarrollo, Duque (2015) menciona que Manizales al mirar su ordenamiento debe tomar en consideración los elementos naturales y paisajísticos del territorio, además de la estructura vial y de servicios públicos determinando el perímetro urbano y las áreas de expansión de la ciudad, sin exceder el alcance de aquellos. Lo que menciona este autor es un enfoque de desarrollo que busca ser sostenible, con relación a la protección del medio ambiente, pero de igual forma hace énfasis en un apartado muy importante para la ciudad, como lo es la estructura vial.



Figura No. 7. Sector Alfonso López, años 90. Imagen tomada de Facebook

No todas las renovaciones urbanas sobre las vías de la ciudad trajeron consigo aspectos positivos o un sentido de renovación que beneficio a la ciudad, un ejemplo de esto fue la renovación del parque Alfonso López, que como se ve en la imagen es muy diferente a como la conocemos hoy día, todas las adecuaciones que se realizaron sobre este parque y la vía que lo rodea separó el centro de la ciudad de las galerías, se crearon pendientes en una avenida que no las tenían, con el argumento de descongestionar, una terminal de transporte que ya no existía. Sin profundizar demasiado en las críticas sobre las adecuaciones viales de la ciudad, por lo menos es en este momento, se debe plantear que Manizales estaba encaminada a buscar un desarrollo y este se centró en la modernización de las vías urbanas.

Las vías de la ciudad van a ser un determinante en la búsqueda de alcanzar el desarrollo para finales del siglo XX y este desarrollo va a estar acompañado de la noción de ordenamiento. Al hablar del siglo XX las grandes ciudades y el país en sí ya estaba construido, no se puede hablar de una ausencia de planificación, pero al evidenciar leyes de ordenamiento en Colombia desde

mediados de los cincuenta si deja muy abierta la idea de pensar que Colombia se edificó bajo una lógica más social, un principio de habitar por parte de las personas, primero se dieron los barrios, posteriormente las industrias y la institucionalidad. Manizales es un ejemplo de una ciudad que fue en principio ocupada bajo nociones sociales, detrás de las personas y toda su ocupación es que llegan las demás estructuras humanas, esto se evidencia en toda su herencia, Manizales desde su nacimiento habla de la colonización antioqueña, por lo tanto, este es un punto de referencia ineludible para comprender el desarrollo en el que se vio inmersa la ciudad.

Bajo esta perspectiva en Manizales resulta mejor hablar de ordenamiento; se ordena algo ya construido, edificado, se le dan un sentido, porque para hablar de planificación surge la inquietud de ¿Cómo planificar algo que ya está construido?, con esta premisa en mente se debe dar mejor una lógica de ordenamiento y darle sentido a lo que ya se tiene y la planificación se deja para los proyectos sobre el territorio no construido. Duque (2015) sigue esta línea y plantea que el reto del Ordenamiento del Territorio es lograr la coherencia de la plataforma físico - espacial, al integrar las políticas sectoriales en los distintos niveles territoriales entre sí, con un desarrollo equilibrado que consulte el interés general.

El interés general planteado por Duque es una mirada muy reciente frente al desarrollo, como enfoque, este es más presente en la actualidad, pero para finales del siglo XX, los discursos políticos seguían teniendo la última palabra frente al desarrollo. A continuación, lo que se presenta son los principales hallazgos de una revisión documental realizada al archivo del periódico La Patria. Como criterio de búsqueda se parte de 1994 con el interés de saber que estaba hablando y haciendo la ciudad de Manizales con relación a la promulgación de la ley 152 de 1994 por la cual se establece la ley Orgánica del Plan de Desarrollo.

Al indagar en el archivo lo primero que se presenta es una mirada general que la gobernadora Pilar Villegas de Hoyos¹⁵ hace frente a los temas de mayor interés para el departamento, la

¹⁵ Hija de Aquilino Villegas, militante del partido conservador, fue concejal de Manizales, Diputada a la Asamblea de Caldas, Representante a la Cámara, Senadora de la República, Gobernadora del Departamento de Caldas 1972-1974 por decreto en la presidencia de Alfonso López Michelsen, y primera Gobernadora por elección popular 1992-1994. También fue vicepresidente de la Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes y miembro principal del directorio nacional Conservador. Tomado de: Tntiando.com <https://www.tntiando.com/2022/09/02/pilar-villegas-de-hoyos-q-e-p-d/>

publicación se titula “Plan de acción para 1994, Lo que queremos hacer por Caldas”¹⁶. En este plan Villegas menciona que mil novecientos noventa y cuatro constituye un año de especial dedicación y renovado esfuerzo, por parte del gobierno departamental para fijarse unas metas precisas y realizables que permitan ejecutar en un alto y significativo porcentaje el programa de gobierno propuesto a los caldenses.

Se debe tener presente que 1994 era el último año de su mandato en la gobernación de Caldas. Por tal razón el plan que propone la gobernadora al tener una visión futurista que ella misma menciona, es algo que se estará ejecutando en el tiempo y que esperaba que sus sucesores siguieran. Otro aspecto a tener en cuenta es que al estudiar archivos de prensa el lenguaje empleado en ellos es de alguna manera formal, entonces estos ideales de desarrollo están abiertos a la interpretación. Al momento de estudiar el pasado se corre el riesgo de juzgar el mismo o estudiarlo con los ojos del hoy. Esta investigación no está interesada en ese hecho, los planteamientos que aquí se presentan están estudiados bajo la lógica del momento en el que se dan.

Dentro de su discurso la gobernadora sigue planteando que, después de un gran esfuerzo y consagración se dotó a caldas, para 1994, mediante la expedición de un acto ordenanzal el “primer plan de desarrollo”, que en palabras de Villegas es “un plan técnico, ágil, democrático y flexible”, este plan de desarrollo se presenta al gobierno y los ciudadanos como el mejor instrumento que servirá de “carta de navegación”¹⁷ para trazarle al departamento un derrotero serio y confiable.

Dentro de este plan de acción propuesto por la gobernación se menciona que se consultó los distintos sectores sociales, comunitarios y, los estamentos público y privado, de tal manera que en su elaboración y formación tomaron parte activa, y en forma participativa y pluralista, los gremios, las universidades, el sector económico y agropecuario; los conglomerados indígenas,

¹⁶ La Patria 2 de enero de 1994.

¹⁷ El término de “Carta de navegación” fue dado por Armando Montenegro Trujillo. Director de planeación nacional para el momento. Con este término Montenegro buscaba hacer referencia a que Manizales ya contaba con un rumbo claro y fijo para alcanzar su desarrollo.

así como los municipios a través de los alcaldes populares. Es por lo que toda la acción del gobierno estaba orientada al cumplimiento de los siguientes objetivos.

Debido a la extensión de los objetivos, estos serán mencionados en términos generales y se hace énfasis en aquellos que centren su atención en aspectos que contribuyen al desarrollo de la investigación aquí presente, los planes de la gobernación se enfocan en: el sector agropecuario; sector minero; vías públicas, agua potable, electrificación; sector educativo; medio ambiente protección del agua; sector salud; Estadio Palo Grande; proyectos especiales; macroproyectos; planeación; Seguridad y paz.

Los planes de desarrollo son un enfoque principal dentro de lo que se viene planteando. La CEPAL¹⁸ (2019) plantea que el sentido de las políticas para el desarrollo territorial se define en función de los problemas que con ellas se pretende resolver. La gobernadora menciona que la ejecución de un alto porcentaje de lo propuesto en el plan de desarrollo dependía de una estrategia de concertación y cofinanciación del gobierno nacional, sus entidades descentralizadas, el fondo de inversión social y las administraciones municipales. Como consecuencia de lo anterior, para 1994 se esperaba desde la gobernación poder entregar los planes de desarrollo del departamento, los cuales estaban siendo elaborados con la tutoría de la Universidad Nacional y estaban sincronizados con el plan general de Caldas.

Como ya se mencionó, estos enfoques buscaban seguir ampliando el desarrollo en la ciudad y el departamento. El desarrollo se va a entender en nociones de vías, infraestructura, medio ambiente y campo. Con el objetivo de hacer mayor énfasis en aquellos postulados de interés para esta investigación, se mencionan los siguientes.

En relación con el tema de las vías públicas el agua potable y la electrificación, Manizales y caldas requerían de vías y carreteras de las más altas y técnicas especificaciones por tratarse de un departamento situado en el centro del país, que sirve de puente de comunicación y de

¹⁸ CEPAL es una sigla que alude a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Se trata de un organismo que funciona bajo la órbita de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) cuya función es fomentar el desarrollo regional a nivel económico y reforzar las relaciones económicas de los países de la región, tanto entre sí como con las demás.

interrelación con los principales polos industriales y comerciales del país. Por tal razón para 1994 se seguía trabajando en los siguientes aspectos:

- La construcción por concesión de doble Calzada Manizales, Pereira, Armenia.
- La pavimentación de las cabeceras municipales.
- La carretera de Las Margaritas-Asia
- La carretera al mar
- La pavimentación de la carretera Salamina- Pácora - Aguadas - la pintada, con partidas asignadas por el gobierno nacional.
- La pavimentación de la carretera puente la libertad, termales del Ruiz, ya incluida en el presupuesto nacional.

Las vías y su adecuación representan un factor importante en las nociones de desarrollo estas entendidas como un factor de conectividad permiten a las personas moverse de un lugar a otro dentro de una ciudad y entre diferentes ciudades. Esta conectividad permite además acceder a bienes, servicios y oportunidades de empleo, lo que aumenta el crecimiento económico CEPAL (2019). Manizales como capital del departamento buscaba ser un centro de referencia y acogida para los pueblos a su alrededor, se pensaba en una ciudad de desarrollo continuo que sirviera como modelo para su alrededor.

Otros desarrollos esperados que están relacionadas al de las vías es el transporte, al mejorar las vías, el transporte también presenta cambios ya sea el transporte de personas o mercancías, los desplazamientos se vuelven más eficientes, economizando tiempo y fortaleciendo el intercambio comercial. Para cerrar esta idea cuando se tienen vías y un adecuado transporte, esto tiene una incidencia en la urbanización a medida que las ciudades crecen y se expanden, las carreteras se vuelven esenciales para el movimiento eficiente de personas, bienes y servicios. Sin una red vial adecuada, las ciudades tendrían dificultades para adaptarse a la creciente densidad de población y podrían experimentar congestión, lo que podría dañar la economía y la calidad de vida.

Con relación a los macroproyectos la Gobernadora Villegas plantea que con una visión diferente y una dimensión trascendente, se ha querido diseñar un nuevo esquema de lo que debe ser los departamentos como promotores del desarrollo regional, motivo por el cual consideraron para la época que se ha de pensar en grande y por lo tanto dinamizar una gestión que comprometa a impulsar proyectos que por su tamaño e importancia impulsen la economía de la región y promuevan la creación de nuevas empresas. En Colombia, los departamentos son subdivisiones administrativas del país. Cada departamento tiene su propia capital, que suele ser una ciudad que sirve como centro de gobierno, comercio y cultura del departamento.

Por último, con relación a los planteamientos de Villegas se hace alusión a su percepción de la planeación, donde menciona que para mil novecientos noventa y cuatro se ponía en marcha "la unidad técnica departamental de cofinanciación Udeco"¹⁹, recientemente creada por la asamblea departamental mediante ordenanza, cuyo objetivo principal será gestionar ante el fondo de inversión social FIS²⁰ recursos para cofinanciar obras en el departamento y municipios. Este es un mecanismo idóneo para asegurar recursos financieros que le permitieran al departamento ampliar la capacidad de inversión en las entidades territoriales.

Frente a lo propuesto por la gobernadora, sus ideales de desarrollo en los diversos campos dejan ver un interés de las autoridades por trabajar en una serie de proyectos a gran escala pero que no se alejan del trabajo con la misma comunidad, se busca un enfoque de trabajo para las comunidades, pero de la mano de ellas mismas para asuntos relacionados con el sentido y uso del espacio. La lógica de estos planteamientos se encuentra bajo la perspectiva de Jacobs (1961) donde critica el énfasis en los proyectos de redesarrollo a gran escala, que, según ella, a menudo se han llevado a cabo sin tener en cuenta las necesidades y los deseos de los residentes locales. En cambio, aboga por un enfoque de planificación más ascendente, en el que se permita que las ciudades se desarrollen orgánicamente y se empodere a los residentes para dar forma a sus propias comunidades.

¹⁹ Las UDECO se crearon a nivel departamental como instancias canalizadoras de las demandas territoriales en materia de cofinanciación y como unidades técnicas encargadas de la viabilización y el seguimiento de proyectos

²⁰ En términos amplios, los FIS son mecanismos de financiamiento para realizar inversiones públicas en pequeños proyectos identificados, solicitados y ejecutados, parcial o totalmente, por grupos locales pobres.

Uno de los segmentos de prensa que mejor acompañan los ideales propuestos por la gobernadora y con los cuales se puede hacer un contraste es lo que propone para el mismo año el alcalde de la ciudad de Manizales Germán Cardona Gutiérrez²¹, en este punto se pasa de tener un panorama amplio del desarrollo al centrar la atención directamente sobre la ciudad. La publicación donde habla el alcalde es titulada “Ejecuciones para el año de 1994”²² Al igual que con la gobernadora del departamento este era el último año de administración de Cardona, por lo menos para su primer mandato, dado que fue alcalde de la ciudad en dos oportunidades. Hasta este momento se han evidenciado discursos de poder, los cuales, para Foucault, citado en la traducción de Uría, & J. Varela (1999) son un intermedio para la acción, la práctica, en tanto conjunto heterogéneo capaz de producir saber en el orden del discurso, permite ejercer una función productiva y útil en el orden del poder.

Bajo la lógica del discurso como intermediario de la acción el alcalde Cardona para el año de 1994 plantea que se continuará con todos los proyectos que se iniciaron el año anterior y ante todo el de la inversión social urbana y rural. De un presupuesto del sector central del municipio, aforado en 26,500 millones aproximadamente, 14,500 millones se destinarían para inversión de los cuales aproximadamente el 50% era para salud, educación, seguridad, recreación, parques y en general para todas las necesidades de los diferentes sectores más conocidos Como " la inversión social ".

Además, se ejecutarían las siguientes obras en la ciudad para el mismo año. El plan vial, que presenta el alcalde deja un panorama más claro con relación a la recuperación de las principales vías de la ciudad, avenidas paralela, Santander, carreras 19, 20, 21, 22, 24, 25, avenida Centenario, ampliación Baccus- estación Uribe, mejoramiento de la Fuente- panamericana, conexión Avenida Kevin Ángel mejía- avenida del centro. Son el ejemplo material de las intervenciones que se buscaban realizar, este enfoque vial es muy sonado en el desarrollo de las ciudades y Manizales no es la excepción. Algo que no queda muy claro es que se entiende por

²¹ Cardona fue gobernador del departamento de Caldas entre septiembre de 1989 y agosto de 1990, así como alcalde de la ciudad de Manizales en dos períodos. Su primera alcaldía fue de junio de 1992 a diciembre de 1994. Su gestión fue catalogada como la mejor de Colombia y logró construir el estadio Palogrande, que ejecutó en 14 meses.

²² La Patria 4 de enero de 1994.

recuperación de las vías, es decir, no es claro de qué manera se intervinieron, si se habla de una adecuación, un mejoramiento en general o esa recuperación se centra en la modernización de estas debido a su constante uso e importancia para la ciudad.

Además de las vías principales, Cardona presenta el ideal de trabajo para las recuperaciones viales en los barrios populares, de las cuales da nombres propios y cifras exactas de su costo. El bosque y campo hermoso por valor de 40,000,000. Entrada a la cárcel, la rambla y vía al hospital Santa Sofía y los alcázares, por 29.000.000. San Cayetano y alto San Cayetano, por 30.000.000, Sinaí y el Caribe por 40.000.000, la Carolita por 25,000,000. La enea por 70.000.000, granjas y viviendas y antigua vía a Villamaría por 35,000,000. Veredas Las Palmas cuchilla El Salado y San Rafael por 27,000,000.

De igual forma antes de mencionar el presupuesto y las vías a intervenir, menciona unas vías adicionales que están esperando aprobación para su intervención. Cardona agrega que el Viaducto de Vizcaya para unir la avenida Kevin Ángel Mejía con el barrio Fátima por la avenida paralela, pasando por debajo de la avenida Santander a la altura de la calle 67. Vía Sancancio-Lusitania: iniciarán las obras una vez se tenga la autorización del ejército nacional.

Para la vía Batallón- puente la libertad. Ya se tenía confirmado contrato con el comité de cafeteros para reiniciar labores con los dineros que prestaron los vecinos del sector. La glorieta estación Uribe, serviría para mejorar las condiciones de tránsito en el sector que es la puerta de entrada a Manizales.

Avenida Sesquicentenario: Se estaba esperando la aprobación del honorable concejo para iniciar este proyecto vial que indudablemente será el más importante de la ciudad y el único que nos permitirá desembotellar el centro.

Estadio Palogrande: Con los dineros aportados por el municipio, el departamento y el gobierno nacional, se pretendía entregar antes de finalizar el año 1994 la estructura (graderías) del nuevo Estadio e iniciarán las obras de cubierta, iluminación y acabados generales.

Programas de vías veredales: Invertiremos recursos con el fin de mejorar estas vías en asociación con otras entidades como el comité de cafeteros y el DRI.

Con el panorama anterior es evidente la atención que Cardona le está dando a las vías de la ciudad, su adecuación y desarrollo se evidencian en un panorama de atención directa. El hecho de buscar mejorar la conectividad dentro de la misma ciudad pensando en las vías, centra el enfoque en la accesibilidad y el tipo de movilidad que puede favorecer a las personas y el desarrollo económico de la misma ciudad. Con relación a esto Speck (2014) en una conferencia TED²³ plantea que "El trabajo principal de una ciudad es permitir el comercio, y la herramienta principal para permitir el comercio es la calle". Esto lo menciona bajo la lógica de que las carreteras facilitan que las empresas transporten mercancías, además de que las personas puedan asistir al trabajo y que los clientes lleguen a las tiendas y restaurantes. Insiste en el hecho de que una buena infraestructura vial puede ayudar a atraer nuevos negocios a una ciudad, creando empleos y crecimiento económico.

Además de su enfoque vial el alcalde Cardona plantea el hecho de fortalecer otra serie de programas como: Corporación " Manizales reverdece": que buscaba permitir el manejo de los parques a través de una empresa de economía mixta. Cardona (1994) "Contaremos ya con la vinculación de más de 20 empresas privadas de la ciudad que unidas a los recursos del municipio, permitirán que, a la vuelta de 3 años, Manizales sea la ciudad más bella de Colombia". Esta lógica del embellecimiento de los parques y la ciudad en sí es lo que Correa (2015) presenta cómo "las ciudades ornatas", ese embellecimiento responde a una tarea que en principio asumieron en la ciudad las elites culturales con la ayuda de los mismos pobladores de la ciudad, pero que posteriormente no sería entendida como un fin desinteresado por el bienestar de la ciudad sino más bien bajo lógicas de capitalismo, buscando ser una ciudad atractiva para la inversión.

²³ Las charlas TED o TED Talks (Technology, Entertainment and Design). Estas conferencias están impartidas por personalidades de la divulgación científica, empresarios, pensadores, figuras políticas, economistas, ecologistas y artistas. Las conferencias TED tienen como objetivo promover "las ideas dignas de ser difundidas". Puedes encontrar charlas sobre lenguaje corporal, cómo serán las ciudades del futuro, la importancia de la educación, robótica, salud, música... En fin, de todo.

El desarrollo de la ciudad no tenía netamente un enfoque material, este debía integrar el desarrollo del factor humano, de nada sirve tener una ciudad ordenada, limpia y embellecida, si sus pobladores no estaban en armonía con ello, por lo anterior, Cardona le apostaba a la creación del Instituto de capacitación municipal el "Icam", el cual “Permitirá la capacitación de los funcionarios municipales para valorarlos como verdaderos profesionales de la Administración pública. De esta forma ejercerá con altura sugestión, contribuyendo a que esta se proyecte en su vida personal y a la vez se mejore el servicio a la comunidad”.

Otros focos de atención para el alcalde son los siguientes. El fortalecimiento del “Fondo de prevención de desastres y atención de emergencias”, con el fin de atender las necesidades de la comunidad. Centro turístico y cultural, donde se buscaba para 1994 iniciar los estudios para hacer del antiguo “lago de Aranguio” y la “Avenida 12 de octubre” una zona de esparcimiento turístico y cultural y poder contar en el futuro con aportes de los gobiernos departamental y nacional para su ejecución. Nueva sede para la alcaldía a iniciar a principios de 1994 donde se esperaba contratar los diseños estructurales, hidráulicos, sanitarios y demás del proyecto con miras a buscar su iniciación lo más pronto posible.

La vivienda a través de la caja de la vivienda popular y con el concurso de los constructores manizaleños, plantea Cardona que se aspiraba a realizar programas de vivienda social, asimismo continuaría con el barrio “ villa Carmenza” y los demás programas que en su momento se encontraran en ejecución. Bajo el enfoque del otorgamiento de viviendas a través de Emsa²⁴ Se planteaba que se dejaría definido el programa para un gran desarrollo para clase media y media alta en los lotes que esta entidad tiene en el sector comprendido entre la avenida Santander y la avenida Kevin Ángel Mejía calles 64 a 62 aproximadamente.

Los servicios públicos, a través de las empresas públicas habían iniciado el plan maestro de ampliación de acueducto con inversión superior a los 6,000 millones para así disponer de este servicio hasta más allá del año 2020 para Manizales y Villamaría. Con relación a esto se insistía

²⁴ Empresa Municipal para la salud, es una empresa industrial y comercial del Estado de orden municipal, entidad descentralizada de primer grado, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio e independiente.

en continuar con el proceso de fortalecer y mejorar las condiciones del hospital de Caldas con miras a recuperar definitivamente su imagen. “Estamos fortaleciendo cada día más la descentralización en la salud, a través de la secretaría de salud” Cardona (1994).

Todo lo que se venía hablando y haciendo en materia de desarrollo para la ciudad se enmarca en las disposiciones frente a la planeación, Cardona desde sus propuestas se enfoca en poder “trazar los lineamientos para planear la Manizales del futuro y a partir de los estudios que realizaron expertos en los fenómenos naturales presentados en la ciudad, se realizarán los análisis con el objetivo de hacer las modificaciones pertinentes, si ello fuera necesario al código de construcciones de la ciudad”.

Al momento de cerrar sus planteamientos Cardona (1994) expresa que todos los anteriores programas “se podrán continuar en futuras administraciones con el apoyo de la comunidad”. Reconoce en la vinculación de la ciudad un punto clave que cada día fortalece más su compromiso con Manizales que es fundamental para el progreso de la capital caldense, así como el respaldo del Concejo de Manizales y ante todo de los funcionarios de la administración municipal. “La misión de esta empresa seguirá siendo hacer de Manizales la ciudad más importante de Colombia, no sólo en número de habitantes sino en calidad de vida”. Cardona (1994).

Hasta este momento con los planteamientos de la gobernadora del departamento y los del alcalde municipal, reafirma la importancia de que las ciudades al ser espacios de encuentro para la actividad humana, sirviendo como epicentros de desarrollo e interacción social. Se hace necesario que estos espacios tengan líderes, los cuales tienen un papel crucial en la configuración del destino de las ciudades que administran. La planificación eficaz por parte de los líderes es esencial para crear espacios urbanos desarrollados. Los alcaldes por ejemplo sirven como líderes visionarios que poseen la capacidad de dar forma al futuro de una ciudad.

Otra figura importante para la época que estaba poniendo su atención sobre la ciudad era Armando Montenegro Trujillo quien era el director de planeación nacional, sobre él recae el deber de retomar con los departamentos sus propuestas frente a su propio ordenamiento. Para el

5 de abril de 1994 en el archivo se evidencia una publicación titulada “Caldas, piloto en plan de desarrollo: Montenegro”²⁵

Con la presencia del director de planeación nacional en la ciudad, Armando Montenegro Trujillo, la gobernadora del departamento, pilar Villegas de hoyos, sancionó el día 5 de enero, el plan de desarrollo de Caldas, el cual fue considerado junto con los del Valle y Cesar, como pilotos en el país. Este encuentro entre el director y la gobernadora se dio posterior a un trabajo elaborado durante mes y medio al frente de la elaboración del plan de desarrollo que en su inicio contenía inversiones proyectadas entre 1993 y 1995 por cerca de 258 mil millones de pesos para el progreso y desarrollo de Manizales como capital y del departamento de Caldas en general.

Para el momento en el que se encontraba la ciudad de Manizales, tener elaborado un plan de desarrollo le daba un rumbo de trabajo a desarrollar, Manizales buscaba ser un referente de una ciudad moderna, por eso se le reconoce que fue una de las primeras ciudades en entregar su plan en manos del director de planeación. Este plan desde su diseño lo que pretendía era guiar el crecimiento y desarrollo de Manizales, proporcionando un enfoque estructurado de su propia planificación urbana. Este plan aborda varios aspectos como el uso del suelo, la infraestructura, la economía, el medio ambiente y el bienestar de la comunidad. Creando así una visión y una dirección claras a seguir, Montenegro posterior a recibir este plan piloto, siguió frecuentando la ciudad como se hace evidente en varios apartados de prensa.

Las diferentes visitas a la ciudad realizadas por Montenegro estaban siempre guiadas bajo la misma premisa “Manizales va por buen camino”. Esta estructura de diálogo entre el director nacional, la gobernadora y el alcalde de la ciudad le brindó una apertura al desarrollo y la adecuación de la infraestructura muy importante para la ciudad. La gestión que se estaba realizando estaba toda relacionada y gracias a ese trabajo conjunto entre las tres dependencias de alta importancia, Manizales pudo tener vía libre para empezar a proponer nuevos proyectos viales, además de retomar y darle continuidad a otros que ya se venían gestando pero que no se habían podido concluir ya fuera por falta de recursos o por trámites gubernamentales que frenaban las adecuaciones.

²⁵ La Patria 5 de abril de 1994.

Con la finalidad de concretar este capítulo se va a profundizar en un desarrollo viales que han sido de gran importancia para la ciudad, como lo es la Avenida Sesquicentenario, vale la pena mencionar que la Autopista del Café, la avenida del centro y el Viaducto de Vizcaya, también han sido grandes obras que resaltan el desarrollo de la ciudad. Estas tres obras han representado en la ciudad esa búsqueda de hacer de Manizales una ciudad accesible, de progreso y con nuevas adecuaciones en su búsqueda por resaltar comercialmente en miras de nuevas y mejores inversiones dentro de la ciudad. Son tres dimensiones distintas pero que dan cuenta de un mismo proceso de desarrollo y que se logran complementar.

La Avenida sesquicentenario representa una importante conexión entre la ciudad misma, La Autopista del Eje Cafetero una conexión más eficaz entre departamentos, rodeado de oportunidades y denotando una mejor y más eficiente apertura comercial y por último el Viaducto de Vizcaya presentándose como una conexión entre desarrollos al conectar dos vías, la Avenida Paralela y la Avenida Kevin Angel a la altura de la Glorieta de San Rafael. Para 1994 en la ciudad se estaban adelantando otra serie de obras viales relevantes, pero se considera que las mencionadas dan cuenta de todo ese trabajo que se estaba adelantando y ayudan en la comprensión de ese desarrollo acelerado de la ciudad a nivel de infraestructura vial.

Antes de hablar de estas obras viales es importante aclarar que lo que se diga de ellas está reflejado en todo el discurso que se evidencia en las páginas del periódico La Patria de año 1994, al ser precisamente este año donde se hace ese intento grande por ordenar el territorio y da pie a que en diferentes instancias de la ciudad se hable de la necesidad de estos desarrollos. Se hace la claridad debido a que no se puede reducir la discusión de estas obras a un solo año en particular, pero sí se pueden destacar sus implicaciones a la luz de la normativa y la retórica discursiva de la élite política de la ciudad.

Avenida Sesquicentenario²⁶

Para 1994 se pudieron evidenciar un total de cinco apartados de prensa que centran su atención en esta vía en particular. La avenida sesquicentenario es un ejemplo muy claro de ese desarrollo que buscaba la ciudad y las dificultades mismas de su ejecución tanto a nivel

²⁶ 22 de febrero de 1994, Edición La Patria.

administrativo como de aceptación por parte de la comunidad. En primer lugar, en la edición del periódico del 22 de febrero de 1994 se publica un apartado titulado “Habría que resolver conflictos sociales. Avenida sesquicentenario, sí ¿o no?”.

Este proyecto vial representaba grandes intereses para la ciudad por esto las autoridades responsables buscaron definirlo con rapidez, buscando mostrar con claridad los beneficios reales de esta obra, además de los posibles problemas sociales que su construcción podría generar. En la ciudad antes de iniciar este tipo de obras se realizaron foros para la participación y la puesta en común del proyecto con los ciudadanos locales. Para este proyecto en particular, los principales agentes de la difusión de información eran el concejo de la ciudad y la cámara de comercio. Contando además con la presencia del periódico La Patria que se encargaría de difundir la información dialogada al resto de comunidad de Manizales.

Este proyecto cobraría tal sentido que la ciudad misma con la intervención de los gremios que empezaron a opinar y sentar posturas desde diferentes ámbitos. Al hablar de gremios se menciona que eran principalmente los gremios económicos, productivos, sociales y en especial de obras civiles de la ciudad.

En el periódico se plantea que fruto de esas reuniones es precisamente ese diálogo que se generaba en las plazas públicas o principales sitios de la ciudad. “Se escucharon allí planteamientos de parte y parte, en apoyo y rechazo a la iniciativa del gobierno municipal”. Sin embargo, podría decirse que en síntesis se dio el visto bueno a la avenida, aunque los argumentos técnicos presentados no llenaron las expectativas del foro. Sostiene el periódico²⁷.

Uno de los factores que no permitía llenar las expectativas de los pobladores de la ciudad era sobre todo una que recaía sobre los propietarios de los predios por los cuales se desarrollaría la obra, estos, sostiene la prensa que “solo veían la viabilidad de este si se les garantizaba que recibirían el dinero suficiente que les permitiera continuar viviendo en circunstancias similares y

²⁷ Muchas de estas notas y afirmaciones realizadas en el periódico La Patria no tienen autor concreto, no eran atribuidas a personas puntualmente, más bien pasaban como una edición directamente realizada a nombre del periódico en sí o al columnista no se le daba tanto protagonismo de su escritura.

cerca del centro de la ciudad”. Esto fue un hecho importante en el entendimiento de la demora por ejemplo de este tipo de obras y es precisamente intentar mantener satisfechas a todas las personas involucradas.

En los foros también se evidencia que surgieron inquietudes referentes a los problemas del fondo del tránsito en la ciudad, que podrían tener base en sistemas equivocados para el transporte público y la mala planeación de la construcción y el crecimiento mismo de la ciudad. Este tipo de planteamientos y de inconformidades llenas de dudas que tenía la comunidad rápidamente tuvieron respuesta del alcalde Germán Cardona Gutiérrez el cual va a destacar en sus intervenciones la idea de tener una “ciudad del futuro”.

El dirigente local solía resaltar las virtudes del proyecto como eje del sistema vial que requería Manizales, además de enfatizar que si la obra se hacía necesaria en ese momento " es porque desafortunadamente en el pasado no hubo planeación". Este argumento puntual que solía emplear el alcalde se enmarca en un tipo de discurso culposo, donde se le resaltan las deficiencias a los que vinieron antes, exonerándose de responsabilidades y quedando esa persona con una credibilidad alta frente a la prensa a expensas de otros.

Una claridad que se debe hacer es que si bien, esta obra que se venía planeando para la ciudad si requería de la adquisición de predios privados, desde la alcaldía se afirmaba que muchos de los predios que se emplearían pertenecían directamente al municipio. En este punto las ofertas del gobierno local por los predios necesarios se estaban efectuando. Sin embargo, surge un nuevo argumento que de alguna manera le estaría abriendo paso a la adquisición de terrenos privados de una forma más eficiente. La reubicación de familias enteras de sus inmuebles se estaba dando bajo la noción de riesgo, el riesgo de estar asentados en zonas clasificadas como riesgo por la ciudad.

Para este momento se contaba aproximadamente con 250 viviendas que debían ser reubicadas, y con el objetivo de que este tránsito de lugar de vivienda para los pobladores asentados en un espacio de interés, “por donde pasaría la vía”. Se diera de la mejor forma y justa posible, se le pidió al instituto geográfico Agustín Codazzi que realizará el estudio de los avalúos comerciales

con la idea de poder pagar lo justo por esos predios y que así las personas allí asentadas pudieran salir de una forma más efectiva y rápida, a hacer su vida en otros espacios de la ciudad y así mismo la obra que se tenía planeada pudiera iniciar labores de una forma ágil.

En Manizales se enmarcaba la avenida Sesquicentenario, como la vía que contemplaba las expectativas de expansión de Manizales y con la cual se pretendía solucionar en gran parte el conflicto vehicular que imperaba en el centro de la ciudad y logrando crear así un nuevo polo de desarrollo. Al hablar de esta vía en específico la ciudad estaba siendo consultada sobre su ejecución como lo deja ver la publicación realizada en el periódico el 1 de marzo de 1994 titulada “Sobre la avenida sesquicentenario. ¿Qué hacer?”.

En esta se menciona que los principales medios de comunicación y periodismo locales estaban realizando un tipo de encuesta apoyados por el Centro Nacional de Consultoría²⁸. Sobre si los manizaleños deseaban que se construyera la avenida sesquicentenario, el cual, según fuentes de La Patria, el 80% de las personas consultadas y que pertenecen al estrato alto es partidario que se lleve a cabo; el 75% del nivel medio se manifestó de igual manera. Lo mismo que el 75% de las personas del estrato bajo. Estos resultados lograban dar cuenta de esa necesidad casi generalizada que estaba presente entre los pobladores de tener más y mejores vías.

Era un clamor que retumbaba en la ciudad de una forma abrumadora, la mayoría a favor de la avenida sesquicentenario destacando a las clases medias y bajas quienes eran las que más padecían los efectos desfavorables del tránsito de la ciudad. En el periódico parte de las denuncias que se solían realizar eran relacionadas con el servicio de transporte público. Este era deficiente a causa de los atascos, apenas entendibles en una ciudad con lento desarrollo y lentas adecuaciones.

Esta idea del servicio de transporte se presenta como ejemplo de lo que padecían los pobladores de Manizales si se querían desplazar de un lugar a otro en la ciudad, otras quejas

²⁸ Es un centro de investigación y consultoría que se asegura de capacitar a sus clientes para construir conocimiento y contribuir a la gestión y a los logros de las organizaciones. Su misión es escuchar y construir mediante el conocimiento y la conversación sinergias entre las empresas y sus grupos de interés, y entre las instituciones y los ciudadanos.

recurrentes sobre el servicio de los buses que se pueden evidenciar en el periódico era el hecho de que no paraban, no pasaban o simplemente se quedaban detenidos un largo tiempo en determinado lugar a la espera de más pasajeros; Bajo esta mirada la prensa cuestionaba con frecuencia el tránsito de la ciudad, destacando constantemente sus falencias que afectaban a toda la comunidad en sí.

¿Se puede criticar el pesado? Las críticas que se realizaban frecuentemente en la ciudad no eran dirigidas simplemente a lo que estaba sucediendo en ese momento, las publicaciones del periódico solían hacer énfasis en el pasado, buscando responsables o hechos que culpar, para lo que estaba aconteciendo en el presente. Esta idea de la crítica al pasado es muy común en los discursos de desarrollo. Si primero se culpa de los males a otros momentos que ya pasaron, las autoridades responsables de la actualidad se lavan por así decirlo las manos de responsabilidades.

La idea anterior se sustenta en el hecho de que en el periódico frecuentemente se pueden encontrar referencias que mencionan que los males de la ciudad eran responsabilidad de un hecho en particular:

“Manizales es una ciudad construida en el siglo pasado destinada al lento paso de las mulas y las boyadas, que se fue ampliando en pequeñas porciones, no tantas como para estar al pronto de los tiempos modernos, donde el flujo vehicular, el crecimiento vegetativo de la población, las grandes edificaciones que albergan verdaderas masas burocráticas. Hacen imperativo la construcción de calzadas que faciliten el torrente circulatorio tanto de vehículos como de personas”²⁹.

En términos generales cuando se realizaba una publicación en el periódico que tuviera que ver con el estado de las vías o la movilidad en sí de la ciudad, de alguna manera no todo era malo, dado que la prensa una vez terminada su crítica daba un tipo de parte de tranquilidad al expresar que lo que sucedía en Manizales no era un asunto simplemente de la ciudad sino más bien que esto que está enfrentando la ciudad con relación a su transporte y movilidad estaba pasando en el mundo entero.

²⁹ La Patria, 1 de marzo de 1994.

“Lo que está experimentando Manizales ahora no es solo de la ciudad. Es del universo entero "los atascos " que llaman los españoles, están sucediendo tanto en Nápoles, como en París; en Bogotá como en Venecia. Decir entonces, que el problema prioritario de Manizales es el transporte y no la apertura de nuevas avenidas no tiene sentido”³⁰.

Sin lugar a duda Manizales venía viviendo una crisis vial muy notoria, la cantidad de vehículos que estaban circulando por las calles de la ciudad, sobrepasaba la capacidad de las vías que se tenían para el momento y éstas permanecían colapsadas la mayor parte del tiempo. Otra de las críticas comunes que se realizaban en la ciudad, era el hecho de que las calles no estaban diseñadas para los transeúntes de “a pie”. Rápidamente para la segunda mitad del siglo XX, la movilidad de vehículos³¹ se tomó el espacio por completo, y a falta siquiera de señalizaciones para los peatones, los vehículos no respetan el paso de las personas. La prensa intentando destacar algo favorable entre tanta problemática, solía mencionar que los manizaleños eran buenos Caminantes pero que con tantas falencias y tan pocas garantías para el peatón en las vías, se volvía un reto el poder circular.

“... quién camina si sabe cómo es la cosa en la calle. Es evidente que el transporte en Manizales es absurdo y exclusivo para los vehículos. El transeúnte no tiene ningún derecho (...). No existe siquiera señalizaciones para el peatón que debe lanzarse a la brava para atravesar la calzada. En la ciudad y en su tránsito, existe la ley de la selva. El sálvese quien pueda”³²

Con el creciente aumento de la necesidad que se estaba teniendo en la ciudad de Manizales frente al desarrollo de nuevas vías que pudieran ayudar a solucionar la problemática de movilidad en la ciudad, se estaba avanzando a pasos agigantados en la ejecución por ejemplo de la vía sesquicentenario, al igual que muchos otros proyectos viales en la ciudad, este avance acelerado del que se habla representó sus propios desafíos dado que, parte de la comunidad de la

³⁰ La Patria, 1 de marzo de 1994.

³¹ La prensa insiste en el hecho puntual de la sola existencia de un alto volumen de vehículos que todos los días crece, en una ciudad con pequeñas calles y ningunas rutas que faciliten el desarrollo normal de su torrente circulatorio. Este es tal vez el argumento que mejor explica ese estancamiento en el desarrollo de la ciudad, una movilidad creciente que no tenía un espacio adecuado para dicho crecimiento.

³² La Patria, 1 de marzo de 1994.

ciudad vislumbra un problema que no se había tenido en cuenta, como lo era un estudio socioeconómico claro que denotara las implicaciones reales de la realización de esta avenida.

Esta solicitud del estudio socioeconómico fue presentada por un grupo de representantes de la comunidad manizaleña que expresaron sus principales preocupaciones con el objetivo de que se diera antes de la aprobación definitiva del proyecto, un verdadero estudio sobre las implicaciones sociales que tendría el desarrollo de la vía sesquicentenario y sus afecciones a los pobladores aledaños al sector donde se tenía estipulado trazar la nueva ruta.

“Los habitantes de las áreas de influencia de la vía resaltaron la importancia del medio en el que viven, no sólo por razones económicas, sino también culturales y sociales. Afirmaron que difícilmente conseguirán viviendas de igual calidad y ubicación por el precio que pagará por ellas la administración municipal y que la pérdida de los lazos afectivos que se han desarrollado en el vecindario serían irre recuperables”³³

La solicitud de un estudio socioeconómico que pedía la comunidad antes de la realización o aprobación definitiva del proyecto de la avenida sesquicentenario obedecía a intereses materiales, dado que los pobladores de la zona alegaban principalmente dos situaciones una era la baja valorización que se le estaba dando a sus predios y propiedades y la segunda razón responde a lazos afectivos entre vecinos de la zona y que al moverse o desplazarse a otros lugares de la ciudad estos lazos se verían afectados.

“Otra situación que desvela a los propietarios de predios de la zona es la indemnización que recibirían por sus terrenos. Un temor común está en que muchas de las personas que hoy viven allí terminaron hace muy poco de pagar sus casas y tienen la incertidumbre sobre si deberán volver a endeudarse para ir a vivir a otro sector”³⁴

Ambos argumentos que presentaba la comunidad daban pie a un importante debate que las autoridades responsables debían posibilitar. Al hacer una indagación mayor en las publicaciones que se realizaron frente a este debate principalmente la comunidad presentaba una preocupación

³³ La Patria 5 de mayo de 1994.

³⁴ La Patria 5 de mayo de 1994.

más generalizada en torno al valor de sus propiedades o la indemnización cómo lo llaman las autoridades responsables de adquirir los predios.

No se está negando que el segundo argumento de los lazos afectivos entre los vecinos del sector es un asunto importante, pero este no fue un argumento de peso decisivo. Por lo tanto, la exigencia principal giraba en torno al valor que las autoridades le estaban dando a las propiedades que se requerían para la ejecución de la vía, la prensa insiste en que los propietarios expresaban estar dispuestos a dejar sus casas si se les garantizaba que sus nuevas formas de vida de alguna forma fueran similares a las que tenían en su momento.

Al hacerse evidente esta problemática alrededor de la valorización de los predios y la calidad de vida de las personas que debían entregar sus propiedades las autoridades responsables realizaron un foro para dar cuenta de un diálogo más abierto y claro sobre esta situación que se venía presentando, a este foro asistieron representantes de las empresas públicas de Manizales, del Concejo municipal, de la cámara de comercio, de los medios de comunicación y los habitantes propios que se estaban viendo afectados.

“Los habitantes del sector en que se construiría la avenida exigieron en sus intervenciones un estudio social previo a la aprobación por parte del Concejo del trazado definitivo de la obra. Mostraron preocupación sobre la manera como serían reubicados y señalaron que, por razones de localización, seguridad y comodidad, sus actuales formas de vida son difíciles de recuperar en otras partes”³⁵

Como se viene insistiendo, la preocupación principal de los propietarios de los predios de la zona a intervenir era el tema de la indemnización que se recibiría por sus terrenos, con argumentos sólidos como el hecho de que Manizales no tenía lotes para construir y con los que contaba estaban en la periferia en la ciudad y tenían riesgos de deslizamiento, eran razones principales que tenían muy frenados en la venta de sus propiedades. Algo que generó un interés particular en toda esta discusión que se estaba realizando entre los pobladores y las autoridades

³⁵ La Patria 5 de mayo de 1994.

encargadas del proyecto vial era el énfasis especial que hicieron los pobladores al insistir que ellos no eran los culpables de la congestión vial que se producía en la ciudad.

La congestión vial era el argumento principal de las autoridades, las cuales buscaban obtener los lotes para mejorar dicha congestión en las vías de la ciudad, logrando así descongestionar la movilidad, ante esta constante insistencia en este argumento, los pobladores de los predios expresaban que la congestión vial era por falta de conciencia social de los ricos de la ciudad, que tenían en palabras de ellos hasta cinco carros en sus casas y los utilizaban diariamente. Y este es un punto clave que ayudaría mucho en las decisiones que se tomarían con relación a este proyecto vial.

En este foro abierto para la discusión, los pobladores retomaron de igual forma el planteamiento de los lazos afectivos, pero este ya fue planteado de una forma diferente, expresando el valor que se le debe dar al sentido de "la buena vecindad", por el cual el valor del uso de estas propiedades era mayor al valor de cambio que se les estaba ofreciendo. En este punto la lucha por el precio se estaba dando entre, el valor que daba el catastro y el valor que le daban los propietarios a sus casas con base en una serie de características, que responden más a factores sociales y afectivos por el espacio y los vínculos y lazos que allí se generaron, y esta noción de los lazos o el valor sentimental de la tierra era una idea por la cual las autoridades competentes no iban a pagar más dinero del que ellos consideraban justo y necesario.

“Un temor común está en que muchas de las personas que hoy viven allí terminaron hace muy poco de pagar sus casas y tienen la incertidumbre sobre si deberán volver a endeudarse para ir a vivir a otro sector”³⁶

Al cierre de este foro de discusión salieron dos posturas fundamentales en la ejecución de la vía sesquicentenario una por parte de un representante de la cámara de comercio que dijo " si bien los vecinos tienen el Sagrado derecho de oponerse, las cosas hay que hacerlas por donde son y cómo se necesitan porque es la forma de vivir en sociedad ".

³⁶ La Patria 5 de mayo de 1994.

Con este argumento se buscaba que los pobladores entendieran que el bien común primaba sobre los intereses particulares de unos cuantos y que la ejecución de este desarrollo Vial no se podía frenar pues eran más las personas beneficiadas que las afectadas por este, como complemento a este argumento se destacó además una serie de ventajas del nuevo trazado de la avenida insistiendo en primer momento en que se aumentaría la velocidad de circulación de los vehículos, que lograría acabar con los taponamientos de otras vías con las cuales comunicaría.

Ante esto, los detractores del proyecto respondieron que todavía “no se había demostrado científicamente el tiempo de ahorro de la avenida... En Manizales las distancias son cortas... Si el problema es de planeación futurista, ¿por qué no instalamos cables en los sectores periféricos?”³⁷

Al ver que esta solución que planteaba el representante de la cámara de comercio no convencía del todo al foro, un delegado de los habitantes de la ciudad planteó unas soluciones diferentes al problema de la movilidad en la ciudad expresando que la avenida no era necesaria y que lo que faltaba era organizar el tránsito, planteando para ello las siguientes propuestas:

- Abolir las zonas azules que privatizan el espacio.
- Prohibir el parqueo en las calles del centro.
- Prohibirles a los camiones de carga, descargar en el centro, limitándose el permiso a la zona industrial.
- Ampliar la carrera 23 a dos carriles.
- Exigir que a los conductores de servicio público se les pague un sueldo fijo y no variable por pasajeros.

Una vez escuchadas ambas partes se da por concluido el Foro de discusión alrededor del desarrollo vial que se planeaba para la ciudad, si bien la avenida sesquicentenario se veía como una solución para la movilidad de la ciudad, aunque quedaban sectores de la ciudadanía que no estaban del todo convencidas de este desarrollo, pero como se mencionó antes el desarrollo general siempre va a primar sobre los intereses particulares de unos cuantos, es de esta manera que el 8 de marzo de 1994 fue sancionado el proyecto por el alcalde de la ciudad después de un

³⁷ La Patria 5 de mayo de 1994.

año y medio de haber surgido la propuesta inicial para la construcción de la avenida sesquicentenario.

El visto bueno dado para la ejecución del proyecto vial facultó al ejecutivo para que se iniciaran los estudios técnicos, ambientales y sociales necesarios, con el objetivo de conocer con precisión el trazado definitivo de la avenida y las implicaciones reales de la iniciativa en la situación de los habitantes del sector que sería utilizado para construirla.

De acuerdo con las especificaciones técnicas de la avenida, el hecho de que se extendiera en su mayor parte por la banca del ferrocarril y utilizara las carreras 28 y 29 entre las calles 17 y 25, implicaba que podía ser una obra sin muchas pendientes y de buena amplitud. A esta obra se le seguían atribuyendo beneficios como lo eran la posibilidad de mejorar el transporte público y la renovación urbana del sector.

A partir de este punto lo que se va a evidenciar en la prensa es el proyecto completo que fue aprobado para la realización de la avenida sesquicentenario, el proyecto de acuerdo número 165³⁸ de marzo de 1994 " por medio del cual se define el trazado de la Avenida del costado suroccidental del centro, se da el nombre a la avenida, se declaran de utilidad pública unos inmuebles y se dictan otras disposiciones ".

Lo primero que se acuerda es el trazado de la avenida sesquicentenario al costado suroccidental del centro de la ciudad el cual haría parte del plan de transporte masivo para Manizales³⁹. Esta Avenida recibió el nombre de sesquicentenario con motivo a la

³⁸ El concejo de Manizales en ejecución de sus atributos constitucionales y legales y en especial las que le confiere el artículo 58, inciso 4 y el artículo 313, numeral 2 de la Constitución nacional, el artículo 44 del decreto 1333 de 1986, y el artículo 10, literal J de la ley 9 de 1989

³⁹ Inicia en la avenida Centenario, 250 metros abajo de la plaza de toros y continúa en un Par Vial conformado por las calles 11a y 12 y las carreras 27 y 28 respectivamente, hasta la Calle 17 con carrera 29, sitio en el cual la vía se transforma en avenida. Luego se avanza por la mencionada carrera 29 hacia el este hasta la calle 19. De este. Y avanzando 250 m en dirección Noreste, para luego voltear la ladera ubicada al norte del Barrio La Isla, hasta llegar a la calle 25 donde se encuentra ubicada la subestación marmato de la central hidroeléctrica de Caldas. Sitio en el cual la vía continúa por la antigua banca del ferrocarril, hasta la conexión con la avenida Kevin Ángel Mejía, a la altura de la Universidad Autónoma.

conmemoración de los 150 años de la ciudad de Manizales y debido al tamaño del proyecto este tuvo que ser dividido en varias fases para así lograr su realización⁴⁰.

En total este proyecto cuenta con 11 artículos que van a estar encaminados desde la ampliación de diferentes calles que se necesitaban para la construcción de la avenida y su contacto por ejemplo con el centro de la ciudad hasta llegar al ensanche por ejemplo de algunas calles que también se requerían, todo este proyecto estaba Regido bajo unas especificaciones técnicas y unos diseños definitivos por lo menos para la primera etapa de su desarrollo, en este asunto la secretaría de planeación municipal determinaba las adecuaciones necesarias que se requerían para llevar a buen término la avenida que se estaba realizando.

Como última característica sobre la avenida sesquicentenario y bajo el cumplimiento de uno de los acuerdos pactados en los foros que se realizó con la población se dispuso un acuerdo en el cual se disponían los estudios de impacto ambiental social y el estudio socioeconómico de los propietarios de las viviendas afectadas total o parcialmente con el fin de reubicarlos preferencialmente en el mismo sector y en condiciones similares⁴¹. Con el cumplimiento de este acuerdo en particular lo que se buscaba era poder darles un parte de tranquilidad a los pobladores de la ciudad que estaban dejando sus casas atrás y los cuales serían reubicados.

Como conclusión de este capítulo se puede mencionar el hecho de que no es una tarea fácil la planeación, debate y posterior ejecución de un proyecto vial, para el desarrollo de una ciudad, si bien Manizales venía con un impulso grande, la búsqueda de hacer de la ciudad un espacio desarrollado y de competencia comercial además de alcanzar ciertos niveles de bienestar, no tenía un trabajo fácil, la construcción de viviendas poco planificadas solían entorpecer demasiado estos proyectos ampliando así la demora en la ejecución de soluciones por ejemplo de

⁴⁰ Parágrafo: Adóptese las siguientes etapas para la construcción de la avenida sesquicentenario:

- primera etapa: Conexión Avenida Kevin Ángel y Avenida paralela con la calle 25.
- segunda etapa: Calle 25 - calle 17.
- tercera etapa: Calle 17 - avenida Centenario.

⁴¹ Para el efecto la caja de la vivienda popular debía presentar los proyectos respectivos, en los que se determinara los subsidios que se pudieran conceder a dichos propietarios, si el valor recibido no le alcanza para pagar de su nueva vivienda; siempre y cuando acrediten su propiedad en los últimos tres años a la fecha de sancionado el presente acuerdo.

la movilidad de la ciudad pues primero se debía dialogar con las comunidades asentadas en los espacios de interés municipal.

La avenida sesquicentenario no era el único proyecto que estaba en ejecución en la ciudad, Manizales para la segunda mitad del siglo XX vivió un verdadero atraso a nivel de sus vías, el ejemplo de la avenida sesquicentenario estaba acompañado por ejemplo de la ejecución de la autopista del café, desarrollo y ampliación de la vía del centro además por ejemplo del desarrollo y adecuación del viaducto de Vizcaya, y esto es como por mencionar algunos ejemplos, los cuales verdaderamente se presentaban como algo necesario de cara al cambio de siglo y con el aumento del interés comercial que estaba teniendo la ciudad de Manizales desde mediados de los años 50.

CAPÍTULO 3 LAS INCOMODIDADES DEL DESARROLLO

Introducción al capítulo

El presente capítulo sitúa su atención en 1997 al ser este el año donde el Estado promulga la ley 388 de 1997, ley General de Ordenamiento Territorial. Este capítulo se presenta como contraste del segundo, donde se exploró el trabajo desarrollado por Manizales en 1994 con la promulgación de la ley 152 de 1994 por la cual se estableció la ley Orgánica del Plan de Desarrollo, durante este año se dieron importantes adelantos en la ciudad, ejecutando una multiplicidad de obras civiles que estaban enfocadas en cumplir los mandatos estatales y de paso, abalanzar la ciudad en dirección al desarrollo y el progreso.

Para el desarrollo de este capítulo se consultó el archivo del periódico La Patria del año 1997 con dos objetivos adicionales, el de darle seguimiento a esos grandes proyectos presentados en el 94, como estos habían ayudado a la ciudad, además preguntando por el cómo se habían consolidado las instituciones que surgieron a partir de la ley general de ordenamiento territorial. Con esto en mente, se esperaba que para el 97 con la nueva ley de ordenamiento territorial, la ciudad de Manizales ya estaría más preparada para los nuevos desafíos que se le estarían presentando.

La realidad mostrada al consultar el archivo fue otra, se pudo evidenciar una gran cantidad de quejas que fueron publicadas en este medio de difusión, donde la ciudadanía toma un protagonismo más amplio y denuncia la falta de soluciones y cobertura frente a las deficiencias urbanas que los mismos ciudadanos evidenciaban y denunciaban, pero no tenían una respuesta efectiva por parte de las instituciones locales. El mal estado de las obras y el poco sentido de pertenencia y de cuidado común de los espacios por parte de algunos ciudadanos era lo que integraba en su mayoría las denuncias. Estos resultados permitieron realizar un contraste donde se busca responder la pregunta de ¿qué nos queda?; posterior al civismo y al ordenamiento estatal, que le estaba quedando a la ciudad de Manizales y por qué solo tres años después de que Manizales presentará su plan piloto de ordenamiento, la ciudad estaba en deterioro urbano.

Al plantear un deterioro urbano se hace a la luz de la evidencia fotográfica y acompañado de una serie de desgastes y falta de cobertura del desarrollo en varias vías de Manizales; muchos de este deterioro a causa del tiempo, otros porque nunca se les habían hecho intervenciones, debido

a la débil institucionalidad y otros a causa de los ciudadanos que intentan aprovecharse del espacio urbano más de lo que les correspondía. El factor humano tanto públicos como privados van a tener que ver con este retroceso de la ciudad y es precisamente el periódico el que permite hacer visible las mayores dificultades que se estaban presentando.

Afán por el desarrollo

Antes de evidenciar los factores que llevaron a Manizales a tener un decaimiento o el hecho de reforzar muchas de sus obras físicas, más que todo deterioros viales. Se debe hacer un contexto alrededor del afán por alcanzar un desarrollo. Como se pudo evidenciar ya desde el 94 se venían dando unas inconformidades, debido a que se querían hacer en la ciudad obras civiles de gran importancia y complejo desarrollo, casi que a la par una de la otra, causando inconformidades generalizadas a lo largo de la ciudad. Este problema con el paso de los años se siguió agudizando y en este punto se presenta un aspecto clave.

El hecho de que las grandes obras que se dieron en la ciudad refiriéndonos a las vías; fueron conexiones viajes de gran tamaño, alargamiento, ensanchamiento de vías principales ya existentes y ejecución de nuevas vías principales que le permitieran a Manizales tener una mejor conexión no solo a nivel local, sino también en contacto con otros departamentos. Bajo este panorama las vías y calles de los barrios en si no tenían protagonismo, este no era el enfoque del momento, por lo cual su deterioro era constante y esto fue algo que la misma comunidad no aguantó más e inició con sus denuncias.

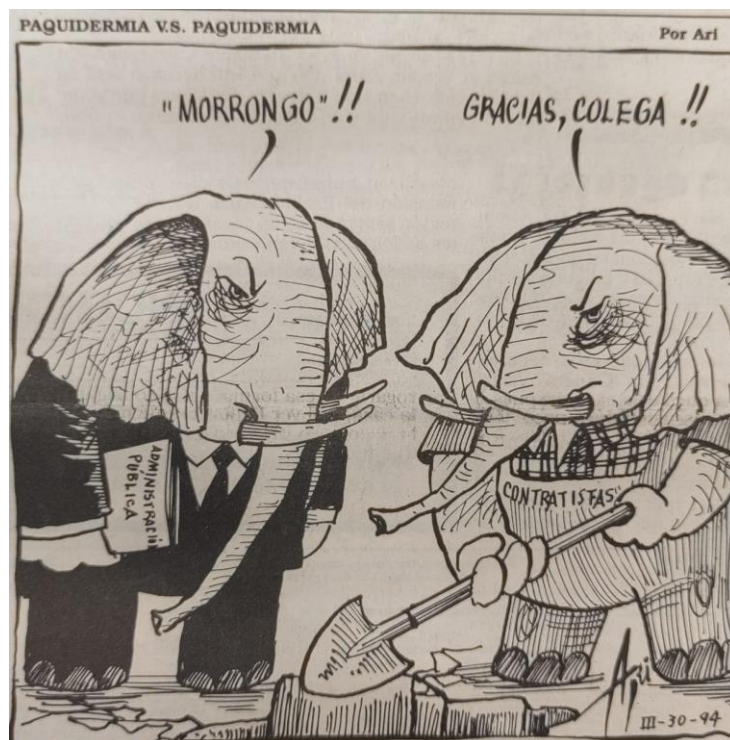


Figura No. 8. Caricatura que busca representar la demora en las obras públicas que se realizaban en Manizales, atribuyendo dicha demora a la confabulación entre los contratistas y la administración pública. Abril 4 de 1997. Tomado de La Patria.

Las denuncias siempre se han dado, lo que explica que estas tuvieran eco en la ciudad, fue gracias al protagonismo que el periódico La Patria les dio, ayudando a que estas llegaran a los dirigentes locales y a otros grupos de personas de la ciudad que en sus también pudieran estar pasando por situaciones similares, impulsando a que estos también alzarán su voz de queja. Más adelante en un apartado se dará una mirada a este hecho, de cómo las denuncias ciudadanas y la cobertura de estas en medios de comunicación, también construyen desarrollo, gracias a que ayudan a que las élites políticas locales evidencien dificultades que tal vez ignoraban.

El afán por el desarrollo en las ciudades ha sido una constante en la historia⁴². La búsqueda de diferentes objetivos como el progreso económico, social e infraestructural ha llevado a las

⁴² Varios autores han abordado el tema del "afán por el desarrollo" desde diferentes perspectivas. **Ivan Illich**: En su obra "Energía y equidad", cuestiona el enfoque en el desarrollo industrial y tecnológico como un medio para mejorar la calidad de vida, argumentando que puede llevar a la alienación y la degradación del entorno. **E.F. Schumacher**: En su libro "Small Is Beautiful" promueve la idea de un desarrollo económico y tecnológico "adecuado" en lugar de un afán desmedido por el crecimiento a gran escala, resaltando la importancia de considerar las dimensiones humanas y ecológicas. **Vandana Shiva**: En su trabajo sobre ecología y justicia social, critica el afán por el desarrollo a expensas de la naturaleza y las comunidades locales, promoviendo una visión más sostenible y equitativa. **Mahbub ul Haq**: Creador del Índice de Desarrollo Humano (IDH), aborda el afán por el desarrollo desde

sociedades en cabeza de las élites económicas y políticas a perseguir un crecimiento continuo. Sin embargo, esta perspectiva del afán por el desarrollo también ha traído consigo consecuencias en ocasiones no deseadas. Y son precisamente estas consecuencias las que en el caso de Manizales se van a presentar en este capítulo; pero antes de ello, se presentan las principales razones detrás del afán por el desarrollo en las ciudades, en un panorama general. Que ayudan a comprender que, de cierta manera, todas las ciudades que dieron un salto en dirección al desarrollo pasaron por alguna de estas razones.

Como primer factor se destaca la competitividad global y es precisamente esa apertura al capitalismo que una ciudad como Manizales en el siglo XX le corrió al desarrollo impulsado como ya se ha mencionado por parte de las élites locales. Las ciudades compiten a nivel global por atraer inversiones de otros lugares del mundo, potenciando también con esto factores como el turismo. Según Hall (2000), "las ciudades se esfuerzan por competir en una economía global, lo que impulsa el afán por mejorar su infraestructura y atractivo".

En su búsqueda por atraer inversión, las ciudades reconocen que deben mejorar su infraestructura y su atractivo para sobresalir en un escenario económico cada vez más competitivo. Esto puede conducir como fue el caso de Manizales a inversiones en proyectos de infraestructura, revitalización de áreas urbanas, mejoras en la conectividad vial y la calidad de vida, todo con el propósito de posicionarse favorablemente en la economía global y atraer recursos y oportunidades.

El segundo factor es el económico que complementa esa competitividad global. En Manizales las élites más que buscar un desarrollo por intereses de progreso de la ciudad, buscaban dicho desarrollo con el fin de potenciar sus propias economías, el progreso de otros agentes sociales era una añadidura, un tipo de consecuencia que, si bien era positiva, no era la razón principal del esfuerzo por alcanzar un progreso de parte de las élites.

una perspectiva centrada en las personas, destacando la importancia de medir el progreso más allá del crecimiento económico. **Eduardo Galeano:** En "Las venas abiertas de América Latina", analiza cómo el afán por el desarrollo económico ha llevado a la explotación y el saqueo de los recursos de América Latina por parte de poderes coloniales y corporativos. Estos autores ofrecen perspectivas variadas sobre el afán por el desarrollo, cuestionando sus implicaciones sociales, ambientales y culturales, y abogando por una reflexión más crítica y equilibrada sobre cómo se define y busca el desarrollo en diferentes contextos.

Esta necesidad de prosperidad económica y el anhelo de mejorar el nivel de vida de las ciudades y quienes allí habitan, han sido otro detonante de ese afán por el desarrollo. Florida (2017) plantea que "el desarrollo económico es un motor clave para la revitalización urbana". Bajo la perspectiva de Florida el crecimiento económico no solo beneficia la prosperidad de una ciudad, sino que también puede tener un impacto positivo en la transformación y mejora de áreas urbanas que han experimentado algún tipo de declive.

Por último, un factor que puede influir en este afán y que se da gracias al factor económico, es el hecho de buscar la mejora de la calidad de vida, sin embargo, este debe presentarse con la pregunta ¿mejorar la calidad de vida de quienes?, se hace necesaria la pregunta porque esta va a tener múltiples perspectivas. El ideal es el hecho de mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos en general, pero esto puede ser muy sectorizado, en donde por lo general se puede evidenciar una mejora en los sectores ricos de la ciudad, ampliando así la desigualdad; Pero sí se evidencia un esfuerzo por mejorar los sectores más necesitados, esto sí se puede pensar como una mejora que beneficia un mayor número de personas, pero que en contraste también encarece el estilo de vida de los que habitan los barrios populares de la ciudad.

En términos generales con relación a este tercer factor, el desarrollo se ha enfocado en gran medida como un medio para proporcionar mejores servicios y espacios físicos cada vez más modernos, y bajo esta idea es que se cree que la calidad de vida de las personas mejora, por ejemplo, dándoles acceso a educación, salud, cultura y espacios urbanos modernos. Pero se pasa por alto la necesidad de proporcionar mejores trabajos, sueldos y prestaciones, la idea de una mejor calidad de vida se ha romantizado demasiado y se ha enfocado en factores que si bien son importantes, no son la respuesta o la solución absoluta.

Jacobs (2020), destaca que "las ciudades deben ser diseñadas para maximizar la calidad de vida de sus habitantes" además de insistir en la importancia de poner a los habitantes de las ciudades en el centro de la planificación urbana. En lugar de enfocarse únicamente en aspectos de infraestructura, Jacobs aboga por considerar cómo las decisiones urbanísticas impactarán en la experiencia diaria de las personas que habitan las ciudades.

Sin embargo, el afán por el desarrollo puede dar lugar a una serie de consecuencias negativas que afectan a las comunidades más populares y al medio ambiente que no se puede dejar de lado porque es precisamente el lugar que habitamos y es el que soporta el desarrollo y el vivir mismo

de las personas. El estudio de estas consecuencias negativas ha llevado a la construcción de nuevos conceptos que explican fenómenos surgidos en el afán del desarrollo mismo.

Para mencionar ejemplos concretos, se tiene que el desarrollo ha causado en las ciudades problemas de desplazamiento y gentrificación, ese afán ha llevado a la expulsión de residentes de bajos ingresos de sus casas y barrios, debido a una serie de intereses que se tienen sobre los espacios, por ejemplo y que es de interés de esta investigación, si se planea una nueva conexión vial para mejorar la movilidad de la ciudad, va a primar ese interés general sobre cualquier interés particular.

Harvey (2013) advierte que "la gentrificación"⁴³ a menudo conduce al desplazamiento de comunidades vulnerables". Harvey advierte que, si no se gestionan adecuadamente, los proyectos urbanos, la gentrificación pueden llevar a una segregación socioeconómica, al sacar a las personas de bajos ingresos de sus hogares y alejándose de las oportunidades y espacios a los que estaban acostumbradas, por el hecho de intentar satisfacer las necesidades de un grupo poblacional más privilegiado.

Con el ejemplo antes mencionado se llega al planteamiento de la desigualdad social, al mencionarse un interés general sobre los espacios urbanos, quienes toman las decisiones en la ejecución de alguna obra civil, dejan en un segundo plano los intereses y alternativas posibles para las comunidades que resultaron afectadas con las obras. El bien general es el argumento por excelencia para escudar responsabilidades. En esto se insiste debido a que se debe tener presente que el pensar o buscar el desarrollo por medio del crecimiento económico para una ciudad, no suele reducir la desigualdad, por el contrario, se amplía.

Sassen (1999) señala que "las ciudades globales a menudo presentan disparidades significativas entre ricos y pobres". La autora insiste en el hecho de que las ciudades que le apuestan a una apertura económica global son centros de poder económico, financiero y cultural que a menudo atraen a una población diversa y dinámica. Sin embargo, esta diversidad también puede dar lugar a desigualdades marcadas. Mientras que algunas partes de la población se

⁴³ La gentrificación se refiere al proceso en el cual áreas urbanas previamente deterioradas o de bajos ingresos experimentan una revitalización y aumento de los valores inmobiliarios debido a la llegada de residentes más adinerados. Este proceso puede tener el efecto de desplazar a los residentes originales, a menudo comunidades vulnerables de bajos ingresos, que no pueden costear el aumento de los alquileres y precios de vivienda resultante de la gentrificación.

benefician de las oportunidades económicas y de empleo, otras quedan marginadas y enfrentan dificultades para acceder a servicios básicos y recursos⁴⁴.

El afán por el desarrollo en las ciudades, en este caso enfocado a Manizales, estaba motivado por una serie de objetivos que buscaban mejorar la económica y calidad de vida. Estos principios eran abanderados por las élites de la ciudad que ya desde mediados de siglo venían luchando por ello.

Para Correa (2014):

La consolidación de una élite (...) desde comienzos del siglo XX, impulsó la modernización de Manizales, la cual servía como epicentro para el desarrollo de actividades tan importantes como era la construcción (...) de nuevas vías de transporte, la prestación de servicios públicos.

Sin embargo, es importante comprender los resultados que se estaban obteniendo en la ciudad al buscar implantar unos modelos de desarrollo de una forma tan acelerada, ampliando la mirada hacia las consecuencias resultantes de lo que se estaba alcanzando y lo que esto puede ocasionar. Para Davidoff (2015) "el desafío radica en encontrar un equilibrio entre el desarrollo y la preservación del bienestar de las comunidades". En esta búsqueda, es importante poder considerar las voces de los ciudadanos y adoptar un enfoque holístico que aborde las dimensiones económicas, sociales y ambientales del desarrollo urbano.

Davidoff destaca además la necesidad de una perspectiva de la planificación urbana que sea sensible y tome en cuenta las necesidades y deseos de las comunidades locales, buscando una colaboración genuina entre quienes planifican, las elites políticas y los ciudadanos. El desarrollo no debe ser a expensas de las comunidades, sino como se ha insistido por medio de otros autores, debe mejorar su bienestar, calidad de vida y relación con el entorno en desarrollo.

⁴⁴ Sassen señala además cómo la concentración de riqueza y recursos en ciertos segmentos de la población puede resultar en una separación física y social entre diferentes grupos. Esta dinámica puede contribuir a la formación de enclaves exclusivos y áreas empobrecidas, lo que a su vez puede afectar la cohesión social y el funcionamiento equitativo de la ciudad.

La noción de progreso es un ideal que permite alcanzar niveles de desarrollo, cuando este es pensado desde diferentes miradas y aspectos como económicos, sociales, culturales y medioambientales. No se puede pensar únicamente en progreso económico, en su individualidad va a representar mayores dificultades y desafíos para su desarrollo, se debe insistir en un tipo de progreso que pueda dialogar con las diferentes perspectivas que se tengan de ciudad. Sin embargo, estos diálogos tampoco deben convertirse en obstáculos que frenen el avance o el desarrollo.

Con la idea anterior se puede presentar una contradicción en la argumentación por un lado se insiste la necesidad de un progreso dialogado y al final del planteamiento se expresa que esos diálogos sin embargo no pueden detener el avance del progreso mismo. Esta idea es pensada desde la perspectiva ciudadana, estos pueden representar una gran ayuda o un limitante considerable cuando de realizar cambios o adecuaciones urbanas se está hablando.

Si bien es importante permitir el desarrollo y el progreso urbano para mejorar el estilo de vida y las oportunidades para los residentes, también es esencial considerar ciertos aspectos para garantizar que este progreso sea equitativo, sostenible y beneficioso para todos. Cuando estos ideales sé que se mencionan se cumplen el desarrollo se lleva a cabo sin muchos contratiempos, pero de no poderse realizar acorde a lo planeado por diferentes intereses sociales que no logran un consenso o una solución viable, el progreso mismo debe procurar subsanar en lo más posible las necesidades sociales surgidas y continuar con su ejecución y realización acorde a las necesidades mismas que tiene la ciudad en su conjunto.

El desarrollo detrás de las denuncias ciudadanas.

Prevenir es

Mejor que

Tener que...

De momento no hay

recursos:

Obras Públicas⁴⁵.

En el presente apartado se busca reconocer la importancia que las denuncias realizadas por la ciudadanía y como gracias al periódico en su difusión, lograron empezar a tener eco en las élites políticas de una forma más efectiva, para que se gestionaran los respectivos arreglos que se necesitaban en ese proceso de desarrollar Manizales. En relación con su estructura vial. Este apartado que será breve busca además denotar como en el proceso de desarrollo y acondicionamiento de las ciudades, la voz de los ciudadanos se ha volvió un componente esencial. Las denuncias ciudadanas surgieron como un importante mecanismo para evidenciar problemas y necesidades del entorno urbano.

Las denuncias ciudadanas son una expresión de la participación de los residentes en el desarrollo de las ciudades. Como lo señala Harvey (2013), "la ciudadanía activa es esencial para moldear ciudades inclusivas y sostenibles". Las denuncias permiten identificar problemas que a menudo pasan desapercibidos por las autoridades, como la falta de infraestructura adecuada, el deterioro de espacios públicos o la exclusión social. Estos últimos tres factores se estaban dando en Manizales para 1997, el periódico La Patria permite evidenciar cada uno de estos procesos y las respuestas que solía dar la administración municipal. Algo a destacar en este punto es la gran cantidad de denuncias que recibía el periódico mes a mes, tanto así que las ediciones diarias no alcanzaban a publicarlas todas, por lo cual el periódico terminó optando por hacer listados con todos los tipos de denuncias que llegaban y la cantidad de cada uno.

⁴⁵ Los encabezados iniciales de este apartado hacen referencia a dos publicaciones realizadas en el periódico La Patria durante el mes de abril en las cuales se puede evidenciar un contraste entre lo que buscaba prevenir las denuncias realizadas con el encabezado de "Prevenir es mejor que tener que..." y como contraparte la respuesta que solía dar las entidades encargadas "De momento no hay recursos" dejando que los daños viales y el deterioro de la ciudad siguieran agravándose.

que ocupa un espacio importante en cada una de sus ediciones y mes a mes se hacía un recuento como ya se expresó en una tabla del mes inmediatamente anterior, donde se destacaban las principales denuncias y los lugares donde estas se presentaban. Según Vázquez (2021) "los periódicos cumplen una función esencial al revelar lo que las autoridades intentan ocultar". Además de insistir en que la función de los medios de comunicación es salvaguardar la democracia, investigando, cuestionando y poniendo en evidencia las acciones gubernamentales, decisiones políticas y otros asuntos relevantes para el interés público⁴⁷.

Manizales ya desde el 94 venía con una adecuación de la ciudad a gran escala, pero esto dejaba de lado las adecuaciones en los barrios y sus vías de acceso y es precisamente esto lo que se refleja en las denuncias, gracias a los reportajes, el registro fotográfico de los hechos y el seguimiento en diversas ediciones de las denuncias realizadas, los periódicos pueden sacar a la luz problemas urbanos y movilizar a la opinión pública⁴⁸.



Figura No. 10. Denuncias, tomada de la edición del 3 de enero de 1997

⁴⁷ Los periódicos, como medios de información y contrapoder, desempeñan un papel vital al mantener a las autoridades responsables y transparentes ante la ciudadanía. Vázquez en su libro **Crónica sentimental de España**, sugiere que la labor de los periódicos no solo es proporcionar información, sino también desafiar el secretismo y la opacidad que a veces pueden rodear a las instituciones gubernamentales y otras figuras de autoridad. Este enfoque en la vigilancia y la denuncia contribuye a la construcción de una sociedad informada y empoderada, donde se pueden tomar decisiones basadas en la verdad y la transparencia.

⁴⁸ El antes y el después que se evidencia en la imagen corresponde al seguimiento que le solía hacer el periódico a las denuncias que se realizaban en sus ediciones, con esto pretendían demostrar a los ciudadanos que el hecho de denunciar sí servía para que los arreglos se efectuarán y a las autoridades y dirigentes que su gestión por la ciudad tenía seguimiento.

Con esa opinión pública dialogando en las calles y denotando que son varios los sectores que pueden presentar problemas de infraestructura, principalmente vial, se puede expresar que el periódico crea una conciencia pública en la ciudad, abordando de esta manera cuestiones urbanas críticas. Sassen (1999) destaca que "la visibilidad pública de los problemas puede presionar a las autoridades a tomar medidas". Además, agrega que cuando las denuncias se presentan de manera objetiva y respaldada por evidencia, se ejerce presión sobre los responsables y se promueve la rendición de cuentas de las autoridades y los entes encargados de solucionar el problema que se ha evidenciado.

Al momento de evidenciar este tipo de publicaciones en el periódico, es decir, ver un antes y un después de la denuncia y ver que se había podido solucionar la dificultad, se pudo evidenciar un aumento significativo de las denuncias. Lo que se estaba haciendo aquí era un trabajo colaborativo entre la comunidad y el periódico donde ambos agentes tenían una labor, las personas denunciando y el periódico publicando y además haciéndole seguimiento a dichas denuncias. Por esta razón también se habla del hecho de que se crea un fomento en la participación ciudadana. Jacobs (2020) argumenta que "las denuncias pueden inspirar a otros a unirse y abogar por un cambio positivo". Cuando los ciudadanos ven que sus preocupaciones son tomadas en serio y generan impacto, es más probable que se involucren activamente en la construcción y transformación de sus espacios.

Existen una gran cantidad de ejemplos que demuestran cómo las denuncias ciudadanas y su cobertura por el periódico local, generaron cambios significativos en el desarrollo urbano de Manizales. Desde las denuncias del mal estado de alcantarillados, los grandes huecos en las vías, la mala orientación de las vías existentes o la poca presencia de las instituciones responsables. Generaron como respuesta un intento por parte del gobierno local de subsanar las fallas y fortalecer sus dependencias para así lograr hacerle frente a las problemáticas y darles un enfoque a las políticas más centrado en las necesidades de la comunidad misma.

No se puede negar el trabajo que realizó La Patria en el caso de Manizales, haciendo noticia las grandes dificultades de los ciudadanos en cada uno de los barrios de la ciudad. Estas denuncias despertaron una conciencia pública, que a su vez impulsó una rendición de cuentas más efectiva por parte de las elites políticas, de cara a una ciudadanía cansada y con necesidades. El periódico como herramienta de difusión, juega un papel muy importante al dar voz a las

denuncias y movilizar a la comunidad Manizaleña hacia un desarrollo urbano más equitativo donde ellos pudieran tener un tipo de participación en las determinaciones que se estaban dando para la época.

Lerner (2009)⁴⁹ sostiene que "las ciudades son el resultado de las decisiones que tomamos juntos". Las denuncias ciudadanas y su visibilidad a través de los periódicos encarnan este principio, empoderando a los ciudadanos para ser agentes activos en la configuración del entorno urbano. Lerner insiste en la importancia de la participación ciudadana y la toma de decisiones compartidas con los líderes, en la configuración de las ciudades. Esto implica que cada elección, desde el diseño de infraestructuras hasta políticas de transporte, tiene un impacto en la forma y la calidad de vida de la ciudad.

Vías, puentes, adecuaciones y recuperación del espacio urbano en Manizales

En Manizales para el año de 1997 seguía en la realización de grandes obras de infraestructura que buscaban generar cambios radicales en la ciudad, como apuesta hacia una “visión futurista”⁵⁰ del desarrollo vial y la infraestructura comunitaria. Todo esto se daba con la finalidad de preparar el camino para la Manizales del siglo XXI, además de estar soportado por la política de Desarrollo Humano Sostenible, del Plan de Desarrollo “Manizales Calidad Siglo XXI” el cual era el eje estructural del programa de gobierno de la alcaldía a la cabeza de Mauricio Arias Arango⁵¹, con este plan durante su mandato la prensa destacaba que en Manizales se ejecutaron diversas acciones⁵² que buscaban mejorar por ejemplo las vías.

⁴⁹ Estos planteamientos del arquitecto, urbanista y político brasileño Jaime Lerner son tomados de una conferencia TED que realizó en el 2009 y consultado de la página “stgo” mediante el siguiente enlace <https://stgo.es/2009/08/jaime-lerner-acupuntura-urbana/>

⁵⁰ Concepto tomado del periódico La Patria de la edición del 31 de diciembre de 1997, en la cual se hace un recuento de las principales obras de infraestructura culminadas en la ciudad para ese año y que daban la bienvenida al año de 1998.

⁵¹ Egresado de la Universidad Nacional de Colombia, como Ingeniero Civil. Fue alcalde de Manizales por elección popular en el periodo 1995-1997 y estuvo al frente de la secretaría de Obras Públicas desde el año 1990 al 1992. Información tomada de: http://historico.presidencia.gov.co/prensa_new/sne/2004/diciembre/14/05142004.htm

⁵² Adicional a las vías este plan de desarrollo buscaba hacer aportes en el campo de la salud, educación, recreación, vivienda digna, cultura ciudadana, transformación de los servicios públicos y convivencia pacífica entre otros logros.

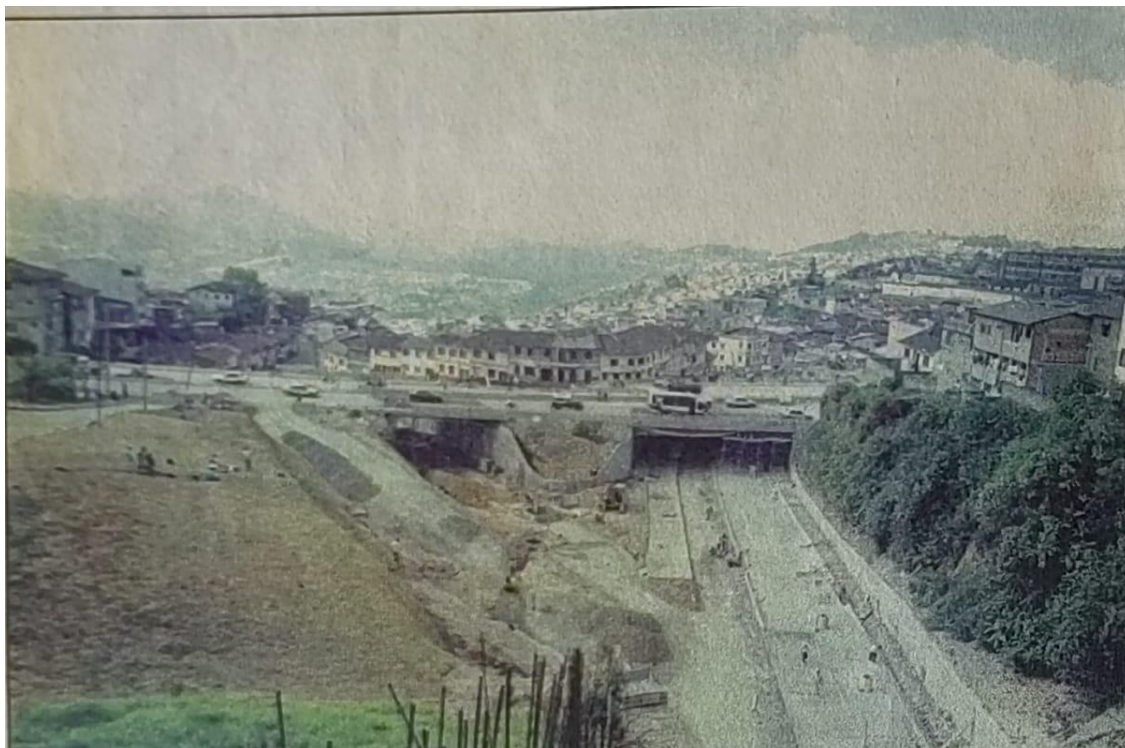


Figura No. 11. Viaducto de Ondas del Otún en proceso de construcción a finales de 1997

Junto a este viaducto⁵³ Se dieron más obras de infraestructura que pretendían cumplir con esa finalidad de darle esa apertura a una Manizales del siglo XXI. Entre vías, urbanizaciones y canchas deportivas la ciudad estaba respondiendo al crecimiento poblacional que estaba demandando más espacio para habitar. Por mencionar algunos espacios focos de desarrollo para Manizales en 1997, se tiene como aparece en la imagen el viaducto de Ondas del Otún, la Glorieta de la Universidad Autónoma, la urbanización de Bosques del Norte, el puente que se construyó sobre la ruta 30, la avenida el ferrocarril en el sector de Villa Carmenza y la avenida Alberto Mendoza Hoyos. Estas obras representaron un gran logro en el informe de gestión del alcalde Arango.

Pero no todo este desarrollo se dio de manera armónica, al ser un informe de gestión donde se está cerrando un mandato en la administración de la ciudad, es de esperarse que estos sean muy bondadosos en relación a la labor realizada, pero detrás de este cierre de mandato, 1997

⁵³ Este viaducto se presentaba como una solución vial, que buscaba formar parte del centro de fundadores, “para acercar a las personas a la cultura, además de proyectar un gran desarrollo urbanístico y sobre todo turístico para Manizales”. Este desarrollo adicionalmente está acompañado de la ejecución de la Glorieta de la Universidad Autónoma, sobre la cual confluían las avenidas Kevin Angel y Sesquicentenario.

representó un año de muchos desafíos para Manizales y es lo que precisamente se busca destacar en este capítulo por medio de las denuncias que se volvieron un discurso cotidiano en la ciudad y donde los agentes sociales de la ciudad podían dar a conocer sus inconformidades.

Caminos de Herradura (Las Ferias como argumento para el desarrollo vial)

Dentro de la lógica de desarrollo, uno de los discursos de mayor peso para realizar las adecuaciones viales en Manizales era la necesidad que se daba de cara a la feria de la ciudad. Para 1997 el enfoque de este discurso de feria estaba dirigido a la adecuación de las vías, no necesariamente principales del interior de Manizales, más bien se centraba en la necesidad de mejorar y recuperar las vías que daban a los barrios de la ciudad y la comunicación por ejemplo con Pereira.

En la edición del 4 de febrero del periódico, se publica una columna de opinión a cargo de Ariel Cardona Gaviria, que se titula precisamente caminos de herradura, la tesis principal de esta columna es el hecho de que “La falta de vías está generando problemas en todos los sectores” y es La Patria la que promueve los espacios de discusión alrededor de este tema en la ciudad, presentando los mismos como tertulias que posibilitan el debate.

(...) Para devolverle a la Feria de Manizales el encanto perdido se concluye, entre las causas encontradas y discutidas que el mal estado de las carreteras a Pereira, y al norte del departamento desaniman a los turistas que hacen posible el éxito económico de la temporada taurina y por esta el de los hoteles y similares durante la semana de festejos⁵⁴.

A este tipo de tertulias que se programaban en la ciudad asistían voceros de diferentes sectores, que representaban puntualmente los sectores comerciales más afectados y con los

⁵⁴ Fragmento de apertura con el cual se resume la columna de opinión y en el cual se ve el énfasis directo que se hace sobre la importancia de pensar en lógica vial, soluciones a las dificultades que se están presentando en la ciudad, dado que se hace una secuencia de hechos donde la razón de un problema afecta otro sector y ese afecta a otro en secuencia. Se hace alusión debido a que el mal estado de las vías disminuye las visitas de turistas a la ciudad, esto afecta la economía y diferentes sectores de la economía local que dependen principalmente de la visita de esos turistas, como bien lo expresa el apartado el sector hotelero. El tipo de discurso aquí presente es un discurso causal, donde los hechos tienen causas puntuales y se le atribuyen características y valores determinados.

cuales se podrían desarrollar de una mejor manera los puntos a discutir. Sin embargo, lo que se denota en la columna es el hecho de que toda la discusión ya estaba centrada en las vías, Cardona (1997)⁵⁵ expresa que “Las vías de comunicación por tierra entre Manizales y las poblaciones más cercanas que antes participaban masivamente representan un factor de mucho valor en el análisis”⁵⁶. Las vías se convierten de esta manera en un pilar que sostiene el turismo.



Figura No. 12. Caricatura tomada de La Patria, 6 de febrero de 1997. Se hace referencia a la dejadez de la autopista entre Manizales-Pereira-Armenia

Al tener unas vías en buen estado y conservarlas de esa manera, ayudan en la reducción del tiempo de viaje para las personas, causando que más turistas se vean atraídos hacia la ciudad por las facilidades de comunicación, ayudando a la recuperación del sector económico local, en este ejemplo representado principalmente por las Ferias, A mayor volumen de turistas se garantiza

⁵⁵ Columnista del periódico la Patria.

⁵⁶ Bajo esta idea se comparaba y se ponía como ejemplo el tiempo que se gastaba para 1997 el recorrido de la carretera Pereira-Manizales en comparación con el menor de hace pocos años atrás. Lo que se buscaba expresar con esta idea es que precisamente el recorrido se había alargado por el mal estado de las vías y las personas, los turistas les desmotivaba el recorrido por lo cual cada vez menos lo realizaban. Como este ejemplo también se comparó el recorrido de la vía a Neira y el resto del norte de Caldas. Lo cual representaba preocupación, dos de las vías principales de acceso a la ciudad estaban afectadas por su estado y esto afectaba directamente la economía de los habitantes y los comerciantes de Manizales.

mayor ocupación del sector hotelero, mejor movimiento del sector gastronómico y mayor confluencia de personas en sectores turísticos. El peso que estos planteamientos descargan sobre las vías hace que la administración municipal deba intervenirlas y buscar su adecuación que garantice una buena circulación económica.

El peso del que se habla, que recae sobre la administración, se ve directamente señalado en esta y otras columnas de opinión. Lo que antes se les encomendaba a los agentes cívicos de la ciudad, ya pasaba a ser directamente responsabilidad de la Secretaría de Obras Públicas del departamento, sin embargo Cardona dejaba la labor abierta a más funcionarios, sin especificar a quiénes lo estaba haciendo, simplemente expresando que estos debían capacitados para mover hilos en esferas más nacionales, para así mejorar el estado de las vías de la ciudad y como él mismo lo expresa “dar cuenta del compromiso de obligatorio cumplimiento con la ciudad”.

Estos planteamientos expresados en este apartado se hacían posterior a las Ferias de 1997 y que pudieran servir como puntos claves para el desarrollo de las Ferias de 1998. “Si la feria de Manizales necesita esas vías expeditas para fortalecer su realización, conservar su renombre y hacer rentable, productivo y atractivo el fin de ella no hay que pensarlo dos veces” La Patria (1997). Este tipo de argumentos eran muy apoyados en la ciudad, no solo por los sectores económicos, sino también por la población en general, que en una idea simple también esperaban disfrutar de este evento tan importante para Manizales y a mayor expectativa de turistas, mayor la calidad de los eventos para propios y visitantes⁵⁷.

Vías

Sin lugar a duda el enfoque de las vías marca un precedente en cualquier administración y Manizales no está exenta de este enfoque. En la ciudad se dan trabajos de grandes dimensiones. Por un lado, se tiene la necesidad de desarrollar nuevas vías que conecten con otras y así ayuden en la movilidad de la ciudad y por otro lado está la necesidad latente de recuperar aquellas vías deterioradas que necesitan una inversión para mejorar sus condiciones. La mirada de desarrollo

⁵⁷ Las vías en este tipo de columnas quedaban como el verdadero problema de fondo para Manizales y en general para el departamento, que se manifiesta en este caso estudiado como un obstáculo para el turismo, pero que en otros análisis aparte de lo que hace referencia a la visita de personas a la ciudad, también las vías resultaban ser las responsables y las columnas de opinión sobre el tema resultaban ser muy escépticas, debido a que el porvenir y las soluciones para las dificultades no eran muy claras en el momento.

no podía desligarse de la recuperación de espacios que, si bien ya estaban contruidos, por el paso del tiempo ya necesitaban una inversión para mejorar su estado.

Para este periodo de crecimiento urbano y en el cual las ciudades se proyectaban como centros de inversión, las vías representaron con mayor protagonismo la necesidad primordial a tener presente para poder captar inversiones efectivas, estas son elementos cruciales en el desarrollo y transformación de las ciudades. Las vías no solo permitieron la conectividad física, sino que también impulsaron la economía, el crecimiento y la interacción social en los centros urbanos. Para Jacobs (2020), "las calles y carreteras son las arterias de la ciudad". El desarrollo de vías eficientes y bien planificadas permitieron el acceso a nuevas áreas de la ciudad, además de facilitar la movilidad de la población y fomentar el crecimiento urbano.

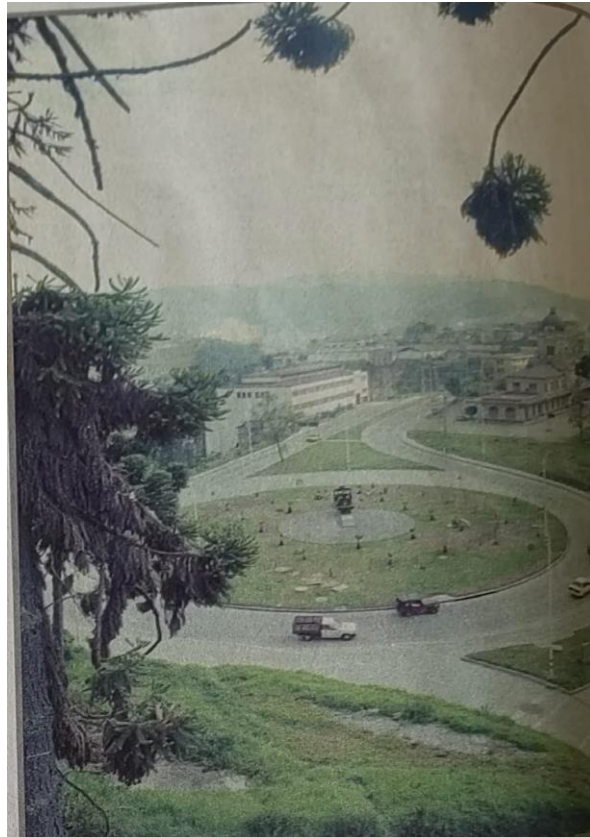


Figura No. 13. Glorieta Universidad Autónoma a finales de 1997

Pero un aspecto que se debe tener en cuenta es el hecho que el desarrollo de las vías en Manizales no responde a una necesidad social por comunicación entre habitantes, por lo menos no en un primer momento de esa apertura al capitalismo; es precisamente el hecho de que responden a una necesidad de desarrollo y ampliación comercial que se dio una adecuación a las

mismas, la función de las vías es comercial. Esta es una premisa que se ha sostenido a lo largo de este documento. Este aspecto de desarrollo no se puede catalogar como algo malo, simplemente se responde a una necesidad del momento que se vivía y las élites económicas, cívicas y políticas respondieron de la forma que se podría necesitar para el momento que vivían.

El apartado discursivo viene a tener protagonismo debido a que entre las elites y el desarrollo estaban los demás, es decir, las personas, pobladores de Manizales a los cuales esta idea del desarrollo eran algo completamente nuevo, pero que sin ellos las élites no podrían desarrollar la ciudad. La población clase media, media-baja y baja de Manizales jugó un papel importante, sin ser ellos quienes tomaran las decisiones, si debían por lo menos aceptarlas y llevarlas a cabo, sobre todo en relación con el cuidado de la ciudad, Correa (2014) profundiza en este hecho al expresar que ese intento por las elites de que se diera una cultura cívica y cada vez se tuvieran más amigos cívicos de la ciudad, fue una estrategia para el embellecimiento y ornato de la ciudad.

Bajo el ideal económico, las vías no sólo impulsaron la movilidad de las personas, sino también el transporte de mercancías y la actividad económica, local, nacional e internacional. Glaeser (2018) no se equivoca al expresar que "las vías urbanas son las venas que alimentan la economía de la ciudad". Glaeser insiste en que las vías urbanas juegan un papel vital en las redes de transporte, en la movilidad de bienes, servicios y personas, lo cual es esencial para el funcionamiento económico de una ciudad, permitiendo el flujo constante de actividad económica que la sostienen. En Manizales la accesibilidad generada por el desarrollo de vías tanto al interior de la ciudad como en conexión con otros departamentos aumentó el flujo comercial, facilitando el acceso a los mercados y atrayendo inversiones.

El destape (Entre huecos, escombros y rejas deterioradas)

Acueducto, medidores de agua, redes telefónicas y de luz, sin tapas. Afectados tanto transeúntes como vehículos. A largo plazo, daños mayores, malos olores por aguas represadas. Basureros públicos. ¡Más civismo a la comunidad!⁵⁸

⁵⁸ Tomado del periódico La Patria de la edición del 3 de febrero de 1997. Este enunciado resulta de interés por dos razones. En primer lugar retoma la idea presentada en el título del apartado, sobre el mal estado y deterioro

Si se busca uno de los énfasis principales que den cuenta de la problemática que vivía Manizales para finales del siglo XX, este se puede encontrar en el estado de las vías. En este punto no se habla del desarrollo de grandes proyectos viales, más bien se centra en esos pequeños problemas que si se suma la cantidad de ellos que se podían encontrar por la ciudad, se puede evidenciar que no resultan ser tan pequeños y pasa a convertirse en un problema de grandes dimensiones que el gobierno local no estaba pudiendo hacerle frente.

continuo de las vías y en segundo lugar se hace interesante la exclamación final que busca hacer un llamado cívico a la ciudadanía para un momento donde el civismo como institución ya había quedado muy rezagado en el pasado y que resultaría complejo retomarlo debido al cambio de mentalidad que ya tenía la ciudadanía de la ciudad para ese entonces y el civismo ya había terminado con el auge que venía desde mediados de los cincuenta.



Figura No. 14. Imagen de referencia donde se evidencia la página de denuncias de la edición del periódico La Patria del 17 de enero de 1997.

Los huecos en las calles⁵⁹, los escombros de construcciones y el robo o deterioro de las tapas de alcantarillado en la ciudad se habían convertido en el centro de las denuncias ciudadanas, es muy generoso el periódico para evidenciar esta problemática y a su vez la solución o dejadez que se evidenciaba por parte de los entes gubernamentales encargados de darle solución a las problemáticas. La prensa del periódico La Patria en su sección de denuncias para 1997 casi que se había dedicado de lleno en ir hasta los puntos críticos de denuncia de la ciudad y tomar evidencias fotográficas de lo que afectaba a los pobladores de diferentes barrios de la ciudad.

El periódico insiste en que para esta época era muy común ver en las calles y los andenes de la ciudad, materiales de construcción, que obstaculizaban tanto el paso de los vehículos, cómo de transeúntes. Poniendo de esta manera en peligro la vida de los ciudadanos. Debido a esto los llamados a la administración pidiendo su ayuda eran constantes y casi que la respuesta de los encargados de darle solución a las problemáticas hoy era la misma.

“.... Se harán las averiguaciones del caso, (...) muchas veces no se sabe quiénes son los dueños de los escombros o los responsables de los daños viales, y para la Secretaria de Gobierno es complicado hacer de detective, para conocer a ciencia cierta los responsables de estas anomalías”⁶⁰.

Con la ausencia de respuestas efectivas por parte de la administración municipal y el gran número de denuncias que día a día aumentaban, las instituciones encargadas de hacer dichos arreglos se veían muy limitadas y alcanzadas para poder dar una respuesta efectiva para una solución duradera en tantos sectores de la ciudad. Debido a esto los huecos, los escombros y la ausencia de alcantarillados podían permanecer en lugares determinados de la ciudad durante semanas y en algunos casos meses sin ser solucionado.

⁵⁹ Con esta ilustración se busca ejemplificar la cantidad de denuncias, lo variadas que son y los distintos sectores de la ciudad en los cuales se presentaban las mismas, ocasionando así que le fuera más complicado a las instituciones responsables hacerse cargo de estas.

⁶⁰ Fragmento de entrevista que el periódico le realizó al entonces auxiliar de la Inspección Central de Control Urbano, Luis Alberto Clavijo. Tomado del periódico La Patria en su edición del 7 de febrero de 1997.

Denuncias de las comunidades mes a mes

Al hablar de la gran cantidad de denuncias que se realizaban en Manizales mes a mes durante el transcurso de 1997 se hace complejo poder hablar de todas en forma particular, de igual manera, las ediciones del periódico no alcanzaban a publicar todas las denuncias que le llegaban, ni mucho menos poder ir a todos los sectores afectados a documentar lo que estaba pasando y hacerle su seguimiento. La prensa de ese año estuvo muy centrada en darle visibilidad a los desgastes viales y demás dificultades relacionadas, para que fuera la administración municipal la encargada de hacer frente a dichas circunstancias.

A continuación, se presenta una tabla en la cual se recoge la información suministrada por el periódico La Patria, con relación a la cantidad y los tipos de denuncias que se hicieron en Manizales durante los meses de enero, marzo, abril, septiembre y noviembre en ese medio informativo⁶¹. Además de la tabla esta se sintetiza por medio de una gráfica donde se evidencia por medio de barras el total de las denuncias realizadas por cada tipo. Las denuncias que se presentan están todas relacionadas con las dificultades que presentaban las vías de la ciudad, pero es de aclarar que el periódico daba cuenta de una gran cantidad adicional de denuncias que se enfocan en otros temas que de igual forma causaban malestar entre los pobladores de Manizales⁶².

Lo denunciado (1997)	Enero	Marzo	Abril	Septiembre	Noviembre	Total
Calzada deficiente	13	5	5	7	8	38
Falta de tapas de acueducto, alcantarillado	17	5	12	31	10	75

⁶¹ La muestra de meses que se emplea no es aleatoria, responde al hecho de que no se encontró información sintetizada de los demás meses y la elaboración de esos meses restantes para complementar la traba no daría un resultado verídico debido también al hecho de que La Patria no publicaba todas las denuncias recibidas mes a mes sino aquellas más relevantes para sus editores, por lo tanto, el contenido de la tabla presentada responde a la información suministrada.

⁶² Otro tipo de denuncias muy frecuentes en la ciudad hacían referencia a la pérdida de mascotas, el mal parqueo de vehículos, falta de organización en actividades de la ciudad, entre muchos otros casos que quedan en el periódico como insumo de trabajo para otro tipo de investigaciones que se realicen en Manizales.

Huecos en vías públicas	5	5	19	7	4	40
Solicitudes para hacer rocerías	5	5	1	7	7	25
Reparación de zonas verdes	5	5	1	3	3	17
Arreglo de aceras	5	7	9	7	10	38
Arreglos de pavimentos	9	8	8	5	5	35
Arreglo de calles	3	5	3	11	3	25
Postes abandonados en vías públicas	3	4	4	2	0	13
Derrumbes en vías	2	1	1	0	2	6
Falta de señalización vial	2	1	0	0	0	3
Escombros en vías públicas	1	11	15	10	4	41

Tabla 1. Denuncias realizadas durante 1997, tomando como base 5 meses del año. Elaboración propia



Esquema 1: Gráfico de barras que resume en cifras el total de denuncias por tipo. Elaboración propia.

Lo primero que se puede interpretar de la tabla es que esta presenta un total de 356 denuncias realizadas durante los meses expuestos, pero ese resultado es una aproximación pequeña a comparación de las dificultades que venía presentando la ciudad de Manizales. Las instituciones como la Secretaria de obras Públicas si bien estaba trabajando por atender estas situaciones, no se daba abasto, debido a que también estaba al pendiente de obras de mayor envergadura para la ciudad como lo era la autopista del café. Esta situación causaba mucho malestar entre los pobladores y los encargados de redactar las denuncias en el periódico así lo dejaban notar.

Un aspecto que se resalta son las dos voces que se pueden evidenciar en las denuncias realizadas por las personas en el periódico, por un lado, se tiene el contexto de la denuncia y este solía estar acompañado de la respuesta de los agentes encargados de darle solución al mismo o también podían venir acompañado de recomendaciones de los dirigentes de la ciudad, sin embargo estas respuestas estaban muy dependientes de otros sectores oficiales como la Secretaría de Hacienda, causando así que los deterioros permanecieran y crecieran con el pasar de los días.

Al tomar un punto de referencia más concreto se puede mencionar que según el periódico, durante el transcurso del mes de enero su sección de DENUNCIAS registró un total de 160 quejas provenientes de diversos sectores de la población⁶³. Estas denuncias que se solían presentar estaban relacionadas con los problemas cotidianos, hasta llegar a problemas de gran preocupación. Según argumentos de los redactores, solían mencionar que todos estos problemas eran “de interés para resolver por parte de las entidades encargadas de hacerlo”.

Sin embargo, estos intereses estaban más enfocados en sacar proyectos viales de gran tamaño e importancia antes de empezar con la recuperación de las vías ya existentes. Si se pone en contraste lo aquí planteado con algún registro fotográfico de la ciudad por ejemplo se puede evidenciar todo lo contrario, una de las vías modelo de la ciudad que genera orgullo es la avenida Santander, de esta se tiene un registro fotográfico que exalta su importancia para la ciudad, por lo cual su conservación y conexión con otras vías de la misma o más importancia era lo primordial, mientras que diferentes carreras y calles de la ciudad estaban colapsadas por su tráfico que seguía empeorando su estado.

La existencia cada vez mayor de escombros en lugares públicos que obstruían el paso de las personas, la gran cantidad de huecos en las vías públicas, así como los daños en la red de acueducto y el mal estado de los andenes y las aceras peatonales son ejemplos que dan cuenta de que el interés de la administración local estaba enfocado en otra dirección. Las denuncias con relación a los postes caídos en la vía eran recurrentes debido a que eran los mismos postes que se denunciaban una y otra vez, que seguían en el mismo punto desde donde se había realizado la primera denuncia, responsabilizando a la empresa Chec⁶⁴ por hacer caso omiso a las solicitudes que se realizan.

⁶³ La información puede ser consultada en la edición del 10 de febrero de 1997 del periódico La Patria en su archivo en el Centro Cultural del Banco de la República en la ciudad de Manizales.

⁶⁴ La Central Hidroeléctrica de Caldas (Chec) se dedica a las actividades de generación y distribución de electricidad. La Empresa nació el 26 de febrero de 1944 y ha generado energía eléctrica para los 27 municipios de Caldas y 13 de Risaralda, esta empresa tiene como propósito empresarial alcanzar la sostenibilidad de los territorios en los que hace presencia. Información tomada de: <https://www.bnamericas.com/es/perfil-empresa/central-hidroelectrica-de-caldas-sa-esp#:~:text=La%20el%C3%A9ctrica%20colombiana%20Central%20Hidroel%C3%A9ctrica,generaci%C3%B3n%20y%20distribuci%C3%B3n%20de%20electricidad>. Consultada el 17 de agosto de 2023.

“Hace falta civismo de parte de las gentes” era uno de los argumentos con los cuales se responsabilizaba a las personas por el estado de la ciudad, haciendo alusión y dando una diferencia entre la destrucción que se podía apreciar en algunos sectores y el deterioro general en otras zonas. Con este tipo de miradas se buscaba quitar la atención de las instituciones responsables y regresarle de alguna manera esa responsabilidad a los ciudadanos, el mismo tipo de discurso que se venía dando ya en la ciudad desde inicios del siglo XX y que había decaído ya a mediados de 1970.

Otro de los argumentos que se utilizaban en gran medida es esa mirada hacia el futuro, donde la opinión de los habitantes estaba mediada por intereses más grandes y la interpretación que se puede tomar del periódico es un llamado de atención por parte de agentes cívicos que aún hacían presencias y aún hoy siguen haciendo presencia en la ciudad.

“Es deber de todos elaborar mecanismos de supervivencia que permitan vislumbrar horizontes positivos y logre crear civismo y cambio de actitud en las personas, (...) hay que tener en cuenta a las generaciones futuras para que continúen en un proceso de crecimiento no sólo económico y social, sino también cultural y espiritual (...)”.

Este tipo de discurso se repite con mucha frecuencia, tal es el punto que en la redacción que explica el compendio de denuncias de los cuatro meses restantes, aparece exactamente la referencia antes mencionada. Esa búsqueda cívica que estaba intentando retomar algunos agentes de la ciudad no estaba del todo acompañada por las instituciones públicas de Manizales, es decir, el ideal del cuidado de los espacios como deber de todos los ciudadanos, es una idea que perdura hasta hoy día, pero en ese momento esos ideales que se pretendían recuperar no estaban acompañados de acciones, debido a que las instituciones responsables de reparar y adecuar los espacios urbanos estaban desfinanciadas⁶⁵.

⁶⁵ La falta de recursos a la que se hace alusión se expone en La Patria en la edición del 7 de abril de 1997, donde desde la Secretaría de Obras Públicas se expresa que no es posible realizar ninguna reparación porque la dependencia no poseía los recursos necesarios para acometer los trabajos, que ellos mismos reconocen son reiterados por diferentes voceros comunitarios.

Prueba de ese desfinanciamiento que estaban teniendo las instituciones encargadas del cuidado y mantenimiento de los espacios urbanos de Manizales era la gran acumulación de denuncias a lo largo de la ciudad, cabe destacar que tareas sencillas como la rocería de terrenos, la recolección de escombros y otras tareas que no requirieron una inversión de recursos considerable, se llevaban a cabo en la mayoría de las veces después de la denuncia de manera ágil y efectiva, pero en otro tipo de tareas complejas están se acumulaban en la ciudad creando un verdadero caos en la movilidad.



Figura No. 15. Caricatura que hace referencia a las dificultades de movilidad de Manizales en 1997, donde se hace alusión a la gestión del alcalde del momento y de la secretaria de tránsito.

Como ejemplo de estas denuncias se presenta una tabla en la cual se recogen 100 de estas denuncias, más frecuentes que se daban en la ciudad, a esto se le incluye sus ubicaciones aproximadas dado que estas siempre acompañaron la denuncia en sí y ayudaba a los lectores a saber que calles no transitar y a la administración a saber qué dificultades estaba presentando la ciudad y donde debía intervenir. Este ejercicio se realiza con la finalidad de que el lector pueda entender de una forma gráfica lo que estaba pasando en la ciudad, ubicando y evidenciando en un mapa estas denuncias para hacer más notoria esa crisis de movilidad que tenía la ciudad.

	Lo denunciado	Ubicación		Lo denunciado	Ubicación
1	DETERIORO VIAL	Calle 21 Carrera 29	51	OBSTÁCULOS EN ESPACIO PÚBLICO	Calle 48 No 21-39
2	DETERIORO DE LOS IMBORNALES ⁶⁶	Calle 11 Carrera 43	52	TAPA DETERIORADA	Calle 22 Carrera 20
3	CALZADA DEFICIENTE.	Calle 44 Carrera 21	53	POSTE A PUNTO DE CAER	Calle 48 Carrera 27
4	CALLE EN MAL ESTADO	Carrera 15 Calle 25	54	RECICLAJE EN LA VÍA	Carrera 17a Calle 21
5	LOTE EN MAL ESTADO	Carrera 21 Calle 31	55	CANAleta OBSTRUIDA	Carrera 13a Calle 17
6	POSTE EN LA VÍA	Carrera 19a Calle 73	56	CALZADA EN MAL ESTADO	Calle 20 No 24-59
7	ANDEN DESTRUIDO	Carrera 21 Calle 29	57	HUECO EN LA VÍA	Calle 26 Carrera 19
8	IMBORNAL DAÑADO	Carrera 34 Calle 106	58	ESCOMBROS ABANDONADOS EN LA VÍA	Carrera 19 Calle 28
9	SIN TAPA PARA LA BÓVEDA DE CABLEADO	Calle 7 Carrera 12	59	SIN TAPA	Carrera 23 frente al No 66-52
10	SIN TAPA PARA LA BÓVEDA DE CABLEADO	Calle 20 Carrera 21	60	ESCOMBROS EN LA VÍA	Carrera 22 Calle 77
11	CASA EN PÉSIMAS CONDICIONES	Calle 16 No 15-68	61	DETERIORO EN SARDINEL	Calle 67 Carrera 25
12	DETERIORO VIAL	Calle 18 Carrera 17	62	ESTADO DEPLORABLE DE LA ACERA	Carrera 22 Calle 13
13	DETERIORO VIAL	Carrera 28a Calle 48	63	ESCOMBROS	Calle 34 No 23a-34
14	LOTE EN MAL ESTADO	Carrera 22 No 75a-18	64	ESCOMBROS	Carrera 32 Calle 102B
15	TAPA DE ALCANTARILLADO DETERIORADA	Calle 20 Carrera 21	65	ESCOMBROS	Carrera 13 Calle 13
16	ESCOMBROS EN LA VÍA	Carrera 20 Calle 74	66	ANDEN EN MAL ESTADO	Calle 18 Carrera 17

⁶⁶ Los imbornales hacen referencia a aquellos desagües que se encuentran justo debajo del bordillo de las aceras. Su objetivo es filtrar el agua que proviene de la lluvia o riego por medio de la alcantarilla.

1 7	ANDÉN QUE SE HA VUELTO UN BOTADERO DE BASURA	Carrera 17 Calle 19	67	ESCOMBROS	Calle 17 Carrera 13
1 8	REDES ELÉCTRICAS SIN TAPA	Carrera 19 No 70-28	68	MAL ESTADO DE LA VÍA Y SIN SEÑALIZACIÓN	Calle 9 Carrera 6
1 9	FISURA EN VÍA PÚBLICA	Calle 75 Carrera 22	69	POSTES EN LA VÍA	Carrera 27 Calle 46
2 0	VÍA COMO RECICLADERO	Carrera 17a Calle 21	70	ESCOMBROS	Calle 15 Carrera 23
2 1	ANDENES INTRANSITABLES	Carrera 23 No 56-55	71	HUECOS EN LA VÍA	Carrera 28 Calle 41a
2 2	ANDENES INTRANSITABLES	Carrera 22 No 26-65	72	HUECOS EN LA VÍA	Carrera 36a Calle 10c
2 3	VÍAS DETERIORADAS	Calle 13 carrera 24.	73	HUECOS EN LA VÍA	Carrera 12 Calle 17
2 4	VÍAS DETERIORADAS	Calle 13 Carrera 25	74	LOTE ABANDONADO	Carrera 12 Calle 21
2 5	VÍAS DETERIORADAS	Carrera 20 No 24-59	75	ESCOMBROS	Avenida Santander Calle 66
2 6	DETERIORO VIAL	Calle 58A No 21-27	76	ESCOMBROS	Carrera 17 No 16-51
2 7	DETERIORO VIAL	Calle 44 Carrera 23	77	ESCOMBROS	Calle 18 No 17-23
2 8	DETERIORO VIAL	Calle 19 No 25-13	78	ESCOMBROS	Carrera 22ª Calle 73
2 9	DETERIORO VIAL	Calle 63 No 23-48	79	HUNDIMIENTO DE TAPA	Carrera 13 Calle 13
3 0	ACERA EN MAL ESTADO	Carrera 19 Calle 22	80	PEDAZO DE VÍA SIN PAVIMENTO Y CON ESCOMBROS	Carrera 21 Calle 20
3 1	ACERA EN MAL ESTADO	Carrera 23 número 16-33	81	SIN REJAS DE ACUEDUCTO	Carrera 15 Calle 21
3 2	ACERA EN MAL ESTADO	Carrera 16 número 29-29	82	ESCOMBROS	Calle 10b Carrera 32
3 3	VÍA EN PÉSIMO ESTADO	Carrera 12 Calle 16	83	TERRENO SIN ROCERÍA	Carrera 27 Calle 38
3 4	ZONAS VERDES CON MALEZA	Calle 28 Carrera 20	84	SIN TAPAS DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLAD O	Carrera 24 No 29-55

3 5	ZONAS VERDES CON MALEZA	Calle 15 Carrera 12	85	SIN TAPAS DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLAD O	Carrera 25 No 56-49
3 6	ZONAS VERDES CON MALEZA	Calle 16 Carrera 26	86	SIN TAPAS DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLAD O	Calle 24 Carrera 20
3 7	TAPA ROTA	Calle 46 Carrera 25	87	SIN TAPAS DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLAD O	Calle 24 No 18-31
3 8	ESCOMBROS	Calle 64 No 23b-40	88	24 HUECOS EN LA VÍA	Carrera 19a Calle 24
3 9	TAPA HUNDIDA	Calle 18 Carrera 23	89	CALZADA Y ACERA EN MAL ESTADO	Calle 18 Carrera 18
4 0	CASETA QUE “AFEA” EL LUGAR	Calle 48 Avenida Paralela	90	HUECO LARGO Y ANCHO EN LA VÍA	Calle 48a Carrera 34
4 1	POSTE EN MAL ESTADO	Carrera 13a No 14- 33	91	43 FALTA DE ROCERÍA	Carrera 28 Calle 43
4 2	CALLE DETERIORADA (SANITARIO PÚBLICO)	Carrera 22 No 15-22	92	REJAS DE ALCANTARILLA	Carrera 19 Calle 24
4 3	ESPACIO QUE NECESITA ROCERÍA	Carrera 13a Calle 12	93	10B HUECOS Y FISURAS EN LA VÍA	Carrera 32a Calle 10b
4 4	REDES DE ACUEDUCTO Y MEDIDORES SIN TAPA	Calle 23 No 22-45	94	HUECOS Y FISURAS EN LA VÍA	Calle 17 No 18-12
4 5	REDES DE ACUEDUCTO Y MEDIDORES SIN TAPA	Calle 28 No 19-54	95	FALTA DE ANDENES POR DESLIZAMIENTOS DE TIERRA	Calle 65 ^a Carrera 27
4 6	REDES DE ACUEDUCTO Y MEDIDORES SIN TAPA	Calle 12 No 43 ^a -21	96	FALTA DE ANDENES (ÁREA PEATONAL) POR DESLIZAMIENTOS DE TIERRA	Calle 74 No 19-27
4 7	REDES DE ACUEDUCTO Y	Carrera 12 No 29-40	97	ANDENES DETERIORADOS	Carrera 22 Calle 30

	MEDIDORES SIN TAPA				
48	REDES DE ACUEDUCTO Y MEDIDORES SIN TAPA	Calle 30 Carrera 32a	98	DETERIORO DE VÍA	Carrera 23 Calle 24
49	REDES DE ACUEDUCTO Y MEDIDORES SIN TAPA	Calle 16 No 20-55	99	ESCOMBROS	Calle 27 Carrera 18
50	OBSTÁCULOS EN ESPACIO PÚBLICO	Carrera 21 No 47-57	100	DETERIORO EN LA VÍA	Carrera 22 Calle 28

Tabla 2. Denuncias comunes en la ciudad para 1997. Elaboración propia.

Las denuncias se convirtieron para Manizales en algo del diario vivir y La Patria como medio informativo se veía saturada de estas denuncias. Las cien denuncias que aparecen en la tabla son apenas una pequeña parte⁶⁷ de la gran cantidad de estas que se tuvieron durante el año de 1997. Siendo las más comunes el deterioro vial y la gran cantidad de redes de acueducto y medidores sin tapa, ya fuera por el robo de estas o porque se habían deteriorado al punto de dejar a la vista un hueco que representaba un peligro para los transeúntes.

Estas quejas comúnmente estaban dirigidas a dos entidades de la ciudad, Aguas de Manizales y la Secretaría de Obras Públicas, de las cuales se esperaba ser quienes dieran pronta respuesta y solución a estas problemáticas, pero estas dentro de todo su proceso burocrático pasaba por alto o respondía con evasivas a las solicitudes que se le dirigían. Otra de estas entidades encargadas de preservar el cuidado de los espacios urbanos, era la Inspección de Control Urbano que se encargaba de la gestión frente a la obstrucción en las calzadas y áreas peatonales, sin embargo, esta entidad al cumplir con su labor de forma oportuna según el periódico no contaba con quejas ciudadanas.

Un aspecto que se destaca en defensa de la labor de la Secretaría de Obras del Municipio era su gestión frente a los arreglos que se debían realizar en la ciudad y sus vías debido a los taludes, Manizales no se podía quedar incomunicada con relación a otras ciudades del país, en pleno auge

⁶⁷ Las denuncias presentadas en la tabla 2 no responden a un orden establecido, es decir no es una clasificación en orden de enero a diciembre, todas son denuncias que, si bien se realizaron en el transcurso de 1997, estas fueron tomadas al azar del registro fotográfico que se obtuvo del archivo del periódico.

de su desarrollo comercial a gran escala. Lo que al parecer se debía esperar en la ciudad eran los arreglos de huecos y mal estado de los pavimentos. Esta Secretaría o invertía en arreglos de gran envergadura o en los que no le representara una inversión significativa, como la rocería⁶⁸ de diferentes espacios de la ciudad.

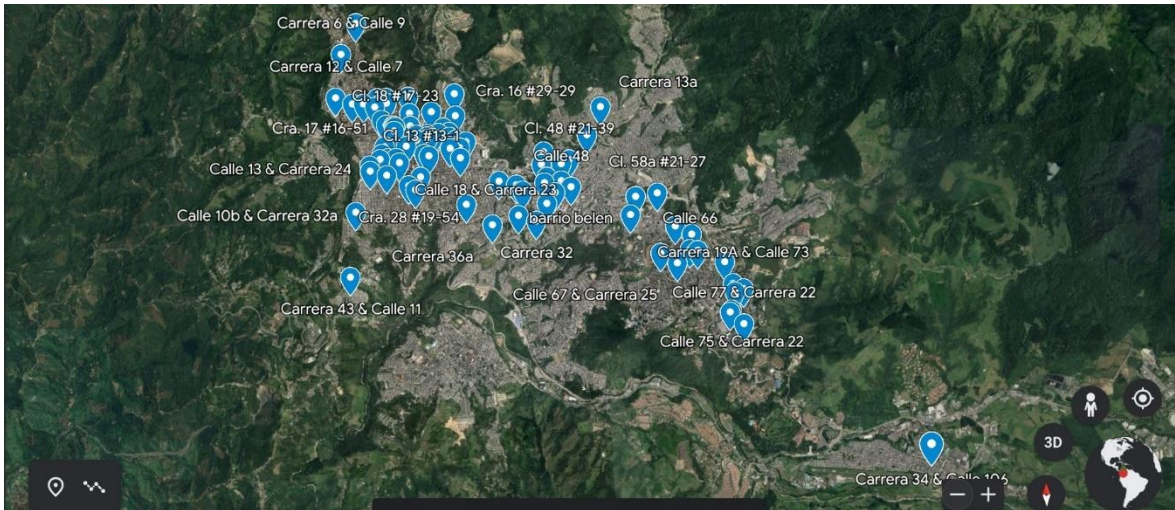


Figura No. 16. Mapa de vista plana que ejemplifica parte de las denuncias viales que se dieron en Manizales durante 1997. Elaboración propia.

Las denuncias antes mencionadas en la tabla se ejemplifican en un mapa que permite entender la dinámica de los arreglos que necesitaba Manizales de una forma más gráfica, si bien muchas de estas denuncias se resolvían en un par de días o semanas, el mapa se presenta integrando la totalidad de ellas, buscando además denotar la dificultad que representa para una administración el pleno conocimiento de todas las deficiencias que puede presentar una ciudad en un solo año. Aquí se reitera la importancia de los medios de comunicación como en este caso el periódico que permitía ese mutuo conocimiento en Manizales.

Por un lado, el periódico permitía a los dirigentes de la ciudad conocer el estado de esta y las necesidades de las personas y por el otro permite darle a conocer a las personas del común,

⁶⁸ Este planteamiento se soporta en la publicación del periódico del primero de octubre de 1997, titulada “¿Qué denunció la comunidad durante el mes de septiembre?”, la idea con relación a la inversión de recursos por parte de la Secretaría de Obras se soporta en una cantidad adicional de publicaciones, donde la reparación de espacios urbanos dependía del capital disponible de esta entidad, la cual constantemente y así lo deja saber también el periódico menciona que antes de hacer cualquier arreglo se debía esperar respuesta de Hacienda, limitando así en muchas oportunidades su alcance frente a la gestión y preservación de los espacios públicos de la ciudad.

aquellas afectadas por los deterioros de la ciudad, las diferentes gestiones que pueden estar adelantando sus dirigentes públicos, para buscar solucionar las deficiencias urbanas. Este enfoque con relación a las dos miradas de la ciudad posibilita pensar la ciudad en dirección al desarrollo.

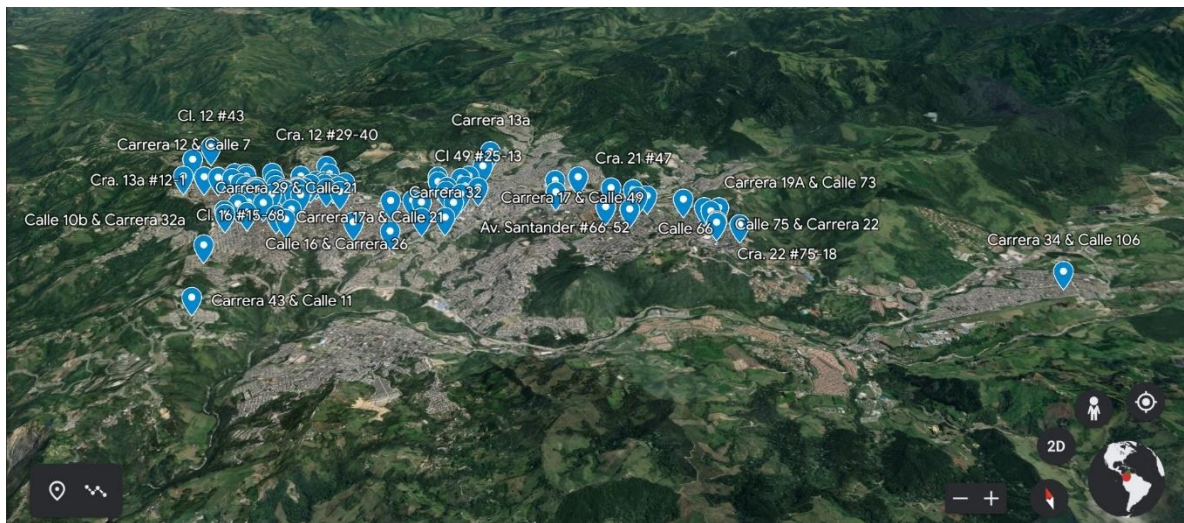


Figura No. 17. Mapa de vista en 3D que ejemplifica parte de las denuncias viales que se dieron en Manizales durante 1997. Elaboración propia.

Es precisamente ese ideal de desarrollo que desde principios de siglo ha venido movilizando la ciudad⁶⁹ y que para este momento lo seguía haciendo, el impulso necesario para seguir organizando y convirtiendo la ciudad de Manizales en una capital competente de apertura al desarrollo. Otra particularidad con relación a este tipo de discurso enfocado en el desarrollo es ese apego a la historia de los próceres, ese tipo de historia heroica que destaca el progreso por más obstáculos que pudiera tener la ciudad.

⁶⁹ Con esta idea no se está desconociendo ese desarrollo que se evidencia en la historia de la ciudad desde sus fundadores, todo ese proceso de la colonización antioqueña que ha sido tan trabajado, en ese proceso no se desconoce la búsqueda de desarrollo. Sin embargo, este desarrollo al que busca hacer énfasis este trabajo es al que está más relacionado con la apertura más capitalista y en un panorama mundo que se dio desde principios del siglo XX.

Una de las maneras en la que los dirigentes locales y quienes redactan el periódico empleaban para justificar tanto deterioro en la ciudad era como ya se había mencionado la falta de civismo, pero también culpaban a la industrialización de ser responsable de implantar en la población una cultura del consumismo despreocupado y el agotamiento de los espacios sin conciencia de preservación. Esa mirada de Manizales entre el civismo y la industrialización se desarrolla en una publicación del periódico titulada “Falta más civismo para ser una ciudad limpia”⁷⁰. Donde si bien se reconoce la importancia de la industrialización, también se critica esta por estar siendo mal entendida por los pobladores, entonces bajo un discurso que recurre al civismo, se buscaba generar conciencia ciudadana frente a la preservación y embellecimiento de los espacios y no su destrucción y suciedad.

El progreso de Manizales ¿Es Manizales una ciudad donde valga la pena retomar el civismo?

“Falta civismo y educación de la gente.
La empresa de aseo cumple acertadamente.
Manizaleños hablan de cultura, pero se
Ponen en contravía.
Hábitos alimenticios por la industrialización
Incrementaron los desechos sólidos. Sin
Sentido de pertenencia”.

Como se pudo evidenciar en este capítulo las denuncias realizadas mediante el periódico, lograron tener incidencia en las decisiones que se tomaban en Manizales con relación a los estragos provocados por el descuido de diferentes sectores de la ciudad con relación a sus vías, andenes, alcantarillado, terrenos baldíos, etc. El enfoque de lograr tener una ciudad desarrollada

⁷⁰ Esta publicación se puede encontrar en la edición del periódico La Patria de 27 de diciembre de 1997.

y enfocada al progreso constante en unas dinámicas de mercado internacional, llevaron a la ciudad por un camino de desarrollo acelerado, donde las dificultades se debían ir sorteando en el camino dado que la preocupación o el enfoque fundamental era adecuar lo mejor posible para hacer de Manizales una ciudad agradable a la inversión.

El progreso acelerado durante 1997 y en general durante la segunda mitad del siglo XX no permitían una comunicación acertada con los pobladores de la ciudad, más bien estos debían ir acogiendo el ritmo de las nuevas dinámicas que se estaban gestando en la ciudad al paso de que estas sucedían. Entre tropiezos e inconformidades las élites locales le estaban saliendo al paso a ese modelo de ciudad que implicaba la inversión en industria y agentes extranjeros que revitalizaran y llevaran al siguiente nivel a una ciudad con ideales comerciales cerrados al propio territorio nacional.

Si bien una ciudad como Manizales para este entonces venía ya con un tipo de proyección comercial importante gracias al café, las elites deseaban que ese progreso se diera en mayor cantidad de aspectos y no simplemente en el sector del café. El transporte fue uno de los principales factores que se transformaron bajo los nuevos ideales, al pasar de vías férreas al transporte por carretera lo que exigía una adecuación de las vías de comunicación entre departamentos y rutas comerciales hacia los puertos que movieran tanto de ingreso como de salida mercancías.

La historia del progreso de Manizales es densa y se tienen muchas perspectivas de este desarrollo de ciudad, esto complejiza los intentos de centrarse en un solo aspecto dado que estos están muy entrelazados y las explicaciones suelen necesitar más de un factor para llevar a entender un fenómeno como lo fue la apertura al capitalismo. En el cierre de este apartado se toman como referencia dos publicaciones que se dan en el periódico durante el mes de diciembre de 1997. Estos aportes resultan importantes por el hecho de que buscan recopilar lo que fue el trabajo de la ciudad en materia de desarrollo urbano y social, de cara al siglo XXI.

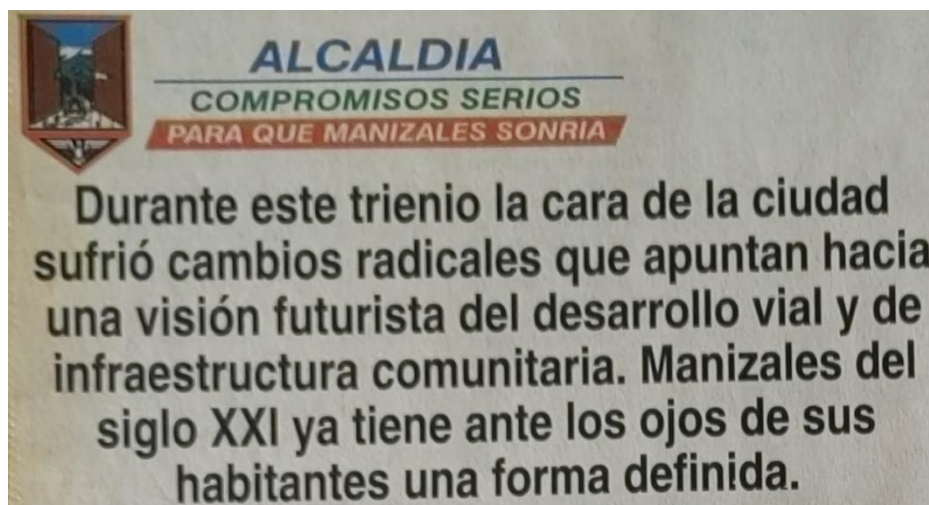


Figura No. 18. Ejemplo de propaganda que la alcaldía publicaba en el periódico, destacando su gestión y preparando el cambio de siglo.

Con relación al progreso de la ciudad una columna titulada “El progreso de Manizales” buscaba precisamente darle valor al desarrollo de la ciudad a pesar de la gran cantidad de obstáculos que representaba esa tarea. “Entre todas las del país, hoy la ciudad de Manizales es sin duda alguna la que ha tenido que luchar contra mayores obstáculos en el camino de su progreso”, algunos de estos obstáculos atribuidos a factores geográficos de la ciudad debido a que “la capital de Caldas, construida en lo alto de una colina, padece por ello mismo un aislamiento natural, geográfico, acentuado por las estrechas, prolongadas, retorcidas y empinadas carreteras que llegan hasta allí”.

Pero sin importar esas condiciones se buscaba destacar que sin importar ningún factor el camino de desarrollo y progreso que había iniciado la ciudad no pararía ¡Manizales ha ido saliendo adelante” es una idea que en la prensa de la ciudad suele destacarse mucho, ese intento casi esperanzador de destacar algo bueno entre tanta adversidad también resultaba como un aliento y un agradecimiento a los líderes de Manizales que estaban trabajando por esos fines. “De tiempo atrás la ciudad ocupa un puesto privilegiado en El País, no solo por el hecho de ser centro cafetero por excelencia, cuando bien sabemos lo que el café representa para la economía colombiana”. Como se planteaba antes ese impulso de desarrollo estaba muy basado en el café y no se perdía tampoco oportunidad de que esta idea fuera tenida presente como el factor que posibilitó todo.

Pero tampoco se pretendía encasillar a la ciudad en bonanzas cafeteras y estos temas, más bien para la segunda mitad del siglo XX esta era una idea que si tenía un ideal de ser impulso, se buscaba enfocar o presentar a Manizales como algo más que solo café. Es en este punto donde se relacionan las dos publicaciones del periódico que sustentan este capítulo y es que se sostiene en este apartado en particular⁷¹ que más allá del café, de las vías y del comercio, lo mejor que tiene Manizales es su gente, presentada en la prensa como “el capital humano”.

Lo mejor de Manizales es su gente, que le
Permitió tener un desarrollo industrial en
Medio de la adversidad.

A los pobladores de la ciudad se les destacaba su conciencia y ayuda que le permitió a Manizales incluso cierto desarrollo industrial, inconcebible en medio de los problemas de comercialización generados por la topografía y las vías. Esa pujanza de los Manizaleños se le atribuía al “espíritu de solidaridad característico del pueblo Paisa e incluso de los valores cristianos heredados de los mayores”. Con todo este discurso de progreso no se desconocía el papel que las nociones cívicas habían impulsado en la ciudad, destacando además a los pobladores de la ciudad agentes cívicos del progreso⁷².

“El civismo se respira en las calles, parques y avenidas de la ciudad”, para resaltar la hospitalidad de sus habitantes. Estas nociones cívicas por medio de un discurso de alguna manera tan adornado de la realidad es lo que también se puede denominar sentido de pertenencia por la ciudad. El lema que en la actualidad se utiliza para dar ese sentido de amor y pertenencia sería “mi Manizales del alma”. Estos eslogan y enfoques discursivos están enfocados en el hecho de que los pobladores sientan ese amor y respeto por los espacios de la ciudad y de esta manera sean agentes que cuiden y mantengan siempre presentable a la misma.

⁷¹ La Patria diciembre 2 de 1997

⁷² En esta publicación se destacan las figuras de Aquilino Villegas y Fernando Londoño Londoño en su rol de líderes cívicos, y modelos del civismo para la ciudad que es el auténtico sentido de la actividad política, buscaban lo mejor para Manizales. Este planteamiento es importante debido a que, sin importar el tiempo y los demás ideales insertos en Manizales, todavía existía un grupo de personas que creían en el civismo como la mejor herramienta para desarrollar Manizales, sin importar incluso que la época dorada del civismo ya había pasado en la ciudad y en el país.

Pero para 1997 intentar retomar nociones cívicas en la ciudad de Manizales de cara al cambio de siglo tuvo los mismos resultados que tendría si estas nociones se retomaran en la actualidad, cuando este ya ha dejado de ser relevante para la población misma, resultando en un intento ineficiente por parte de algunos dirigentes de la ciudad por dar respuesta al poco sentido de pertenencia que estaba dándose en la ciudad que respondía al hecho de que los Manizaleños estaban ensuciando más los espacios públicos y las basuras eran dejadas en cualquier sitio.

Desarrollando más esa idea del progreso antes del cambio de siglo, en Manizales se empezó a escribir y hablar de un nuevo grupo de líderes para la ciudad. Destacando en Manizales que ese sector privado tan tradicional, los mismos gestores del civismo, ya estaba teniendo un relevo generacional y ahora “bajo la orientación de un grupo de líderes muy capaces dirigentes, (...) se esté dándose un nuevo impulso al Progreso empresarial de Manizales”, para lo cual la ciudad debía seguirse preparando y así aportando lo mejor de sí en la búsqueda de ese progreso.

Manizales y sus nuevos enfoques ya están centrando parte del progreso de la ciudad en una intensa actividad Universitaria, lo cual seguía requiriendo de una mejor infraestructura vial y de esta manera surgiendo necesidades particulares que pretendían ser materializadas en proyectos específicos como la doble Calzada con Pereira, el aeropuerto de Palestina que tendría condiciones óptimas para el transporte de carga de todo el eje Cafetero, el puerto de Tribugá en el Pacífico para integrarse también al chocó, entre otras necesidades que presentaron para este momento. Pero por más desarrollo que se siguiera requiriendo se daba parte de tranquilidad y confianza ya que “sobre estos proyectos, claro está, viene trabajando el grupo de nuevos líderes de la ciudad”.

Sin embargo como se menciona, el factor de la industrialización y de esa apertura comercial para el intercambio de mercancías estaba teniendo repercusiones que no se esperaban en la ciudad, con el aumento y la llegada de nuevos productos a la ciudad aumentó de igual forma los desechos sólidos que se estaban generando en la ciudad, por lo cual ya se estaba volviendo del

cotidiano ver las calles llenas de desechos. En la nota de prensa titulada “Falta más civismo para ser una ciudad limpia”⁷³, el tema principal fueron los efectos negativos de la industrialización.

“La limpieza de la ciudad en todos sus frentes no deja de ser un problema permanente para su presentación motivada por la falta de Educación y civismo de la gran mayoría de la comunidad”, es como se empieza explicando que la ausencia del civismo ha desembocado en un desinterés por el estado de la ciudad. Con esta premisa se tiene una de las pocas críticas fuertes que para el mismo año se le realizó a todo el nuevo movimiento industrial en la ciudad. No obstante, el problema con los desechos sólidos era algo que recién venía poniéndose en la mira de las autoridades locales como un problema.

Es importante recordar que una de las principales características que debe cumplir una ciudad en su afán por el desarrollo es ser agradable a la vista para lograr mayores inversiones y este ideal se estaba rompiendo con el problema de las basuras en los espacios urbanos. Al buscar responsables en este asunto varios sectores de la ciudad inculparon a la mala gestión de la empresa de aseo con relación a la disposición de las basuras, pero esta idea fue rápidamente desmentida al consultarle propiamente a Emas sobre su gestión y trabajo en la ciudad.

En entrevista con el periódico Un vocero de la empresa Emas señaló:

“A la ciudad se hace barrido y recolección tres veces al día. Para ello la ciudad ha sido sectorizada en 9 puntos especiales (las comunas). Esto se cumple dos veces a la semana en diferentes sectores y por días. El personal de aseo hace permanentemente el barrido de las calles de la ciudad”.

Esto confirmaba para ese momento que la suciedad de algunas calles y sectores era generada por los habitantes. Con esto ese ideal que destaca el civismo y cuidado de la ciudad por parte de los pobladores o que estos son lo mejor de Manizales quedaba entre dicho, y cómo este debate se presentaban más en la ciudad, donde ese discurso civilizatorio seguía intentando volver a tener relevancia pero que otros sectores seguían considerando poco pertinente para el momento.

⁷³ La Patria diciembre 27 de 1997.

No cabe duda de que el crecimiento y desarrollo acelerado de la ciudad y de la población, sumado a esto el cambio de hábitos alimenticios a causa de la industrialización, había sido uno de los factores que incrementaron el volumen de los desechos sólidos constituyéndose en un nuevo problema que padecía la sociedad de Manizales para ese tiempo. De poco servía tener vías en buen estado sin huecos, con aceras nuevas y alcantarillados bien sellados, si los residuos sólidos opacaban esas adecuaciones y desarrollos realizados.

“El conflicto de manejo de los residuos sólidos en todos y cada uno de los municipios ha sido objeto de inmensurable estudios, estrategias y proyectos”, dejando claro que este problema no era solo de Manizales, sino que era generalizado en el país. Las dinámicas de desarrollo no fueron exclusivas de Manizales este discurso modernizador se estaba dando en todo el país, algunas ciudades con resultados diferentes y en tiempos distintos, pero el siglo XX es en general el que representa la apertura comercial moderna de Colombia.

Esa búsqueda de estrategias y proyectos que mencionaba el periódico buscaba evitar por un lado la contaminación ambiental, y de otro, evitar la proliferación de animales conductores de enfermedades infecto-contagiosas, retomando así ese discurso higienista que ya se desde principios de siglo los médicos habían empleado para la limpieza de los espacios urbanos, ese tipo de discurso fue incluso primero que todo el discurso cívico y que los ideales estatales por buscar el desarrollo.

La ciudad más limpia no es la que
más barren sino la que menos
se ensucia.

“Manizales merece estar lo más limpia posible, la comunidad paga por un servicio que se le hace debidamente, pero es necesario, además, de un nuevo proceso, una campaña educativa intensa de la ciudadanía”. Este año de 1997 va a finalizar en la prensa destacando los grandes proyectos y las adecuaciones realizadas, además de los que aún estaban en ejecución para el

desarrollo de la ciudad y su contacto con otros departamentos. Pero más allá de todo lo logrado, se volvía a hacer eco en campañas educativas que se sustentaban por medio del civismo o siendo más específicos por medio “del despertar cívico” que fue como se nombró este nuevo intento por recuperar esos ideales.

Atribuyendo dicho despertar a un tipo de sociedad que “quiere mejorar en todos sus aspectos” y es por eso por lo que precisamente en ese momento se empezó a presentar una apertura a enfoques más culturales para así buscar detener el progresivo deterioro físico y humano que estaba teniendo la ciudad, donde se hacía necesario recuperar tres aspectos esenciales de un buen ciudadano, su urbanidad, el civismo y el afecto por Manizales y su comunidad.

Responder la pregunta de si Manizales es una ciudad donde valga la pena retomar la perspectiva cívica deja una respuesta negativa, con esto no se niega su importancia o el hecho de que para ese momento e incluso en la actualidad el civismo sigue presente en algunos ciudadanos o que este se pudo transformar en un sentido de pertenencia diferente al que profesaban y esperaban las elites de la ciudad. Más que recuperar se debe resignificar lo que representa ser ciudadano y en el caso particular lo que representa ser Manizaleño en un momento donde la globalización y el contacto con otras regiones del país y del mundo en interacción constante e intercambio intelectual ha llevado a la ciudad a albergar una gran cantidad de culturas y costumbres diferentes a la suya y que pueden o no tener ese aprecio o cuidado por lo que no es de ellos.

Conclusiones

Al contrastar el discurso modernizador de las élites culturales y su relación con los discursos de las élites políticas de la ciudad se pudo evidenciar que estos tienen diferentes puntos de y se van a expresar en la ciudad en diferentes momentos. No se desconoce el papel tan importante que jugaron las élites culturales en el desarrollo de la ciudad en la primera mitad del siglo XX, pero a final del mismo siglo, son las élites políticas las que se van a preocupar por el desarrollo físico de la ciudad. Las élites culturales son un punto de partida y referencia para la puesta en marcha de diferentes procesos de adecuación y desarrollo en la ciudad de Manizales, sin su perspectiva de ciudad las nociones de desarrollo hubiesen tardado más en llegar.

Durante los años 90 es donde más se puede evidenciar el auge del desarrollo urbano en Manizales. Esta perspectiva de pensar la ciudad a través del tiempo y cómo se han ejecutado diferentes obras para beneficio de las actividades comerciales, permitieron comprender una perspectiva fundamental y es el hecho de lograr hacer una diferenciación entre planificación y ordenamiento territorial. Logrando entender la primera como ese proceso inicial en el cual antes de ejecutar una obra esta es pensada y razonada y como Colombia ya estaba construida al momento de la llegada de la planificación territorial a Colombia, se hace necesario hablar con más propiedad del ordenamiento territorial, esta perspectiva me permite trabajar con lo ya construido y a partir de allí lograr darle un sentido y un uso más adecuado a los espacios públicos de la ciudad.

Las fuentes de información, en este caso el periódico La Patria de Manizales, permitió indagar de una mejor forma y con un registro más claro todo ese desarrollo urbano y comercial que se estaba gestando en la ciudad, con la información disponible se logra evidenciar el arduo trabajo que le implica a una administración llegar a tomar decisiones frente a asuntos particulares que aquejan la ciudadanía. Lo que va a evidenciar el periódico en primera instancia es ese reconocimiento que se le hace a la ciudad que se encontraba muy enfocada en alcanzar mejores niveles de desarrollo y en segunda instancia como muchos ciudadanos no les importaba el desarrollo y es con este hecho que se logra evidenciar esa gran cantidad de denuncias que la comunidad solía realizar frente a esos hechos que afeaban la ciudad.

Sin importar las dificultades que se gestaron durante el proceso de desarrollo de la ciudad, se debe destacar ese primer intento de modernización que estuvo a cargo de los médicos de la época al empezar a hablar en la ciudad de la higiene y lo importante que era esta para cada individuo. El espacio público ha tenido y siempre tendrá intereses particulares de aquellos que cuentan con un capital suficiente para el desarrollo de dichos intereses. El momento en el que Manizales da una apertura comercial inicia todo un proceso económico que ha perdurado hasta el día de hoy y que seguirá perdurando.

Bibliografía

- Acuerdos Concejo de Manizales.
- Acuerdo número 002 de diciembre 3 de 1970.
- Acuerdo número 002 del 21 de mayo de 1968.
- Acuerdo número 006 de diciembre 10 de 1970.
- Acuerdo número 008 de diciembre 10 de 1968.
- Acuerdo número 013 de junio cuatro de 1968.
- Acuerdo número 014 de febrero 4 de 1969.
- Acuerdo número 016 de enero 21 de 1971.
- Acuerdo número 016 de junio 10 de 1968.
- Acuerdo número 021 de agosto 30 de 1968.
- Acuerdo número 038 de septiembre 5 de 1969.
- Acuerdo número 42 de octubre 22 de 1969.
- Acuerdos concejo Municipal de Manizales.
- Abela, J. A. (2002). Las técnicas de análisis de contenido: una revisión actualizada.
- Boisier, S. (1999). Desarrollo (local): ¿de qué estamos hablando. Santiago de Chile, 28, 1-18.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Planificación para el desarrollo territorial sostenible en América Latina y el Caribe (LC/CRP.17/3), Santiago, 2019
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Planificación para el desarrollo territorial sostenible en América Latina y el Caribe (LC/CRP.17/3), Santiago, 2019
- Correa Ramírez, J. J. (2014). Civismo y educación en Pereira y Manizales (1925-1950): un análisis comparativo entre sus sociabilidades, visiones de ciudad y cultura cívica.
- Davidoff, P. (2015). Incidencia y pluralismo en la planificación. En *La ciudad lectora* (pp. 525-535). Routledge.
- Delgado Martínez, M. J. (2014). JM Keynes: crecimiento económico y distribución del ingreso. *Revista de economía institucional*, 16(30), 365-370.
- Duque Escobar, G. (2006). Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales. Departamento de Ingeniería Civil.
- Duque Escobar, G. (2012). Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.

- Duque Escobar, G. (2013). Manizales: conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero. Escuela de Arquitectura y Urbanismo.
- Duque Escobar, G. (2015). El modelo de ocupación urbano-territorial de Manizales. Escuela de Arquitectura y Urbanismo.
- Duque Escobar, G. (2015). El modelo de ocupación urbano-territorial de Manizales. Escuela de Arquitectura y Urbanismo.
- Florida, R. (2017). La nueva crisis urbana: cómo nuestras ciudades están aumentando la desigualdad, profundizando la segregación y fallando a la clase media, y qué podemos hacer al respecto. Hachette Reino Unido.
- García Bocanegra, J. C. (2014). Impacto de la implementación de la Ley 388 de 1997 en Medellín (1999–2014): una aproximación desde el poder y la racionalidad. Escuela de Planeación Urbano-Regional.
- Glaeser, E. (2018). El triunfo de las ciudades. Taurus.
- Gonzalez, H. F. (1994). Evolución de la planeación del desarrollo colombiano: una aproximación teórica. *Revista Universidad Eafit*, 30(96), 45-53.
- Hadad, G., & César, G. (2007). Territorio e identidad. Reflexiones sobre la construcción de territorialidad en los movimientos sociales latinoamericanos. In *IV Jornadas de Jóvenes Investigadores*. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Hall, P. (2000). Planificación y gestión de la ciudad para la sociedad emergente. *Urban*, (4), 14-30.
- Harvey, D. (2011). El derecho a la ciudad.
- Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Ediciones akal.
- Jacobs, J. (1961). Jane Jacobs. La muerte y la vida de las grandes ciudades americanas, 21 (1), 13-25.
- Jacobs, J. (2020). Muerte y vida de las grandes ciudades. España: CAPITÁN SWING LIBROS.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio.
- Lerner, J. (2009, agosto) Jaime Lerner. Acupuntura urbana [Video]. Conferencias TED <https://stgo.es/2009/08/jaime-lerner-acupuntura-urbana/>

- Maldonado, A. M., & Contreras, L. Z. (2011). La interacción social en el pensamiento sociológico de Erving Goffman. *Espacios públicos*, 14(31), 158-175.
- Oubiña, D. C. (2016). El papel de las capitales en la construcción de la identidad territorial en las naciones sin estado. *methaodos. Revista de ciencias sociales*, 4(2), 319-337.
- Pardo, I. L. (2015). Sobre el desarrollo sostenible y la sostenibilidad: conceptualización y crítica. *Barataria. Revista Castellano-Manchega de Ciencias Sociales*, (20), 111-128.
- Pérez, M. V. (2010). El ordenamiento territorial en Colombia a través del tiempo. *Perspectiva geográfica*, 143-156.
- Quevedo, C., Almada, L. V., & Pereira, A. S. (2016). El eterno retorno de lo sustentable. Construcción discursiva de una ciudad moderna en Córdoba (Argentina). *Chasqui: Revista Latinoamericana de Comunicación*, (131), 329-348.
- Rengifo, J. (2012). Evolución de la planificación regional en Colombia “Tendencias y perspectivas del desarrollo”. Xii coloquio internacional de geocrítica, 1-18.
- Restrepo Ruiz, Alfredo. (2019). Aproximación a la planeación urbana en Colombia. Apuntes para su comprensión histórica. *Estudios demográficos y urbanos*, 34(3), 665-690. <https://doi.org/10.24201/edu.v34i3.1879>
- Ritz, K. O., & Puigmal, P. (2017). Rol de las elites en los territorios: El caso de tres familias en Chile austral. Osorno, siglos XIX y XX. *Tiempo histórico: revista de la Escuela de Historia*, (15), 43-65
- Santos, B. D. S. (2018). *Construyendo las Epistemologías del Sur: para un pensamiento alternativo de alternativas (vol. 2)* (Vol. 2). Clacso.
- Sassen, S. (1999). La ciudad global. *New York*.
- Schteingart, M. (2015). *Desarrollo urbano-ambiental, políticas sociales y vivienda.: Treinta y cinco años de investigación*. Colegio de Mexico. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt1bkm58q>
- Umaña Maldonado, M., & Quilindo Bolaños, D. C. (2019). La organización territorial de Colombia y la estructuración de su sistema de planeación y ordenamiento territorial. *Perspectives on rural development*, 2018(2), 85-112.
- Valbuena, D. R. (2010). Territorio y territorialidad. Nueva categoría de análisis y desarrollo didáctico de la Geografía. *Uni-pluriversidad*, 10(3), 90-100.
- Varela, J., Uría, F. Á., & Foucault, M. (1999). Estrategias de poder.
- Vázquez Montalbán, M. (2021). Crónica sentimental de España.

Wildner, K., & Tamayo Flores S. (2005). Identidades urbanas.

Zaar, M. H. (2017). El análisis del territorio desde una ‘totalidad dialéctica’. Más allá de la dicotomía ciudad-campo, de un ‘par dialéctico’ o de una ‘urbanidad rural’. *Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica*, (10).