



Caleidoscopios urbanos

Territorios del conocimiento y globalización

Luis Fernando Acebedo Restrepo

2010



Caleidoscopios urbanos.

Territorios del conocimiento y globalización

“Un espacio de análisis de la ciudad, el territorio y la región a partir de sus fragmentos, de sus hechos cotidianos, de los acontecimientos efímeros. Trata la relación entre las partes y el todo como en una especie de giro caleidoscópico”.

Por:

Luis Fernando Acebedo Restrepo

lfacebedor@unal.edu.co

Arquitecto, Urbanista

Profesor de la Universidad Nacional de Colombia.

Manizales-Colombia

2010

Publicado por la :

<http://caleidoscopiosurbanos.blogspot.com>

Tabla de contenido

<u>CALEIDOSCOPIOS URBANOS.</u>	2
TERRITORIOS DEL CONOCIMIENTO Y GLOBALIZACIÓN	2
<u>PRESENTACIÓN</u>	8
<u>CAPITULO I. LAS PREGUNTAS POR LA CIUDAD Y EL TERRITORIO EN LA SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO.</u>	20
<u>LA METÁFORA DEL CALEIDOSCOPIO EN LOS TERRITORIOS DEL CONOCIMIENTO</u>	22
<u>LAS FUERZAS MOTORAS DEL TERRITORIO EN LAS CIUDADES GLOBALES: TIEMPO SIN ESPACIO, INNOVACIÓN SIN MOVIMIENTO.</u>	28
<u>ARQUITECTURA Y FOTOGRAFÍA: MIRADAS CALEIDOSCÓPICAS SOBRE LA CIUDAD (I)</u>	32
<u>ARQUITECTURA Y FOTOGRAFÍA: MIRADAS CALEIDOSCÓPICAS SOBRE LA CIUDAD (II)</u>	35
<u>SOCIEDAD + ESPACIO + NATURALEZA (I): EL ESPACIO DESDE LAS CIENCIAS SOCIALES.</u>	39
<u>SOCIEDAD + ESPACIO + NATURALEZA (II): EL ESPACIO DESDE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO</u>	42
<u>ORÍGENES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL CONTEMPORÁNEO EN EL EJE CAFETERO.</u>	44
1. EL PLAN MAESTRO DE OBRAS: HACER CIUDAD.	45
2. EL PLAN REGULADOR: EXISTENCIA EFÍMERA.	47

3. EL PLAN DE DESARROLLO: ENTRE LA PLANEACIÓN ECONÓMICO-SOCIAL Y LA REGIONALIZACIÓN ANTROPO-GEOGRÁFICA.	48
4. EL PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO: MÁS TERRITORIO PERO SIN GESTIÓN.	54
5. LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL: LA CONCILIACIÓN ENTRE LO FÍSICO Y LO ECONÓMICO-SOCIAL.	55
6. ¿EL POT PARA TIEMPOS DE CALMA Y EL FOREC PARA CASOS DE EMERGENCIA?	56
7. ECOREGIÓN EJE CAFETERO O LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL CON POCA INSTITUCIONALIDAD.	56

PRINCIPALES LOGROS EN EL ORDENAMIENTO AMBIENTAL Y TERRITORIAL EN CALDAS.

1. EL RECONOCIMIENTO DE SU TERRITORIO.	60
2. INCIPIENTES PROCESOS DE INTEGRACIÓN SUBREGIONAL.	61
3. LOS PLANES DE MITIGACIÓN DE RIESGOS NATURALES.	61
4. SANEAMIENTO BÁSICO.	62
5. PROTECCIÓN DE ÁREAS DE INTERÉS AMBIENTAL:	64

PRINCIPALES DEBILIDADES DEL ORDENAMIENTO AMBIENTAL Y TERRITORIAL EN CALDAS.

1. LA AUSENCIA DE ESTRATEGIAS CONSISTENTES DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO MUNICIPAL Y DEPARTAMENTAL.	65
2. BAJA CAPACIDAD DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN.	67
3. EL RECONOCIMIENTO DE LAS CUENCAS HIDROGRÁFICAS COMO UNIDAD BASE DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.	69
4. SOBREDIMENSIONAMIENTO DE PLANES PARCIALES Y ÁREAS DE EXPANSIÓN.	70
5. SANEAMIENTO BÁSICO.	71
6. DEBILIDAD EN EL USO Y APROPIACIÓN DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA.	71

PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT) Y TERRITORIOS DEL CONOCIMIENTO

CUANDO EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL LLEGÓ A LA ENSEÑANZA DE LA ARQUITECTURA.

<u>LA INTRASCENDENCIA DEL OFICIO EN ARQUITECTURA.</u>	80
<u>ENTRE LA REPETICIÓN Y LA PROFUNDIZACIÓN.</u>	84
<u>CAPITULO II. ANTICIUDAD Y KARAOKES DEL CONOCIMIENTO EN MANIZALES.</u>	87
<u>LA ANTI-CIUDAD O LA PÉRDIDA DEL SUJETO URBANO</u>	88
<u>“QUISIMOS VIAJAR AL FUTURO Y YA LLEGAMOS”</u>	92
<u>EL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA DEL SECTOR DE LA GALERÍA</u>	95
<u>EL PRIMER PASO PARA INVIABILIZAR EL PLAN PARCIAL DE LA GALERÍA</u>	99
<u>DEL “PASEO DE LOS ESTUDIANTES” AL “PARQUEO DE LOS COMERCIANTES”</u>	103
<u>FOTO-REPORTAJE: MANIZALES ¿CIUDAD EDUCADORA?</u>	106
<u>LA “SANA MEZCLA DE USOS”</u>	107
<u>TEATRO Y CIUDAD.</u>	111
<u>LA PLAZA ALFONSO LÓPEZ (I)</u>	115
<u>LA PLAZA ALFONSO LÓPEZ (II)</u>	119
<u>SIN UN NUEVO CÓDIGO DE URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN NO HAY ORDENAMIENTO TERRITORIAL POSIBLE EN MANIZALES</u>	123
<u>PERFIL EMPRESARIAL Y SOCIAL DE LAS COMUNAS DE MANIZALES</u>	127
<u>¿COMPETITIVIDAD O COOPERACIÓN?</u>	131
<u>EL CABLE AÉREO Y LA ANTICIUDAD EN MANIZALES</u>	135
<u>¡¡ MANIZALES ES ÚNICA!!</u>	139
<u>MANIZALES: DE EJE DEL CONOCIMIENTO A “CALL CENTER”</u>	141

<u>ARTE PÚBLICO, CIUDAD Y POLÍTICA EN MANIZALES</u>	145
<u>EL TIM Y EL PIN NO SON TAN INTELIGENTES</u>	149
<u>ALGO MÁS SOBRE EL FRACASO DE LOS “PROYECTOS INTELIGENTES” EN MANIZALES</u>	153
<u>¿ES LA REGIÓN EJE CAFETERO UN TERRITORIO DEL CONOCIMIENTO?</u>	157
<u>POBREZA Y “KARAOQUES” DEL CONOCIMIENTO EN LA ECOREGIÓN EJE CAFETERO.</u>	160
<u>CAPITULO III. DIACRONÍAS ENTRE EL POT Y LOS MACROPROYECTOS URBANOS.</u>	163
<u>EL MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL DE MANIZALES.</u>	164
<u>METROPOLIZACIÓN Y POMA EN LA SUBREGIÓN CENTRO-SUR DE CALDAS</u>	168
<u>PAISAJE CULTURAL CAFETERO.</u>	172
<u>LOS MACROPROYECTOS DE INTERÉS SOCIAL NACIONAL</u>	176
<u>MISN: MÁS SUBSIDIOS, PERO PARA LOS RICOS DE LA CIUDAD.</u>	180
<u>¡¡EUREKA!!, LA CORTE DECLARÓ INCONSTITUCIONAL LOS MISN.</u>	184
<u>DOS FORMAS DE INTERVENIR LA COMUNA SAN JOSÉ, DOS RESULTADOS DIFERENTES.</u>	188
<u>MACROPROYECTO SAN JOSÉ: LEGAL PERO ILEGÍTIMO.</u>	192
<u>CAPITULO IV. CIUDAD GLOBAL: ENTRE EL CONOCIMIENTO Y LA COMPETITIVIDAD.</u>	197
<u>VISIONES ESTRATÉGICAS PARA ABORDAR EL TERRITORIO DEL CONOCIMIENTO</u>	198
A. LA VISIÓN EXÓGENA:	198
B. LA VISIÓN ENDÓGENA:	200

RELEYENDO A PICCINATO	203
LAS CIUDADES COMO PARQUES TEMÁTICOS.	206
EL FUTURO DE PANAMÁ COMO CIUDAD GLOBAL	209
BARCELONA, ENTRE LA HOMOGENEIDAD POSMODERNA Y LA COMPLEJIDAD CITADINA	212
PARÍS, TRAS LAS HUELLAS DE UN TERRITORIO DEL CONOCIMIENTO.	216
TORINO, “CIUDAD EUROPEA DE LA CIENCIA”	220
MÉRIDA, UNIVERSIDAD + PARQUE TECNOLÓGICO + ZONA LIBRE	223
CARACAS, DE LOS TERRITORIOS POLARIZADOS A LA CONSTRUCCIÓN ÉTICO- POLÍTICA DE LA CIUDADANÍA Y LOS ESPACIOS URBANOS.	226
CAPITULO V. EPÍLOGO: TERRITORIOS DEL CONOCIMIENTO Y GLOBALIZACIÓN.	229
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	235

Presentación

“Caleidoscopios urbanos” es una iniciativa que surgió en el mes de Junio del año 2009 en el marco del desarrollo de la tesis de doctorado en Urbanismo que el autor comenzó a desarrollar en el año 2007 con la Universidad Central de Venezuela. La motivación principal consistió en encontrar un espacio de discusión pública sobre “los territorios del conocimiento” como temática general desarrollada en la investigación, para lo cual, el blog como instrumento de comunicación contemporáneo asociado a internet, resultó apropiado para los fines propuestos.

El objetivo principal consistió en desarrollar un análisis crítico de experiencias y prácticas nacionales e internacionales asociadas al tema de investigación que pudieran ser socializados mediante un lenguaje no especializado, de tal manera que el autor tuviera un medio de conexión con los internautas, del cual surgieran discusiones, comentarios e ideas para enriquecer la tesis en la propia práctica comunicativa. En este sentido, el blog terminó siendo un producto académico adicional a la tesis propiamente dicha y un verdadero reto intelectual que demandó información, estudio, disciplina y desarrollo de habilidades comunicativas.

Este libro es el resultado de un año de trabajo, publicando semanalmente una columna de opinión cuyos temas surgieron de lecturas teóricas, del acontecer urbano y territorial, de recorridos por diferentes ciudades en la búsqueda de huellas que den cuenta de avances o retrocesos en la conformación de territorios del conocimiento, del análisis de políticas y decisiones gubernamentales sobre temáticas asociadas a la investigación, de charlas, conferencias o conversatorios en los cuales el autor ha sido escucha o ponente. En fin, el libro se ha ido haciendo en ese trasegar diario del proceso investigativo, tanto teórico como práctico, en el que surgen notas al margen en el desarrollo de una tesis, textos y

subtextos que van y vienen en el ejercicio de construir un discurso, un argumento, o en el esfuerzo por depurar ideas. Es, si se quiere, un diario de campo público que lo han venido siguiendo lectores desde 54 países, especialmente de algunas comunidades virtuales del continente americano y europeo, principalmente de Colombia, España, México, Argentina, Estados Unidos, Venezuela, Francia, Chile, Perú, Panamá, Ecuador, Italia, Costa Rica, Bolivia, República Dominicana, Guatemala, Uruguay, Canadá, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Reino Unido y Alemania. Adicionalmente, en este libro se recogen algunos escritos sobre temas del ordenamiento territorial que se han venido preparando desde hace algunos años como notas de clase o productos parciales de investigación.

En Colombia, las opiniones especializadas sobre la arquitectura, la ciudad y el territorio, prácticamente desaparecieron de la prensa, luego de que autores tan connotados como los arquitectos Alberto Saldarriaga y Germán Téllez, entre otros, abandonaran sus columnas de opinión de los principales periódicos nacionales en los años 80 y 90, principalmente. Sobresalen algunas voces aisladas como las del arquitecto Benjamín Barney, quien publica todos los jueves una columna en el diario *El País* de Cali. La enorme ausencia de espacios de opinión sobre las temáticas del urbanismo en los diferentes medios de comunicación plantea múltiples inquietudes, en primer lugar para los profesionales, para la academia y para las sociedades de arquitectos, en su esfuerzo por posicionar los temas arquitectónicos, urbanos y territoriales entre las preocupaciones ciudadanas, así como lo hacen los economistas o los médicos, los politólogos y hasta los teólogos en sus respectivos campos de estudio.

Por contraste, se puede analizar el caso de Caracas, en donde es posible encontrar en la prensa artículos permanentes, escritos por arquitectos, urbanistas o geógrafos, discutiendo públicamente la problemática espacial de esta ciudad llena de contrastes y conflictos. Es tal la importancia que el país le da a estos temas que motivó una propuesta de referendo constitucional en el año 2007, llamada “la nueva geometría del poder”, cuyos ejes fundamentales giraron en

torno al nuevo ordenamiento territorial de la nación y a la posibilidad o no de reconocer la emergencia de la ciudad y la ciudadanía como expresiones máximas del patrimonio colectivo y dinámica universal de las formas de convivencia social y espacial que la humanidad definitivamente adoptó y reconoció en las postrimerías del siglo XX.

Por qué un blog?

Las tesis de doctorado son en gran medida ejercicios de investigación solitarios en los cuales el tesista se concentra en profundizar una temática a partir de lecturas densas y profundas de diferentes autores, con los cuales se intenta establecer un diálogo, unas veces fulgurante y otras, enrarecido por las diferencias y contradicciones. Cuando esas ideas se confrontan con la vida cotidiana, surgen nuevas preguntas y emergencias sistémicas, conflictos que ponen otra vez en crisis los pensamientos y exigen renovadas elaboraciones e interpretaciones. Una tesis no puede recoger todo ese acumulado, so pena de volverse interminable, pero un blog sí lo puede hacer, como una especie de diario de batalla intelectual, de bitácora de aprendizaje y conocimiento que se hace de dominio público a partir de la interacción mediada por las tecnologías del ciberespacio. Es allí donde aparecen las comunidades y redes virtuales, actuando unas veces como consumidores de información, otras como productores, y también como creadores de nuevo conocimiento.

El blog, como diría Echeverría (citado por Flores, 2008) se convierte en un nuevo espacio social y no simplemente en un medio de información y comunicación. En el campo de la educación, el blog ha alcanzado una enorme trascendencia, debilitando sensiblemente otras plataformas educativas como blackboard. Quizás, su aspecto más conocido es su impacto en los medios de comunicación tradicionales, los cuales han tenido que incorporar estos instrumentos como parte de sus expresiones mediáticas. Así lo sostienen Islas y Arribas (2008) cuando afirman que:

“El antecedente más directo en el ámbito universitario es Universia´s blog (<http://universiablogs.net>), donde los estudiantes muestran su capacidad para asimilar esta nueva herramienta. Por tanto, si nos preguntamos la idoneidad de un blog en el ámbito de la docencia y de la actividad universitaria tendríamos que asumir que permite el desarrollo de sus capacidades comunicativas y asimilación de las diversas fuentes de información que existen en Internet.”

El blog por lo tanto se está convirtiendo en un instrumento atractivo, amigable y accesible para establecer relaciones académicas entre profesores y estudiantes-, con usos muy diversos como foros, consulta bibliográfica, receptáculo de trabajos escritos, bitácora de clase, entre otros. Y obviamente, el blog es un complemento a las diferentes ofertas comunicativas que ofrece la web 2.0, tales como facebook, twitter, mail, mensajes de texto, entre otros.

Resultados cuantitativos de la experimentación con el blog:

El blog como iniciativa individual no contó con ningún sistema de promoción o de publicidad, distinto al que ofrecen los promotores del instrumento en las páginas de internet, es decir, hacer parte de unas redes temáticas que ellos mismos impulsan de acuerdo a la inscripción previa que cada bloguero hace según sus intereses. En este caso, el blog se inscribió en la red Sociedad/política, no habiendo una categoría particular para los temas asociados al urbanismo.

La ficha técnica del blog parte de la definición de un período de análisis definido desde la fecha de inicio del blog hasta el 14 de agosto, fecha en la cual se cumplieron 60 semanas de trabajo. El indicador del número de visitas no pudo establecerse durante el mismo período porque sólo se instaló el contador de visitas a partir del 13 de septiembre de 2009

Ficha técnica del blog:

INDICADOR	RESULTADOS
Período de análisis: Del 23 de Junio de 2009 al 14 de agosto de 2010	60 semanas
Número de artículos (Post) publicados en el blog durante el periodo de análisis:	63 artículos
Promedio de artículos por semana:	1,05 artículos/semana

Caleidoscopios urbanos

Número de artículos comentados:	27 artículos
Número de comentarios:	75 comentarios
Número de visitas desde el 13 de Septiembre de 2009 al 14 de Agosto de 2010:	8.248 visitantes
Número de seguidores afiliados:	34 afiliados
Número de países:	54 países

Fuente: Elaboración propia

Durante las 60 semanas, equivalentes a un año y tres meses, el blog mantuvo la regularidad de un artículo por semana, propuesta por el autor desde el inicio del proyecto, para un total de 63 artículos. Este factor de continuidad es fundamental dentro de la idea de ir cautivando paulatinamente el interés del público bajo los parámetros de internet.

De los 63 artículos, 27 recibieron comentarios, es decir el 42,8%. La característica principal de los artículos comentados fue la participación de varias personas intentando configurar un diálogo. Fueron recibidos 75 comentarios, lo cual implica un promedio de 2,8 en relación con el número de artículos comentados.

Para facilitar un mayor análisis, los comentarios fueron clasificados por tipología, encontrando seis (6) alternativas: De opinión (1), propuesta (2), apoyo/crítica (3), respuesta (4), solicitud (5), otro (6). El 50,6%, equivalente a 38 comentarios se hicieron bajo la modalidad de opinión sobre el artículo presentado; el 14,7%, equivalente a 11 comentarios, se relacionó con las respuestas que el autor del blog hizo con el fin de promover algún debate de ideas; el 12%, equivalente a 9 comentarios estuvo relacionado con expresiones de apoyo o crítica al blog; el 9,3%, equivalente a 7 comentarios, fueron solicitudes de información al blog relacionado con algún tema de interés del participante; el 8%, equivalente a 6 comentarios están asociados a propuestas o posibles alternativas relacionadas con el tema tratado; el 5,3%, equivalente a 4 fueron comentarios fallidos o ilegibles.

CANTIDAD DE COMENTARIOS POR ARTÍCULO PUBLICADO, SEGÚN TIPOLOGÍA.

Nº	FECHA	TITULO	CANT	TIPO					
				OPINION	PROP/TA	APOYO/ CRITICA	RESP/TA	SOLICITUD	OTRO
1	14/08/10	Ciudad productiva o ciudad rentista	3	1	1		1		
2	13/06/10	La anti-ciudad	3	2			1		
3	04/06/10	Caracas: de los territorios polarizados a la construcción ético-política de la ciudadanía y los espacios urbanos	1	1					
4	23/05/10	Elecciones presidenciales 2010-2014	1	1					
5	01/05/10	Macroproyecto San José: legal pero ilegítimo	3	3					
6	18/04/10	La cultura ciudadana: un cabo suelto en los sistemas de transporte masivo	2	1	1				
7	23/06/10	MISN San José: dos formas de intervenir la Comuna, dos resultados diferentes	3	2	1				
8	15/03/10	¡¡Eureka!!, la Corte Constitucional declaró inconstitucional los MISN	2				1	1	
9	10/03/10	Algo más sobre el fracaso de los "proyectos inteligentes" en Manizales	1	1					
10	12/02/10	Manizales: de Eje del Conocimiento a "Call Center"	3	2			1		
11	29/11/09	¡¡Manizales es única!!	2	1				1	
12	19/10/09	Educación Superior y orden superior	6	1	2	1		1	1
13	19/10/09	La Avenida Caracas ochentera	1			1			
14	10/10/09	La Plaza Alfonso López (II)	2	1			1		
15	20/09/09	A Brunner lo que es	8	3	1		2	2	

Caleidoscopios urbanos

		de Brunner							
16	13/09/09	Teatro y ciudad	2	1			1		
17	07/09/09	Los Macroproyectos de Interés Social Nacional	7	3		4			
18	24/08/09	Arte público, ciudad y política en Manizales	3	2					1
19	18/08/09	La "sana mezcla de usos"	2	1			1		
20	05/08/09	Sociedad + Espacio + Naturaleza (II)	1						1
21	02/08/09	Sociedad + Espacio + Naturaleza (I)	2	1			1		
22	24/07/09	Arquitectura y soberanía	3	2			1		
23	14/07/09	Barcelona: entre la homogeneidad posmoderna y la complejidad citadina	2	1		1			
24	01/07/09	El futuro de Panamá como ciudad global	2	2					
25	26/06/09	Persevera Perseverancia	5	2				2	1
26	24/06/09	Del "Paseo de los Estudiantes" al "Parqueo de los Comerciantes"	3	2		1			
27	23/06/09	"Quisimos viajar al futuro y ya llegamos"	2	1		1			
		TOTAL	75	38	6	9	11	7	4
		%	100	50,7	8	12	14,7	9,3	5,3

Fuente: Elaboración propia.

Internacionalización:

Uno de los aspectos más interesantes del blog fue su proyección internacional porque demuestra un nivel de seguimiento permanente de algunos países de Europa y América, demostrado en el número significativo de visitas. Si se asumiera que al menos 10 visitas de un mismo país ya representan un cierto interés en el blog, entonces se podría afirmar que en un año aproximadamente se logró concretar una comunidad interesada en 23 países, de los cuales el 74% se concentró en América (Norte, Centro y Sur) y 26% en Europa.

Precisamente, en ese diálogo abierto, aunque no necesariamente masivo, puesto que los temas del urbanismo y el territorio aún no se han posicionado como asuntos de suficiente interés para la ciudadanía, el autor fue contactado a través del blog por la directora científica de la “Fundación Territoires du Demain” y de la Red Europea de Ciudades Digitales con sede en París, Sra. Laura García Vitoria, para hacer parte del Grupo de expertos de ciudades del conocimiento latinoamericanas de su fundación que tiene como objetivo “acompañar, valorizar y dar a conocer a escala europea e internacional las iniciativas territoriales innovadoras en materia de desarrollo sostenible, formación e intercambios de saber”.¹

PRINCIPALES VISITANTES A caleidoscopiosurbanos.blogspot.com DISCRIMINADOS POR PAÍS. DESDE EL 13 DE SEPT. DE 2009 AL 14 DE AGOSTO DE 2010

Nº de Países	PAIS	Nº VISITAS
1	Colombia (CO)	5.837
2	Spain (ES)	394
3	Argentina (AR)	311
4	México (MX)	262
5	Venezuela (VE)	235
6	United States (US)	224
7	Chile (CL)	170
8	France (FR)	153
9	Perú (PE)	137
10	Panama (PA)	111
11	Italy (IT)	67
12	Ecuador (EC)	62
13	Costa Rica (CR)	39

1

Cfr: http://www.arenotech.org/ciudades_del_conocimiento_america_latina/ciudades_del_conocimiento_america_latina.htm

Caleidoscopios urbanos

14	Bolivia (BO)	30
15	Uruguay (UY)	23
16	Dominican Republic (DO)	23
17	Guatemala (GT)	22
18	Canada (CA)	18
19	Honduras (HN)	14
20	Nicaragua (NI)	13
21	El Salvador (SV)	12
22	United Kingdom (GB)	11
23	Germany (DE)	10

Fuente: Elaboración propia con base en:

<http://www2.clustrmaps.com/es/counter/maps.php?url=http://caleidoscopiosurbanos.blogspot.com>

Ahora bien, dentro de esos 23 países se identificaron 10 en donde se hicieron más de 100 visitas, lo cual constituye un nivel de compromiso de los lectores mucho más asiduo y comprometido. Además de Colombia, están España, Argentina, México, Venezuela, Estados Unidos, Chile, Francia, Perú y Panamá. Estos países no están directamente relacionados con temáticas tratadas asociadas a ellos. Así por ejemplo, el autor no escribió ningún artículo sobre Argentina, México, Chile o Perú, y sin embargo, se registraron la mayor cantidad de visitas. Quiere decir que estos lectores muy seguramente llegaron a través de los buscadores de internet o de redes sociales tipo Facebook por donde se ha conocido que la información del blog también circula ampliamente.

En efecto, el seguimiento hecho diariamente por el autor a las visitas al blog, dio cuenta de cómo artículos de coyuntura como el publicado el 10 de marzo de 2010 titulado “Algo más sobre el fracaso de los ‘proyectos inteligentes’ en Manizales” que dio cuenta de una crisis social profunda en la ciudad, si bien sólo tuvo un comentario directamente en el blog, alcanzó a registrar más de 100 visitas en un día por cuenta de la recomendación del artículo en las redes de Facebook o e-mail.

Algunas consideraciones a tener en cuenta:

Con base en esta primera experiencia de trabajo es posible buscar nuevas opciones orientadas a ampliar el círculo de lectores y seguidores del blog. Entre las posibles iniciativas están las siguientes:

Promocionar el blog a través de servicios de correo masivo sobre públicos seleccionados, tales como redes universitarias o profesionales, así como correos circunscritos geográficamente al Eje Cafetero. Esta alternativa implica la búsqueda de financiación.

Desarrollar estrategias permanentes de difusión a través de la construcción de una base de datos de direcciones electrónicas nacionales, regionales y locales.

Trabajar el blog dentro de las estrategias pedagógicas en los cursos que el autor imparte, bien sea como documentos de consulta o abriendo la participación a estudiantes de pregrado y posgrado para la publicación de artículos cortos de reflexión y análisis sobre los temas de Hábitat, Ciudad y Territorio. Esto implicaría muy seguramente, incrementar la periodicidad en la publicación de los artículos.

Incursionar en el aprovechamiento de otras herramientas aún no exploradas como los videos cortos.

Sacar mayor provecho del ejercicio desarrollado durante un año, a través de la edición de los artículos del blog orientada a la publicación de un libro de ensayo con mayor estructura académica.

Porqué el nombre "Caleidoscopios Urbanos":

Vale la pena comentar el concepto de "Caleidoscopios urbanos" como título general del blog. En uno de los *Post* titulado "Caleidoscopio y territorio del conocimiento" se explica en detalle el significado de esta metáfora aplicado a los estudios territoriales y urbanos. Sin embargo, su aplicación al blog es mucho más sugerente: "Un espacio de análisis de la ciudad, el territorio y la región a partir de

sus fragmentos, de sus hechos cotidianos, de los acontecimientos efímeros. Trata la relación entre las partes y el todo como en una especie de giro caleidoscópico”. En efecto, es necesario leer los resultados de este ejercicio como una unidad, pese al carácter fragmentado de las opiniones. Se trata de construir un pensamiento y porqué no una teoría del espacio y el territorio, en sentido inverso a la totalidad ontológica como tradicionalmente se aborda. La tesis de doctorado desarrolló esta última línea de trabajo, como debe ser, es decir, de lo general a lo particular; sin embargo, el blog pudo darse la libertad de ensayar un sentido inverso, o más bien, de fragmentar el discurso en la vida cotidiana y en sus expresiones más efímeras. Es por eso que uno y otra se complementan en la idea de lograr una síntesis del conocimiento, no tanto por su expresión acabada sino por su carácter diverso y multifacético.

Tipología del trabajo:

Este trabajo, se inscribe finalmente en la combinación de los propósitos misionales de la Universidad Nacional de Colombia. Está asociado a la docencia por considerarlo un material de apoyo a las clases; constituye un proyecto de extensión en tanto el blog es un instrumento de difusión de ideas al conjunto de la sociedad, en momentos en que se exige un papel más activo de la academia en su relación con el medio social en general; y finalmente, es la expresión del acompañamiento a un ejercicio investigativo de tercer nivel a través de una bitácora de viaje que da cuenta de las reflexiones coyunturales asociadas a una temática de estudio.

Para los propósitos de este libro, los artículos se han ordenado en 5 capítulos que le dan unidad temática, integralidad y coherencia conceptual. Se desarrolló una labor de edición del blog para fines de publicación dejando a un lado algunos contenidos temáticos que no estaban directamente articulados al tema genera. Así mismo, se incluyeron otros textos inéditos para darle mayor densidad a las temáticas tratadas.

El Capítulo I, titulado *“Las preguntas por la ciudad y el territorio”* da cuenta de algunos de los retos teóricos, metodológicos y académicos que se le plantean a la arquitectura y el urbanismo en la sociedad del conocimiento, a partir de la identificación de los principales nodos históricos del ordenamiento territorial de la Ecoregión Eje Cafetero desde el siglo XX hasta nuestros días.

El Capítulo II, titulado *“Anticiudad y Karaokes del conocimiento en Manizales”*, analiza algunos ejemplos de construcción de ciudad a partir de proyectos urbanos sin contexto ni pretexto, más cercanos a la idea de “anticiudad”, y por lo tanto, generadores de nuevos conflictos urbanos que afectan o retrasan la elevación de la calidad de vida de los ciudadanos.

El Capítulo III, titulado *“Diacronías entre el POT y los Macroproyectos Urbanos”* estudia los factores de crisis que tiene la aplicabilidad del Plan de Ordenamiento Territorial por la imposición centralizada de la figura de los Macroproyectos de Interés Social Nacional –MISN declarados posteriormente como inconstitucionales, lo cual ha generado un debate interesante entre la legalidad y legitimidad en el empleo de estos instrumentos de planeación para la solución de los problemas de la Vivienda de Interés Social –VIS-.

El Capítulo IV, titulado *“Ciudad global: entre el conocimiento y la competitividad”*, plantea la dualidad y las contradicciones en las que se encuentran algunas ciudades llamadas globales cuando abordan los nuevos retos de la sociedad del conocimiento a partir de los presupuestos de la competitividad, más cercanos al modelo de “Parque Temático” como una opción urbana sin sujetos sociales.

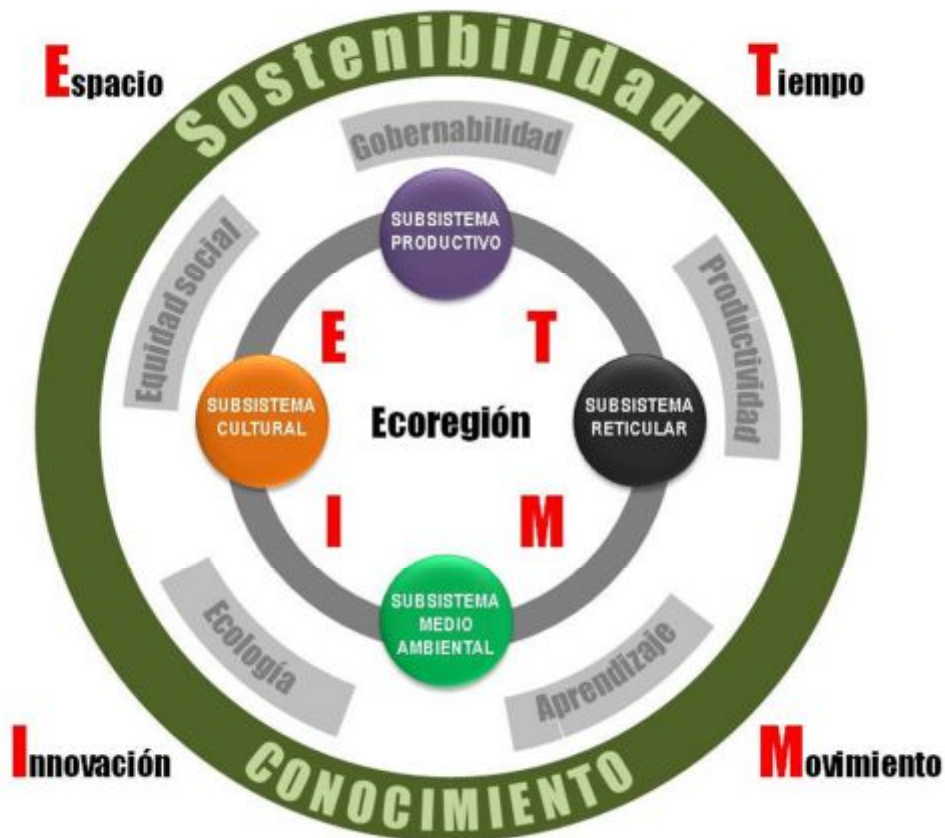
El V y último Capítulo, desarrolla a modo de epílogo unas reflexiones finales sobre los territorios del conocimiento según sus “lugares de enunciación” y establece algunas alternativas posibles de características endógenas y sinérgicas.

CAPITULO I. LAS PREGUNTAS POR LA CIUDAD Y EL TERRITORIO EN LA SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO.

Este capítulo da cuenta de algunos de los retos teóricos, metodológicos y académicos que se le plantean a la arquitectura y el urbanismo en la sociedad del conocimiento, a partir de la identificación de

*los principales nodos históricos del ordenamiento territorial de la Ecoregión
Eje Cafetero desde el siglo XX hasta nuestros días.*

La metáfora del Caleidoscopio en los territorios del conocimiento



Fuente: Elaboración propia.

“La metáfora está en el puente que permite la transición entre el conocimiento científico y las capacidades estéticas”.
Marta Cecilia Betancur G.

La idea de una visión caleidoscópica sobre el territorio surgió a partir de la necesidad de encontrar una metáfora para explicar el comportamiento del territorio en la sociedad del conocimiento desde una perspectiva sistémica, pero reconociendo la existencia permanente del conflicto. Esto quiere decir que si bien

es cierto existen ciertas leyes en su devenir, su característica principal es el movimiento constante, la inestabilidad, el conflicto y la crisis.

La acción de la sociedad sobre el territorio, su deseo constante de transformación, está justificada por la búsqueda permanente de un equilibrio, representado en un acuerdo colectivo en torno al deber ser y a su expresión particular sobre la organización del espacio. Allí está representada la utopía. Pero también, su naturaleza conflictual, inestable, dinámica.

El Calidoscopio, en su versión más clásica, es un instrumento en forma de cilindro, construido a partir de tres espejos dispuestos como un prisma. En su interior se depositan unos pedacitos irregulares de cristal de múltiples colores. Con el movimiento circular del objeto y los rayos de luz que ingresan por uno de sus extremos, se multiplica simétricamente la imagen de los cristales en una explosión infinita de composiciones multicolores. Su carácter es sistémico, cada una de sus partes se interrelaciona dentro de unos límites determinados, produciendo representaciones pictóricas infinitas de acuerdo al movimiento que se realice y a la intensidad de la luz que se filtre por los cristales.

Observando una y otra vez estos efectos, me pregunté cómo podría aplicarse una visión caleidoscópica a la comprensión del Territorio. Y en efecto concluí que la metáfora del calidoscopio ofrece posibilidades más amplias de comprensión de las relaciones complejas del Territorio en comparación con la idea del “collage” y del “fragmento” que se han empleado en estudios precedentes para explicar los fenómenos urbanos y territoriales en la globalización. En efecto, el caos como concepto que expresa una aparente liberalización de fuerzas motivadas por una nueva revolución tecnológica, tiene en el fragmento una explicación de los nuevos fenómenos de actuación sobre las ciudades y el territorio. Zaida Muxí (2004) sostiene, por ejemplo, que la ciudad de la globalización no puede ser entendida sino a través de su constante fragmentación entre la pobreza excluida y la riqueza excluyente, y las posibilidades de

reconstruirse se dan a través del montaje de los fragmentos y realidades yuxtapuestas. En este sentido, ella afirma que el *collage* deja de ser un mecanismo poético y deviene como el “resultado último del *laissez faire* de la economía liberal y del libre mercado que redundando en todos los ámbitos culturales y expresivos”.

Por oposición a esa tendencia, creo que la metáfora del calidoscopio reconoce el fragmento como parte constitutiva de su naturaleza, pero en ningún caso como razón última. Se integra al movimiento constante y a la luz que le imprime energía y trayectoria, pero dentro de unos confines, si se quiere éticos, para consolidar múltiples estructuras sistémicas dentro de un universo casi infinito de posibilidades. Estas últimas, no son expresión de un caos sino de un juego sistémico de aproximaciones sucesivas en donde cada una de las partes interactúa sinérgicamente para encontrar puntos de equilibrio en un ambiente cuya naturaleza es el conflicto. No en vano el territorio está sometido a constantes procesos de innovación y al reto permanente de la creatividad.

Los límites del calidoscopio son aquellos principios éticos en los cuales debe enmarcarse el territorio a nivel urbano y regional. Existe una aceptación teórica casi universal de algunos de ellos, tales como: La Sostenibilidad, la Gobernabilidad, la Productividad, la Equidad Social, entre otros. Sin embargo, esta no es una constante en los acuerdos colectivos. En nuestras sociedades capitalistas contemporáneas, la productividad es reemplazada por la competitividad, la sostenibilidad se cree alcanzar por un supuesto equilibrio natural de las fuerzas del mercado, la gobernabilidad sede su espacio al autoritarismo, y la equidad social se vuelve una retórica para impedir que los sectores más débiles de la sociedad caigan en la pobreza más extrema, mientras los sectores más dinámicos de la globalización neoliberal acumulan riqueza mediante las triquiñuelas de la especulación financiera.

En esa lucha constante de contrarios, se hacen una y otra vez giros caleidoscópicos para tratar de encontrar un nuevo equilibrio. A veces son sutiles, a veces agudos. Allí están interactuando por lo menos cuatro fuerzas motoras, tiempo, espacio, innovación y movimiento; cada una de ellas girando y girando, buscando encontrar ecuanimidad, mesura, sensatez. El territorio es el resultado de la combinación de todas estas fuerzas en función de los principios éticos que en determinado momento asume la sociedad.

El tiempo se pregunta por el momento específico del desarrollo de las fuerzas productivas en una sociedad determinada. El espacio, por las características del lugar. La innovación por el uso de las técnicas y su apropiación social en el trabajo. Y el movimiento, por la velocidad de los cambios y la dinámica que los actores sociales le imprimen.

Pero estas fuerzas motoras actúan, se potencian y transforman cuando la sociedad logra hacer confluir sus energías en un proyecto común logrando claridad de propósitos en una dirección determinada. En la sociedad del conocimiento, las distintas fuerzas sociales actúan sobre el territorio desarrollando un nuevo concepto sobre el movimiento, pues no se trata solamente de la tradicional fricción que generan los cuerpos induciendo un desplazamiento, sino de los procesos organizativos y de las relaciones sinérgicas que provocan nuevas emergencias culturales y dan lugar a una inagotable sensación de cambio, a una especie de vértigo socioespacial. Este tipo de movimiento es equiparable a los rayos de luz que penetran transversalmente al caleidoscopio generando no solo un trayecto sino también una trayectoria, sin la cual sería imposible visibilizar las composiciones sistémicas multicolores de los fragmentos girando en su relación espacio-tiempo-innovación-movimiento. Es el paso de una sociedad pasiva que se comporta como público expectante o en la rutina de la vida cotidiana del hacer, a una sociedad activa que asume liderazgo, compromiso y riesgo. Es una sociedad con un proyecto claro y una perspectiva de largo aliento en su materialización.

El territorio del conocimiento en esta nueva sociedad tiene el reto de encontrar su propio equilibrio de fuerzas. Yo diría, su arraigo cultural. Cada ciudad o región debe hacer sus giros caleidoscópicos según sus particulares intereses. El problema de las sociedades más atrasadas es que no han querido tomar la iniciativa, o si lo hacen, siguen un manual de instrucciones, un libreto o un karaoke a la medida de otras realidades, de otros imaginarios exógenos a las características propias del lugar y el territorio.

En el territorio confluyen diferentes variables simultáneamente, respondiendo al impulso de las fuerzas motoras. Unas son de naturaleza cultural, otras son productivas o ecológicas; también las hay al nivel reticular dentro de las cuales se encuentran las complejas redes informáticas y comunicacionales sin cuyo apoyo la existencia humana parece hoy inadmisibile, y por supuesto, las tradicionales redes físicas de infraestructura, movilidad y espacio público, que pese a las reiterativas declaratorias de su disolución por la acción renovadora de las TIC, siguen cumpliendo un papel de primer orden en la estructura socio-productiva de los territorios. Hay tantas variables como la sociedad quiera y esté en condiciones de desarrollar, pero sin duda estas son las más básicas.

También a este nivel las alternativas son de naturaleza fractal o sistémica o de una combinación entre ellas. Nada en el mundo contemporáneo puede eludir su condición reticular y la necesidad de moverse entre el todo y las partes. Esta característica se da en buena medida por la crítica al intento de la modernidad “sólida” por dividir “en una serie de componentes separados –industrialización, construcción del Estado, urbanización, desarrollo de los mercados, formación de una élite- y se han opuesto a cualquier intento de integrarlos en un todo” (Berman, 1991: 23); pero también, para distanciarse de la modernidad “líquida”, aquella que sostiene la disolución de todos los sólidos como una característica de nuestra época, según la descripción que hace Bauman:

En tanto los sólidos tienen una clara dimensión espacial pero neutralizan el impacto –y disminuyen la significación- del tiempo (resisten efectivamente su flujo o lo vuelven irrelevante), los fluidos no

conservan una forma durante mucho tiempo y están constantemente dispuestos (y proclives) a cambiarla; por consiguiente, para ellos lo que cuenta es el flujo del tiempo más que el espacio que puedan ocupar: ese espacio que, después de todo, sólo llenan "por un momento". En cierto sentido, los sólidos cancelan el tiempo; para los líquidos, por el contrario, lo que importa es el tiempo. En la descripción de los sólidos, es posible ignorar completamente el tiempo; en la descripción de los fluidos, se cometería un error grave si el tiempo se dejara de lado. (Bauman, 2008: 8)

La nueva sociedad del conocimiento que estoy imaginando no se plantea la disyuntiva entre lo sólido o lo líquido, y mucho menos el dominio absoluto del tiempo o del espacio. En realidad, se trata de la interacción de todas las fuerzas motoras aquí descritas impulsando cambios en los diferentes componentes de un territorio vivo. Justamente la complejidad del mundo de hoy es que de la tradicional relación espacio temporal se han desprendido otras variables con el mismo nivel de importancia de sus progenitoras (innovación y movimiento) haciendo del territorio toda una experiencia vivencial, superando la tradicional concepción de mero soporte o contenedor de las relaciones humanas.

Tal vez lo que podría considerarse efímero o gaseoso sea el concepto de equilibrio, en tanto que su naturaleza caleidoscópica niega cualquier posibilidad de quietud o reposo. Aun así, la condición proactiva de la sociedad en torno a un proyecto en constante ajuste y perfeccionamiento, limita las posibilidades de ruptura o de quiebre logrando unos roces sutiles con muy poco desgaste entre sus partes.

Las fuerzas motoras del territorio en las ciudades globales: Tiempo sin espacio, innovación sin movimiento.



Fuente: Elaboración propia.

La sociedad del conocimiento está desarrollando nuevos giros caleidoscópicos que están poniendo nuevamente en crisis los conceptos de espacio y tiempo tradicionales y han provocado la emergencia de nuevas categorías como la innovación y el movimiento que marcan las diferencias con los sistemas sociales y productivos anteriores. Todos ellos están clamando su carácter indisoluble como condición para mantener el equilibrio.

Además del *espacio de la producción y la reproducción*, es decir el espacio material y tangible, aparece el espacio virtual, el de los flujos y los intangibles. Pero esta caracterización es insuficiente pues no explica en su totalidad las nuevas espacialidades que se tejen entre ellas. Por un lado, *el espacio representado* aparece como una especie de mediación provocada por las TIC en la cual se establecen nuevas relaciones sociales dentro de un espacio imaginario en donde no hay posibilidades de contacto físico, pero sí óptico, acústico y

sensitivo. Por otro, el *espacio de la representación*, dentro del cual se construyen artificialmente nuevas realidades simbólicas que sumergen a los individuos en mundos artificiales recreados en pasado, presente o futuro. Es el concepto de parque temático como simulacro y espectáculo a donde se llega para huir de la cotidianidad urbana y de la ciudad monótona.

El tiempo, bajo estas nuevas consideraciones es de naturaleza múltiple. Es el tiempo cronológico, pero también el tiempo cronoscópico (subexpuesto, expuesto, sobreexpuesto) del que habla Virilio (1997), el tiempo atemporal o de la inmediatez que propone Castells (2004) o el tiempo situado de Piazzini (2008) con sus historias y memorias fuertemente asidos a las realidades espaciales que las circunscriben. En últimas habría que contemplar la idea de múltiples espacialidades y tiempos interactuando en una misma realidad, en un mismo territorio.

La innovación aparece como una nueva geopolítica basada en el valor del conocimiento. Mientras en la modernidad el control político del espacio se hizo posible mediante el ordenamiento del tiempo, en la posmodernidad el tiempo no solamente aniquila al espacio sino que facilita la emergencia de la innovación como nueva “condición de la existencia”, sin la cual no parecería posible el acceso a las ciudades y regiones de “talla mundial”. Pero más allá de ese condicionamiento de los paradigmas de la competitividad es evidente que la innovación es una precondition para el progreso y la superación de la pobreza. Se trata básicamente de provocar una emergencia cultural al incorporar a la tradicional relación de espacio-tiempo la innovación como determinante de los nuevos giros calidoscópicos.

Y el movimiento, no entendido en su versión clásica como aceleración o desaceleración producida por la interacción en la relación espacio-tiempo sino fundamentalmente en su capacidad de generar trayectoria a partir del reconocimiento de los sujetos sociales como agentes de cambio y transformación,

es decir, como expresión cultural y política, lo cual sugiere una fuerte presión por el reconocimiento de la heterogeneidad y el multiculturalismo que la sociedad industrial prácticamente había ignorado. Precisamente, es esa relación reciente entre movimiento y espacio la que provocó un cambio en el entendimiento de éste último como simple plataforma o soporte de las actividades sociales y productivas y adquirió un nuevo estatuto como objeto y sujeto de conocimiento o como producto y productor de sociedad.

La aparición de esos nuevos agentes sociales dentro de la metáfora del calidoscopio es equiparable al efecto generado por el ingreso de la luz como condición necesaria para que se activen los giros calidoscópicos. La luz como un trayecto que penetra el calidoscopio y al contacto con las diferentes fuerzas motoras genera una trayectoria determinada. Es decir, adquiere la capacidad de acelerar o desacelerar, o incluso de cambiar el rumbo.

Así, no es posible hablar en abstracto u homogéneamente de la relación Espacio- Tiempo-Innovación-Movimiento, si ello no está circunscrito a un visión de territorio desde el cual se desarrollan los giros calidoscópicos. Piazzini (2008:69) introduce el concepto de “lugares de enunciación” para referirse a un espacio-tiempo alterado dependiendo del origen de las prácticas discursivas del conocimiento. En este sentido, es posible colegir que existen múltiples giros de las fuerzas motoras del territorio; algunos tienen su origen en los mercados globalizados o en las metrópolis del conocimiento más desarrolladas. En no pocas oportunidades, penetran algunos territorios con pretensiones homogenizadoras, desconociendo los giros propios de un (otro) lugar o de un (otro) territorio. De allí que se hable de la necesidad de endogenizar las fuerzas exógenas para que adquieran un sentido de lugar y puedan efectivamente territorializarse. Pero las nuevas dinámicas actúan muchas veces en contravía de esta idea y por eso se perciben - y de hecho así operan - como un tiempo sin espacio o como una innovación sin movimiento. Esa parece ser la característica principal de los giros

calidoscópicas de las ciudades y regiones globales del capitalismo neoliberal, o de aquellas que pretender serlo.

Arquitectura y fotografía: Miradas caleidoscópicas sobre la ciudad (I)²

Foto Acebedo. Ciudad iluminada. 2008.

Todas las ciudades tienen un color dado por el juego de luces y sombras que se encuentran en el tiempo y en el espacio. Decía Le Corbusier “la arquitectura es el encuentro de la luz con la forma”. Precisamente, la fotografía en sus inicios encontró un gran apoyo en la arquitectura cuando sus inventores buscaron demostrar cómo la fotografía facilitaba la apertura de nuevas posibilidades pictóricas y paisajísticas al capturar en un abrir y cerrar de la luz, las perspectivas geométricas del espacio ciudadano que el renacimiento había logrado expresar a través del dibujo.

La velocidad de la vida urbana en la ciudad casi siempre obnubila la percepción de los cambios cromáticos en las fachadas de los edificios o en los objetos que abren o cierran las perspectivas urbanas. Con la fotografía logramos detener el espacio y neutralizar el tiempo para revelar un caleidoscopio de tonalidades y texturas que re-crean la ciudad o sus fragmentos, como una escenografía cambiante, fugaz, efímera. Cuando esto sucede, la fotografía encuentra su razón de ser porque nos deja impávidos y deslumbrados con la captura perenne de un instante vivido. Y cuando la arquitectura nos sorprende con sus formas, materiales, texturas, tonos o juego de volúmenes en contraste con la luz, entonces podemos afirmar que se ha vuelto lugar, apropiación, cultura, porque contiene un lenguaje, sugiere un acontecimiento o una acción, conjugados en clave de pasado, presente o futuro.

² Ponencia presentada en la muestra “Fotografía, Manizales” que se llevó a cabo del 12 al 27 de noviembre de 2009 en Manizales, Colombia.

Las fuerzas motoras de la arquitectura y la fotografía.

Tiempo, espacio, movimiento y técnicas parecen ser las fuerzas motoras que dinamizan la arquitectura y también la fotografía en nuestra época. Aquí está el nuevo espacio, ya no sólo tridimensional sino cuatridimensional, porque articula el espacio físico con el virtual y lo transforma en un espacio altamente interconectado con los flujos y las redes de las Tecnologías de la Información y la Comunicación –TIC-.

Luces y sombras, fragmentos y tonos cromáticos hacen parte de las miradas o giros caleidoscópicos que hacemos cotidianamente para fijar el espacio en nuestra retina. Pero no siempre lo logramos, a veces, debemos acudir a la fotografía para re-tener y transformar aquellas imágenes que el espacio-tiempo cada vez más efímero y fugaz no nos permite disfrutar. Quizás ésta sea una de las diferencias más notorias entre arquitectura y fotografía, el carácter efímero de esta última, aunque algunas expresiones contemporáneas de la arquitectura ya han relativizado esta idea al incursionar en las espacialidades de algunas artes como el teatro de la presentación, o en las grandes ferias y exposiciones internacionales o en los parques temáticos, entre otros, en donde el espacio arquitectónico deviene fragmento, escenografía, símbolo, abstracción, construcción y deconstrucción.

Decía Alex Maclean (2003) cuando apenas despuntaba el siglo XXI en su texto “La fotografía del territorio”:

“La imagen en perspectiva de la ciudad sería como la inscripción utópica, es decir, del no lugar en espacios reales, los de los álbumes de mapas y su circulación entre los hombres, pero esta inscripción se efectuaría bajo la forma de la virtualidad o, mejor dicho, de un lugar virtual, que los hombres ocuparán muy pronto”.

Qué nos anunciaba Maclean?. ¿Que en muy poco tiempo conquistaríamos la virtualidad de la geografía aérea y cambiaríamos la línea del horizonte por la vista de pájaro para elaborar nuevas construcciones geométricas y pictóricas?. De

hecho, ya estamos ahí. Las tecnologías GPS nos muestran nuevas representaciones espaciales de carácter virtual con las cuales tendremos que interactuar cada vez más. O qué decir de las llamadas “fotografías cúbicas” - o más bien circulares diría yo-, porque nos permiten tener unas panorámicas interactivas de 360° en sentido horizontal y vertical con sólo mover el *mouse* de un computador, superando el ángulo de visión del ojo humano, y aún el de la cámara fotográfica, sobre el espacio.

Todas estas experiencias transforman por completo el sentido de límite que hasta ahora teníamos en nuestros imaginarios, pensando que había un principio y un fin. Tal vez, ahora debemos hablar de un *continuum*, de un conocimiento dado por los ires y venires de una incesante búsqueda de verdades relativas. Semejantes retos ontológicos y epistemológicos tienen por delante la fotografía y la arquitectura al despuntar la nueva sociedad del conocimiento.

Arquitectura y fotografía: Miradas caleidoscópicas sobre la ciudad (II)

Reflexión púrpura. 2008. Foto Acebedo.

Convivencia urbana. 2008. Foto Acebedo.

Los avances científico-tecnológicos y su impacto en las artes nos están acercando más a la metáfora del caleidoscopio para entender los cambios que las nuevas tecnologías le demandan a las artes y sus diferentes maneras de representación, y menos a la del *collage* y del fragmento que se generalizó en los últimos años como expresión del caos y la sin salida.

En efecto, como dos metáforas que fueron penetrando las diferentes manifestaciones artísticas, el *collage* y el fragmento, resultaron útiles para justificar el arte en sí y para sí. O como diría Mariátegui “El arte como sentimiento y no como pensamiento” (1964), el triunfo del azar, la casuística; tal vez el agnosticismo y la ausencia de referentes. Una de las máximas de los dadaístas a mediados del siglo XX era “asesinemos la inteligencia si queremos comprender la belleza”. De cierta manera, eran propuestas sin tiempo ni espacio, sin movimiento o mejor, sin sujetos, es decir, el mundo del artificio y la artificialidad. Hoy, en plena sociedad basada en el conocimiento y la innovación, esta consigna resulta metafísica, nihilista y probablemente retrógrada.

El caleidoscopio como expresión metafórica se mueve entre lo particular y lo general, entre los fragmentos y la totalidad, no solo desde el punto de vista de la imagen, sino también de su significado. Pese al instante reservado a una unidad de tiempo-espacio, la fotografía nos da la posibilidad de trascender en la complejidad de un fenómeno o en la futilidad de un objeto inanimado, pero siempre contenidos en determinados límites, llamémoslos culturales, éticos o estéticos.

En ambos casos, sigue presente la contradicción como elemento liberalizador. Para Steve Yates (2002), por ejemplo, el asunto trascendental está en identificar el contrapunto visual, ese elemento que marca la diferencia entre la fotografía y la realidad. Al respecto, dice:

“Resulta evidente que el contrapunto visual, al igual que el contrapunto musical, se basa en dos condiciones: el contraste entre contrarios que se complementan mutuamente, como los polos de una escala, y una similitud o un paralelismo que lleva al espectador a conectar estos contrarios para así descubrir el antagonismo existente en la unidad de la composición”.

La luz o la contraluz, la lejanía y la cercanía, el color y la sombra negra, la superposición de planos o el cambio de texturas, pueden ser algunos de esos contrapuntos que se emplean en la fotografía o la arquitectura para generar contrastes, marcar espacialidades, establecer jerarquías o rupturas en medio de unos planos homogéneos, rutinarios, armoniosos y uniformes.

Parodiando un poco a Rudolf Arnheim (2002), yo diría que mientras el arquitecto inventa, el fotógrafo descubre, pero ambos encuentran entre las innumerables vistas de la realidad física, múltiples alternativas, infinitas formas de aproximación, delicados trazos llenos de significados y significantes en medio de la unidad de la composición. Margarita Monsalve (2008) nos refuerza esta idea cuando afirma que la fotografía conjuga dos realidades: el signo y el significado. “Es signo de una realidad distante y, a la vez, espejo que la contiene en miniatura, significándole”, un signo ambiguo que contiene la posibilidad infinita de fragmentación y montaje. Juan Carlos Pérgolis, desde la arquitectura, también nos habla de los contrapuntos permanentes de la ciudad cuando nos plantea que para entenderla haya que mirarla como un corpus heterogéneo de objetos culturales, de fragmentos arbitrarios y de inestabilidades. Al respecto dice:

[...] la ciudad tiene dos identidades, como las dos caras de un mismo billete, una está dada por las estabilidades, la seguridad y los movimientos recurrentes, la otra es la ciudad del desarraigo, de las tribus, de los otros, esa temida contraparte de lo establecido, de lo arraigado. (Pérgolis, 2000).

Desde la perspectiva tecnológica, este debate se observa entre los promotores de la e-topía, para quienes las nuevas TIC han inaugurado nuevo espacio de carácter electrónico llamado la ciberciudad y los defensores de la distopía, que critican la tecnología en cuanto supone la destrucción de la noción de lugar. Ambos conceptos se plantean como una búsqueda desesperada al supuesto óbito de la utopía. García (2004) explica esta paradoja cuando advierte que:

[...] si para los primeros la ciberciudad es un espacio de libertad, democracia, conexión, igualdad e individualismo que puede acabar con los males de la ciudad tradicional; para los segundos es un espacio de control, segregación, fragmentación, polarización y aislamiento que puede acabar con la propia ciudad tradicional”

En este juego de contrastes, de sincronías y diacronías, de nodos y redes, el uso de las tecnologías ya no se plantea como una opción, sino como una condición, una parte del acto creativo. Se incorpora como recurso, más que como instrumento. Hay quienes cuestionan el concepto de la “originalidad” bajo esta premisa, sin embargo, ¿qué puede ser hoy en día totalmente “original” en esta sociedad cada vez más globalizada e interconectada?. Se trata de un proceso adaptativo en el que estamos haciendo tránsito del lápiz de grafito al óptico, de la cámara análoga a la digital, de la maqueta de cartón a la imagen 3D, del papel a la pantalla interactiva. En fin, de la materialidad a la virtualidad. Imaginemos, por ejemplo, que la próxima muestra fotográfica ya no se haga en papel fotográfico, sino en pantallas de plasma; ya no en un museo o biblioteca sino dentro de una geodesia que nos permita mostrar la fotografía cuatridimensional, con visión cubista tal y como la imaginó el arquitecto y escritor neoyorquino John Beckmann (1998), con la posibilidad de interacción de las personas con su espacio a través de ligeros movimientos de la palma de la mano conectada a micro aparatos electrónicos. En un ciberespacio.

William Gibson, citado por García Vásquez (2004), identificaba el ciberespacio con una metrópolis compuesta por datos tridimensionales codificados en formas arquitectónicas, una red global de información por la que se podía

navegar. Tal vez, como le sucedió a Maclean, ésta sea una realidad posible ya no en seis años, sino en dos o en uno. Quizás en algún lugar del planeta, ya exista.

Una sola generación ha sido testigo de semejantes transformaciones. Por eso es tan difícil aprehender sus impactos. Sólo sabemos que la velocidad con que se están dando, nos obligan a tener una mente abierta hacia nuevas exploraciones y divagaciones.

Pero también tenemos evidencias de las respuestas emergentes y alternantes a la homogenización dominante. Estamos volviendo a refrendar la importancia del espacio como valor diferenciador. A esa globalización sin sujetos que hoy en día parece imponerse, algunos le superponen la llamada “glocalización”, en donde el territorio, la cultura y las innovaciones adquieren sentido de lugar, se ambientalizan, comienzan a tener un nuevo significado y un signo diferenciador, una memoria, un nuevo contrapunto que la arquitectura y la fotografía deben continuar explorando para su propio engrandecimiento.

Sociedad + Espacio + Naturaleza (I): El espacio desde las ciencias sociales.

Foto Acebedo. Parque Explora en Medellín, Antioquia, 2009.

La teoría del espacio ha estado marcada a través de la historia por el estudio de la relación Sociedad-Espacio-Naturaleza. Las diversas disciplinas interesadas en el espacio han avanzado en clarificar sus presupuestos ontológicos y epistemológicos con relación a este objeto de estudio. Desde las ciencias sociales, por ejemplo, durante casi toda la segunda mitad del siglo XX el espacio se consideraba como una plataforma, o al decir de Lezama (2005), “como una entidad pasiva sobre la que los hombres hacen su historia y en la que, además, transcurren los hechos de la vida en general”. Bajo esta premisa, el objeto de estudio lo constituían las relaciones sociales y económicas que se daban sobre el espacio, pero el espacio mismo desapareció como problema de investigación.

La Escuela Ecologista Clásica de Chicago planteó una especie de símil biologicista para entender el espacio y particularmente su aplicación a lo urbano. En cierta medida, sus planteamientos le otorgaron a la especie humana una capacidad ilimitada para transformar la naturaleza, dentro de la idea de que el hombre es un ser inventivo, lo cual lo dota de fuerzas específicas para contrarrestar las que proviene del mundo natural. En este sentido, el objeto de estudio de la ecología humana “lo constituyen las relaciones espaciales y temporales de los seres humanos afectados por las fuerzas selectivas, distributivas y acomodativas en el medio ambiente” (McKenzie, 1967, citado por Lezama). Se trataba, por supuesto, de una visión positivista del mundo en la cual se pensaba que los recursos naturales eran ilimitados.

Pero las crisis ambientales recurrentes, el calentamiento global del planeta y los cambios negativos en los ecosistemas estratégicos, han planteado nuevas reflexiones y retos en torno a la valoración del territorio.

Desde la sociología, por ejemplo, se advierte que “reivindicar al espacio no es claudicar al positivismo” (Lezama, 2005), es ante todo una “apertura a lo real”. Desde la geografía, Méndez y Caravaca (1996) sostienen que “el territorio no actúa como simple escenario inerte y neutral...”. A la misma conclusión llegan los economistas cuando Moncayo (2004) propone incorporar la dimensión territorial/espacial en las estrategias y políticas nacionales de desarrollo al considerar que “el territorio ya no sería más un factor (o capítulo) que puede o no incorporarse en las estrategias de desarrollo, sino un elemento explicativo esencial del desempeño de la economía nacional y, por lo tanto, una de las bases fundamentales de dichas estrategias”.

Por su parte, los ecologistas y ambientalistas hicieron sus propios aportes al estudio del espacio al cuestionar la división abstracta entre lo urbano y lo rural a través de una relación mucho más compleja entre ecosistema, cultura y naturaleza. Desde la perspectiva de la complejidad, Noguera (2004) sostiene que “los territorios son las manifestaciones o expresiones de la relación inseparable y continuamente cambiante entre la especie humana y la tierra”. Desde esta mirada, lo agrario participa del imaginario urbano y es un acontecimiento de la existencia humana característico del habitar, “que se expresa en las transformaciones tecnológicas y simbólicas del medio ecosistémico, realizadas gracias a nuestra imaginación y *creatividad*, es decir a nuestra naturaleza cultural”.

Los teóricos del desarrollo consideraban inicialmente al territorio como una especie de “determinismo”, pero al comenzar la nueva centuria hacen un replanteamiento al sostener cómo “sorprende la miopía nuestra para entender el papel del territorio en el mundo contemporáneo, en el siglo XXI y la sociedad del conocimiento y de la información” (Boisier, 2001). Por su parte, Vázquez (1998) al

estudiar la Teoría Territorial del Desarrollo, advierte que “el territorio no tiene por qué aceptar, obligatoriamente, las decisiones externas sino que puede responder estratégicamente a esos desafíos y emprender acciones dirigidas a la consecución de sus propios objetivos”.

¿Y qué dicen la arquitectura y el urbanismo sobre el espacio?

Sociedad + Espacio + Naturaleza (II): El espacio desde la arquitectura y el urbanismo

Foto Acebedo. Municipio de Filanda, Caldas.

Quienes desde la arquitectura concentraron sus preocupaciones en el espacio físico como categoría de análisis, no lograron articular ni una teoría ni un pensamiento sólido y consistente en torno a su objeto de estudio y por eso dejaron un gran vacío que las demás disciplinas no estaban en la obligación de llenar. Sus mayores preocupaciones estuvieron en rechazar el origen sociológico de la “teoría social del espacio”, pero sin confrontarlo con una posible “teoría espacial de la sociedad”. En su esfuerzo por confrontar esa especie de negación del espacio, la arquitectura, por ejemplo, planteó una falsa disyuntiva entre la teoría y la práctica, o entre el pensar y el hacer, atrincherando sus defensas en el prurito de “hacer arquitectura”. De ahí que las demás disciplinas la valoraran con desdén y, en cierta medida, recayera sobre ella una especie de “sospecha espacialista” al cercenar las implicaciones de orden social, económico y político que el espacio denota.

Prácticamente durante toda la segunda mitad del siglo XX este absurdo dilema estuvo presente con toda la carga dogmática que se fue generando por la radicalización de los puntos de vista, tanto en la academia como en los campos disciplinares y profesionales. Sin embargo, una nueva esperanza de confluencia multidisciplinar se ha venido abriendo con la revaloración de un concepto que ha estado presente en todos los debates, pero sin precisar muy bien sus orígenes y contenidos. Se trata del concepto de “Territorio” que nuevamente pone de presente la relación entre Sociedad-Espacio-Naturaleza, pero manteniendo el eje

sobre el Espacio, no únicamente en sus connotaciones físico-espaciales, sino como síntesis de la relación entre sociedad y naturaleza.

Desde el urbanismo todavía no son muy destacados los aportes metodológicos en torno al concepto de territorio. La verdad es que aún no logra desprenderse de los desarrollos teórico-prácticos del Movimiento Moderno de la sociedad industrial. Sin embargo, hay esfuerzos significativos por tratar de responder a los retos de la sociedad contemporánea que han partido de una autocrítica por mantenerse al margen de las exigencias epistemológicas y metodológicas de los nuevos tiempos.

Dupuy (1998) sostiene que “lo que está en juego es el principio mismo de la planificación cuando ésta ya no puede basarse en una comprensión real y actual de la vida urbana”. Su argumentación parte de la idea de que el urbanismo y la planificación urbana deben comprender que se ha superado la visión exclusivamente física de sus aproximaciones. Las transformaciones actuales, mediadas en buena parte por las innovaciones tecnológicas implican cambios en la manera de concebir y traducir territorialmente los sistemas de referencia espacio-temporales utilizados hasta ahora.

Por su parte, Hall (1996) cuestiona reiterativamente si el urbanismo tiene un cuerpo metodológico propio o más bien hace acopio de conocimientos que proceden de las ciencias sociales o incluso de los métodos de trabajo basados en las técnicas de los ingenieros.

Podría decirse que el inicio del siglo XXI ha abierto una reflexión en el campo de los urbanistas y los planificadores urbano-regionales sobre los nuevos retos que la sociedad del conocimiento les impone en la interpretación e intervención del territorio. Se trata de dar “respuestas inteligentes” a los retos del presente y del futuro. Es lo que De Las Rivas y Vergara (2004) denominan “Territorios Inteligentes” basados en el paradigma del Policentrismo, lo cual implica la articulación de las áreas metropolitanas, la red de comunicaciones de alta

velocidad (ferrocarril, aeropuertos y autopistas) y una potente estructura digital. Los ejes principales de esas búsquedas metodológicas están articuladas en torno a cuatro aspectos fundamentales, propios de las llamadas “ciudades innovadoras”: Competitividad económica, equilibrio social, calidad de vida y sostenibilidad ambiental”.

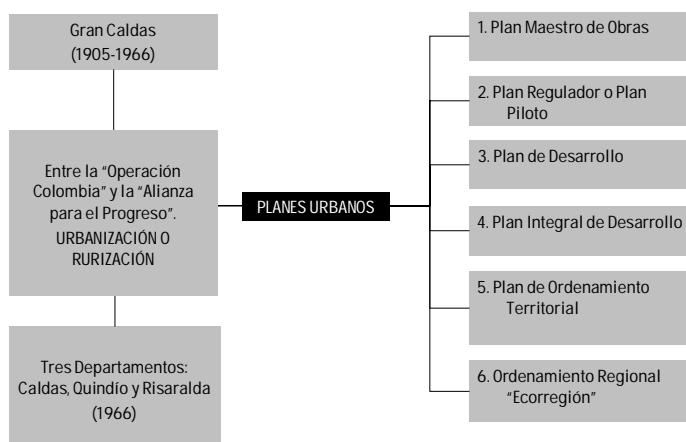
Es necesario aprovechar esta confluencia de saberes en torno al Espacio y al Territorio como objetos de estudio para exigirle a la arquitectura que se ponga a tono con los nuevos tiempos intentando responder a una de las preguntas más importantes que hacen parte de su campo del conocimiento: ¿Cuál es el territorio de las relaciones sociales en la sociedad del conocimiento?. Se trata de investigar las características que adquiere el espacio y el territorio como producto de las relaciones sociales y cómo a su vez, este espacio contribuye a transformar tales relaciones, expresados en nuevos valores culturales de carácter ciudadano. Hay pues, una relación de interdependencia en la cual la dimensión física se incorpora con sus propios aportes a las diferentes variables de análisis para la construcción de sociedad y territorio.

Orígenes del Ordenamiento Territorial contemporáneo en el Eje Cafetero.

Mucho se ha hablado de la planeación urbana y regional en Colombia, pero poco se ha escudriñado sobre las experiencias locales y regionales. La riqueza de algunas prácticas locales en Caldas y la región del Eje Cafetero durante el siglo XX, sin duda enriquecen la teoría y la práctica del ordenamiento territorial a nivel nacional.

El Gran Caldas (1905-1966), como se le llamó al conjunto de los actuales departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío antes de su fragmentación, conoció al menos tres experiencias de planeamiento significativas: El Plan Maestro de Obras, el Plan Regulador o Plan Piloto y el Plan de Desarrollo. Podría decirse que la aplicación de estos instrumentos se dio de manera muy circunstancial, sin mucha claridad sobre las diferencias metodológicas y de escala que cada uno de ellos significaba en el proceso de ordenación del territorio.

**Gráfico 1. Experiencias de Planeamiento en el siglo XX.
Caldas, Risaralda y Quindío.**



Fuente: Elaboración Propia

1. El Plan Maestro de obras: hacer ciudad.

El Plan Maestro de Obras se implementó en los años 40 en la ciudad de Manizales para conmemorar el centenario de la Capital y se prolongó por casi 20 años como único instrumento de planeación.

En efecto, muchas de las principales obras se localizaron en el Centro de la ciudad, inspirados en la idea de Progreso y en la necesidad de superar la “desolada invitación al tedio”³ para ingresar a la dinámica de las ciudades

³ Nota Editorial de la Revista Civismo. Órgano de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. N° 91. Octubre de 1951. p5-6.

cosmopolitas. Un alcalde del municipio de Manizales de la época sostenía que “en una ciudad como la nuestra que conserva la convivencia ciudadana se puede aguardar la marcha triunfante del progreso”⁴. La idea era transformar la fisonomía aún aldeana de la ciudad para asimilarla a la de las grandes capitales.

Durante más de dos décadas la ciudad se empeñó en unas transformaciones sustanciales aprovechando la prosperidad de la economía cafetera. El ensanche de grandes arterias de tráfico urbano y la construcción de nuevas avenidas estuvieron acompañados del mejoramiento sustancial de todos los servicios públicos y la renovación o construcción de algunos de sus principales equipamientos urbanos.

La construcción de la Avenida del Centenario, la Avenida 12 de Octubre, la Avenida Aquilino Villegas, la Plaza de Toros, el edificio para la Licorera Departamental, el Parque Olaya Herrera, el Parque José Joaquín Arango, llamado comúnmente el “Lago de Aranguito”, el Parque Liborio Gutiérrez, institutos y escuelas modernas, fueron algunas de las obras más importantes construidas alrededor de la actual Plaza Alfonso López Pumarejo que contribuyeron a la transformación de su entorno y de Manizales.

La idea del Plan Maestro también fue desarrollada por Armenia en la década de los años 60 como alternativa ante la interinidad en que quedó el Plan Regulador de 1963. En efecto, este plan fue aprobado inicialmente por el Concejo Municipal de Armenia, pero con tantas reservas que prácticamente quedó inviable. En consecuencia, se optó por un Plan Maestro que retomó las principales propuestas de equipamientos y obra pública identificadas por el Plan Regulador para ser impulsadas bajo esa modalidad.

En términos generales, el Plan Maestro tenía el propósito de poner al centro la construcción de los equipamientos urbanos como motores de crecimiento y

⁴ Exposición del Alcalde Mayor, doctor Carlos Arturo Jaramillo, en la Sociedad de Mejoras Públicas. En: Revista Civismo N° 97, Agosto de 1952. Manizales.

expansión de la ciudad y en cierta medida se materializó como criterio pragmático de “hacer ciudad”, dada la baja experiencia y capacidad de planeación urbana que se evidenció en los municipios colombianos durante la primera mitad del siglo XX y el frenesí por alcanzar rápidamente unos estándares urbanísticos de ciudad grande inmersa en la utopía del progreso.

2. El Plan Regulador: existencia efímera.

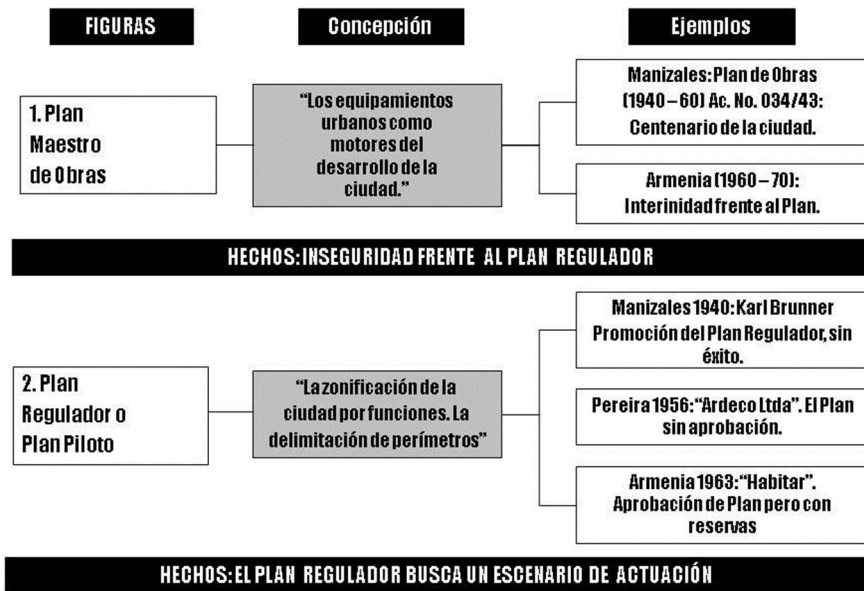
El Plan Regulador tuvo una existencia mucho más efímera en el Gran Caldas. En la ciudad de Manizales como Capital del Departamento nunca germinó, a pesar de los esfuerzos hechos por el urbanista austriaco Karl Brunner para lograr su implementación en los años 40. En Pereira se formuló en 1956 por la firma Ardeco Ltda, mientras que en Armenia lo hizo la firma “Habitar” en 1963. Sus principios rectores consistieron en la zonificación por funciones y la delimitación de los perímetros urbanos, principalmente. Ya se mencionó cuál fue su suerte en el caso de Armenia; en Pereira también murió sin pena ni gloria en el Concejo Municipal cuando se sometió a discusión para su aprobación.

Karl Brunner (1940) describió magistralmente la situación de la planeación en Manizales cuando analizó la condición particular del desarrollo urbano de la ciudad en su conferencia del 3 de mayo de 1940 en el Concejo Municipal. Allí planteó “Pero Manizales es -hay que decirlo- también, una ciudad un tanto impetuosa en que la laboriosidad activa y la concentración en la hora presente no dejaron siempre el tiempo necesario para prever el mañana”. Esta sentencia, sin embargo, no logró remover las prácticas cotidianas en materia de desarrollo urbano, por lo cual, el Plan Regulador de Brunner que se asociaba mucho más a un proyecto de ensanche y apertura de vías, no fue lo suficientemente llamativo para los líderes locales.

Hacer ciudad era mucho más fácil que planearla. En la cultura de sus dirigentes, las obras de ingeniería para resolver los obstáculos topográficos del día a día y la confianza en la técnica como máxima expresión de progreso se fueron

imponiendo hasta convertirse en la respuesta pública y privada a las necesidades de crecimiento y expansión de la ciudad.

Gráfico 2.
Figuras de Planeación: Plan Maestro de Obras y Plan Regulador.

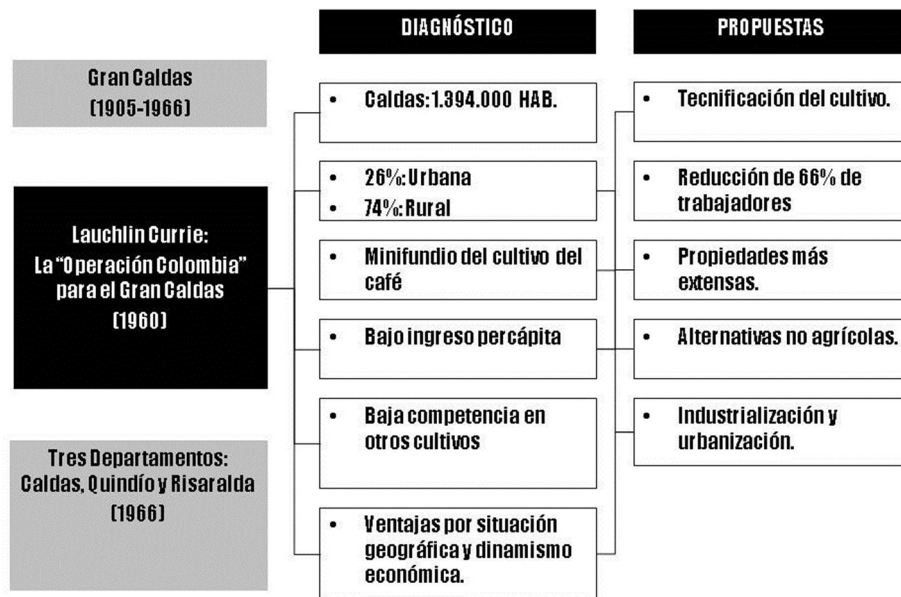


Fuente: Elaboración Propia

3. El Plan de Desarrollo: entre la planeación económico-social y la regionalización antro-po-geográfica.

El Plan de Desarrollo tuvo sus primeras expresiones en el Gran Caldas con dos experiencias pioneras a nivel nacional. La primera fue la Misión Currie para Caldas en 1952, una derivación de la llamada Operación Colombia o "Bases de un programa de fomento para Colombia" bajo los auspicios del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Y la segunda, el llamado "Atlas Socioeconómico de Caldas" del año 1956, liderado por el Ministerio del Trabajo de la época. Ambas experiencias pusieron el énfasis en la planeación económica y social, sin embargo, aplicaron metodologías diferentes.

Gráfico 3.
Propuestas de la “Misión Currie” para el Gran Caldas.



Fuente: Elaboración Propia

La Misión Currie propuso estimular un proceso de urbanización en Caldas a partir de la tecnificación del campo y la industrialización de las ciudades. Para lograrlo planteó articular una serie de recomendaciones económicas con otras de carácter administrativo bajo el entendido de que un buen plan no garantizaba necesariamente su ejecución si no se contaba con los instrumentos de gestión que lo llevaran a cabo. Esta sentencia sería premonitoria de las dificultades posteriores que la planeación urbana y territorial presentó durante el resto del siglo XX.

El Atlas Socioeconómico de Caldas de 1956 es un documento que tiene varias connotaciones importantes desde el punto de vista de la Planeación Urbana y Regional, aunque no fue inspirado estrictamente dentro de este propósito. El Ministerio del Trabajo de la época lo realizó con el fin de implementar un sistema de seguridad social campesina con base en el conocimiento de “la situación demográfica, económica, cultural e higiénica de la población campesina”:

En este Plan es posible dilucidar en el desarrollo del discurso, un relato propio del oficio de quien valora el territorio y establece lecturas propias del ordenamiento territorial con sus impactos en la definición de políticas públicas, especialmente en términos regionales. Por un lado, se planteó estudiar las relaciones del habitante y su cultura, con el medio ambiente natural. Por tanto, hizo un esfuerzo por re-conocer el territorio a partir de la geografía humana para identificar las condiciones ambientales donde se movían las comunidades.

El Atlas pretendió identificar una regionalización y subregionalización como fruto de las relaciones “geográficas, económicas y sociales, que confieren a un espacio terrestre determinado, características peculiares que lo distinguen y lo individualizan en el paisaje, en las actividades humanas y en sus resultados” (Ministerio del Trabajo, 1956). En este sentido, buscó contribuir a una nueva interpretación de la división político-administrativa del país con criterios científicos orientados a la selección de indicadores de diferente naturaleza que permitieran tomar decisiones con base en hechos reales. “El funcionalismo ha reemplazado al causalismo, así como la investigación dinámica ha reemplazado a la observación estática o crónica de la historia” (Ministerio del Trabajo, 1956).

Como se puede observar, hay varios aspectos que resultaron completamente novedosos y revolucionarios para la época y que marcaron una tendencia diferente a la experiencia nacional de ordenamiento territorial. Veamos algunas de ellas:

a. *Caldas fue el primer Departamento del país en contar con un proceso de urbanización materializado en el desarrollo equilibrado de sus tres ciudades principales (Manizales, Pereira y Armenia).* La Misión Currie calculó la densidad del Departamento ocho veces superior a la de toda Colombia. Con estos datos, ya era posible detectar desde muy tempranas épocas del siglo XX un proceso de urbanización consolidado y un sistema de tres ciudades muy equilibradas y

dinámicas en un solo Departamento. Para la época, este fenómeno fue muy particular y probablemente único en el país.

b. *Caldas fue pionero en emplear la metodología del Plan de Desarrollo a nivel Departamental y buscó relaciones de complementariedad con la metodología del Plan Regulator.* La Misión Currie recomendó que en cada uno de los municipios mayores se constituyera un Comité de Planificación para “supervigilar la ejecución de un plan piloto de desarrollo municipal” (1952:344).

Este plan incluiría la coordinación de proyectos y urbanización, apertura de calles y pavimentación, servicios de acueducto y alcantarillado, escuelas, parques, sitios de recreo, zonificación para desarrollos comerciales, y todas las cuestiones de importancia para las necesidades materiales y el bienestar del municipio.

Con base en ello, se consideró importante la contratación de un planificador urbano para elaborar un Plan Piloto de los tres municipios principales (Manizales, Pereira y Armenia) y una Comisión Planificadora que se encargara de impedir la ejecución de proyectos que no estuvieran de acuerdo con el Plan Piloto. Se trataba pues de avanzar en el desarrollo de la cooperación intermunicipal articulado a una Asociación Nacional de Municipalidades.

Esto quiere decir que en Caldas llegó primero la Planeación socioeconómica y por recomendación de ella, la Planeación física. En Caldas no se presentó una contradicción entre ambos instrumentos de planificación como diferentes estudios sugieren a nivel nacional (Salazar y Del Castillo, 2001, entre otros). Por el contrario, promovieron el trabajo complementario.

c. *Con la Misión Currie, el Atlas Socioeconómico y los Planes Regulatorios, se abrió en Caldas la alternativa de la planeación urbana y regional desde mediados del siglo XX como instrumentos para abordar complementariamente y a diferentes escalas y propósitos los problemas del territorio y la articulación de su sistema de ciudades.* Entre sus propuestas no estaba la fragmentación del

territorio, ni la competencia desenfrenada entre sus ciudades, sino la búsqueda de alternativas de integración en medio de la diversidad.

d. *Para los años cincuenta, sobresalen varios fenómenos que comenzaron a modificar las tendencias del poblamiento de la colonización antioqueña del siglo XIX que le había dado a Manizales su condición del centro urbano más dinámico, cruce de caminos y, por lo tanto, Capital del Departamento.* En últimas, se había consolidado un proceso de urbanización de carácter polinuclear que respondía a varios fenómenos, según el Atlas Socioeconómico:

- La red de carreteras y ferrocarriles que se consolidó durante la primera mitad del siglo XX.
- El tránsito de una economía agraria diversificada a otra basada en el monocultivo del café.
- Un proceso de urbanización que respondió, entre otros factores, a los accidentes geográficos que determinaron las particularidades de la concentración urbana.

Podría decirse que los cambios e innovaciones tecnológicas que el país comenzó a implementar durante la primera mitad del siglo XX en diferentes sectores de la economía, pero principalmente en torno a la producción cafetera, fueron decisivos en el mayor dinamismo del proceso de urbanización y en un ajuste de los patrones de emplazamiento originales, pues Manizales perdió importancia relativa, mientras que Pereira se volvió epicentro de las comunicaciones regionales. Así mismo, ciudades como Armenia adquirieron mayor importancia que Cartago, y La Dorada logró consolidarse como la principal ciudad del Oriente de Caldas.

Cada una de estas ciudades se transformó en epicentro de unas subregiones económicas del Departamento de Caldas. Adicionalmente, las particularidades geográficas de los municipios localizados al occidente del río

Cauca se agruparon en otra subregión, aunque en términos de su dinamismo económico estuvieran más cercanas a la influencia de Manizales o Pereira.

Probablemente no fue una casualidad el hecho de que el geógrafo Ernesto Guhl figurara como Jefe Técnico del Atlas y que su presencia incidiera de manera significativa en el enfoque ecológico y geográfico con orientación hacia el estudio de sus implicaciones sobre las relaciones socio-productivas del hombre. Es lo que algunos investigadores dieron en llamar la “región antro-po-geográfica” entendida como una expresión fisiográfica influida por los procesos políticos, las formas culturales y la historia de los pueblos en la consolidación del territorio en Colombia.

e. Pero también la Misión Currie hizo sus aportes importantes al tema del territorio desde una perspectiva ambiental, si bien es cierto, este tema aún no estaba en la agenda de los estudios socioeconómicos. A nivel de los Recursos Naturales, la Misión argumentaba que el Departamento no poseía parques o áreas de reserva forestal, por tanto se propusieron varias alternativas: Por un lado, la creación de condiciones para una Secretaría Técnica de Recursos Naturales que asumiera entre otras funciones, la protección de suelos, la conservación de los recursos de aguas, los estudios geológicos para determinar los recursos minerales de Caldas; y por otro, la educación y capacitación de personal vinculado a la actividad forestal.

Será necesario estudiar más detalladamente cuál fue el nivel de compromiso y de ejecución de la administración departamental con los planes de desarrollo mencionados. Todo parece indicar que sus recomendaciones fueron poco aceptadas. La posterior subdivisión del Gran Caldas en tres departamentos cambió por completo el escenario de la planeación y de la gestión. Cada una de las capitales de Departamento optó por abordar la formulación de nuevos planes de desarrollo y debilitó, hasta desaparecer, el ejercicio de los Planes Reguladores. El resultado fue un desarrollo urbano desregularizado a partir de la expedición de

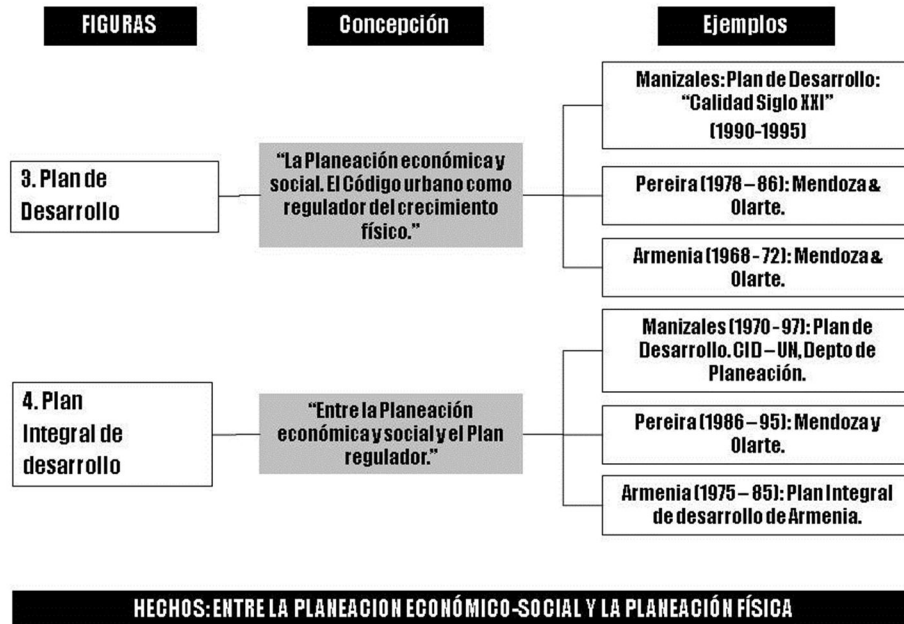
códigos y acuerdos municipales fundados en el desarrollo predio a predio. De ello da cuenta el nuevo fracaso de los Planes de Desarrollo de Armenia (1968-72) y de Pereira (1978-1986) -ambos formulados por la empresa Mendoza & Olarte con muy pocos compromisos institucionales en su materialización-, y la profusa aprobación de acuerdos municipales para el desarrollo de obras y reglamentaciones puntuales como criterio principal de ordenamiento urbano.

4. El Plan Integral de Desarrollo: más territorio pero sin gestión.

Entre tanto, Manizales incursionaba en la idea del “Plan Integral de Desarrollo” como un ejercicio renovado de articulación de la planeación física con la planeación económica y social. Se trató del Plan formulado por el Centro de Investigación y Desarrollo –CID- de la Universidad Nacional de Colombia en asocio con el Departamento de Planeación del Municipio, bajo la dirección del arquitecto Emilio Pradilla (1970). El ejercicio sería desarrollado posteriormente por Armenia (1975-85) y Pereira (1986-95). En este último caso, sería nuevamente la firma Mendoza & Olarte la encargada de su desarrollo. Sin embargo, a diferencia del primero, estos dos últimos se demoraron una década en su formulación, constituyéndose en un proceso permanente de planeamiento pero con muy pocos compromisos reales en su implementación por parte de los diferentes alcaldes.

Si se quiere, la característica principal de estos Planes Integrales de Desarrollo fue su carácter indicativo. Sirvieron de referente socio-espacial a los municipios durante casi dos décadas, aunque la municipalidad y los promotores contaban con la libertad suficiente para la toma de decisiones sobre el territorio. De hecho, algunos temas estructurales como los de la infraestructura vial urbana, principalmente, fueron más o menos tenidos en cuenta en el crecimiento de las ciudades.

Gráfico 4. Figuras de Planeación: Plan de Desarrollo y Plan Integral de Desarrollo.



HECHOS: ENTRE LA PLANEACION ECONÓMICO-SOCIAL Y LA PLANEACIÓN FÍSICA
 Fuente: Elaboración Propia

5. Ley de Ordenamiento Territorial: la conciliación entre lo físico y lo económico-social.

En el ocaso del siglo XX, el país vio nacer una nueva esperanza en materia de Ordenamiento Territorial. Se aprobó la Ley 388 de 1997 o ley de desarrollo territorial cuyo propósito fue mejorar una metodología de actuación que ya se había abierto camino en los Planes Integrales de Desarrollo y que tenía como interés articular la planeación socio-económica con la planeación física a nivel municipal.

A nuestro juicio, dos factores se introdujeron de manera novedosa: Por un lado, recuperar el sentido de "lo público" como determinante de la planeación, y por otro, reconocer el territorio como factor de desarrollo. A diferencia de las experiencias anteriores, en las cuales el conocimiento se construía de manera fragmentada (lo social, lo económico, lo físico), los Planes de Ordenamiento Territorial colocaron el énfasis en el reconocimiento del "territorio" como categoría central e integradora del análisis. Esta circunstancia implicaba un cambio

metodológico orientado a garantizar una convergencia de las diferentes aproximaciones disciplinares. La economía, la sociología y la geografía, entre otras, captaron el mensaje y comenzaron a territorializarse, mientras que el urbanismo se vio obligado a cuestionar su aproximación unidimensional en torno al espacio físico-urbano. Aún así, no todos los POT fueron formulados bajo los mismos parámetros metodológicos. Algunos sin duda, continuaron asimilándose más a los Planes Integrales de Desarrollo de las décadas pasadas.

6. ¿El POT para tiempos de calma y el FOREC para casos de emergencia?

Manizales aprobó su primer POT en el año 2001, mientras Pereira y Armenia lo hicieron en el año 2000. En el caso de Armenia, el terremoto del año 1999 modificó sustancialmente las características del territorio y por supuesto, los contenidos del POT. El FOREC se convirtió en una entidad supramunicipal que lideró el proceso de reconstrucción de Armenia y los demás municipios por varios años convirtiéndose en modelo de gestión para casos de desastre. Aún así, no hay una respuesta clara que permita comprender porqué para fenómenos fortuitos es posible hacer confluír las instituciones nacionales, regionales y locales en pro de un nuevo ordenamiento territorial, mientras que es prácticamente imposible hacerlo en condiciones de normalidad.

7. Ecoregión Eje Cafetero o la sostenibilidad ambiental con poca institucionalidad.

Paralelamente a la implementación de los POT en el Eje Cafetero se desarrolló otra iniciativa de naturaleza regional, quizás para cubrir el vacío de la ley 388/97 de clara estirpe municipalista. Se trata del Plan “Construcción de un Ordenamiento Territorial para el Desarrollo Sostenible en la Ecoregión Eje Cafetero”, cuya primera versión se publicó en el año 2002.

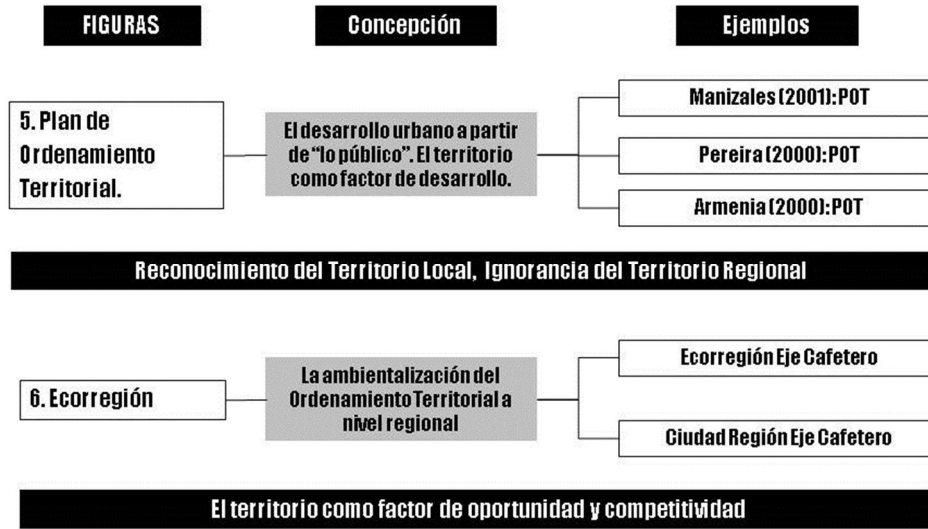
Este proyecto, surgido de un convenio entre el Ministerio del Medio Ambiente, la Corporación Alma Mater y el Forec, se propuso en una primera fase

“ambientalizar” el ordenamiento territorial al nivel regional, dado que los POT municipales carecían de los instrumentos para identificar, planear y gestionar las principales estructuras ambientales y ecológicas que le sirven de soporte a la región. Una segunda fase trabajó en el estudio del sistema de ciudades de la región bajo el concepto de “ciudad-región”. Son esfuerzos que intentan desarrollar la idea del territorio como nuevo factor de oportunidad y competitividad, lo cual implica la búsqueda de nuevas relaciones entre lo urbano y lo rural desde una perspectiva integrada e integral.

A pesar de los enormes esfuerzos de sus impulsores y de la destacada participación de la sociedad civil en su formulación, este proyecto no ha contado con el apoyo decidido de las administraciones municipales ni de las gobernaciones. Las Corporaciones Autónomas de cada uno de los Departamentos que en principio fueron líderes en su formulación, ahora parece que han quedado exhaustas al no encontrar eco en las autoridades de orden departamental y nacional, por lo cual han ido perdiendo el interés por alcanzar una visión regional de la sostenibilidad ambiental. Desde la academia, y particularmente desde Alma Mater, se hace un nuevo esfuerzo por lograr aprobar un documento CONPES como un recurso salvavidas para dotar de instrumentos de financiación y gestión a esta importante iniciativa. Los avances han sido lentos, por lo cual habría que pensar en una opción más profunda y democrática como podría ser una constituyente regional para lograr consolidar un nuevo ordenamiento territorial que reconozca la región, las provincias y las asociaciones municipales de acuerdo a los artículos 300, 319, 321, 329 de la Constitución Política.

Gráfico 5. Figuras de Planeación: POT y Ecoregión.

Caleidoscopios urbanos



Fuente: Elaboración Propia

Principales logros en el Ordenamiento Ambiental y territorial en Caldas.

Subregiones y Sistema Ambiental Estratégico en el Departamento de Caldas. Fuente: Tesis de Doctorado en Urbanismo (UCV) "Territorios del Conocimiento en la Ecoregión Eje Cafetero. Calidoscopio a partir de tres espejos de representación: Sociedad + Espacio + Conocimiento". Luis Fdo. Acebedo R. 2010.

La Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales y Corpocaldas⁵ conjuntaron esfuerzos y recursos para emprender un proyecto de trascendencia departamental y regional orientado a desarrollar una evaluación y análisis del componente ambiental de los planes de ordenamiento territorial de los municipios del Departamento de Caldas con el fin de que sirviera de guía para la Revisión y Ajuste de los POT⁶. Con base en este trabajo se pudieron determinar los niveles de avance o retroceso de la sostenibilidad ambiental del Territorio en el Departamento de Caldas a partir de la formulación de los POT.

Los alcances de este proyecto generaron una base de soporte técnico para que los POTs municipales pudieran avanzar en la construcción del desarrollo sostenible del territorio departamental, entendido como *"el que conduzca al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades."*⁷

⁵ Se trata del Convenio 044-2004 entre Corpocaldas y el IDEA de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, titulado "Evaluación y análisis del componente ambiental de los planes de ordenamiento territorial en los municipios de Caldas". El Equipo de trabajo estuvo conformado por Luis Fernando Acebedo Restrepo (Coordinador), Jaime Buitrago Arango, Julián Eduardo Fernández, Fernando Alonso González Lozano y Andrés Eduardo Satizabal Villegas.

⁶ Se estudiaron 23 de los 27 municipios del Departamento de Caldas (con excepción de Marmato, Riosucio, Samaná y Manizales).

⁷ Ley 99 de 1993. Fundamentos de la política ambiental Colombiana, Título I, Artículo 3 del concepto de desarrollo sostenible.

En este sentido se entregaron unos insumos de trabajo que permitieron confrontar los objetivos y propósitos de los POTs con las metas de corto y mediano plazo a fin de evaluar las capacidades de gestión y la identificación de aspectos generadores de conflicto, sujetos a revisión y ajuste. Así mismo se identificaron las variables ambientales de orden subregional y departamental contenidos en los documentos de los POT que deberían tenerse en cuenta dentro del propósito de buscar unificar la dimensión ambiental de los Planes de Ordenamiento Territorial en concordancia con los requerimientos de la ley 388 de 1997, el Ordenamiento Ambiental de mayor jerarquía y las necesidades del propio territorio departamental, con el fin de generar a través de proceso de concertación y articulación político-administrativa las políticas y acciones de orden ambiental que se constituyan en parte fundamental de un desarrollo territorial integral y armónico de escala regional.

Esta investigación permitió demostrar que si bien es cierto se han dado pasos importantes en esta materia, aún falta mucho camino por recorrer para convertir el Ordenamiento Territorial en una práctica cotidiana de la planeación y gestión regional, departamental y local. De manera muy sintética, el estudio planteó algunos logros importantes alcanzados desde que los municipios formularon sus primeros POT:

1. El reconocimiento de su territorio.

La primera generación de POT transformó sustancialmente la cultura de la planeación en los municipios, al pasar de lo que comúnmente se ha denominado “planeamiento urbano” hacia una concepción más integral del “planeamiento del territorio”. Los componentes ambientales comenzaron a ser reconocidos como determinantes en la configuración de la estructura territorial municipal. Los municipios pudieron identificar más claramente los ecosistemas estratégicos, las cuencas hidrográficas, las zonas de riesgo, los recursos naturales y las potencialidades del suelo agrícola, entre otros temas que necesariamente comprometen un trabajo compartido con los municipios vecinos y la región.

2. Incipientes procesos de integración subregional.

La búsqueda de mecanismos de integración subregional entre algunos municipios en torno a la planeación y gestión de proyectos de interés supramunicipal, subregional o regional, podría representar el comienzo de una nueva etapa del ordenamiento, o por lo menos, la necesidad de encontrar instrumentos más frescos para la gestión territorial a diferentes niveles. En efecto, la experiencia de las Asociaciones de Municipios en torno a la promoción de proyectos productivos o turísticos, los planes de manejo compartido de las cuencas hidrográficas, el tratamiento de residuos, los acueductos de impacto regional, entre otros, dan cuenta de unas búsquedas interesantes en este aspecto, aunque débiles y carentes de la suficiente institucionalidad como para garantizar su consolidación en el tiempo.

Esto demanda un mayor apoyo y asesoría por parte de las instancias de gobierno departamental para lograr destrabar las limitaciones existentes en términos de la planeación y gestión compartida del territorio. Así mismo, podría ser un ejemplo para lograr que la subregión Centro–Sur, con mayores necesidades y demandas en este sentido, pueda dar el paso hacia la concreción de una figura apropiada para emprender el ordenamiento territorial subregional.

Caso contrario sucede con los llamados Distritos Agroindustriales, una iniciativa del Departamento de Caldas que no ha logrado los suficientes desarrollos prácticos, al parecer por la falta de recursos y el liderazgo departamental y local en términos de la gestión del proyecto. A excepción del alto occidente, todos los municipios reportan desconfianzas en esta iniciativa y pocos avances en su materialización.

3. Los planes de mitigación de riesgos naturales.

Las autoridades ambientales han invertido muchos esfuerzos y recursos para desarrollar una labor preventiva en el tratamiento de los riesgos naturales asociados a deslizamientos, sismos, erupción volcánica, etc. Esto ha permitido

desarrollar innovaciones tecnológicas, de planeación y gestión que hoy en día son modelo para América Latina y el mundo. Este es un fenómeno muy interesante porque muestra unas perspectivas de desarrollo e innovación territorial de carácter endógeno a partir del imperativo categórico que significa tener un sistema histórico de poblamiento en laderas de alta pendiente.

Los municipios destinan en promedio recursos financieros muy inferiores a los que compromete Corpocaldas. Sin embargo, esta relación ha sido fundamental para atender con cierto nivel de oportunidad las emergencias que se presentan día a día en las cabeceras municipales o en las vías rurales que comunican al Departamento.

Uno de los factores que se ha ido quedando atrás en todos los municipios es el estudio de microzonificaciones de las áreas de riesgo a nivel urbano y suburbano para poder desarrollar procesos de planeación e inversión de recursos a nivel de prevención.

4. Saneamiento básico.

Todos los municipios han abordado con relativo éxito las tareas tendientes a superar paulatinamente los requerimientos del saneamiento básico de sus territorios y poblaciones. En este sentido, se prestan eficientemente los servicios públicos, especialmente en las áreas urbanas; se han construido plantas de tratamiento de los acueductos; los municipios con mataderos avanzan en el acondicionamiento de sus infraestructuras; se desarrollan diferentes iniciativas en relación con las basuras y sus tratamientos; se construyen pozos sépticos en las áreas rurales; entre otros temas que cuentan con un control permanente por parte de la autoridad ambiental.

Sin duda alguna, todos los municipios han logrado un alto cubrimiento en materia de servicios básicos, superior al 90%, tanto en energía, como acueducto y alcantarillado. Los principales esfuerzos se desarrollan a nivel municipal en la actualización y mejoramiento de las redes de servicios domiciliarios. El proyecto más significativo de impacto regional que se desarrolla a este nivel es la

construcción del Acueducto Regional de Occidente que se propone mejorar radicalmente la accesibilidad al agua potable de los municipios de Caldas que se localizan sobre el flanco oriental de la cordillera occidental, aunque algunos de ellos ya buscan otras alternativas por problemas de orden técnico y económico para conectarse a esa infraestructura.

Así mismo, se presentan avances muy importantes en otros aspectos del saneamiento básico como el tema de la recolección y disposición final de las basuras, en el cual, los PGIRs han aumentado la conciencia ciudadana acerca del manejo de los residuos como una potencialidad y no como un problema. En ese sentido, en las diferentes subregiones se presentan ofertas diversas para la ubicación de rellenos sanitarios que deben ser valorados en el contexto del ordenamiento ambiental de la región para evitar pérdida de energías y recursos por una oferta individualizada para atender estos asuntos.

También las Plantas de Tratamiento de Acueductos se encuentran en su gran mayoría en condiciones apropiadas, según los estándares de Corpocaldas. Los municipios de Filadelfia y La Merced presentan algunas dificultades. En el primer caso, por procesos de adecuación y mejoramiento de la Planta, y en el segundo, por controles negativos en la calidad del agua, relacionados al parecer con la ola invernal de los últimos meses.

Prácticamente todos los municipios del Departamento que tienen mataderos se encuentran desarrollando acciones tendientes a mejorar sus condiciones sanitarias, según las capacidades y posibilidades técnicas. La Autoridad Ambiental ejerce mecanismos de control que han contribuido significativamente en la adopción de diferentes sistemas de tratamiento de aguas residuales y acondicionamiento de la infraestructura para el saneamiento ambiental de las edificaciones en el proceso de faenado.

5. Protección de Áreas de Interés Ambiental:

Existe un cierto consenso entre los funcionarios municipales cuando afirman que en materia de Áreas de Interés Ambiental, los principales logros están en la protección de las cuencas abastecedoras de acueductos, sobre las cuales se han desarrollado iniciativas de compra de terrenos, procesos de arborización, programas de líneas amarillas, entre otras, especialmente en los nacimientos de aguas. Otro de los logros destacables es la preservación de las Áreas Protegidas que hacen parte de los ecosistemas estratégicos del Departamento, pues, si bien es cierto no se han expandido, al parecer tampoco han disminuido de tamaño.

La acción más destacable en este tema es la declaratoria reciente de la Selva de Florencia como nuevo Parque Natural Nacional por parte del gobierno nacional, localizada en límites con los municipios de Samaná y Pensilvania. Sin embargo, los municipios afectados con esta declaratoria plantean que aún no se desarrollan programas tendientes a consolidar el Parque Natural como tal.

Principales debilidades del Ordenamiento Ambiental y Territorial en Caldas.

Desafortunadamente, aún son muchas las debilidades que perviven en el ordenamiento territorial a nivel municipal, departamental y regional. Algunas de ellas comprometen los principios normativos desde su formulación, mientras otras tienen que ver con los vaivenes históricos en los compromisos institucionales para afrontar sin reservas los procesos de ordenamiento del territorio en la perspectiva de construcción de una visión de futuro. Veamos las más importantes:

1. La ausencia de estrategias consistentes de ocupación del territorio municipal y departamental.

La mayoría de los planes de ordenamiento territorial de los municipios al nivel regional carecen de una visión de futuro sólida y consistente, basada en la identificación de sus potencialidades materiales e inmateriales que modifiquen o refuercen las estructuras territoriales existentes dentro del propósito de mejorar la productividad, elevar la calidad de vida y el bienestar, aprovechar sus recursos naturales con visión sostenible, mejorar la conectividad interna y externa, entre otros. Al respecto, y para reforzar esta idea con un análisis nacional, retomamos los argumentos de Acosta (2001) cuando advierte sobre las dificultades para asimilar los nuevos enfoques del Planeamiento:

Es el caso de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT'S) pensados más en el uso futuro del suelo pero no en relación de éste con el desarrollo endógeno del territorio. Ahí se ha tenido que hacer malabarismo para que lo tecnoeconómico y lo social no queden desenganchados en los POT, y esta deficiencia le cobrará caro a aquellos territorios que no lograron incorporar estas dimensiones. No es acertado pensar a diez o más años el desarrollo físico de una ciudad, sin una articulación con lo tecnoeconómico, social y cultural.

Así mismo, en la mayoría de los casos no se plantea una reflexión clara sobre la manera como el municipio puede participar o no de las determinantes

nacionales, regionales y departamentales del territorio. Esto tiene que ver con las competencias y la integración de recursos de inversión, así como la definición clara de estrategias de ocupación del territorio municipal, departamental y nacional en donde se clarifiquen los elementos que le competen a cada quien en términos de la estructura ecológica y los macroproyectos que incidan o determinen el ordenamiento ambiental y territorial regional.

Dentro del llamado Modelo de Ocupación del Territorio (MOT), los municipios con población indígena o negra eluden la responsabilidad de concertar directrices de ordenamiento con estas comunidades autónomas, o viceversa, lo cual constituye un vacío inadmisibles en el ordenamiento territorial por la fragmentación que ello implica en la lectura integral del territorio y de los asuntos ambientales.

A nivel nacional y departamental, lo que se observa es el desarrollo de una serie de iniciativas, en cierta medida dispersas, que podrían tener unas implicaciones directas sobre el MOT municipal y departamental, sin que ello necesariamente esté soportado en la construcción de una visión regional y en un proceso de ajuste de los POT municipales. Este fenómeno podría resumirse como la existencia de muchos proyectos pero muy poco ordenamiento territorial.

Lo que esto significa es que hay enormes vacíos en el ordenamiento territorial del nivel regional, subregional y metropolitano que asegure el máximo aprovechamiento de la ventajas de localización de las nuevas actividades industriales y agroindustriales, de servicio, comunicaciones, etc.

En efecto, hacia los próximos años podría evidenciarse un cambio en el modelo de localización tradicional de los principales asentamientos urbanos sobre la ladera media de las cordilleras Central y Occidental, por otro más relacionado con la ocupación de los valles aferentes al río Cauca en su Cuenca Media por parte de infraestructuras múltiples de movilidad y transporte que seguramente jalonarán otros desarrollos urbanísticos de vivienda, servicios, comercio y

actividades industriales y agroindustriales, interesadas en aprovechar las ventajas de localización que ofrecen dichas infraestructuras.

Es conveniente liderar una serie de iniciativas tendientes a discutir un plan de ordenamiento ambiental y territorial de carácter subregional, articulado a la Cuenca del río Cauca y al eje de la Troncal de Occidente y Autopista del Café, pues en esta subregión que se expande más allá de los límites del Departamento de Caldas, comprometiendo a los municipios del sur de Antioquia, Risaralda y Norte del Valle, se están concentrando buena parte de los macroproyectos de carácter nacional con fuertes implicaciones ambientales sobre la estructura ecológica principal que le sirve de soporte. Dicho Plan debería incorporar a los resguardos y comunidades indígenas y negras, según las directrices de ordenamiento por ellos definidas en los términos que garantiza la ley, junto con los procesos de concertación sobre el manejo de las estructuras ambientales de superior jerarquía.

2. Baja capacidad de planeación y gestión.

Durante el tiempo que va corrido entre la formulación de los POT y su proceso de ejecución, se observa una disyuntiva entre los compromisos adquiridos con el POT y las acciones definidas por el Plan de Desarrollo de cada administración. En general, los alcaldes ven con desconfianza los POT porque los consideran ejercicios amañados, sobredimensionados o fuertemente comprometidos con intereses partidistas. En este sentido, el ejercicio del planeamiento por períodos de tres, seis y nueve años, previsto en la ley 388/97, se ha visto disminuido por un proceso selectivo de acciones por parte de los Alcaldes, en el cual se priorizan aquellas actividades que puedan representar mayores réditos políticos en el corto plazo. De esta manera, se dejan aplazadas por lo general las tareas que comprometen acciones sostenidas en el tiempo y recursos de mayor envergadura.

En efecto, aquí aparece una discusión interesante en términos del ordenamiento territorial, puesto que en un contexto de recursos escasos, con municipios de baja autonomía presupuestal, las acciones sobre el territorio que se planeen deben contar, por lo general, con recursos compartidos entre las diferentes instancias y niveles de gobierno, e incluso, con el sector privado. Ello cambia significativamente el papel y las funciones del administrador público, pues la capacidad de gestión de proyectos adquiere un papel preponderante, y este asunto sólo es posible lograrlo con iniciativa, liderazgo, sistemas de información actualizados, aplicación de herramientas de administración y gerencia, entre otros. En últimas, con instrumentos de planeación y gestión apropiados, lo cual llevaría a pensar en un proceso de capacitación permanente de los funcionarios públicos por parte de las instituciones gubernamentales con el apoyo de las universidades, de acuerdo a sus áreas de trabajo.

Las administraciones municipales todavía no han logrado incorporar el POT como un instrumento permanente de planeación. Para lograrlo, se requieren por lo menos dos aspectos: Primero, que las administraciones valoren el Plan como un instrumento técnico-político (no partidista) para la toma de decisiones sobre el territorio; y segundo, que exista la capacidad técnica e infraestructural para llevarlo a cabo. Prácticamente en la mayoría de los municipios se registraron falencias importantes en ambos aspectos, lo cual lleva a pensar en las deficiencias que todavía subsisten en términos del apoyo técnico y financiero por parte de las entidades nacionales y departamentales.

Un reflejo de esta situación está en las debilidades y atrasos que reportan los municipios con menos de 30 mil habitantes en la construcción del Expediente Urbano como un “sistema cíclico y permanente de recopilación, evaluación, procesamiento y presentación de información” (Ministerio de Desarrollo Económico, 1998) con el propósito de institucionalizar mecanismos permanentes y confiables de suministro de información como soporte para la toma de decisiones

municipales. Igual procedimiento debería desarrollarse a nivel subregional o de asociaciones de municipios.

Prácticamente todos los municipios valoran a las gobernaciones como financiadoras de proyectos específicos, pero alejadas de sus funciones líderes en la Planeación del Territorio, en la asesoría y seguimiento del cumplimiento de los Planes.

Todos los municipios reportan gran incertidumbre en cuanto a las decisiones relacionadas con los Macroproyectos y sus posibilidades de ejecución. Argumentan falta de información y poca articulación entre las decisiones del nivel nacional, regional y local, en cuanto a la administración del territorio.

No se evidenciaron sinergias entre las tres instancias principales del Ordenamiento Territorial Municipal: Municipio, Gobernación y Autoridad Ambiental. Por lo general, estas relaciones son de carácter bilateral, y al parecer, mucho más dinámicas y fluidas entre los Municipios y la Autoridad Ambiental.

3. El reconocimiento de las Cuencas Hidrográficas como unidad base de ordenamiento territorial.

Los primeros POT no se ocuparon mucho de estudiar la Cuenca Hidrográfica como unidad base de ordenamiento territorial. Es más, en algunos POT ni siquiera se tuvieron en cuenta. Es muy evidente la falta de conocimiento en términos de la caracterización de las Cuencas Hidrográficas, incluso de aquellas que se dedican al abastecimiento de agua potable. Esto resulta complejo puesto que en esas condiciones no existiría la posibilidad de lograr en el mediano o largo plazo unos planes de manejo adecuado de las cuencas, ni unos instrumentos de gestión claros que faciliten la integración de esfuerzos entre los particulares y la administración para garantizar la protección adecuada de los nacimientos y las riberas de las quebradas.

La propia necesidad de los municipios ha hecho evidente la urgencia de abordar unos planes regionales y/o subregionales de manejo del recurso agua en el mediano y largo plazo para que sirva de guía a las empresas prestadoras del servicio, a las instituciones públicas y privadas y a las propias comunidades en su aprovechamiento, administración y protección.

4. Sobredimensionamiento de Planes Parciales y áreas de expansión.

El tema de la definición de Planes Parciales es otro de los asuntos que más llama la atención dentro del ordenamiento territorial municipal. La verdad es que la mayoría de los municipios del Departamento no estaban obligados a hacerlo porque los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial (PBOT) no lo exigían y sin embargo, se comprometieron con el desarrollo de este instrumento, sin las capacidades administrativas, de planeamiento y gestión para llevarlos a cabo.

El resultado es que muy pocos municipios a nivel regional han logrado impulsar estas iniciativas y es poco probable que puedan hacerlo en el corto plazo, si en ese proceso no se involucra el liderazgo de las Gobernaciones y municipios, con la asesoría directa del MAVDT⁸. Con las limitaciones de recursos por parte de la mayoría de los municipios y la baja capacidad de gestión que tienen, es preferible reevaluar en los PBOT el compromiso en torno al desarrollo de Planes Parciales, para dar lugar a figuras más simples de planeación y gestión de proyectos urbanos o suburbanos de mediana escala.

Otro elemento sobre el cual es necesario detenerse en el proceso de revisión de los POT es el que tiene que ver con las áreas de expansión urbana o suburbana, pues en varios municipios se pudo evidenciar que dichas áreas son superiores a sus demandas. En no pocas oportunidades se registraron proyectos de vivienda incompletos, o incluso, abandono de predios. Aunque las razones son

⁸ Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT). Aunque no pocas críticas se le hacen a este Ministerio por el abandono paulatino de sus responsabilidades en cuanto al Desarrollo Territorial.

múltiples y de diferente naturaleza, entre los cuales se encuentra el conflicto armado, lo cierto del caso es que la dinámica poblacional de muchos municipios se reporta por los funcionarios de planeación como decreciente, lo cual incide en la oferta de suelos para nuevos asentamientos.

5. Saneamiento básico.

Los aspectos que más han sufrido retrasos en materia de saneamiento básico son aquellos que comprometen recursos significativos, tales como las Plantas de Tratamiento de aguas negras, las redes colectoras, y en general los Planes Maestros de Acueducto y Alcantarillado. Así mismo, no existen criterios claros para el manejo de las escombreras municipales y/o regionales.

Desde la perspectiva de la gestión del recurso agua son varias las dificultades que se observan a este respecto. La principal, tal vez sea la falta de coordinación entre las empresas de servicios públicos y las Secretarías de Planeación. Sobre las primeras ha recaído la responsabilidad de administrar las cuencas abastecedoras de acueducto. Las segundas ejercen poco control sobre el cumplimiento de estas responsabilidades, entregándoles total autonomía en el desarrollo de esta iniciativa.

6. Debilidad en el uso y apropiación de los Sistemas de Información Geográfica.

Fueron muy pocos los municipios que demostraron un cierto nivel de trabajo con los Sistemas de Información Geográfica. Estas herramientas no se utilizan dinámicamente para el reconocimiento del territorio y la toma de decisiones. La mayoría de los municipios reporta una cartografía básica, soportada en Autocad, con bajos niveles de confiabilidad. En Caldas no se registraron procesos de actualización y mejoramiento. Mientras que en Risaralda hay un mayor compromiso institucional con el aprovechamiento de estos recursos.

Se avanza muy lentamente en la concreción de los expedientes urbanos como una manera de contribuir a la sistematización de la información sobre todos los temas relacionados con el ordenamiento territorial. Esto es sintomático de las grandes debilidades existentes a nivel municipal y departamental en términos de un sistema de información general como sustento para la toma de decisiones.

En la medida en que los procesos de planeamiento a nivel municipal son muy escasos, y la dinámica de la gestión se orienta hacia la solución de problemáticas *in situ*, la cartografía cumple un papel secundario en los procesos de toma de decisiones. En este sentido, se requiere el liderazgo de las instituciones departamentales para definir un único Sistema de Información Departamental y Regional Georreferenciado para que los diferentes agentes que intervienen sobre el territorio puedan tomar decisiones confiables y oportunas. El Sistema de Información Regional de la Ecoregión Eje Cafetero, liderado por Alma Mater, es una experiencia muy interesante para articular a todas las instituciones que están trabajando sobre estos temas en función de la definición de un único Sistema de Información Regional, articulados en red, contribuyendo a la organización de datos en diferentes campos para beneficio común.

Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Territorios del Conocimiento

Foto Acebedo. Laboratorio de Cenicafé en Manizales.

Una lectura transversal a los POT y a los últimos planes de desarrollo municipal y departamental de la Ecoregión Eje Cafetero nos permite sacar algunas conclusiones sobre las líneas de deseo en la construcción de territorios del conocimiento en esta zona del país.

Podría decirse de manera general que el interés último de los POT de los tres municipios principales de la Ecoregión Eje Cafetero fue tratar de posicionarlos en un escenario de territorios ganadores para poder pertenecer al sistema de ciudades globales. Bajo este paradigma, las prioridades fueron muy claras:

- *La adopción de la competitividad como eje de la gobernabilidad.* En este sentido, el gobierno de la ciudad o del departamento se asimila al de una empresa y de esta manera se establecen fuertes relaciones de trabajo con los empresarios, especialmente en cuanto a lograr que las administraciones locales se comprometan con la agenda privada fuertemente asociada a suplir las necesidades de infraestructura y gestión de una economía exportadora.

- *El impulso de la sostenibilidad ambiental como premisa para promover criterios de equidad, calidad de vida, dotación de espacios públicos y equipamientos para la competitividad.* La sostenibilidad ambiental como meta relato está presente en casi todas las políticas públicas y de ordenamiento territorial, toda vez que se ha vuelto -como los derechos humanos- un prerequisite para la obtención de recursos de la comunidad internacional. Sin embargo, las acciones y programas de gobierno están más orientadas hacia determinados sectores, tales como los bienes y servicios ambientales (turismo

agrícola, bosques productores, CO₂, etc.). Desde el punto de vista agrícola, una tendencia, aún incipiente, pero con un claro estímulo, hacia el incremento de la producción de cultivos para la generación de materia prima en la generación de biocombustibles. En este sentido, se subestiman temas como la seguridad alimentaria regional y nacional, la protección de bosques y cuencas hidrográficas para garantizar las aguas de consumo humano, el fortalecimiento de los ecosistemas estratégicos, entre otros.

- *Una espacialidad asociada al territorio del conocimiento limitada a los nichos de la economía exportadora*, es decir, las infraestructuras de conectividad física con los puertos nacionales de exportación y las ciudades capitales más importantes (Bogotá, Medellín, Cali), y a edificios singulares o conjuntos de edificios especializados para la nueva economía (clusters, zonas francas, parques tecnológicos, etc.). En este sentido ha faltado una política más integral que asocie a todas las actividades generadoras de conocimiento en un Sistema Regional del Conocimiento y la Innovación.

- *La creación de múltiples estímulos al capital extranjero asociados a las facilidades de inversión, a la creación de expectativas de negocio en infraestructuras para la competitividad*. En algunos casos esos proyectos avanzan lentamente (Aeropalestina, carreteras regionales, etc.), lo cual ha incidido en sobrecostos de las obras; otros, se mantienen todavía como una oferta especulativa, a la espera de inversionistas extranjeros dispuestos a asumir riesgos (Puertos de Tribugá y La Dorada, atracción de industrias del software, etc.).

- *La construcción de Región a partir de los macroproyectos*. Tanto los POT como los planes de desarrollo impulsan la unidad regional o subregional como una necesidad de integración para el logro de sus objetivos estratégicos; sin embargo, esta idea sólo parece concretarse a partir de los macroproyectos, especialmente los de conectividad y competitividad. Al respecto, poco se ha avanzado en la concepción integral de la región y su sistema de ciudades. Pereira, Dosquebradas

y La Virginia cuentan con el Área Metropolitana de Centro Occidente (AMCO), entre cuyas funciones más importantes están asociadas con la movilidad regional (sistema masivo de transporte), la promoción de zonas francas, parques industriales y proyectos turísticos. Otros municipios, altamente integrados (Santa Rosa de Cabal, por ejemplo) están por fuera del Área Metropolitana, quizás porque no están en el eje de la competitividad. En el caso de Caldas, el proceso de metropolización subregional entre Manizales, Villamaría, Chinchiná y Palestina, sólo avanza por la construcción de Aeropalestina, dejando a la dinámica del mercado el devenir de la subregión centro-occidente del departamento. Igual sucede en el caso de los procesos metropolitanos del Quindío, especialmente entre Armenia, La Tebaida, Montenegro, Calarcá y Circacia, en donde la dinámica turística y económica (Puerto seco, zona franca), van marcando sus propios derroteros, detrás de los cuales va la planeación del territorio.

¿Desde qué perspectiva o enfoque se abordó el proceso?:

Una combinación de enfoques exógenos y endógenos, aunque con un predominio de la perspectiva exógena al poner los principales vectores del desarrollo de la estrategia en manos de terceros, sean nacionales o extranjeros. Nos referimos a varias circunstancias que operan simultáneamente:

- La creación de condiciones para la atracción de capitales extranjeros como base para la financiación de proyectos que dinamicen la competitividad (vías, empresas exportadoras, bienes y servicios ambientales, etc.).
- La fuerte dependencia de los recursos nacionales y extranjeros para financiar los proyectos que buscan garantizar la competitividad regional.
- El énfasis puesto en un modelo de economía exportadora, cuando, a diferencia del café, los productos están orientados al consumo interno nacional o local.
- Por contraste, y para reforzar lo anterior, las bajas inversiones en CT&i que apenas alcanzan para modernizar el aparato productivo local, orientado principalmente a la producción manufacturera. Las nuevas economías locales o

regionales del conocimiento son más un proyecto materializable en el largo plazo que una realidad objetiva para aprovechar en el concierto global.

- El lento desarrollo de las cadenas productivas agroindustriales y los bajos niveles de agregación de valor.

- Las apuestas municipales y departamentales están más orientadas al fortalecimiento individual de cada entidad territorial que a la búsqueda de un destino común regional.

Estos indicios nos permiten concluir que si bien existe una apuesta local y regional por un territorio del conocimiento, el modelo escogido para llegar a él es bastante costoso para la región y poco sostenible en el tiempo. Se requiere avanzar en la formulación de un Sistema Territorial Regional del conocimiento y la innovación, apoyado en el sistema productivo local y orientado principalmente a mejorar la calidad de vida de sus habitantes mediante la agregación de valor a cada uno de los productos regionales

Cuando el ordenamiento territorial llegó a la enseñanza de la arquitectura.

Plano resultante del proceso de planeación participativa para la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana del sector de la Galería (2006), Manizales. (Elaboración propia)

Al comenzar el siglo XXI era casi imposible hablar de ordenamiento territorial en la enseñanza de la arquitectura en Colombia. Hoy, no sólo se ha generalizado en los contenidos curriculares, sino que se está convirtiendo en un tema de enorme importancia en la práctica profesional. La incursión de esta temática en los *pensum* de arquitectura no vino sola, ni se debió al esfuerzo obstinado de algunos profesores por capacitar a sus estudiantes en unos temas que la práctica profesional estaba demandando con mayor fuerza. En realidad obedece a una serie de factores que comenzaron a actuar sistemáticamente y que las estructuras rígidas de la academia no lograban reconocer con la suficiente celeridad. Quizás los más importantes son:

- La crisis ambiental como producto de la transformación de un mundo rural en otro basado en las ciudades.
- La revaloración del sentido de lo público como determinante fundamental de la ciudad y el urbanismo, y la mayor conciencia del Estado por retomar su liderazgo.
- La crisis urbana en Colombia, derivada del agotamiento del modelo desregularizado del desarrollo predio a predio.
- La aprobación de la Ley 388/97 o Ley de Ordenamiento Territorial y la necesidad de contar con profesionales capacitados para su implementación en los municipios colombianos.
- La presión cada vez más creciente por renovar el currículo de la enseñanza de la arquitectura, cuyos contenidos y metodologías han permanecido casi

inmodificables desde la aprobación del primer programa de arquitectura en Colombia en los años 30.

- La aparición de los primeros programas de formación posgradual en temas de urbanismo, planeación, ordenamiento territorial y medio ambiente en Colombia, luego de un largo período en que sólo un selecto número de profesionales de la arquitectura podían formarse en el exterior al nivel de Maestrías o Doctorados, a excepción del posgrado en Planeación Urbano-Regional de la Universidad Nacional, sede Medellín, fundado en la década de los 60.
- La diversificación de los campos de acción de los profesionales de la arquitectura que les ha demandado nuevos conocimientos y competencias.

Podríamos detenernos en ahondar la incidencia que cada uno de estos factores ha tenido en la enseñanza de la arquitectura, pero esto sería tema de otro escrito. Más bien, nos interesa constatar que al comenzar el siglo XXI se evidenció la necesidad de abrir los campos de estudio de la arquitectura y sus posibilidades de proyección. En efecto, todos estos cambios en el contexto internacional, nacional y local, abrieron la discusión sobre la enseñanza de la arquitectura, y particularmente, sobre la conveniencia de superar la idea tradicional de formar un profesional orientado a la proyectación del edificio como objeto de análisis y núcleo de la profesión, a otra mucho más compleja y exigente para los nuevos tiempos, como la de abrirse al reconocimiento de la diversidad de campos de estudio que el propio ejercicio profesional estaba generando. En efecto, se hizo indispensable recomponer los lazos comunicantes entre el ordenamiento territorial, el proyecto urbano y el proyecto arquitectónico, rotos por la increíble obsesión de restringir los campos de actuación profesional al “edificio y su entorno inmediato”.

En la búsqueda de esos cambios se trataba de preguntarse si el eje de la arquitectura continuaba siendo el restringido campo del oficio en torno al diseño arquitectónico, o si por el contrario, ante la academia se desplegaba un sinnúmero de posibilidades de actuación del arquitecto que van desde el uso y aplicación de las nuevas tecnologías en los diferentes campos del ejercicio profesional, pasando por las diversas metodologías para abordar el proyecto, según la escala de

análisis y de actuación, hasta la necesidad de reclamar un nuevo estatuto ético que ponga a la arquitectura en situación de igualdad con otras disciplinas en la generación de políticas públicas para cada uno de sus ámbitos de actuación. En últimas, el debate conducía hacia la posibilidad de reconocer o no una cierta mayoría de edad de la profesión.

Lamentablemente, es muy posible que aún estemos en el escenario de un adulto que se niega a reconocer su condición y continúa a la sombra de otras disciplinas en cuanto a sus preocupaciones epistemológicas y ontológicas, o peor aún, en franca dependencia con un ser asexuado llamado “cliente” que marca el devenir de la arquitectura en función de unos principios éticos ajenos a la disciplina, ligados a los intereses del capital y del mercado. Sin embargo, hay otras tendencias promisorias que avizoran la superación de tal estado de cosas.

Es justamente el cambio de eje, de lo privado a lo público, o mejor, del edificio a la ciudad, que la arquitectura comienza a salir de su propia crisis. Es en torno a la perspectiva de orientar la arquitectura hacia la solución de problemas complejos como máxima expresión del aporte de la profesión al interés general, público y colectivo, por donde se evidencian los caminos para trascender del oficio a la profesión y de ésta a la disciplina con sus propios estatutos teóricos y metodológicos.

La intrascendencia del oficio en Arquitectura.

Foto Acebedo. Aspecto de la Biblioteca Françoise Mitterrand. Paris. Archivo propio.

Una corta mirada a la enseñanza de la Arquitectura permite descifrar que luego de la creación del primer programa académico en Colombia a partir de los años 30 del siglo XX, la profesión tuvo especial relevancia hacia los años 50 bajo la influencia del movimiento moderno y los Congresos CIAM, por un lado, y de la búsqueda de alternativas concretas a la solución de problemas relacionados con la vivienda, a través del Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento – CINVA– auspiciados por la OEA y la Universidad Nacional de Colombia, por otro. En ambos casos, tanto la academia como las ciudades se volvieron laboratorios permanentes de experimentación, y los temas de la Arquitectura en Colombia y Latinoamérica adquirieron gran relevancia nacional e internacional como puede constatarse en una significativa producción literaria de la época que aún permanece a la espera de su racionalización en los anaqueles de la biblioteca del SINDU de la Universidad Nacional en Bogotá.

Posterior a estos hechos podría decirse que la Arquitectura entró en crisis, no solamente porque perdió el liderazgo nacional e internacional que alcanzó en aquellos tiempos, sino porque no logró trascender el nivel del oficio, perdiendo toda credibilidad como instrumento para la solución de problemas complejos.

Desde el punto de vista académico, la formación en torno al Oficio del Arquitecto, como preocupación de primer orden, tuvo diversas implicaciones:

El Taller de Arquitectura en donde se debatían las grandes tendencias nacionales e internacionales y se concretaban propuestas para la solución de problemas en diferentes escalas de análisis, se redujo a un proceso mecánico y mecanicista de transmisión de habilidades y destrezas en el oficio del Diseño

Arquitectónico. En este sentido, la perspectiva humanista y la búsqueda de liderazgo que ello implicaba en las diferentes áreas del conocimiento de la Arquitectura se fueron difuminando en torno a la división en compartimentos estancos de un conocimiento que dejó de renovarse en función de su confrontación con la práctica cotidiana.

Es el momento en que los énfasis se colocaron en la práctica del oficio y no en el desarrollo de la disciplina. En la formación como especie de “artesanos” del diseño de objetos y no en el liderazgo para la solución de asuntos problemáticos del espacio y el territorio en las diferentes dimensiones y connotaciones del hábitat. Esa práctica desafortunada también nos colocó del lado del “Arquitecto y su obra” como expresión de reafirmación de la individualidad, abandonando una concepción más amplia, universal y colectiva relacionada con la “Arquitectura y el hábitat humano”.

En consecuencia con ello, se debilitaron o desaparecieron asignaturas que nacieron con la Arquitectura, tales como el Urbanismo, la Historia, las teorías del Arte y la Arquitectura, la Vivienda, entre otras, que poco significaban para la tarea de formar en torno a la práctica del Oficio específico del Diseño Arquitectónico. Ellas adquirieron, en el mejor de los casos, un carácter instrumental, secundario, contextual, o simplemente, desaparecieron de los programas de enseñanza.

Pero los hechos fueron más contundentes que el inmovilismo académico en la enseñanza de la Arquitectura. Mientras los programas académicos reducían cada vez más su objeto de estudio en una especie de suicidio intelectual, al concentrar sus esfuerzos en la formación de un profesional exitoso por el número de edificios diseñados a las corporaciones financieras o al diseño de la casa de un ilustre empresario o político, o la satisfacción de las excentricidades arquitectónicas de las economías emergentes, la práctica de la profesión exigía unos niveles de actuación cada vez más diversificados y casi todos ellos orientados a la búsqueda de soluciones a problemas sociales de gran impacto colectivo.

Se trataba por supuesto de la recuperación del espacio público, la atenuación de los problemas ambientales urbanos, la vivienda de calidad para los sectores más pobres de la población, los equipamientos colectivos, la movilidad urbana, la renovación de las áreas céntricas deterioradas, entre otros temas que el Estado había delegado en el mercado y que obviamente el mercado había aplazado indefinidamente.

Muy tímidamente, los primeros en ver la necesidad de ampliar el campo de actuación fueron las asociaciones de arquitectos y el Consejo Profesional de Arquitectura y Profesionales Afines, quienes impulsaron la aprobación de la Ley 435 de 1998 por el cual se reglamenta el ejercicio de la profesión. Allí se definió el ejercicio profesional de la Arquitectura como una “actividad desarrollada por los arquitectos en materia de diseño, construcción, ampliación, conservación, alteración o restauración de un edificio o de un grupo de edificios”. Y a renglón seguido planteó que tal ejercicio profesional “incluye (sic) la planificación estratégica y del uso de la tierra, el urbanismo y el diseño urbano”.

Un gran esfuerzo, valga la pena decirlo, para una actitud tan dogmática como la que prevaleció en los años precedentes. Pero era entendible, pues luego de la Ley 388 de 1997 y sus decretos reglamentarios, una buena parte de las nuevas contrataciones y concursos públicos estarían originados en aquellas temáticas que con tanta dificultad se incluyeron como parte del ejercicio profesional. En últimas, podría afirmarse que había razones de naturaleza económica, más que disciplinares, que presionaron esta apertura a nuevas áreas del conocimiento.

Aún así, la academia seguía sorda y muda a estos cambios, imbuida en una torre de marfil casi impenetrable. Sólo hasta comenzar el siglo XXI las escuelas de Arquitectura comenzaron a discutir la posibilidad de incluir nuevos temas en la última fase de la formación profesional como una opción para brindarles a los estudiantes de últimos semestres y a sus profesores, la oportunidad de volver por

los fueros de la investigación en torno al proyecto arquitectónico, urbano y territorial.

Entre la repetición y la profundización.

La profundización como concepto aplicado al último año de la formación de los Arquitectos en las Facultades de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia resultó del reclamo de algunos profesores por contar con espacios de reflexión, análisis e investigación en torno a la diversificación de los temas-problema en la Arquitectura. También surgió como una crítica al carácter repetitivo de los contenidos temáticos y metodológicos de los Talleres de Diseño. Las líneas de profundización -como cuerpo teórico, metodológico y curricular- cuando se aplicaron de manera acertada, representaron un renovado ejercicio pedagógico orientado a la realización del Trabajo de Grado donde profesores y estudiantes se comprometieron en un esfuerzo teórico-práctico para desarrollar algunos temas de interés representados en una oferta de líneas temáticas de investigación y asuntos problemáticos.

Las líneas de profundización fueron aceptadas inicialmente –aunque con grandes desconfianzas- como una posibilidad de “liberar” a los estudiantes de últimos semestres hacia el conocimiento de temas “no estrictamente arquitectónicos”, dado que el diseño curricular consideraba que la formación académica se podía alcanzar plenamente hasta el VIII Semestre. También fue una medida que permitió superar una especie de agotamiento de temas, justo en el momento más crítico en que los estudiantes se disponían a culminar sus estudios mediante la realización del Trabajo de Grado.

Unos primeros ejercicios de evaluación de esta experiencia académica permitieron observar que los logros alcanzados no fueron homogéneos, sin embargo, abrieron nuevos espacios de reflexión académica y pedagógica, entre las cuales destacamos:

- La posibilidad de articular las Líneas de Investigación desarrolladas de manera individual o colectiva por los profesores con los intereses temáticos de los estudiantes.
- La posibilidad de estructurar una oferta curricular y pedagógica clara y concisa a partir del concepto de profundización en áreas temáticas y asuntos problemáticos relacionados con el espacio y el territorio.
- La exploración renovada de relaciones entre la Universidad y la sociedad a partir del establecimiento de una adecuada articulación entre los objetivos académicos y los objetivos profesionales mediante una asesoría académica permanente.
- La introducción del ciclo anual como una opción para estructurar currículos, pedagogías, temáticas, objetivos y alcances académicos y de investigación.

Las profundizaciones se constituyeron en un proceso permanente de innovación pedagógica en los siguientes aspectos:

- Exploración de nuevas metodologías de trabajo orientadas a conciliar nuevamente la teoría con la práctica en torno al ejercicio proyectual de los arquitectos y a la actividad investigativa.
- El incremento de la productividad académica de estudiantes y profesores mediante artículos publicables como una opción para avanzar y renovar permanentemente el conocimiento de la Arquitectura.
- La concepción del Taller como un verdadero Laboratorio que simula permanentemente la realidad. El Taller continuó siendo un instrumento para la formación de habilidades y destrezas de los estudiantes, pero esencialmente se convirtió en un centro de investigación y de experimentación de estudiantes y profesores en diferentes temáticas. El conocimiento, por lo tanto, dejó de diluirse por las rendijas de la repetición acrítica y comenzó un proceso de acumulación que abrió nuevas proyecciones, tanto en términos investigativos, como de proyección social y práctica profesional.

- Las profundizaciones permitieron una más clara articulación entre pregrado y posgrado, a través de la oferta curricular de las asignaturas y de los temas y problemas a resolver, teniendo claros los objetivos y propósitos diferentes de cada nivel de formación.
- Se pudieron definir temas y problemas proyectados en el tiempo, que le permitieron a los profesores obtener resultados de más largo plazo, con mayores niveles de profundidad, trabajados por diferentes generaciones de estudiantes. Permitió, adicionalmente, abordar un tema desde diferentes miradas y perspectivas, lo cual ayudó a complejizar y diversificar metodologías de aproximación y solución a un problema.
- La introducción de los temas del ordenamiento territorial le permitió a la Universidad recomponer los lazos con el Estado y la sociedad, especialmente a través de su participación en temas de interés público y colectivo como la formulación y ajustes a los POT municipales, el impulso y materialización de Planes Parciales, los Grandes Proyectos Urbanos, y el desarrollo de instrumentos de gestión y financiación adecuados para articular los intereses públicos y privados en torno a la materialización del proyecto.
- Desde la perspectiva de investigación, igualmente, se abrieron múltiples intereses temáticos, muchos de los cuales están relacionados con el territorio, como por ejemplo, el uso de los sistemas de información geográfica y la necesidad de una cartografía confiable para la toma de decisiones, la actualización de los catastros municipales como instrumentos para la gestión urbana, la propiedad del suelo y su participación en la financiación del proyecto, el reconocimiento de la cuenca hidrográfica como unidad territorial de base en los procesos de ordenamiento, la sostenibilidad ambiental y el urbanismo bioclimático, entre otros.

CAPITULO II. ANTICIUDAD Y KARAOKES DEL CONOCIMIENTO EN MANIZALES.

En este capítulo se analizan algunos ejemplos de construcción de ciudad a partir de proyectos urbanos sin contexto ni pretexto, más cercanos a la idea de "anticiudad", y por lo tanto, generadores de nuevos conflictos urbanos que afectan o retrasan la elevación de la calidad de vida de los ciudadanos.

La anti-ciudad o la pérdida del sujeto urbano

Arriba: Plaza principal de La Défense, París.
Fuente: Foto Acebedo.

A la derecha: Espacio público y marginalidad en el Metro Cable de San Javier en Medellín.
Fuente: Foto Acebedo.

La anti-ciudad no es la ausencia de ciudad como algunos piensan. Por el contrario, es la expansión y el crecimiento de la ciudad, incluso a ritmos cada vez más acelerados, pero por causas distintas a la búsqueda de la elevación constante de la calidad de vida de sus principales habitantes y gestores: los ciudadanos. Es la ciudad sin sujetos colectivos, o como diría Armando Silva (1993) “la muerte del sujeto urbano”. Es la pérdida de la ciudad vivida. Y desde el punto de vista espacial es la construcción de espacios públicos sin civilidad.

Precisamente Zygmunt Bauman nos retrata esta categoría de espacio público “no civil” cuando analiza el sentido de la imponente plaza “La Défense” en París, con su nuevo Arco del Triunfo como expresión de la emergencia del capital financiero y los servicios avanzados, dos de los símbolos y signos de la globalización de los mercados.

El visitante de La Défense advierte de inmediato que se trata de un lugar inhóspito: todo lo que está a la vista inspira respeto pero desalienta la permanencia. Los edificios de formas fantásticas que rodean la enorme plaza vacía están hechos para ser mirados, no para entrar en ellos: envueltos de arriba abajo en cristal espejado, no parecen tener ventanas ni puertas de acceso abiertas a la plaza; con gran ingenio consiguen darle la espalda a la plaza que rodean. (Bauman, 2008: 104)

Esto quiere decir que para la anti-ciudad como expresión globalizadora de la competitividad resulta completamente banal y superflua la construcción de ciudadanía desde las formas identitarias, culturales y políticas de la vida en sociedad. En su defecto, se van reemplazando por valores asociados al mercado.

Los ciudadanos se convierten en clientes que deben comprar el acceso a sus servicios básicos, a la recreación y al deporte; también deben pagar el derecho a movilizarse por la ciudad o a disfrutar de los espacios abiertos con acceso al público, aunque no necesariamente públicos.

Tal vez sean los centros comerciales la expresión más remozada del intento por construir estas nuevas espacialidades de lo público y lo colectivo desde los valores privados, la individualidad y el consumo. Es allí donde se materializan los nuevos conceptos que simulan la ciudad segura y aséptica, en donde es posible mirar y ser mirados sin el prurito de tener que interactuar con alguien. Todos pasan, atraviesan, recorren, pero nunca se detienen para provocar un encuentro o un diálogo fluido. Incluso los cafés como lugares de memoria han cambiado de sentido al convertirse en espacios públicos privatizados, cuando hasta hace apenas algunos años eran espacios privados hechos públicos por el uso y el abuso de las tertulias culturales y políticas.

La anti-ciudad se opone al concepto de lugar como espacio referencial y de memoria. Es la pérdida de centro, tanto en términos geográficos como simbólicos. La centralidad como un denso entramado de actividades y de relaciones múltiples se va diluyendo en función de una red de flujos sin nodos que los articulen. Desde el punto de vista social disminuye o desaparece el contacto entre las personas, para quienes las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicaciones (TIC) ejercen una labor de intermediación y en no pocas oportunidades crean una espacialidad virtual, muchas veces más real o dinámica que los espacios íntimos del hogar o colectivos como el trabajo.

Las nuevas relaciones sociales ya no se dan directamente entre seres humanos, cara a cara y mirándose a los ojos como condición para transmitir emociones o sensaciones, sino entre los individuos a través de los aparatos electrónicos. La noción de lugar bajo estas nuevas circunstancias está representada en los mundos virtuales, mientras que el espacio propiamente dicho

retoma su condición instrumental como mercancía que produce y reproduce rentas inmobiliarias, fuerza de trabajo y capital. En este sentido, los nuevos espacios se construyen cada vez más por lo que representan en términos de su funcionalidad, en detrimento de los valores asociados al elevamiento constante de la calidad de vida o como transmisores de cultura, civilidad y ciudadanía.

Las autopistas expresas, la apertura de calles para la movilidad vehicular como bases fundamentales de la expansión urbana, los conjuntos habitacionales privados y los edificios cerrados al contacto con la calle, los proyectos inmobiliarios emprendidos con criterios de rentabilidad más que de necesidad, el centro comercial o el parque temático como espacios privados para uso público, o el espacio público destinado, administrado y usufructuado por los particulares. Todo ello es expresión del reino del artificio y la individualidad. La ciudad ya no se puede percibir en su totalidad, sino en sus fragmentos. No se habita en una ciudad, sino en un sector de ella. El resto es el territorio de “los otros” que deben ser atravesados más nunca recorridos.

Pero no solo los espacios llamados “globales” o de “talla mundial” comienzan a adquirir estas características, también las tienen algunos de los nuevos espacios públicos construidos en aquellos barrios de nuestras ciudades donde la violencia no cede. Parecen ser la expresión de un espacio-tiempo alterado, o mejor de un espacio sin tiempo en donde no logran diluirse las fronteras entre la pobreza desesperanzadora, conflictual y retadora de las mínimas espacialidades íntimas con las intervenciones asépticas de puertas para afuera que parecen advertir sobre una modernización en la superficie de lo público sin su correlato en las profundidades de las formas de convivencia y dignificación de la existencia humana.

Esas nuevas espacialidades sólo pueden ser apreciadas y disfrutadas desde las alturas del metro cable o desde la distancia de un equipamiento seguro, o simplemente desde las complicidades de las redes de poder que controlan los

movimientos, los tránsitos o la permanencia fugaz y efímera de las nuevas tribus urbanas en conflicto por el dominio del territorio.

Son intentos frustrados por globalizar los espacios públicos en la esfera de lo local a partir de la homogenización de la estética y de un supuesto ideal de “progreso” que reedita el higienismo y la salubridad decimonónica mediante las intervenciones cosméticas como signos de la superación de la pobreza.

Si la ciudad puede asimilarse metafóricamente a un Caleidoscopio de imágenes e imaginarios diversos y múltiples colores en donde los ciudadanos deliberantes provocan giros espaciales que finalmente se traducen en grandes acuerdos colectivos, es decir en proyectos urbanos; la anti-ciudad no es más que la expresión de unos giros permanentes, sin principio ni fin, sin tiempo ni espacio, sin ciudadanos. Un *collage* infinito cuyos fragmentos no logran por sí mismos encontrar un punto de equilibrio en torno a una idea de ciudad, y por tanto son inestables, frágiles, efímeros; no logran identidad, ni memoria y mucho menos convocan a su apropiación cultural.

Frente a estas presiones de la globalización en lo local surge la pregunta: ¿Puede existir espacio público urbano sin ciudadanía?, o mejor, ¿se puede hacer ciudad sin sujetos urbanos?

“Quisimos viajar al futuro y ya llegamos”

A la derecha, panorámica de la Terminal de Transportes intermunicipal en el sector de Los Cámbulos, Manizales, Caldas. A la izquierda, la ausencia de un puente peatonal pone en riesgo permanente la seguridad de los ciudadanos. Fuente: Archivo propio.

23 de Junio de 2009.

Así anuncia una valla publicitaria la inauguración de la nueva Terminal de transporte de Manizales⁹, localizada en el sector de Los Cámbulos, al sur de la ciudad. Con semejante provocación quise ser un testigo directo de esa nueva realidad futurista que los albores del siglo XXI nos sugiere para la ciudad, al fin y al cabo, sus dirigentes políticos, de hace unos años para acá, se precian de ser los nuevos representantes de esa idea de “progreso” que caracterizó la modernidad tardía de Manizales, cuando a mediados del siglo pasado celebró su primer centenario queriendo emular las ciudades más prósperas del mundo industrializado por medio de la diáspora de obras construidas en toda la ciudad sin contexto ni pretexto.

Hoy, como hace más de medio siglo, parece que la realización de obras de infraestructura sin una planeación previa continúan siendo referentes fundamentales de crecimiento y avance de la ciudad, y particularmente aquellas relacionadas con la movilidad y el transporte. Ampliación y construcción de vías, viaductos y puentes, son, junto con la construcción del aeropuerto del café en el municipio de Palestina, las terminales de transporte y el cable aéreo, las obras predilectas de gobernantes, comerciantes y empresarios, para alcanzar su anhelado sueño de estar entre las ciudades más competitivas y globalizadas del país y el mundo. Si bien es cierto, todas ellas pueden resultar trascendentes en un mundo que busca acortar las distancias entre tiempo y espacio, también lo es que no puede lograrse a costa de lo aparentemente trivial, esto es, el espacio vivido, aquel que nos permite relacionarnos cotidianamente con los otros.

⁹ Esta infraestructura fue inaugurada en el mes de octubre de 2008.

Pues bien, los manizaleños de cuna y por adopción, los visitantes consuetudinarios de la ciudad, tienen serias razones para preocuparse por el presente y futuro que están ofreciendo sus dirigentes en materia de obras de infraestructura. Si fuera por la Terminal de transporte de Los Cármbulos, los ciudadanos tendríamos que resignarnos a una Manizales siempre inconclusa, como lo está todo el proyecto que ya se encuentra en pleno uso desde el pasado mes de abril. Un futuro aún empedrado es el que se sugiere cuando los pasajeros acceden a las bahías de ascenso de los buses intermunicipales. Una Manizales futurista totalmente agresiva con los ciudadanos de a pié, como diariamente tienen que hacerlo los pasajeros que usan el servicio público para llegar o salir de la terminal, ante la ausencia de un cruce peatonal seguro en la avenida Panamericana. Una ciudad que no brinda un cobijo seguro a sus habitantes frente a las inclemencias del tiempo, porque aún no se han construido unos paraderos cubiertos en las zonas de cargue y descargue para dignificar la llegada y salida de los usuarios consuetudinarios.

Si el futuro ya llegó, entonces sufriremos los problemas de una ciudad echada a la suerte de la improvisación y el caos, pues se ha dado al servicio una infraestructura de semejante trascendencia sin una clara previsión de sus impactos urbanísticos colaterales. Desde ya se observa el movimiento inmobiliario en las vecindades de la Terminal de transporte y aún no se conoce un plan para guiar y ordenar las transformaciones urbanísticas que un equipamiento de esta naturaleza genera a su alrededor (hoteles, restaurantes, actividades comerciales, etc.). En las periferias inmediatas, comienzan a observarse los paraderos satélites de taxistas y vehículos piratas recogiendo o dejando pasajeros en lugares no acondicionados para ello.

Manizales ya tiene varios antecedentes de improvisación en estas materias. Para no salirnos del tema, baste recordar los debates suscitados cuando se discutía el proyecto de la Plaza Alfonso López en el centro de la ciudad. El gobierno municipal argumentó que tenía estudios recientes en donde se demostraba la vigencia de la Terminal de Transportes del centro por más de 20

años, y al poco tiempo, un nuevo estudio concluía la necesidad inmediata de construir una nueva Terminal. Algo parecido sucedió con la desafortunada localización del Terminal mixto de transporte intermunicipal e interveredal, definida a dedo por el Alcalde Rivas en el antiguo lote de la Escuela Jorge Robledo, contiguo a la Plaza de Mercado en la Comuna San José. Los estudios realizados por la Universidad Nacional para la formulación del plan parcial de renovación urbana del sector de La Galería sugerían otros predios más apropiados para su localización, ligados a medidas complementarias del manejo del tránsito vehicular y las zonas de cargue y descargue en el sector. A pesar de ello, el lote de marras fue entregado a la Terminal de Transportes a título de comodato y en menos de lo que canta un gallo se construyó esa pobre infraestructura cuyo principal aporte ha sido complejizar la problemática del sector de la Plaza de Mercado e inviabilizar el Plan Parcial, luego de más de un año y medio de trabajo conjunto con la administración municipal y una interesante dinámica de concertación ciudadana. Y ni para qué hablar de las “razones técnicas” que justificaban el diseño y posterior construcción del Cable Vía.

En fin, la ciudad hace giros de 180 grados, para que todo siga igual. Todo parece indicar que un futuro digno y con alta calidad de vida aún será esquivo para las gentes de Manizales.

El Plan Parcial de Renovación Urbana del sector de La Galería

Un tema obligado de la política urbana en Manizales para los años venideros

Isomométrica de la propuesta de Plan Parcial de Renovación Urbana del Sector de la Galería (2007). Manizales. Elaboración propia.

Nota: Este artículo fue escrito el 13 Agosto de 2007, cuando estaba en desarrollo la campaña electoral para la elección de un Alcalde en la ciudad de Manizales. El alcalde electo, Juan Manuel Llano, ha continuado trabajando en el tema con la formulación de un macroproyecto urbano en toda la comuna San José, y de acuerdo a lo que se ha conocido, el Plan Parcial de La Galería sería una de sus partes constitutivas. Esperamos que así sea.

23 de junio de 2009

Con grata sorpresa hemos registrado en la prensa escrita el interés que han manifestado algunos candidatos a la Alcaldía de Manizales por incorporar a sus planes de gobierno el proyecto “Plan Parcial de Renovación Urbana del Sector de La Galería”, formulado por la Universidad Nacional con el auspicio de Infimanizales. Y no sería para menos, pues la ciudad y los ciudadanos del sector han invertido tiempo y recursos importantes para lograr un acuerdo colectivo en torno al deber ser de uno de los lugares más conflictivos de la ciudad, pero también, uno de los más queridos y recordados.

En efecto, cuando se habla del sector de La Galería, los ciudadanos evocan con cariño los tiempos en que la plaza de mercado era un lugar de encuentro cotidiano de las familias, sin distinción de condición social, estrato o nivel socioeconómico.

Hoy, la plaza de mercado y sus alrededores reflejan el deterioro de las áreas centrales que han sido sometidas al olvido y la indiferencia. Sin embargo, contrario a muchas otras ciudades colombianas, en Manizales la Plaza de Mercado ha

despertado una reacción positiva de gobernantes y ciudadanos para impedir que este pedacito del centro de la ciudad continúe su proceso de deterioro físico y social.

En buena hora se tomaron dos decisiones de gran importancia estratégica para la ciudad: Proponer una Renovación Urbana del Sector y formular un Plan Parcial como mecanismo para definir integralmente las acciones a seguir en el mediano plazo.

Estos dos pasos adelante marcaron el camino para superar una tradición ya cuestionada por la constitución política y la legislación colombiana, que en materia de urbanismo privilegiaba las actuaciones predio a predio para solucionar conflictos urbanos. El nuevo urbanismo, que tan buenos resultados ha conseguido en las grades capitales y ciudades intermedias, promueve el liderazgo municipal en la definición de los máximos intereses colectivos de la ciudad, estimula la gestión compartida de los proyectos urbanos y garantiza la distribución equitativa de los costos y beneficios de hacer ciudad.

Eso es justamente lo que se hizo durante año y medio de trabajo en la formulación del Plan Parcial de La Galería. Es por lo tanto un ejercicio novedoso. La Renovación Urbana tiene en este caso unas características especiales, puesto que implica una operación urbana fundamentada en los mecanismos de planeación participativa y concertación ciudadana que reconoce los valores edilicios y urbanísticos existentes; preserva las tendencias generales de usos del suelo y muy especialmente el de la Plaza de Mercado, pero modernizando sus infraestructuras y condiciones de mercadeo; promueve la vivienda de interés social en sus alrededores para garantizar la vida urbana en el centro de la ciudad; mejora la dotación de equipamientos y espacios públicos como soporte de las relaciones sociales y productivas. Todo ello, acompañado de la previsión de una importante cantidad de recursos financieros provenientes de la operación urbana y destinados a la formulación de programas y proyectos de acción social, sostenida

en el tiempo, para revertir los conflictos sociales derivados de una deuda social acumulada por muchos años.

Dos pasos adelante y uno atrás.

Ahora que el Plan Parcial de la Galería ha sido entregado a la Municipalidad, se da un paso atrás con las vacilaciones de la administración que termina para comenzar el proceso de gestión y abrir el camino de las soluciones integrales a los problemas del sector de La Galería. Dos pasos adelante y uno atrás; así parecen funcionar los asuntos del ordenamiento territorial en la ciudad de Manizales. Mientras otras ciudades del Eje Cafetero han encontrado en los planes parciales la gran alternativa de planeamiento y gestión en zonas consolidadas o de expansión urbana, en Manizales la administración municipal se resiste a modernizar los instrumentos de actuación urbana.

Por estas razones, tan importante y estratégico proyecto para la ciudad no puede estar ausente del debate de la política urbana de quienes aspiran a dirigir los destinos de la ciudad en los próximos años. Más de 2.400 unidades de Vivienda de Interés Social en el centro de la ciudad, cuando en Manizales se habla del agotamiento de suelo público para este tipo de soluciones habitacionales. Construcción de 22 mil m² en nuevos equipamientos públicos y 23 mil m² en zonas verdes, plazas, parques y amplias aceras para la Comuna San José, que es una de las zonas de la ciudad con más bajos indicadores de espacio público y calidad de vida. Mejoramiento integral de la movilidad y el transporte en los alrededores de la Galería como complemento necesario a la solución vehicular que se está llevando a cabo en la Plaza Alfonso López. Más de 4.500 millones de pesos que el proyecto podría generar para desarrollar una agresiva política de atención a la población en situación de vulnerabilidad de la Comuna San José. Estos son algunos de los indicadores que ofrece el Plan Parcial de La Galería, mediante un proceso de gestión mixta que garantiza la confluencia de los recursos públicos y privados.

Desde estas líneas abogamos por un gran acuerdo colectivo para que el próximo Alcalde de la ciudad asuma el mandato ciudadano de liderar las acciones necesarias para que el sector de La Galería, como parte del centro de la ciudad, vuelva a ser un lugar de encuentro ciudadano alrededor de esa gran despensa de víveres que es la Plaza Minorista de Mercado.

El primer paso para inviabilizar el Plan Parcial de la Galería

Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía de “Formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana del Sector de La Galería”.

Carta enviada por el autor al director del periódico La Patria de Manizales el 09 de Octubre de 2007 solicitando la rectificación de una noticia sobre el Plan Parcial de La Galería. No se obtuvo respuesta.

En el día de hoy martes 09 de octubre, apareció un artículo en la sección Local titulado “En marcha construcción de la Terminal Mixta” en el cual se asegura que esta obra es “el primer paso del plan parcial de la Plaza de Mercado”. Al respecto, como Director de la “Formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana del Sector de La Galería” considero necesario solicitar la rectificación de esta noticia, puesto que esta obra nada tiene que ver con las Unidades de Actuación Urbanística y los proyectos propuestos por la Universidad Nacional para lograr resolver integralmente los problemas urbanos que allí se presentan.

Muy por el contrario, el equipo técnico encargado de la formulación de dicho Plan por parte de la Universidad Nacional de Colombia, considera que la decisión del Alcalde en el sentido de localizar la terminal interveredal en la antigua Escuela Jorge Robledo es totalmente inconveniente desde el punto de vista técnico y social puesto que transgrede las directrices de ordenamiento territorial de escala intermedia que fueron propuestas dentro del Plan Parcial e ignora los procesos de

concertación ciudadana que se desarrollaron durante el proceso de Formulación del mismo.

Como es de conocimiento público, la Universidad Nacional recibió el encargo de formular el Plan Parcial de la Galería a través del Convenio N° 2005-12-82 firmado con Infimanizales. Después de un año y medio de trabajo, y múltiples ejercicios de concertación con los ciudadanos y la administración municipal, el proyecto fue entregado el pasado mes de Junio, sin que hasta la fecha se haya tomado ninguna medida para implementarlo.

El Plan Parcial propuso localizar la Terminal Interveredal en la zona conocida como “El Tierrero” y no en la antigua Escuela Jorge Robledo, por varias razones entre las cuales destaco:

- La mayoría de empresas que transportan pasajeros y productos perecederos a la Galería, tienen su origen en las zonas rurales del noroccidente de Caldas especialmente los sectores aledaños a Santagueda y Arauca. El Plan Parcial propuso facilitar su acceso por la vía que conduce a La Cabaña y no por la Estación Uribe como actualmente se presenta, máxime cuando a futuro los nuevos diseños de la Plaza Alfonso López limitarán la movilidad vehicular para acceder a la Plaza de Mercado.
- Los predios de El Tierrero quedarían estratégicamente ubicados en el eje de confluencia de la futura Avenida Colón y la vía a la Cabaña, a través de una glorieta para facilitar la distribución ordenada de los flujos de acceso y salida a la Plaza de Mercado.
- Se propusieron ajustes a la jerarquización vial secundaria, en especial buscando una conectividad más directa con las arterias principales (Avenida Colón y Av. Gilberto Alzate Avendaño) y con la vía a la Cabaña como uno de los accesos de productos agrícolas del Departamento.

- Esta medida se acompañó con la propuesta de mejorar los perfiles viales y peatonales del área del Plan Parcial para garantizar unos trazados continuos y una clara separación entre el tránsito peatonal y vehicular.
- La localización de la Terminal Interveredal en los predios de El Tierrero permitiría ordenar el acceso de los Jeeps a la Plaza de Mercado a través de un sistema de movilidad en el cual los vehículos de carga puedan reportar las mercancías para efectos de contabilidad de los insumos que entran y salen, movilizarse a través de un circuito vial, contar con zonas de cargue y descargue en áreas especializadas para tal fin y con horarios definidos, entre otros aspectos.
- Se propuso el reordenamiento de los usos del suelo para concentrar áreas de bodegaje en lugares apropiados para tal fin y con vías de servicio especializadas.
- En el predio de la antigua Escuela Jorge Robledo se propuso la localización de un Centro Integrado de Servicios para La Comuna San José para que, junto a otras propuestas de espacio público y equipamientos, se logre mejorar la calidad de vida del sector. Entre ellas se destaca la semipeatonalización de la carrera 23 y la calle 16, junto con la transformación del Pabellón Central en una gran plaza pública cubierta. Todo ello le facilitará a los peatones una adecuada movilidad y a los comerciantes unos mejores espacios para la oferta de sus productos.

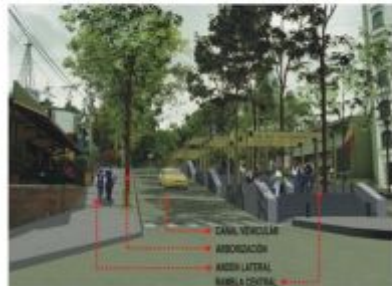
Como se puede observar, se requieren alternativas múltiples de movilidad y transporte, tanto vehicular como peatonal, que deben complementarse con la decisión de localización de un equipamiento que genera un alto impacto negativo en un sector de alta concentración de comercios y servicios en el centro de la ciudad. La Administración municipal, desafortunadamente, escogió una opción rápida, improvisada, económica y poco sostenible en el tiempo, lo cual aleja la

posibilidad de solución integral a la difícil problemática social, ambiental, de movilidad y usos del suelo en el Sector de La Galería.

**PROPUESTA UNIVERSIDAD NACIONAL (ENFASIS PEATONAL)
MOVIMIENTO DIFERENCIADO INDEPENDENCIA VEHICULO-PEATÓN**



**PROPUESTA DE MOVIMIENTO INTEGRAL
Y OFERTA DE ESPACIO PUBLICO MULTIPROPOSITO
(PLAZA -CONCESIONES COMERCIALES-
ARBORIZACIÓN Y AMOBLAMIENTO URBANO)**



**PROPUESTA MUNICIPAL (ENFASIS VEHICULAR)
REQUIERE SOLUCIÓN PEATONAL Y DE ESPACIO PUBLICO**



**CENTRO INTERCAMBIADOR PRESENCIA VEHICULAR
AMPLIACION VIAL VEHICULAR REDUCCIÓN
DE ESPACIO PUBLICO
EN EL ACCESO A LA UNIVERSIDAD NACIONAL**



Del “Paseo de los Estudiantes” al “Parqueo de los Comerciantes”

Fuente: Grupo de Trabajo Académico Urbanística. UNC.

24 de junio de 2009.

En pocas semanas culminará una obra que en nuestra modesta opinión nunca debió construirse. Se trata del mal llamado “Paseo de los Estudiantes” en la comuna Palogrande de Manizales donde se concentra el mayor núcleo de universidades públicas y privadas de la ciudad. Probablemente encontraré muchos contradictores a esta tesis y no faltarán razones para contra argumentarme. Sin embargo, tengo opiniones de peso que quiero compartir con mis amigos y uno que otro ciudadano que por casualidad se haya interesado en este texto.

En el año 2006 nos sorprendió gratamente el llamado que la administración municipal le hizo a la Universidad Nacional para diseñar el Paseo de los Estudiantes sobre la Avenida Lindsay, un importante eje que une el edificio de El Cable en donde se localiza la Escuela de Arquitectura y Urbanismo, con las sedes universitarias más importantes de la Universidad Nacional y la Universidad de Caldas. Y digo que la sorpresa fue grata porque la iniciativa vino de uno de los alcaldes que probablemente haya desarrollado el mayor número de obras en la ciudad en épocas recientes, pero también el más abiertamente opositor a los procesos de planeación urbana. Es que uno de sus mayores anhelos era acabar con la secretaría de planeación municipal. No se diga más.

La Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional asumió inmediatamente este compromiso como un proyecto de extensión solidaria por la importancia estratégica que dicho proyecto tenía dentro de la idea de hacer realidad esa loable iniciativa de transformar a Manizales en un “eje del conocimiento” y una ciudad universitaria, dos conceptos sobre los que se ha

hablado mucho pero se ha concretado poco, al menos en cuanto al diseño de unas políticas públicas se refiere.

La universidad cumplió con un proyecto que hizo honor al nombre y a las determinantes inicialmente propuestas por la administración, y adicionalmente planteó unos lineamientos básicos para un plan urbanístico que posibilitara abordar la tarea en una escala intermedia con el fin de articular las diferentes sedes universitarias, institutos, colegios y centros de investigación e innovación a la malla urbana y ambiental de la ciudad. Más de 20 mil estudiantes de bachillerato y universidad caminan diariamente por las calles del sector amenazados constantemente en su integridad física por una deficiente oferta de espacio público en medio de un gran volumen de vehículos circulando por las calles.

El principal aporte fue haber propuesto un sistema de espacio público bimodal en donde se separaba claramente el flujo peatonal del vehicular, facilitándole a los estudiantes un acceso amplio y seguro a sus centros educativos, y adicionalmente, estableciendo una conectividad peatonal con el estadio de fútbol, recientemente construido, aunque incumpliendo todas las normas internacionales de espacio público y equipamientos complementarios que una infraestructura de esta naturaleza requiere.

El proyecto, abalado inicialmente por la municipalidad y socializado en diferentes foros, fue finalmente archivado ante las objeciones planteadas por un puñado de comerciantes que argumentaron un perjuicio económico de sus negocios debido a la prohibición de unos cuantos cupos de parqueo sobre la vía.

El alcalde rápidamente cambió la esencia del proyecto y pasó del “paseo de los estudiantes” a lo que nosotros llamaremos “el parqueo de los comerciantes”. Es decir, de una solución soportada en el peatón y en aumentar significativamente las calidades del espacio público, garantizando la movilidad vehicular, a otra cuyo énfasis es la circulación vehicular, manteniendo las dificultades de accesibilidad

peatonal a los centros universitarios y demás equipamientos públicos de escala municipal y regional. Las diferencias saltan a la vista. Finalmente, la administración municipal hizo mutis por el foro y como un verdadero saltimbanqui regresó con un libreto a la medida de los mercaderes.

La miopía de los dirigentes no tiene límites. De un tajo, desapareció la única posibilidad que existía de avanzar en una solución de integración urbanística de los campus universitarios con la ciudad, inspirado en la defensa de los intereses públicos y colectivos. El mercado le impuso sus reglas al conocimiento, y éste, vacilante, tímido e inseguro, se quedó sumido en las aulas, expectante. Hay que reconocerlo, faltó liderazgo, iniciativa y capacidad de respuesta colectiva de las instituciones educativas para buscar soluciones de fondo. Valió lo mismo ocho que ochenta.

Ya no habrá paseo de los estudiantes, tan sólo un intercambiador vial con algún mejoramiento de las aceras existentes. Sin embargo, la ciudad y los ciudadanos aún esperan una respuesta más proactiva de las universidades para liderar nuevos proyectos, así sean remediales en temas muy diversos que hagan de este segmento de ciudad un territorio verdaderamente inteligente. Para ello la universidad tendrá que superar la idea obsoleta de campus especializado para asumir el reto de integrar la universidad a la ciudad y la ciudad a la universidad.

Foto-reportaje: Manizales ¿Ciudad educadora?

12 de Agosto de 2009



Elaboración propia.

La “sana mezcla de usos”

Algunos efectos prácticos de esta política en una nueva centralidad de Manizales.

Impacto sobre el espacio público de una de las EPS localizadas en el barrio La Estrella en Manizales. Foto Acebedo

18 de Agosto de 2009

Uno de los temas más polémicos de la formulación del POT de Manizales es el que tiene que ver con el uso del suelo. Casi nada, es la esencia de la planeación y el ordenamiento territorial desde sus orígenes, tanto en Alemania como en Inglaterra. Pero en esta ciudad “de las puertas abiertas” es considerado como tema que admite una gran flexibilidad.

Pues bien, a algún ilustre consultor o secretario de planeación le pareció inteligente proponerle al Concejo de la ciudad adoptar la “sana mezcla de usos” como una de las políticas principales del modelo de ocupación territorial, con la idea de “establecer criterios para hacer compatibles las actividades entre sí”. Al son de hoy no se ha aplicado ni una cosa ni la otra.

En una ciudad como Manizales, tan sumisa a las directrices del mercado y los promotores inmobiliarios, la medida fue aceptada con todo el beneplácito. Para quienes asumieron con honestidad este criterio, se trataba de una oportunidad para superar la concepción ya revaluada y utópica del urbanismo CIAM de zonificar la ciudad por funciones (vivienda, industria, comercio, recreación y administración); para otros, defensores a ultranza de un urbanismo desregulado, era el momento perfecto para legitimar lo que ya venían haciendo desde hacía varias décadas.

Es el urbanismo desregulado el que sigue imponiéndose, a través de una metodología que ya ha sido ampliamente analizada por juristas y políticos

estudiosos de la sociedad capitalista. Se trata básicamente de crear el derecho, luego limitarlo y finalmente, acabar con él. Su principal instrumento consiste en advertir que el derecho concedido estará sujeto a reglamentación, o como se dice en el caso que nos ocupa, “se establecerán los criterios...”.

Uno de los casos más patéticos para observar este comportamiento en Manizales es lo que está sucediendo en el sector Palogrande donde una nueva área de centralidad se viene consolidando, alterna a la fundacional, sin ningún tipo de planeación ni control urbanístico. Allí hay unas claras expresiones del deterioro progresivo que ya comenzaron a sufrir barrios como Palogrande, La Estrella y Belén, de una histórica tradición residencial.

Primero llegaron los grandes equipamientos urbanos: las Universidades con sus respectivos Campus, el estadio de fútbol y la unidad deportiva; más recientemente, aparecieron nuevos usos asociados a los servicios de salud, entre otros. Los primeros fueron expandiéndose con una gran autonomía, en muchos casos, sin cumplir con estándares mínimos de urbanismo. Los segundos, fueron ocupando las viviendas de mayor área, haciéndoles algunas reformas interiores para la atención de sus usuarios, luego fueron invadiendo parte de los espacios públicos con las ambulancias, dado que casi ninguna de ellas previó la necesidad de estacionamientos interiores para estos vehículos, y finalmente, los nuevos demandantes de estos servicios, comenzaron a ocupar las vías, las aceras, los antejardines y cuanto rincón fuera posible para estacionar sus vehículos particulares lo más cerca a cada una de las edificaciones. El resultado final, unos barrios convertidos en un gran parqueadero público por obra y gracia de la “sana mezcla de usos” como directriz fundamental del Plan de Ordenamiento Territorial.

Según el POT, las instituciones de salud requieren de edificaciones especializadas y deben incluir infraestructuras de parqueaderos. Sin embargo, se hacen algunas excepciones para los servicios de salud catalogados como IS-1, es decir, para los centros médicos, laboratorios y bancos de sangre considerados de

“impacto medio” para los cuales se requiere parqueo a razón de dos (2) cupos por cada 50 M2 de área útil construida *al interior del predio o en zona próxima* (el subrayado es nuestro). Estas últimas no deberán estar a una distancia mayor a 300 metros.

Buena parte de las Empresas Prestadoras de Salud (EPS) de hoy en día están incluidas dentro de esta categoría. Son los llamados centros de salud de garaje que se han vuelto tan comunes desde que el sistema de salud se privatizó. Casi todas ellas han optado por la norma más laxa, es decir, aquella que les permite desembarazarse de los parqueaderos, trasladándolos a una “zona próxima”, es decir, al espacio público de la ciudad. Lo dicho, el Estado crea la norma, luego la limita y finalmente acaba con ella.

De esta manera volvemos al principio de este problema: Las instituciones de salud pueden localizarse “donde se les dé la gana” porque la norma así lo permite. Si esta “lógica” de la planeación la hacemos extensiva a las demás actividades de comercio y de servicios que hacen presencia en el sector, podremos concluir porqué percibimos un deterioro progresivo de su medio ambiente urbano y la imposibilidad de poner un cierto orden por parte de las diferentes autoridades de control. Nada pudo hacer la planeación de escala intermedia que recientemente se ha inaugurado en la ciudad con relación al tema de parqueaderos. Nada, excepto aplicar el código de urbanismo y construcción vigente desde el año 1993.

Por fin, después de casi una década de formulación del POT, la administración municipal decide bajar las decisiones superiores de ordenamiento territorial a una escala intermedia, lo cual, sin duda, permitirá conocer mucho más la ciudad y facilitará su planeamiento. Sin embargo, y como lo hemos advertido en otras líneas, sin un nuevo código de urbanismo y construcción no podrá haber ordenamiento territorial posible. La PIP 10, encargada de planear este sector de la ciudad quedó acorralada desde el punto de vista normativo y de gestión por un

código obsoleto y descontextualizado. Lo mismo sucede, obviamente, con las demás PIP de la ciudad.

Para poder superar este escollo, yo propondría varias acciones, a saber:

1. Que se aborde sin más aplazamientos, la reformulación del Código de Urbanismo y Construcción para contextualizarlo con las determinantes del ordenamiento territorial actual.
2. Que se desarrollen campañas ciudadanas orientadas al uso adecuado y responsable de los espacios públicos por parte de los usuarios de los vehículos privados.
3. Que se impulse un acuerdo entre los sectores públicos y privados del sector de Palogrande (especialmente entre el comercio, las instituciones de salud, las instituciones deportivas y las universidades) para materializar un modelo financiero y de gestión orientado a la construcción colectiva de edificios de parqueaderos que presten el servicio a todos estos usuarios con el fin de limitar al máximo las zonas de parqueo sobre las vía, recuperando y ampliando los espacios públicos para los peatones. Una Unidad de Gestión estratégicamente ubicada sería una opción viable.
4. Que se incentive el uso de los estacionamientos sobre la vía para períodos cortos de tiempo y no como parqueaderos permanentes como sucede en muchos casos.
5. Que la autoridad competente cumpla sus obligaciones en la aplicación de las normas de tránsito y ejerza los controles necesarios de manera oportuna.

Teatro y ciudad.

La tragedia fáustica del espacio público

Foto Acebedo

13 de Septiembre de 2009

Del 7 al 13 de septiembre se llevó a cabo la XXXI versión del Festival Internacional de Teatro de Manizales. En esta oportunidad, la calle fue el escenario principal y esto de por sí cambió la dinámica de la ciudad con respecto a versiones de años anteriores, más orientadas hacia el teatro de sala.

La relación directa de los diferentes grupos artísticos nacionales e internacionales con los ciudadanos en el espacio público, contribuyó a percibir un ambiente democrático, de fiesta y cultura como hacía mucho tiempo no se sentía en la ciudad. Aunque, valga la pena decirlo, esa sensación se vio opacada por una presencia injustificada de un gran contingente de policías cuidando las calles. Yo diría que el Alcalde Juan Manuel Llano se equivocó actuando como si estuviéramos en la Feria de Manizales, donde la característica de fiesta, toros, licor y rumba desmedida potencializan los conflictos en la calle, las riñas o los atracos. No, señor Alcalde, ésta era una fiesta de la cultura, del teatro, de la convivencia en torno al arte público y con el público.

Los principales beneficiarios fueron, en mi opinión, los jóvenes estudiantes de colegios y universidades, quienes demostraron con su comportamiento alegre y festivo, ávido de manifestaciones artísticas tan escasas en la vida cotidiana de la ciudad, que el teatro es fuente de conocimiento, instrumento liberalizador de emociones, divertimento y catalizador de energías colectivas. También el espacio público puso su grano de arena contribuyendo a generar esa catarsis, al ser aprovechado de manera creativa por los artistas, convirtiéndolo en escenario, palco, camerino o bastidor. No hubo límites para recrear las graderías, el

Autor: Luis Fernando Acebedo Restrepo - Publicación « Fondation des Territoires de Demain »

Page

amoblamiento urbano, la calle, el bulevar, la plaza o el parque como parte de una puesta en escena sutil, efímera y circense.

El teatro de calle tiene la cualidad de establecer una relación estrecha y dinámica con el público, quién se convierte en parte de la obra, la enriquece, la cualifica. Para los actores y actrices, por su parte, se constituye en un enorme reto porque cada presentación es diferente, aunque tengan un libreto y unas acciones previamente definidas. El público tiene que hablarles, sugerirles, abrir compases metafóricos para dar lugar a la improvisación. En la calle, el público camina o se detiene, está sentado o parado, va y vuelve en un constante movimiento. Esta es quizás la principal diferencia con el teatro de sala, en donde casi siempre los elementos están dispuestos previamente y el público es un ente pasivo que observa en la intimidad de su silla.

Esta versión del Festival Internacional de Teatro puso en evidencia la escasez y precariedad de los espacios públicos en la ciudad. Manizales no ha sido capaz de construir un sistema de espacio público que conecte a los diferentes barrios con su espina dorsal, la carrera 23. Y el Festival de Teatro aún tiene mucho por hacer para garantizar que el telón también se habrá en Solferino, Aranjuez, El Carmen o Corinto, entre otros barrios de la ciudad que claman por actividades distintas a las estrictamente residenciales.

El teatro de calle posibilitaba una toma de la ciudad y de cada uno de sus rincones. Haber llevado algunas obras a barrios como La Enea, La Sultana o Puerta del Sol fue un buen intento que se aplaude, pero pudo ser más agresivo. El teatro universitario, por ejemplo, ha presentado sus obras en espacios no convencionales como el pabellón central de la plaza de mercado en el sector de La Galería, venciendo los imaginarios del miedo. Esta era una buena oportunidad para integrar los vivos colores de los frutos del campo con los caleidoscópicos trajes de las artes escénicas.

La plaza de Bolívar sigue siendo el lugar referencial por excelencia y quizás el único espacio público que tiene un uso multifacético como lo demandan las características de la vida contemporánea. Ni siquiera la recién inaugurada Plaza Alfonso López que buscaba convertirse en el segundo espacio público más importante de la ciudad, ha logrado convocar su uso intensivo para los diferentes actos cívicos, culturales o políticos. El pequeño teatrino o media torta que tiene en uno de sus costados nació como un no lugar, y la plaza pública semienterrada con sus olas de ladrillo y cemento junto a los puestos de venta que nunca se utilizan, solo invitan al paso, al cruce, pero muy poco a la estancia o a la deliberación. Razones tendría el Festival para preferir el parque principal de San José y no la plaza Alfonso López para presentar alguna de las obras de teatro programadas.

Algo parecido sucedió con el mal llamado “Paseo de los Estudiantes”, una obra recién inaugurada que no le aportó nada a la cualificación del espacio público, ni a su uso y disfrute por parte de la dinámica teatral. El Festival prefirió usar el *hall* de acceso a la Universidad o el parqueadero del Coliseo Menor. Un buen punto de reflexión para quienes tanto han aplaudido estas recientes obras, muy exitosas desde el punto de vista de la movilidad vehicular y probablemente de la estética, pero extremadamente costosas para el peatón y sus necesidades de estar, permanecer, deliberar y recrearse. Y ni que decir de nuestra red de “ecoparques” públicos que prácticamente se hunden entre la maleza por falta de recursos económicos para su rescate.

Es que no siempre la arquitectura logra interpretar adecuadamente las demandas de espacio público, así como no necesariamente se vuelve un instrumento de integración social. En no pocas oportunidades, el proyecto arquitectónico cumple más una función aséptica, anulando la dinámica urbana y ciudadina. Y tanto la plaza Alfonso López como el “Paseo de los Estudiantes” parecen ser dos de esos casos. Quedaron muy bonitos, pero no invitan al uso, aprovechamiento y disfrute colectivo.

Nada más apropiado que traer a colación al Fausto de Goethe para sintetizar a través de su metamorfosis la relación entre teatro y ciudad, pero especialmente para criticar ese absurdo espíritu desarrollista de nuestros mandatarios que construyen esos nuevos espacios públicos tan inútiles como escindidos. Precisamente Marshall Berman comenta en su libro *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, parte de la tragedia que ha significado la manipulación y los símbolos del progreso sin sensibilidad ni preocupación por el bienestar social. Dice Berman (1991): “Pero lo que hace que estos proyectos, en lugar de fáusticos, sean seudofáusticos, y que no sean tanto una tragedia como un teatro del absurdo y la crueldad, es el hecho desgarrador –a menudo olvidado en Occidente- de que *no sirvieron de nada*”.

La Plaza Alfonso López (I)

Imagen urbana después de una implosión

Aspecto de la Plaza Alfonso López de Manizales en el año 2005. Foto Acebedo.

03 de Octubre de 2009

No solo las guerras destruyen edificios de valor patrimonial en las ciudades, también los alcaldes, en nombre de la colectividad y el interés general. La implosión del edificio de la Alcaldía Municipal de Manizales en el año 2002, localizado en la Plaza Alfonso López, marcó el fin de un imaginario moderno que tal vez nunca llegó a la ciudad, y abrió otro, aún por descubrir. En ese momento, surgió esta especie de etnografía de aquel lugar referencial.

En la Plaza Alfonso López Pumarejo se perciben muy claramente dos grandes dinámicas socio-espaciales: Por un lado, el frenesí de los flujos, la circulación y el movimiento constante; y por otro, el deseo de comunicación o como dirían algunos, la mercadería de la conversación (Borja, Muxi, 2003). Ambos se desarrollan en medio de un espacio urbano sincrético y de una arquitectura ecléctica.

En efecto, la articulación de ambas dinámicas en el espacio produce una sensación de caos intimidante para todos los habitantes o usuarios de la Plaza. Desde la perspectiva del peatón, el ruido de los motores que se detienen y avanzan en medio de cruces y semáforos a distancias muy cortas, generan una sensación de inseguridad permanente que invita a quedarse atrapado en las periferias por el juego centrífugo de los vehículos. Allí confluye gran parte de los sistemas de transporte público y privado de la ciudad y del campo: Rutas de buses urbanos, transporte intermunicipal e interveredal, taxis, camiones de carga, automóviles particulares, motocicletas, entre otros.

Las aceras amplias que delimitan la Plaza, comparadas con las del Centro histórico-patrimonial, acogen a transeúntes y vendedores ambulantes, mientras que, desde adentro de los locales comerciales –en gran medida cafetines y bares–, se expele el ruido mezclado de las rancheras y la música del despecho, acompañado del murmullo de gente que conversa al calor de un tinto de 250 pesos o de un almuerzo de 2000. Unas mujeres elegantemente vestidas de minifalda y tacón alto, cabellos sueltos sobre los hombros y un monedero bajo las axilas, atienden el pedido de quienes toman asiento en cada mesa. Los ancianos con sus recuerdos y los jóvenes como venidos de alguna vereda o centro poblado le dan identidad a los cafés, bares y cantinas, a los billares y juegos de azar o al comercio de variedades; también a los hoteles y residencias que pululan en los alrededores de la Plaza.

Los voceadores de mercancías por micrófono o el silencio cómplice de las prostitutas transitando de aquí para allá, hacen parte del ambiente sórdido de algunas esquinas y se confunden entre miradas, gestos y actitudes de ciudadanos desprevenidos, y de otros que dominan la calle o ese mundo imperceptible que algunos llaman los “no lugares”.

Entretanto, quienes atraviesan la Plaza en sus vehículos particulares deben sufrir el asalto intimidante de un “ejército” de adolescentes apertrechados de tarritos de agua jabonosa y limpiavidrios que aparecen en cada semáforo como caídos del cielo para ofrecer sus servicios a cambio de una moneda. Allí también se encuentra el vendedor de maní, el de frutas y verduras o el de tarjetas prepago debidamente uniformado.

Pero también la continuidad y proliferación de entradas y salidas de vehículos en distintas direcciones por los costados de la Plaza invitan a estar con todos los sentidos puestos sobre la calle, a pesar de una adecuada señalización que marca el sentido de las vías, las cebras de uso peatonal, la semaforización, los cruces y la información sobre los barrios contiguos o el acceso a las vías regionales.

El interior de la Plaza está dividido en dos ambientes, separados por un cruce de vehículos en dirección contraria y una geometría curva, cóncava y convexa. Un ambiente desolado y triste, compuesto por una zona verde amplia en donde yacen los restos de la antigua Alcaldía y una pequeña plazoleta, construida a última hora para que el dolor por la desaparición de un icono edilicio no genere mayores frustraciones, simula un bar o una cantina al aire libre con sus mesas dispuestas en círculo. Por ambos lados cruzan indiscriminadamente los peatones en un ir y venir de gentes que aprovechan el espacio encementado o la gramilla para “saltar” al otro lado de la calle. Y otro ambiente, densamente ocupado por una concentración de vendedores estacionarios dispuestos sobre tres crujías, dos de ellas marcadas por la alineación de siete u ocho palmeras que pasan desapercibidas a los ojos del peatón.

Este pequeño centro comercial enmarca la fachada de la Plaza al costado oriental por medio de una frágil estructura metálica que ordena y le da techo a los pequeños locales. Su numeración consecutiva llega hasta el número 340, lo cual da un indicio de la cantidad y tamaño de cada uno; sin embargo, muchos de estos locales se encuentran ocupados por bodegas. Se requiere recorrerlo en su interior para descubrir varios niveles y una cafetería al aire libre sobre una plataforma de un piso de altura, debajo de la cual se encuentran unos baños públicos.

El borde que define la paramentación de la Plaza Alfonso López Pumarejo está compuesto por edificios de cuatro y cinco pisos, principalmente. La mayoría tiene un pequeño voladizo después de una doble altura. Su arquitectura es modesta pero mantiene una presencia viva en el lugar. Cinco o seis edificios en cada manzana organizan los contornos de la Plaza reflejando una cierta continuidad de vanos en medio de la diversidad estilística. Los primeros pisos, por el contrario, se diferencian de los pisos superiores por su apertura al peatón y algunas subdivisiones para acomodar pequeños locales dentro de otros, lo cual dificulta la identificación de los ritmos en las fachadas. El Teatro de Manizales es quizás el edificio que más identidad formal tiene, aunque el uso real sea otro completamente distinto. Su presencia en el lugar se asemeja más a un fantasma

que clama una nueva oportunidad en la memoria de los habitantes del centro de la ciudad.

Por su estilo y materiales, la mayoría de las edificaciones son de hace tres o cuatro décadas. Sin embargo, subsisten algunos edificios de dos o tres pisos en bahareque que hablan de épocas pretéritas, pero también de riesgos que continúan amenazando a las edificaciones antiguas. De hecho, en la esquina del costado sur-occidental de la Plaza, un edificio de dos pisos sucumbió recientemente a la fuerza devoradora de las llamas, recordando que la amenaza de incendio sigue latente en el centro de la ciudad si no se toman medidas preventivas.

No es la arquitectura la que impresiona, es la amplitud y la perspectiva del espacio que se abre desde diferentes direcciones en medio de una estructura de damero cerrada y compacta que caracteriza el Centro Tradicional. Este respiro que se siente al aproximarse, se pierde cuando se llega, puesto que la escenografía está pobremente dispuesta sobre el lugar. Se podría decir que es un espacio vacío que se recorre por sus bordes. Le hace falta vida a su interior porque no hay ninguna actividad que lo respalde, prácticamente ningún amoblamiento que insinúe diversas formas de apropiación cultural, recreativa, política o simplemente de ocio.

La Plaza Alfonso López (II)

Los jueces haciendo ciudad

A la izquierda, espacio central de la nueva Plaza Alfonso López (2009). A la derecha, "plaza de las banderas" en uno de los costados de la Plaza Alfonso López. Foto Acebedo.

10 de Octubre de 2009

A pesar de los últimos gobernantes, la Plaza Alfonso López adquirió una nueva cara desde comienzos de este año. Buena, regular o mala, ya veremos. Los ciudadanos finalmente tienen la última palabra y emitirán sus propios juicios según el grado de apropiación que le den a ese lugar. Y digo que "a pesar" de los gobernantes, porque la Plaza Alfonso López es hoy lo que es, por la obstinación de los ciudadanos organizados del sector que interpusieron varias acciones jurídicas a cada uno de los tres últimos alcaldes de la ciudad.

A Germán Cardona, el dinamitero, a quien la comunidad forzó a un pacto de cumplimiento para que tomara las medidas conducentes a reconstruir la plaza pública, luego de la implosión del edificio de la Alcaldía. A Néstor Eugenio Cardona, quién lideró el concurso para definir los diseños de la nueva plaza, dejándole a un tercero la responsabilidad de su construcción. Y a Luis Roberto Rivas por tratar de hacerse el loco con el cumplimiento de esta responsabilidad al comienzo de su mandato. Finalmente, los jueces se encargaron de hacer cumplir los pactos y crearon un precedente jurídico sobre el uso de ciertos instrumentos legales para garantizar los derechos ciudadanos al espacio público.

Por estos días recorrí nuevamente la Plaza con sus nuevos diseños. Fueron siete años largos los que se tomó la clase dirigente manizaleña para devolverle a la ciudad este espacio público destruido en el año 2002. Quería ver, oler, oír, recorrer, cruzar, permanecer en la Plaza. Y por supuesto, comparar.

Cuando en el año 2003 la municipalidad nos llamó para formular los términos de referencia arquitectónicos y urbanísticos para convocar al concurso de diseño del proyecto de renovación urbana de la Plaza, hicimos un esfuerzo por interpretar los deseos de la ciudad y de los ciudadanos. Al final se llamó a concursar a las firmas de arquitectos para “Consolidar la Plaza Alfonso López Pumarejo como el segundo espacio público de uso colectivo más significativo, después de la Plaza de Bolívar, por su carácter simbólico y referencial de la política *Manizales: Eje del Conocimiento*, su disposición para los encuentros ciudadanos y las actividades culturales a nivel urbano y metropolitano, la calidad de la oferta de servicios a nivel de las Tecnologías de la Información y la Comunicación - TIC - y su capacidad renovadora sobre su entorno más inmediato”.

Me temo que el proyecto construido no acertó en ninguna de estas características. Por un lado, creo que sus diseñadores no lograron interpretar cabalmente este planteamiento. Y por otro, quizás más importante, por las vacilaciones y el poco compromiso público de las instituciones de gobierno. Veamos por qué:

Es una plaza infrautilizada para eventos urbanos y metropolitanos, quizás por una razón elemental, porque está infradotada. Los usuarios directos o potenciales me han dado el mismo argumento: No cuenta con un sistema eléctrico apropiado para actos públicos y culturales. Al recorrer sus diferentes espacios pude constatar que no existe una sola toma para conectar un cable eléctrico. Esta es una de las razones por las cuales el pasado festival internacional de teatro prefirió utilizar otros espacios públicos de la ciudad. Paradójicamente, los diseños arquitectónicos se orientaron hacia la modalidad de una plaza de eventos más que a una plaza cívica multiusos como era nuestro interés. Así se deduce del gesto de hundir un pedazo de la plaza para generar unas graderías y crear una media torta con igual criterio en uno de sus costados.

De la política “Manizales: Eje del Conocimiento” finalmente no quedó nada, tal vez el espacio residual al occidente de la plaza, que simula una media torta para eventos culturales. Ahora bien, sin el preciado servicio de luz al que hemos hecho referencia, podríamos decir que este lugar se convirtió en una verdadera Plaza de Banderas, no por las columnatas que se erigen simbólicamente en el lugar donde estaba ubicado el edificio de la Alcaldía dinamitado, sino porque el ingenio popular, o quizás la acción de algún artista plástico, decidió hacer de la tragedia una comedia, al colocar una banderita roja por cada excremento humano depositado en la zona verde que rodea la plataforma circular y delimita el escenario vacío.

Es que los espacios inútiles o inapropiados, los espacios residuales o escindidos, los lugares no habitados, se vuelven “no lugares” en el sentido que le concede Marc Augé. Finalmente, son apropiados por los desplazados, los excluidos, los marginados, los despachados, en fin, los beneficiarios directos de la renovación urbana, cuando ésta simplemente se ocupa de recuperar los espacios físicos, dejando intactas las condiciones de pobreza de las gentes en el lugar.

Ahí están los loquitos de la calle, los habitantes de la calle y los “trabajadores de calle” como se les conoce a los amigos de lo ajeno. Todos ellos permanecen en la plaza, viendo cruzar de aquí para allá a los desprevenidos ciudadanos con sus compras de ocasión. Algunos, arriesgan hasta su propia seguridad porque las aceras en los extremos oriental y occidental de la plaza no tienen continuidad, y en un acto reflejo, cada quién sigue su camino pero sobre la calle vehicular hasta cruzar al otro lado.

Lo que definitivamente funciona muy bien es el complejo vial subterráneo, que ha sido finalmente, el principal interés de las últimas administraciones y lo que mejor saben hacer. Calles y calles para la movilidad vehicular, para la circulación y la velocidad. Estos ingenieros-empresarios que hemos tenido como alcaldes en

los últimos años le temen a lo público y a los lugares de encuentro. En últimas, le temen a la ciudad y al ejercicio de la ciudadanía. Estoy de acuerdo con Jordi Borja, quién por estos días visita nuestro país, cuando afirma que la ciudad hay que entenderla como espacio público, y el espacio público como “espacio político, de formación y expresión de voluntades colectivas, el espacio de la representación pero también del conflicto. Mientras haya espacio público, hay esperanza de revolución, o de progreso”. A esto es a lo que verdaderamente le temen nuestros alcaldes-empresarios.

Sin un nuevo Código de Urbanismo y Construcción no hay Ordenamiento Territorial posible en Manizales

*Violación permanente de las normas de convivencia ciudadana. Manizales.
Foto Acebedo.*

21 de Julio de 2009.

¿Por qué razón la ciudad de Manizales, después de aprobar su POT en el año 2001, haber hecho una primera revisión en el año 2003 y otra en 2007, aún no logra ponerse de acuerdo en la aprobación de sus normas de urbanismo y construcción, cuya última versión data del año 1993?. Esta es una inexplicable paradoja que puede tener múltiples interpretaciones.

Una de ellas tiene que ver con la aparente resistencia de los promotores inmobiliarios y los particulares en general para lograr la confluencia de las antiguas normas de urbanismo y construcción inspiradas en el desarrollo predio a predio, con las normas estructurales del ordenamiento territorial, que por su naturaleza, deberían partir del interés general y colectivo de la ciudad.

En efecto, tanto el sector público como el privado, han gestionado la ciudad a partir de motivaciones coyunturales y aisladas, aparentemente inspiradas en un interés general, pero de gran fragilidad en la consolidación de la estructura urbana y el modelo de ocupación territorial. Es por eso que históricamente la mayor dinámica de la ciudad se ha dado a partir de la construcción de infraestructuras o equipamientos, cuyo producto final casi siempre es deficitario en términos de las obras de urbanismo que demandan para su adecuado funcionamiento: Proyectos viales con amplias restricciones para la movilidad peatonal y precarias dotaciones de mobiliario urbano; incremento constante del parque automotor privado sin soluciones integrales a los conflictos crecientes en la movilidad, tránsito y

transporte; autorizaciones de usos del suelo sin exigencias en cuanto a los requerimientos urbanísticos de soporte; entre otras experiencias que hacen pensar que en Manizales la dinámica del desarrollo urbano está más asociada a la construcción de proyectos de infraestructura con estándares mínimos de calidad que al ordenamiento territorial propiamente dicho.

El asunto no sería fácil de comprender si de antemano no se partiera del reconocimiento de unas prácticas y tradiciones que han prevalecido en Manizales durante más de un siglo de crecimiento urbano inspirado en el concepto de una visión ingenieril que ha puesto su énfasis en las infraestructuras como máxima expresión de progreso y desarrollo. Los pocos intentos de planeación urbana en Manizales siempre han fracasado; quizás el de mayor impacto haya sido el Plan Maestro de Obras para la celebración del centenario de la ciudad a mediados del siglo XX, que se prolongó por casi 20 años y permitió la confluencia de recursos nacionales, departamentales y municipales. Pero más que un plan, significó la posibilidad de dinamizar la economía urbana a través de obras cuya sumatoria no necesariamente representaron un ideal de ciudad “moderna y progresiva” como se sostenía en aquella época.

Esto explica de alguna manera, las enormes debilidades del POT actual para instaurarse como un proyecto colectivo de ciudad y la mayor dinámica que tiene el código de construcciones de 1993, anacrónico y descontextualizado, como único instrumento eficaz que regula a los promotores inmobiliarios en su dinámica edilicia. En el intermedio de esta relación existen grandes vacíos en aspectos sustanciales que regulan el derecho de propiedad y el valor de los precios del suelo, como por ejemplo, la libertad de usos del suelo en toda la ciudad, la expansión urbana en cualquier dirección según la dinámica del mercado –incluso en los centros poblados que rodean la cabecera municipal- y la resistencia a aprobar los instrumentos de gestión urbana o un acuerdo de plusvalías como base para la repartición equitativa de las cargas y los beneficios que se derivan de las actuaciones urbanísticas.

Sobre esta base, es lógico entender las razones por las cuales la ciudad de Manizales aún no logra incursionar apropiadamente en el uso del Plan Parcial como instrumento de planeación intermedia en la ciudad y como mecanismo para regular las actuaciones urbanísticas en determinadas porciones de su territorio. También es posible inferir la prevalencia histórica del concepto del “mínimo necesario” que aplican los promotores inmobiliarios en el desarrollo de sus proyectos, en contraste con la lógica de “la máxima rentabilidad” de sus operaciones urbanas.

Tal y como lo planteó la administración distrital de Bogotá (2003) en la exposición de motivos para aprobar las normas de participación de las plusvalías en su ciudad “el proceso de la gestión estatal de la urbanización de la tierra termina siendo un factor de especulación y eventual exclusión social”. Esto quiere decir que la especulación urbana no sólo es atribuible a los particulares; el propio Estado puede interferir de manera sustancial en ese proceso, aún dentro de la dinámica del Ordenamiento Territorial. Esta parece ser la realidad en la ciudad de Manizales. El POT se convirtió en un documento meramente indicativo, sujeto a permanentes cambios o incluso a su desconocimiento por la propia municipalidad, mientras que las decisiones sobre el territorio se toman al tenor del Plan de Desarrollo de cada Administración o a la dinámica inmobiliaria de los particulares, según los vaivenes de la economía de la construcción.

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial hacen parte de una dicotomía en la esfera de lo público que aún no logra resolverse en función de los intereses superiores de la colectividad. Así como las inconsistencias entre el Ordenamiento Territorial y el Código Urbano representan para los promotores inmobiliarios una oportunidad para moverse libremente entre uno u otro según los intereses coyunturales.

¿Cuándo podremos lograr que los intereses públicos y colectivos representen el gran acuerdo ciudadano sobre los cuales puedan regularse las actuaciones legítimas de los particulares y de las administraciones de turno?

Perfil empresarial y social de las comunas de Manizales

Interpretación de los indicadores desde el Urbanismo

Fuente: Soto Vallejo, Irma; Otiz G., Oscar; Jiménez O., Oscar (2009). Perfil empresarial y social de las comunas de Manizales. Cámara de Comercio de Manizales y Universidad de Manizales.

30 de Agosto de 2009

El pasado miércoles 26 de agosto se realizó la presentación del libro “Perfil empresarial y social de las comunas de Manizales”, producto de la investigación realizada por los grupos de investigación “Derecho y Sociedad” y “Economía y Desarrollo Regional” de la Universidad de Manizales, en asocio con la Cámara de Comercio.

Los resultados de esta investigación permiten mostrar el panorama económico de las comunas de la ciudad a partir de los censos empresariales de los años 2007 y 2008 que la Cámara de Comercio viene realizando desde hace cinco años de manera consecutiva. En nuestra opinión, la mayor novedad, respecto a informes anteriores, está en la georeferenciación que se hizo de los resultados, lo cual permite relacionar los indicadores socio-económicos con el territorio, en un buen intento por develar la morfología del tejido empresarial y productivo de la ciudad.

El libro presenta de manera resumida la metodología en la recolección y análisis de la información, junto con los principales resultados estadísticos por comunas. No interpreta, simplemente muestra datos y tablas. A manera de anexo se publican las bases de datos de acuerdo a las variables empleadas con el propósito de que puedan ser usadas y analizadas libremente por los ciudadanos. En este sentido, el libro se anota un punto adicional en la perspectiva de hacer

pública la información para facilitar la toma de decisiones por todo aquel que se interese en la temática.

Creo que sus autores han entregado a la luz pública este trabajo con la firme intención de motivar la interpretación de las cifras por parte del público en general, pero especialmente de los empresarios y la academia. Yo he aceptado el reto y por eso quiero arriesgar unas primeras ideas, tanto desde el urbanismo como desde la política, o si se me permite, desde la economía política de la urbanización.

La primera constatación es que la mayor actividad económica se desarrolla a lo largo de la Avenida Santander como principal eje productivo y de movilidad de la ciudad. Sin embargo, hay tres motores muy dinámicos que concentran el mayor número de establecimientos, la principal fuerza laboral, los principales activos y, en gran medida, la mayor riqueza. Ellos son: El centro histórico de la ciudad (comunas 1,2 y 3) por su diversidad económica, junto a la comuna Palogrande (8) en donde se ha venido consolidando una nueva centralidad urbana, y la comuna Tesorito (7), que tiene un carácter más especializado por ser la principal concentración industrial. Llama la atención la comuna La Fuente (10), porque no tiene tantos establecimientos ni personal ocupado, pero sobrepasa con creces a todas las anteriores en cuanto a ingresos medios, quizás por la localización de varias industrias importantes para la ciudad, tales como La Fuente y Hada, entre otras.

Aún así, puede decirse que en toda la ciudad se desarrollan indiferenciadamente actividades de comercios, industria y servicios. Sin embargo, sobresalen dos indicadores que deberían prender las alarmas del empleo y la calidad de nuestro aparato productivo. Por un lado, la baja generación de puestos de trabajo de las empresas pues sólo 57 mil personas soportan la actividad económica de la ciudad entre comercio, servicios e industria; y por otro, el gran

predominio (más del 90%) de la pequeña empresa que ocupa entre uno y dos trabajadores con muy bajos activos y pocos ingresos.

Esto quiere decir que nuestra economía es de supervivencia, orientada principalmente al comercio y los servicios. No es difícil llegar a concluir que en la ciudad predominan las tiendas de barrio, el café internet, los talleres de mecánica y las carpinterías, las droguerías y panaderías; en fin, una ciudad casi de artesanos, muy lejos del sueño idílico de una ciudad del conocimiento como se viene propagando de tiempo atrás.

Me temo que la política de impulso y fortalecimiento de las Mipymes y de un “país de propietarios” han sido un total fracaso para los propósitos del fortalecimiento del aparato productivo local. Igual podría decirse de las estrategias para la generación de empleo. Tanto la pobreza que está por encima del 57% en el Departamento como la pobreza extrema que se posiciona en el 17%, junto a unas tasas de desempleo superior al 14% son extremadamente preocupantes y desbarata el optimismo con el que algunos políticos y periodistas locales pretenden contagiarnos por estos días preelectorales, argumentando que vamos muy bien y rumbo a la solución de nuestros principales problemas.

El reciente informe del PNUD sobre el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) en Caldas testimonia lo anteriormente dicho y contribuye, no sólo a mantener esta preocupación, sino a dimensionar las tareas que tenemos por delante. Este informe revela cómo Manizales es una ciudad que expulsa población (57%). Si nos atenemos a los resultados del censo empresarial, podemos concluir la falta de oportunidades laborales para sus habitantes. Y eso que la ciudad genera el 71% del PIB departamental. Ya podrán imaginarse los niveles de pobreza en que viven los demás municipios del departamento por cuenta del abandono paulatino de la productividad agrícola, la violencia y los preocupantes índices de escolaridad y deserción de los poblados rurales.

El modelo de desarrollo basado en una economía de servicios como si estuviéramos en una situación similar a los países desarrollados, ha contribuido a la debacle. Es necesario cambiarlo. Necesitamos soluciones endógenas para nuestro desarrollo, tales como introducir un mayor valor agregado al aparato productivo, tanto urbano como rural, diversificando la economía. Requerimos concentrar mayores esfuerzos y recursos entre el sector productivo y la academia para investigar e innovar en las cadenas productivas del departamento. Debemos recuperar la visión regional y subregional de ordenamiento territorial y el desarrollo para ampliar las oportunidades laborales y productivas. Bueno, y qué decir de los otros indicadores de los ODM que por falta de espacio no podremos comentar, todos ellos relacionados con el logro de la equidad y el bienestar social, tan esquivo por estos días, muy a pesar del derroche de optimismo de ciertos propagandistas oficiales.

¿Competitividad o cooperación?

A la izquierda, precariedad del empleo en la Plaza de Mercado de Manizales. A la derecha, desempleo en la Plaza Alfonso López de Manizales. Foto Acebedo.

6 de Diciembre de 2009

Por estos días en que la competitividad se nos ha querido meter por entre las venas y se ha impuesto como el valor más sagrado y apetecido de la sociedad capitalista, se ha vuelto común identificar las ciudades o sus territorios por un factor excepcional que las distingue de las demás: “La mejor esquina de América”, dirían los antioqueños; “Eje del conocimiento”, replicarán los manizaleños; “centro estratégico empresarial de los Andes”, argumentarán los bogotanos. En fin, en la actualidad el mundo no se concibe si no somos el epicentro de algo, los líderes de no sé qué, el eje de tal cosa, el mejor, el primero, el más destacado.

Yo siempre me he preguntado por qué no podemos dejar de ser todo eso y dedicarnos a hacer parte de algo; por qué tenemos que diferenciarnos en vez de complementarnos. Qué tan bueno sería dejar de pensar en el fin estratégico para trabajar más en el proceso, en los medios, en crear las condiciones para mejorar nuestra productividad, duramente golpeada por la apertura económica. Con la metodología del pensamiento estratégico, tan ligada al espíritu de la competitividad, en nuestro contexto son pocos los resultados positivos que podemos mostrar, porque quizás, seguimos pensando más con el deseo de otros que con nuestra realidad objetiva monda y lironda, con una visión exógena y no endógena del desarrollo como diría Vázquez Barquero (2005).

Hay muchas preguntas que todavía rondan mi cabeza: ¿Para qué queremos tener “el mejor” aeropuerto internacional en Caldas, si ya hay otros vecinos que están prestando ese mismo servicio a escasos 50 minutos y hacen parte de nuestra Ecoregión?; ¿No hubiese sido más económico continuar

mejorando la conectividad terrestre para tener verdaderas autopistas que integren a nuestras tres ciudades principales?;¿Qué sentido tiene atravesar la selva chocoana para construir un puerto de aguas profundas con el propósito de conquistar los mercados del pacífico, cuando lo que producimos difícilmente alcanza para venderlo a nuestros vecinos de Venezuela y Ecuador, o EEUU, quien nos compra más por proteger su punta de lanza en Latinoamérica que por necesidad de su economía?.

Las cosas han empeorado para los empresarios regionales por cuenta de “la seguridad democrática” que ha preferido jugársela toda a un mal vecino como EEUU, en lugar de construir la verdadera unidad latinoamericana y del Caribe para interactuar en condiciones de mediano equilibrio con los bloques económicos que se están consolidando en otras latitudes.

En ese lenguaje neoliberal de las cifras y los indicadores, que poco o nada tiene que ver con el humanismo, me han llamado la atención varias noticias que se han difundido con gran entusiasmo en los medios de comunicación locales.

1. Que Manizales es la quinta ciudad más competitiva, después de Bogotá, Medellín, Cali y Bucaramanga.
2. Que somos la tercera ciudad en calidad de vida, después de Bogotá y Medellín.
3. Que bajamos del sexto al noveno lugar en desempleo.
4. Que somos la ciudad más segura.

Y si a ello le sumamos que seguimos siendo uno de los países más felices del mundo, de acuerdo a una medición bianual que hace “The New Economics Foundation”, pues es fácil comprender el derroche de optimismo de algunos de nuestros dirigentes locales y departamentales, junto con el trabajo propagandístico al que están dedicados ciertos periodistas deslucidos en sus columnas de opinión.

Pero uno se pregunta de dónde salen esas cifras y qué se proponen con su difusión masiva, porque evidentemente la percepción ciudadana y sobre todo los

propios datos oficiales no cuadran mucho con este panorama de pesebre navideño.

Hace ocho años, cuando llegué a esta ciudad a aportar mi granito de arena, pregunté a mis colegas dónde estaban los hombres y mujeres en situación de indigencia, porque no los veía por ninguna parte, mientras que las ciudades capitales del llamado “triángulo de oro” no podían contener la expansión de la miseria en las periferias urbanas. Algunos sostenían que no había y otros, menos optimistas, decían que se los llevaban para Pereira. Una noticia de prensa por esa época parecía confirmar lo último, lo cual generó muchas inquietudes entre la sociedad manizaleña y regional. Lo cierto del caso, es que hoy por hoy, los vemos por doquier en los semáforos, durmiendo debajo de las cornisas de los edificios o deambulando hambrientos por las calles.

Es que mientras el Alcalde Llano se le iluminan sus diminutos ojos diciendo que bajamos del sexto al noveno lugar en desempleo, y la prensa local, más discreta, titula “El desempleo, estático en Manizales”, las cifras del DANE anuncian un aumento en términos reales del 14,5% al 16,2% con respecto al año pasado, equivalente a más de 30 mil personas sin un trabajo formal en una ciudad que no pasa de los 400 mil habitantes. Ni que decir de Pereira con 21,9% de desempleados y Armenia con el 18,2%. En últimas, lo que el Alcalde tiene para destacar es que en el contexto regional a las otras ciudades les está yendo peor. Triste indicador para quien le apostó a las migajas neoliberales de los “call center” como una opción de empleo para jóvenes con baja capacitación laboral, y sin embargo, su puesta en práctica en varios lugares de la ciudad no han logrado disminuir estos índices tan preocupantes. Entre tanto, el sector real de la economía, la industria, continúa en caída libre y apenas alcanza a emplear unos 15 o 20 mil trabajadores.



Es muy probable que para colmar nuestra desesperanza los líderes locales sólo nos propongan esperar el milagro de la reelección de “el mejor” presidente

que ha tenido la historia colombiana en su vida republicana, con lo cual el país pueda consolidarse como “la mejor esquina para la invasión norteamericana de América Latina” y a los ciudadanos de a pié sólo nos quede el consuelo de podernos mover libremente por las carreteras, sin que nos pidan visa.

El Cable Aéreo y la anticiudad en Manizales

03 de Febrero de 2010

Desde noviembre del año pasado se encuentra en funcionamiento el cable aéreo en la ciudad de Manizales. Se trazó como una línea recta que une la nueva

Tratamiento de exteriores de la estación del cable aéreo del centro de Manizales. Foto Acebedo.  *Acceso a la estación del cable aéreo del centro de Manizales. Foto Acebedo.* 

Fuente. Tiene una extensión de 2,1 kilómetros aproximadamente, y comenzó moviendo 42 góndolas con una capacidad de 1.530 pasajeros por hora. Fue prevista inicialmente como una alternativa turística, aunque muy pronto comenzó a discutirse la necesidad de su ampliación como parte del sistema integrado de transporte, incorporando al municipio de Villamaría, vecino de la ciudad, desde donde se movilizan más de 10 mil personas cada día al centro de Manizales. También se tiene previsto conectarlo con el futuro aeropuerto en el municipio de Palestina.

El cable aéreo es una respuesta tecnológica e inteligente a las difíciles condiciones topográficas de la ciudad que han dificultado la movilidad de las personas. Los buses y busetas tradicionales se tornan menos eficientes y altamente contaminantes en algunas zonas de alta pendiente. En el futuro mediato el sistema de cable aéreo se convertirá, muy seguramente, en un instrumento fundamental para la movilidad metropolitana de la subregión centro-sur del departamento de Caldas, aunque los gobernantes de los municipios comprometidos sigan haciéndose los de la vista gorda para avanzar en procesos de planeación y gestión integral de ese territorio.

Medellín dio el primer paso en la adopción de este sistema de transporte, para interconectar los barrios populares de las laderas oriental y occidental de la ciudad con las principales líneas del metro que circulan raudos por el valle, paralelo al río Medellín en sentido norte-sur o atravesando la ciudad en dirección oriente-occidente. Otras ciudades de ladera, incluso Caracas, ya lo han adoptado como instrumento para conectar barrios de difícil acceso terrestre.

El cable aéreo en Medellín sirvió para desarrollar importantes obras de renovación urbana en la comuna nororiental y mejorar las condiciones y calidades del espacio público en los alrededores de las estaciones. De igual manera, contribuyó a dinamizar la actividad económica de los barrios beneficiados con su presencia. Todo esto se fue dando poco a poco, pero a través de procesos de ordenamiento territorial y operaciones urbanísticas planeadas para lograr un mejoramiento significativo de la calidad de vida y del espacio público que hoy es orgullo de todos sus habitantes, pero especialmente de aquellos que habían perdido las esperanzas de que el Estado llegara a las puertas de su casa en los confines de la ciudad.

A mediados del mes de enero decidí montar en el cable aéreo de Manizales, para percibir la ciudad desde las alturas, recorrer sus estaciones, compartir opiniones con los demás usuarios, observar sus impactos sobre el entorno. Definitivamente es una opción de transporte que la ciudad debe ir ampliando paulatinamente. Comencé a soñar en algunas posibilidades de expansión del sistema. Qué tal, por ejemplo, una línea recta que atravesara la ciudad en sentido norte sur, desde Los Cámbulos hasta Bosques del Norte, pasando por Camilo Torres, Persia, La Arboleda, Versalles, La Asunción y Comuneros?. Integraría un significativo número de barrios, tal vez los más populosos, y algunas centralidades importantes como Versalles y Asunción. Implicaría todo un ejercicio de planeación y una gran oportunidad para armar un verdadero sistema de espacios públicos articulados a las estaciones del cable. Facilitaría procesos de renovación urbana para construir senderos peatonales

amplios sobre barrios con amplio déficit de espacio público, y por qué no, una que otra escalera eléctrica a espacio abierto en algunos puntos críticos de fuerte pendiente para facilitar la llegada de los pasajeros a las estaciones (...).

Después de algunos minutos en los que perdí la noción del tiempo echando globos al aire, imaginando la ciudad futura, regresé abruptamente a la estación del centro. El paseo en cable aéreo me dejó muchas preguntas e inquietudes. ¿Por qué en Manizales no es posible aprovechar la construcción de este macroproyecto para intervenir el espacio público sobre las áreas aferentes?. Pero lo que más me sorprendió definitivamente fueron las estaciones del centro y La Fuente. Parecen ser la expresión consolidada de la anticiudad, de la negación del urbanismo, de la ignorancia del espacio público, de su función y significado.

En la estación del centro, el municipio decidió tumbar toda una manzana de las edificaciones históricas de la llamada Arquitectura Republicana para construir una estación moderna del cable, pero con una sola fachada hacia la carrera 23. El resto del predio se deja como en una especie de lote de engorde, recubierto con prado y encerrado por sus tres costados con una malla metálica. No parece una medida coyuntural, previendo una “segunda etapa” como ya nos han estado acostumbrando con otras obras de importancia para la ciudad, alguna de las cuales ya se ha inaugurado dos veces sin que lleguen las soluciones definitivas.

La fachada principal también tiene unas pequeñas e inútiles zonas verdes en sus costados que nada le aportan al contexto altamente consolidado, pero en cambio, contribuyen a enlodar los alrededores porque los flujos peatonales pasan por encima destruyendo la grama y reclamando, como debe ser, espacios más amplios y libres de obstáculos para acceder o salir de la estación.

Yo propongo que las escuelas de arquitectura y urbanismo de la ciudad asuman este caso como un ejercicio de diseño urbano de alguno de los semestres de la carrera y le donen a la administración municipal un proyecto que resuelva apropiadamente la utilización de los inmensos espacios negados a la ciudad,

tratados como patio trasero de la estación del cable, en pleno centro de la ciudad. Y junto con una movilización ciudadana por el derecho a la ciudad podemos demostrarle a la administración municipal que el espacio público es parte constitutivo de la arquitectura y de las obras públicas. No son accesorios ni tratamientos estéticos, superfluos o de imagen. Son, esencialmente, una necesidad de la vida urbana contemporánea que provee cultura y conocimiento a los ciudadanos.

¿O acaso, esto es precisamente lo que quieren evitar?.

¡¡ Manizales es única!!

Elaboración propia.

29 de Noviembre de 2009

Manizales es única, es cierto, aunque no necesariamente por la cultura de sus gentes, como suele afirmarse cuando se trata de exaltar la ciudad con sentido populista. De ser así, pienso que Manizales es una ciudad como cualquier otra, con sus virtudes y defectos. Una ciudad intermedia, eso sí, como para ponernos en contexto.

Sus líderes políticos sueñan con posicionarla a la altura de las grandes capitales del mundo, sin embargo, a veces se comportan como cualquier hijo de vereda o como gamonal de pueblo, que es aún peor. Se me viene a la memoria, por ejemplo, el veto que hizo público el alcalde Juan Manuel Llano al cantante puertorriqueño de “Calle 13” para impedirle su ingreso en las próximas Ferias de la ciudad en el mes de Enero. Todo por portar una camiseta publicitaria con un contenido susceptible de múltiples interpretaciones, alusiva a las bases militares. “Uribe para bases militares”, decía el mensaje, pero la irritabilidad de los albaceas de la política de Seguridad Democrática en la ciudad leyeron otra cosa, “Uribe Paramilitar”. Bueno, no es mucha la diferencia; en cualquier caso, la guerra está ahí presente. Y ahí también estaba el alcalde Llano, como en la inquisición, definiendo quien entra o sale de su ciudad medieval amurallada.

Es que la cultura no es un concepto abstracto, se expresa en los hechos cotidianos, y sobre todo tiende a ser cada vez más universal, especialmente en cuanto a eso que conocemos como “cultura ciudadana”. En este aspecto, a los manizaleños les falta todavía bastante. Yo quisiera preguntar a través de este medio, si existe alguna ciudad en el mundo que acepte o tolere el parqueo de vehículos en las glorietas o “roundpoint”. Sí, esos espacios circulares que sirven para redistribuir el flujo vehicular en los cruces de las calles. Bueno, en Manizales es totalmente aceptado como norma con la connivencia de las autoridades policivas y de tránsito. Sucede en varias glorietas de la ciudad, pero

especialmente en el barrio La Estrella, donde confluyen ocho calles de manera concéntrica con mayores flujos vehiculares cada día.

Dirán los manizaleños más provincianos: “hombre, lo que pasa es que sólo nos demoramos una horita, mientras termina la Santa Misa”; otros que han viajado por las principales ciudades del mundo pero al llegar a Manizales parquean en la glorieta del barrio La Estrella, dirán con cierto rubor en las mejillas, “pero es que no hay comparación, el barrio La Estrella es el barrio La Estrella”; aquellos que aún creen que pueden llegar con el vehículo hasta la puerta de acceso del comercio o servicio que demandan, replicarán desafiantes “y dónde quiere que parquee, estúpido”; y otra parte de esos manizaleños “cultos”, aunque bastante avaros como para pagar 800 pesos la hora en las zonas públicas de estacionamiento perfectamente delimitadas en algunas de las calles adyacentes, nos mirarán con carita de ternero huérfano y a renglón seguido exclamarán en tono muy bajo, casi imperceptible “es que me demoro dos segunditos solamente”.

Y así cada quien encontrará sus motivos para parquear en la glorieta del barrio La Estrella el tiempo que considere necesario y justificar, a lo manizaleño, la violación de una norma universalmente aceptada, ante los ojos de los policías de tránsito, engegucidos por la fuerza de la costumbre y porque también van a misa casi todos los días. ¿Acaso el cura de la parroquia no se habrá dado cuenta que sus feligreses son pecadores consuetudinarios, no de las leyes divinas porque no me consta, sino de estas normas terrenales cuyo cumplimiento estricto nos hacen cada vez más ciudadanos del mundo?.

Manizales: de Eje del Conocimiento a “Call Center”

Aspecto de la remodelación de la fachada principal de la nueva empresa Call Center Emergía. Estas instalaciones pertenecían a la fábrica de plásticos Riduco, quien se relocalizó en la zona industrial de La Enea, al extremo oriental de la ciudad de Manizales. Foto Acebedo.

12 de Febrero de 2010

Ya casi no se habla de “Manizales Eje del Conocimiento”, una política que permaneció durante varias administraciones municipales como meta estratégica de la ciudad para promover el desarrollo local a partir de la construcción de la llamada sociedad del conocimiento.

Creo que Manizales fue pionera en el país en el impulso de esta visión, porque si la memoria no me falla, en la ciudad se viene hablando del conocimiento como factor de desarrollo desde los años 90. Al comenzar el nuevo siglo se incorporó este concepto en el plan de desarrollo y progresivamente fue perdiendo fuerza hasta desaparecer prácticamente como proyecto estratégico durante la actual administración.

El rumbo no ha sido muy claro y las políticas bastante pobres y fragmentadas. Manizales se ha movido por los caminos cenagosos de una ciudad universitaria, pasando por la idea de ciudad educadora hasta llegar más recientemente a la idea de una ciudadela del conocimiento. En medio de todo ello, se ha fortalecido la infraestructura tecnológica de colegios oficiales y universidades con aulas de cómputo y acceso a internet; se ha impulsado el surgimiento de empresas de base tecnológica, se están mejorando las carreteras y hasta se construye un nuevo aeropuerto de talla nacional [sic] dizque para exportar nuestros productos hacia los mercados mundiales del pacífico. Sin embargo, todas estas iniciativas se van desarrollando sin una política, ni un plan

de mediano y largo plazo; todo se va dando al vaivén de los afanes e intereses específicos de cada administración municipal o departamental.

Más recientemente, y poniendo la competitividad como valor único y universal de los gobiernos - quienes cada vez más asumen las lógicas del mercado y de las empresas en la gestión pública-, la ciudad ha hecho la tarea de ofrecer su portafolio de medidas ante el mundo para atraer capital extranjero con la esperanza puesta en que sean ellos y no los esfuerzos productivos locales, los que dinamicen la economía de la región, generen empleo y bienestar para sus gentes. Para lograrlo, se han dado a la tarea de ofrecer a las compañías multinacionales un paquete de exenciones tributarias, zonas francas, mano de obra barata y recursos de capital para financiar la construcción de las infraestructuras necesarias para su operación. Adicionalmente, se trabaja para que nuestros niños sean bilingües, con lo cual podrán incorporarse más rápidamente al servicio BPO&O (*Businnes process outsourcing & offshoring*). Cuando ellos puedan traducir el significado de estas excentricidades, se darán cuenta que se trata de una estrategia global de recorte de gastos de las empresas multinacionales mediante la contratación externa del desarrollo de software, empleando a bajo costo a programadores de países extranjeros de menor renta como el colombiano y a un ejército de jóvenes bachilleres para que reciban y hagan llamadas.

Por estos días el alcalde Juan Manuel Llano anda por España tratando de convencer a algunas empresas dedicadas al negocio de *Call Center* para que le ayuden a completar 8 mil empleos de baja remuneración en la ciudad, de los 4.500 que ha logrado enganchar con empresas como Digitex y Emergia, junto con People Contact, que al parecer es una alianza entre el capital público local e inversionistas privados extranjeros para los mismos fines.

Yo pensaría que no tiene mucho sentido seguir hablando de “Manizales Eje del Conocimiento” porque como van las cosas, sólo llegaremos a concretar la idea de “Manizales Call Center”. El Alcalde Llano, antiguo gerente de la empresa de

teléfonos Emtelsa, sólo tiene interés en convertir la ciudad en una Zona Franca Permanente Especial de servicio al cliente a través de los centros de llamadas.

Baste decir que la industria manufacturera de Caldas, con el esfuerzo de más de un siglo de labores y apoyado en buena medida en la producción cafetera, ha logrado montar un aparato productivo que no emplea más de 15 mil trabajadores en el departamento. El Alcalde Llano creará el 55% de esas plazas en tan solo dos años. Estas comparaciones no hablan muy bien de las capacidades locales para generar industria, pero tampoco de la calidad de estos nuevos empleos y de su sostenibilidad futura.

Bien es sabido que estas empresas de servicios se mueven por el mundo con una gran flexibilidad de acuerdo a la desregulación de las leyes laborales y a la oferta y la demanda de los mercados, lo cual impacta negativamente al empleo productivo de alta y baja capacitación, precarizándolo por igual. Razón tiene Saskia Sassen (2003) cuando advierte que “La nueva economía urbana no sólo refuerza las desigualdades existentes sino que pone en movimiento toda una serie de nuevas dinámicas de desigualdad”. Esto es así por el hecho de que las superganancias generadas por los servicios especializados amenaza la supervivencia de los sectores productivos más tradicionales a quienes les resulta mucho más costoso crear y conservar sus puestos de trabajo.

Vale la pena discutir estos temas públicamente. ¿Cuáles son las ciudades y regiones que queremos?. ¿Cuál es la calidad del empleo que le ofrecemos a las generaciones presentes y futuras?. ¿Queremos construir ciudades del conocimiento con sistemas productivos locales fuertes y una remuneración en ascenso, a partir de los cuales pueda consolidar su dinámica exportadora?, o, ¿Queremos ciudades de servicios con bajos salarios y altas ganancias para las multinacionales, con sistemas productivos locales débiles y una desigualdad social creciente?.

Esta última alternativa parece ser la que se impone. Un duro golpe por cierto al inmenso esfuerzo que están haciendo nuestros jóvenes por formarse en las universidades, tanto en pregrado como en posgrado, quienes tendrán que

emigrar a otras regiones o países con ofertas de empleo más acordes con su nivel formativo. Un golpe mortal al sistema educativo universitario regional, quién por cuenta de políticas equivocadas desde las instituciones de gobierno seguramente tendrá que hacer grandes esfuerzos para incorporar y luego retener a sus estudiantes dentro de las aulas, dada la precariedad del empleo profesional que se ofrece en nuestras ciudades.

Se trata de replantear la sociedad y el territorio del conocimiento que estamos construyendo en nuestra región. Hasta ahora se ha hecho énfasis en un modelo exógeno de afuera hacia adentro, basado en la competitividad global de los mercados, con un reducido apoyo a la investigación, la innovación y el desarrollo de los sistemas productivos locales. Es necesario invertir este modelo por otro que se concentre en la formulación de un Sistema Territorial de Innovación de carácter endógeno, de adentro hacia afuera, anclado en los territorios regionales, solidario y colaborativo, basado en el conocimiento (I+D+i) como principal factor de desarrollo de los sistemas productivos locales.

Tal vez sea demasiado pedirle al Alcalde Llano que rectifique, pero quizás, desde la sociedad civil regional podamos construir un gran acuerdo colectivo para salvar al Eje Cafetero de estas encrucijadas exógenas.

Arte público, ciudad y política en Manizales

Esculturas del maestro Vallejo sobre la Avenida Santander, a la altura de la sede Palogrande de la Universidad de Caldas. Foto Acebedo.

24 de Agosto de 2009

Al comenzar este año, Manizales vio cómo la Avenida Santander se fue inundando sorpresivamente de varias obras escultóricas de gran tamaño y colorido. La homogeneidad de la propuesta artística hacía presuponer que se trataba de un mismo autor. En la mayoría de los casos, se iban acomodando sobre el separador central de la Avenida, luego de construir una base de concreto con una estructura metálica serpenteante. Pero también, comenzaron a verse sobre las cornisas de algunos edificios o adosadas a las fachadas. En menor cantidad, se localizaron sobre los parques, aceras o antejardines. Aparecían en la plazoleta de la Alcaldía Municipal, a un costado de la Plaza de Bolívar, del Teatro Fundadores, y de allí en línea continua hasta el complejo vial del Batallón. Todo un recorrido iconográfico por el que fuera el principal camino que le permitió a Manizales su ingreso “triumfante” al progreso y la modernidad desde su fundación en el siglo XIX.

Nadie, absolutamente nadie, podía ignorar su presencia. En la universidad, el teatro, la oficina o el supermercado, en cada esquina y en los semáforos, la presencia de bueyes, caballos, arrieros, perros, cabros, sacerdotes y culebreros, nos recordaban, una vez más, la “raza” bravía, las duras trochas abiertas por valientes familias en busca de tierras baldías para el cultivo de los cafetales, el sudor y sufrimiento de nuestros ancestros, el manto protector de la iglesia, los mitos y leyendas campesinas. En fin, toda la gesta de la colonización antioqueña, como para que no haya la menor duda de nuestros orígenes.

Supongo que el maestro Guillermo Vallejo, autor de este trabajo, no cabe de la dicha. Son más de cincuenta obras distribuidas en unos cinco kilómetros, lo cual significa que en promedio, hay una escultura por cuadra. Ni siquiera el maestro Fernando Botero logró en Medellín semejante reconocimiento sobre la carrera Carabobo, pues la mayoría de sus gordas y gordos quedaron confinados en una gran plaza pública diseñada exclusivamente para estos fines con una ligera prolongación sobre el ancho de la cuadra del Museo de Antioquia. Allí por lo menos hubo un proyecto de ciudad, aunque también se evidenció el desbalance entre los 38 mil millones invertidos y la histórica ausencia de apoyo a los gestores culturales de la capital paisa.

Comprendo al maestro Vallejo; es que no es nada fácil difundir la obra para un artista colombiano o, peor aún, manizaleño; ni mucho menos obtener una pequeña ayuda para apoyar sus trabajos. Y de pronto, un Alcalde que por suerte resultó ser su amigo, bota la casa por la ventana y al mejor estilo de las clases emergentes en Colombia, decide homogenizar la principal avenida de la ciudad con varias reproducciones de la obra original “Monumento a los Colonizadores”, localizada en Chipre. Confieso que me había negado a conocer este monumento por el solo hecho de no pagar ni un peso por visitar una obra en el espacio público, que por su naturaleza debe ser gratuita y para el disfrute colectivo. Pero de ahí a que la reproduzcan por toda la ciudad en una versión efímera y descontextualizada, hay mucho trecho.

Evidentemente, la localización de las obras se hizo al libre albedrío del alcalde y su artista, a la usanza del rey y sus áulicos escultores cortesanos de finales del siglo XVI. Ya me imagino al Alcalde vociferando: ¡¡Necesito que me instalen cincuenta y pico de esculturas sobre la Carrera 23, pero para ya, porque en mi administración es diciendo y haciendo!!!. Uno aquí, y otro allá; uno más arriba y otro más abajo.

Tal parece que se les fue la mano en el número de obras o que el presupuesto era bastante copioso. Lo cierto del caso es que por cuenta de los arreglos entre “el rey y su escultor” parte de la obra artística quedó apeñuscada al nivel de los avisos publicitarios, en la disputa por atraer los ejes visuales de los desprevenidos peatones.

No critico al maestro Vallejo, aunque creo que a todos los artistas les cabe un poco de sentido de la responsabilidad social y colectiva. Más bien, mis dardos van en la dirección del burgomaestre, quien demuestra el poco respeto que tiene por la ciudad, por los ciudadanos y por el espacio público y colectivo. Es que se creen dueños de la parcela y con los poderes omnímodos para decidir los destinos de todos. Para estos personajes, no hay dinámicas culturales, sólo artistas preferenciales; no hay presupuesto para la cultura, a lo sumo, una caja menor (¿o mayor?) a disposición del “gerente” de la ciudad; no hay ciudadanos sino contratistas o clientes; no hay sistema de espacio público, tan sólo público para observar sumisos y resignados las actuaciones de los “gerentes” o “subgerentes” de la ciudad.

Con el autoritarismo como estilo de gobierno heredado de la Casa de Nariño y el enorme desprecio por lo público y lo colectivo como factores fundamentales en la construcción de ciudadanía, los alcaldes ahora se han arrogado el derecho de administrar el espacio público según sus particulares intereses. No importa que con ello contribuyan a la contaminación visual de la ciudad o al uso privado del espacio y los bienes públicos.

Cómo añoramos el día que un Alcalde decida abordar el arte y la cultura como ejes de la construcción de civilidad y ciudadanía. Cómo quisiéramos que el gobierno municipal apoyara la infinidad de manifestaciones artísticas de la ciudad con una política incluyente y participativa. Quizás así, el festival inter-colegiado de teatro dejaría de funcionar al debe, los escultores podrían engalanar con sus obras los parques de los barrios populares; la música podría disfrutarse en la plaza

pública, al igual que el cine, para el bienestar de los jóvenes universitarios; los egresados de la carrera de artes escénicas de la Universidad de Caldas podrían consolidar los semilleros de actores y actrices de una ciudad que se ha vuelto referente internacional del teatro; y los gestores culturales de la Universidad Nacional podrían hacer factibles los emprendimientos de nuestros artistas, entre otros sueños nada difíciles de lograr.

El TIM y el PIN no son tan inteligentes

Propaganda del TIM que los estudiantes sobrescribieron con la palabra "Farsa". Al fondo, escuadrones de policía detrás de la marcha de ciudadanos en contra del nuevo Sistema Integrado de Transporte. Foto Acebedo.

03 de marzo de 2010.

Hace menos de una semana comenzó a operar el “nuevo” Transporte Integrado de Manizales –TIM-. Básicamente se trata de una solución híbrida en la cual se le incorpora a los buses y busetas tradicionales de transporte público que operan en la ciudad, la tecnología GPS (*Global Positioning System*, por sus siglas en inglés) para controlar por satélite el sistema de rutas, el movimiento de los vehículos y pasajeros, los tiempos empleados, el uso adecuado de los paraderos por parte de los conductores, el ingreso y salida de los pasajeros a los buses, entre otros temas. Prácticamente se nos dijo que era una especie de “Gran Hermano” con cámaras y satélites vigilándonos para controlar todos los movimientos derivados de la movilidad con el propósito de lograr que nadie se salga del sistema y que todos funcionemos como relojitos.

Pero lo que se anunciaba como una gran innovación tecnológica para mejorar y optimizar el servicio de transporte público de las ciudades de Manizales y Villamaría se ha convertido en un verdadero dolor de cabeza para los usuarios. Las gentes inconformes comentan en las calles, en los paraderos y también en las marchas cívicas, todos los trastornos que han tenido que padecer durante estos primeros días de operación del sistema. Una verdadera asonada se presentó ayer en el centro de la ciudad por el rechazo a la improvisación, los sobrecostos, la falta de información, las dificultades en el uso de las “tarjetas inteligentes”, el desorden en las rutas, la pérdida de dinero en la carga de las tarjetas, la privatización de una parte importante del servicio y un largo etcétera que colmó la paciencia de los usuarios.

Las quejas van más allá de unas fallas coyunturales como producto del ajuste del sistema; se trata de un total cuestionamiento al diseño mismo del sistema y su puesta en operación.

Asambleas estudiantiles, protestas de los comités de usuarios de los servicios públicos, movilizaciones callejeras, asonadas, acciones populares, propuestas de cabildo abierto y de paro cívico, son algunas de las actividades y propuestas que se desarrollan a solo cinco días de funcionamiento del TIM.

¿Cómo podemos interpretar lo que está sucediendo? ¿Y qué alternativas se deben buscar?. Estas son algunas ideas que planteamos desde la academia, orientadas a enriquecer el debate.

El Sistema Integrado de Transporte –SIT- es definitivamente una opción válida para construir ciudades inteligentes y territorios del conocimiento, pero como lo hemos advertido en otras oportunidades, no se trata simplemente de importar nuevas tecnologías, sino y sobre todo, de aplicarlas a las condiciones locales con el propósito de mejorar la calidad de vida y el bienestar de las gentes. Es decir se requiere endogenizarlas. En los territorios del conocimiento deben confluír por lo menos cuatro fuerzas motoras que dinamizan y hacen posible las innovaciones urbanas: Tiempo, Espacio, Innovación y Movimiento. En el caso que nos ocupa ninguna de ellas operó como fuerza motora, lo cual explica la respuesta ciudadana. Veamos algunos ejemplos:

Tiempo: Las condiciones actuales que vive la ciudad, especialmente aquellas relacionadas con tasas de desempleo superiores al 15% y una informalidad productiva mayor al 60% obligan a una parte muy importante de los ciudadanos a vivir al día, a conseguir diariamente los recursos para su sustento. De hecho, muchos de ellos prefieren movilizarse a pie por la ciudad. El TIM es muy poco flexible con esta realidad al obligar a las personas a comprar una tarjeta para luego recargarla cuando escasamente cuentan con el valor del pasaje. Esta

situación se aplica a la población estudiantil (más de 200 mil) para quienes no se pensó en una opción de tarifas preferenciales.

Innovación: La nueva tecnología GPS aplicada al SIT se está incorporando con el único criterio de máxima rentabilidad y eficiencia en el negocio de transporte. Los ciudadanos han identificado que dentro de esa lógica, todos ganan menos el usuario. Ganan las empresas multinacionales distribuidoras de las nuevas tecnologías, gana el sistema financiero con la bancarización del sistema, gana una empresa de apuestas con la recarga de las tarjetas, gana la administración municipal con la constitución del TIM como empresa industrial y comercial del estado, gana el PIN (Proyectos Inteligentes) como empresa privada operadora de las nuevas tecnologías, gana la empresa Cable Aéreo que encontró quien subsidiara este otro sistema impuesto por la administración municipal anterior sin ningún estudio de factibilidad ni de demanda. Pierden los usuarios porque se les ha impuesto un sobre costo en los pasajes para poder financiar y subsidiar a todos los intermediarios del sistema. En últimas, la percepción de los ciudadanos es que todo cambia para que el sistema de transporte siga igual o peor. Tampoco se pensó en soluciones tecnológicas adecuadas para la población en situación de vulnerabilidad.

Espacio: Es un sistema montado sobre los intangibles de la tecnología, sin un soporte real en los tangibles del espacio físico de la ciudad. Son proyectos sin ciudad, son la anticuidad. Es increíble que el nuevo SIT, haya comenzado a operar sin recualificar los espacios urbanos que le deben servir de soporte: Nuevos y mejores paraderos para evitar que los conductores de buses recojan y dejen los pasajeros en cualquier parte, verdaderas terminales de buses y no patios al aire libre que generan inseguridad en los barrios, nuevos y generosos espacios públicos que sirvan de soporte al sistema, estaciones de transferencia, señalización adecuada de rutas, etc, etc.

Movimiento: Se refiere fundamentalmente a la capacidad de gestión de la administración municipal y a la búsqueda de procesos sinérgicos orientados a lograr la participación de la sociedad en el proyecto. En efecto, desde el punto de vista de los gobernantes, el proyecto se ha impuesto como una unidad de negocios inspirado en la competitividad. La administración municipal en este caso ha fungido como promotora del negocio y en contra de los intereses públicos y colectivos de la ciudadanía. Es una gestión urbana sin participación ciudadana. Es la privatización de la gestión pública.

Bajo estas consideraciones todo ha salido mal. Podemos afirmar categóricamente que no es un proyecto inteligente para una ciudad inteligente. Más bien es un proyecto de competitividad empresarial en un entorno social altamente empobrecido y desigual.

Para superar estos escollos, proponemos un nuevo giro caleidoscópico, un verdadero acuerdo ciudadano en torno a un SIT sostenible, un nuevo modelo de desarrollo de la ciudad en donde realmente se puedan activar estas fuerzas motoras en un sentido virtuoso, porque las nuevas tecnologías son necesarias, siempre y cuando no desvirtúen el verdadero propósito de las ciudades inteligentes, de los territorios del conocimiento: Elevar sustancialmente la calidad de vida de los ciudadanos.

Algo más sobre el fracaso de los “proyectos inteligentes” en Manizales

A pesar de que la propia administración encargó al Arquitecto Gerardo Arias el diseño de un proyecto de centro comercial para consolidar la manzana en donde se construyó la estación la estación del cable aéreo en el centro de la ciudad, éste quedó aplazado a la espera de inversionistas privados. Es una de las consecuencias prácticas de la fragmentación de los proyectos urbanos y la ausencia de una planeación integral. Foto Acebedo.

10 de Marzo de 2010

El derrumbe del Transporte Integrado de Manizales –TIM- a una semana de haberse inaugurado, es sólo la punta del *iceberg* del fracaso de toda una concepción sobre la manera de planear y gestionar unos proyectos urbanos que pudieron haberse inscrito dentro de la categoría de “inteligentes” pero que resultaron ser verdaderos “paquetes chilenos”, megaobras con saldos en rojo, tanto en términos financieros como cívicos y culturales.

Las administraciones de Luis Roberto Rivas y Juan Manuel Llano, pusieron un especial énfasis en un concepto de gobernabilidad según los principios rectores del mercado, traducido en unas actuaciones públicas a favor de las empresas privadas. Sería injusto asimilar este concepto a lo que se conoce hoy en día como *gobernanza*. Son créditos que no se merecen, porque lo suyo es una mera vulgarización de una categoría de análisis mucho más compleja que involucra al sector público con el sector privado en redes horizontales de cooperación, complementariedad e intercambio en torno a la competitividad de las ciudades. Aunque no comparto la idea de convertir la gestión pública en una feroz carrera por la competitividad de los mercados, sí considero conveniente la búsqueda de alianzas entre los sectores públicos y privados para lograr propósitos de interés general y colectivo, tal y como lo concibe la ley de desarrollo territorial.

La Real Academia de la Lengua define la gobernanza como “Arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico,

social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía”. Ciertamente se refiere a ideales de co-dirección, co-gestión y conducción (Brand, Prada, 2003) que han quedado prácticamente ausentes en la planeación-gestión de los proyectos y macroproyectos urbanos desarrollados en los últimos años por las administraciones municipales de Manizales.

Luego de que la ciudadanía rechazara categóricamente a los caciques electorales que por tanto tiempo administraron la ciudad de Manizales y el Departamento a partir de la corrupción, las clientelas y el CVY (Cómo Voy Yo ahí), se dio paso a una suerte de tecnócratas, o mejor, a políticos con formación de gerentes. En un principio, este giro fue apoyado por la ciudadanía como una manera de salirle al paso a las formas más arcaicas de gobierno. Pero superado el primer escoyo y luego de varios años de ejercicio por parte de los tecnócratas, los ciudadanos han puesto serios reparos a esa particular manera de gobernar la ciudad entregándole a los privados parte de los poderes y funciones públicas, junto con cuantiosos recursos financieros, en nombre de la eficiencia y la transparencia del gasto. Estas medidas no han dejado de ser alternativas ingeniosas para prorrogar por nuevos medios, la corrupción y el clientelismo.

Los ejemplos son muchísimos. Por su carácter más reciente resaltaría los proyectos de vivienda de interés social, el “Paseo de los Estudiantes”, el macroproyecto San José, el Cable Aéreo, los *Call Center*, el TIM, entre otros. Si se estudian con detenimiento estos proyectos, casi todos tienen un mismo patrón de comportamiento:

- Se asignan contratos a dedo o se crean empresas mixtas administradas por particulares y a favor de los intereses privados.
- Se debilitan los mecanismos de participación ciudadana o se suprimen. En el mejor de los casos se habilitan instrumentos de socialización e información.
- Se basan en estudios técnicos para legitimar los proyectos, pero generalmente se ignoran sus recomendaciones, especialmente cuando afectan los intereses

privados. Estos últimos terminan por imponer sus conceptos y criterios en detrimento del interés público y colectivo.

- Se niega la posibilidad de participación de las comunidades en la estrategia de gestión (gestión asociada), especialmente de los pequeños propietarios. El Estado asume una costosa tarea de compra de los inmuebles para luego entregarlos saneados y a precios de feria a los promotores inmobiliarios, empresas privadas y sector financiero. Es por lo tanto, expulsor de la población más pobre en pro de una reapropiación de sectores sociales medios y altos.
- Son proyectos que se fraccionan, tanto en términos de planeación como de gestión, afectando el manejo unitario, integrado y sostenible, lo cual se traduce en sobrecostos, soluciones incompletas y deficitarias, perjudicando sensiblemente al ciudadano, usuario de los equipamientos y servicios que se ofrecen. Por lo general sólo se desarrollan los sectores más rentables del proyecto, aplazando indefinidamente las áreas que les representan gastos.
- El énfasis está en la rentabilidad del proyecto y no en la elevación de la calidad de vida de la población. Muchos menos en la producción sostenible de la ciudad porque su verdadero proyecto es la anticiudad.
- El tratamiento de terroristas para las legítimas protestas de los ciudadanos, ante tantos atropellos al pleno ejercicio de sus derechos constitucionales y legales en la construcción de ciudad.

Lo paradójico de todo ello es que en Colombia existen las leyes que obligan a hacer todo lo contrario de estas prácticas, es decir, obligan a concebir el urbanismo, la planeación y el ordenamiento territorial como funciones públicas en procura de defender el interés colectivo, estimulan la gestión asociada de los proyectos, facilitan la participación social, promueven la distribución equitativa de las cargas y los beneficios, obligan a la protección del medio ambiente, etc. Lo que sucede es que desde el nivel central, es decir, desde la presidencia, las prácticas han sido contrarias al derecho y a la constitución política, lo cual ha dado patente de curso para que sus áulicos del nivel departamental y municipal se sientan con la fuerza suficiente para imitarlo.

Al cierre de esta columna, conocimos que la Corte Constitucional también declaró inexecutable la disposición que le otorgaba al gobierno nacional la facultad de diseñar macroproyectos de inversión social. Ya habíamos advertido sobre la ilegalidad de estas medidas cuando el 1° de noviembre de 2009 publicamos un caleidoscopio titulado “MINS: Más subsidios pero para los ricos de la ciudad”. Allí nos hicimos la siguiente pregunta: “¿Acaso no estamos frente al empleo amañado del instrumento MINS que configura, además, un uso ilegal?”. La Corte ha interpretado una vez más nuestra indignación. Pero eso poco importa a los gobernantes locales, para quienes la aprobación del Macroproyecto San José por el gobierno nacional y su nivel de desarrollo actual, lo legitiman. La verdad es que otro juez de la república, apegado a las leyes y a la constitución, debería tomar la decisión de paralizar este proyecto.

La ciudad durará varios años en recuperarse de los costos y las frustraciones que dejará un estilo particular de gobierno de lo público a partir de las lógicas y los intereses del sector privado. Sólo queda hacer votos porque los jueces sigan ejerciendo el control legal y la ciudadanía continúe haciendo uso de sus derechos de expresión para echar para atrás semejantes abusos de autoridad.

¿Es la región Eje Cafetero un territorio del conocimiento?

Lo que dicen los indicadores de casi una década en actividades de ciencia, tecnología e innovación

Industrias que invirtieron en actividades de desarrollo e innovación tecnológica en Caldas, Quindío y Risaralda, vs. Antioquia, Bogotá y Valle. 2003-2004. Fuente: Elaboración propia a partir de EDIT-DANE 2005.

03 de Julio de 2009

A comienzos del mes de marzo de 2009, se publicaron los indicadores en Actividades de Ciencia, Tecnología e Innovación –ACTI– del Observatorio Colombiano de Ciencia y Tecnología. Lo interesante de este informe es que cubre un período bastante amplio, desde los años 2000 a 2007, lo cual permite mirar en perspectiva la situación de la investigación en Colombia. Lamentablemente este informe no integra otros resultados muy interesantes que miden los avances del sector productivo en estas materias, como la Encuesta de Desarrollo e Innovación Tecnológica (2005), publicada por el DANE. A pesar de ello, su lectura sugiere muchas reflexiones. Quisiéramos hacer algunos comentarios relacionados con la región del Eje Cafetero, especialmente los departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda:

La región, a pesar de tener un tamaño relativamente pequeño en el concierto nacional ocupa un quinto lugar en el desarrollo de proyectos ACTI en el país. Sin embargo, a nivel nacional es evidente la marcada tendencia a la concentración de la inversión en Bogotá y Medellín, principalmente.

Desde el punto de vista de los proyectos de investigación, a nivel regional se observa un mayor interés por orientarse hacia los siguientes Programas Nacionales de Ciencia y Tecnología (PNCyT): Ciencia y tecnología agropecuaria; desarrollo tecnológico, industrial y calidad; electrónica, telecomunicaciones e

informática, estudios científicos de la educación; biotecnología; ciencias del medio ambiente y el hábitat; ciencia y tecnología de la salud; ciencias básicas.

Cada departamento reporta sus propias fortalezas y debilidades en estos campos: Caldas es fuerte en ciencia y tecnología agropecuaria y desarrollo tecnológico industrial y calidad, pero paradójicamente débil en ciencias del medio ambiente y el hábitat; Quindío concentra únicamente sus esfuerzos en ciencias y tecnología de la salud y ciencias básicas; Risaralda es fuerte en ciencias del medio ambiente y el hábitat y ciencia y tecnología de la salud. Caldas y Risaralda van mostrando indicadores crecientes en biotecnología.

Al comparar los proyectos ACTI –que son principalmente los resultados de los grupos de investigación adscritos a Colciencias– con las agendas internas para la productividad y la competitividad –que reflejan principalmente el interés del gobierno y las cámaras de comercio– se observa cierta incoherencia entre unos y otros, o mejor, entre las capacidades reales de investigación (academia) y los propósitos de los sectores productivos (empresas). Veamos:

De acuerdo a los indicadores de ACTI, en Caldas hay muy poca tradición en investigación asociada a la energía y minería, sin embargo, se ha seleccionado como una de las principales apuestas productivas; mientras que es destacada la investigación en electrónica, telecomunicaciones e informática, pero no hay una apuesta productiva al respecto. En Quindío no hay tradición de investigación en ciencias del medio ambiente y el hábitat, sin embargo, se ha propuesto valorar y proteger la biodiversidad, el medio ambiente y el desarrollo sostenible como una de las tareas prioritarias. Las investigaciones principales están en salud, pero tampoco hay ninguna estrategia productiva al respecto. Se da un valor muy importante al software como una de las cinco apuestas productivas, pero los grupos asociados en el departamento son todavía muy débiles. Los proyectos de investigación en Risaralda son mucho más diversificados y guardan coherencia con sus apuestas productivas.

En general, hay una gran diáspora de grupos de investigación en toda la región, con muy pocos investigadores adscritos. Sobresalen en fortaleza los grupos asociados al café, especialmente Cenicafé en Caldas.

En el campo de las revistas indexadas se evidencia una mayor presencia de las ciencias sociales y humanas y una gran deficiencia en las áreas de tecnologías en general. Evidentemente, las ciencias sociales demuestran una mayor capacidad de difusión de sus conocimientos a través de los medios impresos o electrónicos nacionales. La otra posibilidad, que no excluye lo anterior, es que las llamadas “ciencias duras” privilegien la publicación de sus artículos en revistas extranjeras, lo cual es bastante factible. La Universidad Nacional, sede Manizales, paradójicamente, no tiene ninguna revista indexada. Aquí hay una señal de alerta grave para esta institución.

Estos datos nos remiten a la urgente necesidad de avanzar en la formulación de una política regional en Ciencia, Tecnología e Innovación, que aún no existe. Y obviamente, el imperativo de concretarla con la sinergia de todos los actores: Academia, gobierno, sector productivo y sociedad civil. O mejor, trabajemos por un sistema territorial de innovación en la ecoregión Eje Cafetero para que los intangibles del conocimiento puedan materializarse integralmente en los tangibles del desarrollo territorial.

Pobreza y “Karaoke” del conocimiento en la Ecoregión Eje Cafetero.

La informalidad y precariedad del empleo es una característica principal de la Ecoregión Eje Cafetero. Foto Acebedo.

9 de mayo de 2010

Las últimas mediciones sobre empleo, pobreza y desigualdad realizadas por el DANE y el PND, muestran una triste y preocupante realidad para la Ecoregión Eje Cafetero. Manizales tiene el 45.4% de su población en condiciones de pobreza y 11.7% en pobreza extrema. Pereira, tiene 42.8% y 8.7% respectivamente. Manizales refleja la situación más crítica de las 13 principales ciudades colombianas evaluadas. Su situación en todo caso es similar al promedio nacional, lo cual no es propiamente un signo de consuelo.

Desde el punto de vista del desempleo, la situación no es menos alentadora. Los indicadores de mercado laboral del DANE en los primeros meses del año (enero-marzo) muestran a las ciudades principales de la Ecoregión punteando también en tasa de desempleo. Pereira con un 22%, Armenia 17.7% y Manizales 17.6%. En general, podría decirse que desde el año 2001 estas cifras no cambian significativamente. Y eso es precisamente lo más preocupante de todo porque estamos hablando de una década perdida, o lo que es lo mismo, de un problema estructural en la generación de empleo productivo.

Casi nada se ha dicho en la región sobre estos datos tan escalofriantes que deberían ser motivo de una profunda reflexión y análisis por parte de los expertos y la academia en general. Quizás porque los medios nos tenían adormilados con un optimismo que nos mostraba un panorama de pesebre navideño en donde el “empuje de nuestra raza” y los “magníficos” indicadores de competitividad, como aquel de ocupar los primeros puestos en facilidades para hacer negocios, nos

hacían pensar que habíamos entrado en una senda de progreso irreversible. En efecto, según las últimas encuestas del *Doing Business* para Colombia (2010), Manizales ocupa el primer lugar en el país para hacer negocios, Pereira el tercero y Armenia el séptimo. En Armenia se requiere solo un día para abrir un negocio, en Pereira dos y en Manizales tres.

Pero finalmente ¿qué significa que la región sea la primera en posibilidades de hacer negocios según las demandas del mercado globalizado y a su vez los primeros en pobreza y desempleo? En nuestra opinión, se trata de una contradicción entre el modelo de desarrollo y las realidades socio-productivas de la región. En efecto, nuestros gobernantes han sido mucho más diligentes en crear oportunidades de negocio para los inversionistas extranjeros que para los empresarios locales. Por eso las dinámicas más importantes están en la apertura de los llamados *call center*, las zonas francas, los parques temáticos, los nuevos hipermercados y comercios de grandes superficies, la especulación inmobiliaria en las ciudades con megaobras o macroproyectos de grandes costos y pocos impactos en la generación de empleos fijos, los estímulos a la producción de biocombustibles de exportación con plantas exógenas como la higuera, etc.

Esta circunstancia ha ocasionado que ni se atraigan empresas en la cantidad y calidad que se requiere, ni se generen nuevas empresas. Y las existentes se mantengan en el filo de la navaja, sujeto a los vaivenes de la economía mundial o a las crisis producidas por las coyunturas políticas de los gobernantes de turno en el contexto latinoamericano, en donde los flujos de comercio son más dinámicos para la Ecoregión.

Este modelo ha fracasado después de más de una década de acciones en esa dirección. Su detonante no está en la innovación como nuevo factor del desarrollo sino en lo que algunos autores (Puig, 2009; Ridderstrale y Nordstrom, 2003) han llamado el Karaoke del conocimiento, es decir, la habilidad para repetir o imitar descontextualizadamente un recetario de “fórmulas de éxito” cuyos

“lugares de enunciación” poco o nada tienen que ver con las realidades nacionales, regionales y locales.

La opción de hacer un giro de la industria al comercio y los servicios como supuestos sectores de avanzada, está perjudicando seriamente la economía regional de base real por otra cuyos fundamentos están en la inversión extranjera, en mercados altamente volátiles e inestables y en la destrucción constante de empleo manufacturero.

CAPITULO III. DIACRONÍAS ENTRE EL POT Y LOS MACROPROYECTOS URBANOS.

En este capítulo se estudian los factores de crisis que tiene la aplicabilidad del Plan de Ordenamiento Territorial por la imposición centralizada de la figura de los Macroproyectos de Interés Social Nacional – MISN declarados posteriormente como inconstitucionales, lo cual ha generado un debate interesante entre la legalidad y legitimidad en el empleo de estos instrumentos de planeación para la solución de los problemas de la Vivienda de Interés Social –VIS-.

El Modelo de Ocupación Territorial de Manizales.

Algunas reflexiones para tener en cuenta en la reformulación del POT

**Municipio de Manizales y áreas de expansión urbana y suburbana.
Fuente: POT Manizales, versión 2003**

25 de Octubre de 2010

El POT de Manizales (2001) analizó los factores geoestratégicos globales y concluyó:

[...] que Colombia y dentro del país Manizales y la Ciudad Región “Ecorregión eje cafetero, tienen la mas incomparable posición geoestratégica: El país como “Geocentro Oceánico”, articulador de las Américas (o el ALCA) y las dos principales cuencas oceánicas, y punto estratégico de la biosfera. Esta posición bisagra está recayendo directamente sobre la región que se convierte a la vez en el centro del Triángulo y Círculo Dorado de Colombia.

Por asociación, si el Eje Cafetero está en el centro del triángulo y círculo dorado de Colombia, y si ese triángulo está en el centro del país que es, a su vez, geocentro oceánico, entonces, Manizales es un punto estratégico de la biosfera. En últimas, nos consideramos el ombligo del mundo. Habrá que consultar a las ciudades más globales si tienen esa misma percepción de este rincón del planeta.

Empero, insistiendo en esa búsqueda, el POT de Manizales escudriña sobre las posibilidades de posicionarse en este escenario global competitivo. Identifica que en la ciudad confluyen los más importantes ejes viales que comunican a Ecuador con el Océano Atlántico (corredores del río Magdalena y del río Cauca) y a Venezuela con el Océano Pacífico (transversal Venezuela, Bogotá, Océano Pacífico, en proyecto). Adicionalmente, señala el camino para lograrlo, por medio de los siguientes proyectos:

- Formular un proyecto que resalte las condiciones ecosistémicas de la región, especialmente la relación del Maciso Cumanday con el Chocó biogeográfico como subsistema de la cuenca del pacífico.
- Reconstrucción de la vía férrea La Felisa-Medellín para restablecer la conexión interoceánica entre Buenaventura y Santa Marta.
- Formular el proyecto del puerto multimodal La Dorada-Puerto Salgar para el transporte fluvial de carga y pasajeros hasta Barrancabermeja, en donde diferentes estudios marcan el límite de navegabilidad del río Magdalena. Se presenta como un incomparable medio para la salida de café de toda la zona cafetera central de país.
- Rectificación de la vía Mariquita-Manizales para reducir distancias de llegada al futuro puerto de La Dorada sobre el río Magdalena.
- Construcción de los túneles de Cocoló y La Línea para reducir distancias entre Venezuela-Bogotá-Océano Pacífico.
- Construcción del Puerto de Tribugá. Según los estudios sobre necesidades portuarias de Colombia con miras a la competitividad en el siglo XXI, la ensenada de Tribugá es la que ofrece las mejores condiciones en el litoral Pacífico para la construcción de un puerto de aguas profundas.
- Conclusión de la carretera al pacífico. Actualmente hay una trocha hasta Baudó que ha incrementado la explotación maderera de algunas empresas con considerables afectaciones al frágil ecosistema del Chocó Biogeográfico.

No es muy difícil llegar a la conclusión de que la posibilidad de posicionar a Manizales como “punto estratégico de la biosfera”, depende casi en un 100% de factores externos, bien sea de la financiación del gobierno nacional o de una combinación de éste con capitales extranjeros. Es lo que hemos denominado una visión exógena del desarrollo territorial, fundamentado en la movilización de

recursos cuyas iniciativas de gestión dependen de terceros, casi siempre ajenos a la dinámica local o regional.

Pero esa visión no sólo se consolida en función de los recursos, también en la selección de los proyectos prioritarios dentro del municipio. Se trata básicamente de abrir un abanico de expectativas sobre posibilidades de desarrollo de infraestructuras que no están apalancadas en las demandas o dinámicas económicas regionales. Tal es el caso del Km 41-Chinchiná-Palestina como nodo de la geoestrategia. Según el POT (2001):

Este nodo se convertirá en uno de los dos puntos que unen los dos corredores colombianos, de los ríos Cauca y Magdalena, con la Dorada haciendo el papel análogo en el otro extremo. Así como este último puerto es el epicentro del Magdalena Medio que polariza la subregión "Corazón de Colombia" (más de 40 municipios de seis departamentos, entre Ambalema y Puerto Berrío), el Kilómetro 41 (vereda Colombia del municipio de Manizales) es el epicentro de unos 15 asentamientos urbanos que se encuentran localizados en algo más de cien kilómetros de longitud, entre los municipios de La Virginia en Risaralda y Marmato en Caldas, y con distancias menores a los 15 kilómetros del cauce del río. Esto sin extendernos por ahora a la Pintada o Bolombolo.

Desde la formulación del POT de Manizales hasta hoy, es decir, casi una década, no se ha movido una sola piedra para consolidar este supuesto nodo estratégico del departamento y la región. Igual suerte ha corrido el proyecto de puerto de transporte intermodal de La Dorada y muchos menos el Puerto de Tribugá. Todo parece indicar que las realidades económicas y productivas distan mucho de esos imaginarios.

Tal vez, una de las explicaciones a este fenómeno la tenga el Centro de Estudios Regionales Cafeteros y Empresariales –CRECE- (2004) quien sostiene en su informe sobre la competitividad de Caldas, que este departamento produce bienes y servicios con destino al uso final (77% de su valor); dentro de esa demanda, sólo el 11% de la producción bruta tiene como destino las exportaciones al resto del mundo y otro 14% se orienta a las exportaciones a otros departamentos. Las ventas del departamento a otros países dependen principalmente del café y sus subproductos (70%), seguido de maquinaria para

usos a otros departamentos, sobresale las carnes y pescado (7%), cacao, chocolate y confitería (6,8%), electricidad y gas de ciudad (6,1%), metales comunes y productos metálicos (6,0%) y maquinaria para usos generales y específicos (5,7%), entre otros.

Más allá de la exportación del café no parece existir otro producto que jalone la dinámica exportadora del departamento al resto del mundo. Esta realidad sugeriría que si el departamento quiere modificar su aparato productivo orientado principalmente hacia las actividades manufactureras para el consumo interno, por otro de base exportadora y altamente tecnificado, debería primero crear las bases socioeconómicas y productivas para ello, antes de emprender la costosa aventura de construir unos puertos de exportación montado en unas líneas de deseo con poco asidero en la realidad. Es lo que coloquialmente se conoce como “montar la bestia antes de ensillarla”

Metropolización y POMA en la subregión Centro-Sur de Caldas

*Cuenca del río Chinchiná y territorio metropolitano.
Fuente: Elaboración propia con base en SIR, Nodo Central, UTP.*

21 de Noviembre de 2009

El reciente debate público sobre el cumplimiento de la sentencia del tribunal de lo Contencioso Administrativo de Caldas que obliga a Aguas de Manizales, Corpocaldas y Acuanamá, junto a los municipios de Manizales y Villamaría, a descontaminar el río Chinchiná en un plazo de seis años a partir de 2008, vuelve la atención sobre dos temas cruciales e íntimamente relacionados: Los procesos de metropolización en la subregión centro-sur de Caldas y el Plan de Ordenación y Manejo -POMA- de la Cuenca del río Chinchiná.

La decisión de los organismos de justicia ha causado escozor entre las autoridades por el corto tiempo previsto y sus altos costos, calculados en casi 200 mil millones. Y obviamente, han amenazado con trasladarle directamente al usuario la financiación de las obras requeridas por la vía de las tarifas de servicios públicos. Este es otro caso más en el cual los ciudadanos deben recurrir a estas instancias para hacer cumplir al Estado un derecho colectivo, mucho más importante en tiempos de búsqueda de alternativas frente al calentamiento global. Y algunas autoridades sólo responden con amenazas de nuevos cobros a la colectividad para justificar sus ineficiencias.

Al respecto surgen muchas preguntas sobre las razones por las cuales las autoridades judiciales debieron tomar cartas en el asunto, porque no son pocas las acciones que se han emprendido sobre esta cuenca, tales como el plan de manejo ambiental por parte de Corpocaldas, el proyecto de reforestación liderado por Procuena, la administración del recurso agua por parte de Aguas de Manizales, el Sistema Regional de Áreas Protegidas del Eje Cafetero (SIRAP-EC), entre

otros. Algunos de estos proyectos generan recursos importantes o los reciben de organismos internacionales por la venta de bonos de carbono.

Los hechos están demostrando la insuficiencia de medidas, pero sobretodo, la carencia de instrumentos de financiación y gestión para atender integralmente los problemas ambientales. Todo parece indicar que esta cuenca de tanta jerarquía e importancia para nuestros municipios es de todos y de nadie, quizás porque hasta ahora algunas instituciones públicas y privadas se han preocupado más por usufructuarla que por protegerla, y en todo caso con muy bajos niveles de regulación que atienden criterios todavía bastante fragmentarios.

Por complejo y costoso que ello sea, se hace necesario avanzar no sólo en la descontaminación de la cuenca del río Chinchiná, sino en general, en su planificación integral para atender todos los efectos actuales y futuros que genera un proceso de metropolización de hecho que se ha venido presentando entre todos los municipios comprometidos, es decir, Manizales, Villamaría, Chinchiná, Palestina y Neira.

No debería aplazarse más la idea de abocarse a la formulación de un POMA para la cuenca del río Chinchiná como instrumento de superior jerarquía que los POT municipales, para proyectar integralmente este territorio por la vía de la sostenibilidad ecosistémica.

A diferencia de muchos otros territorios, los cinco municipios mencionados tienen la ventaja de estar circunscritos espacialmente a una sola cuenca, es decir, la comparten, razón de más para pensarnos subregionalmente no como área metropolitana sino como cuenca. Ahí está la clave del planeamiento y de la construcción de subregión. Ese es el principal aporte e innovación que puede hacerle la subregión a la Ecoregión Eje Cafetero.

Esta cuenca, según datos de Procuenca (2006), tiene una extensión aproximada de 113.000 hectáreas. En ella se asientan unos 550 mil habitantes que representan el 57% de la población del Departamento y el 70% del PIB. Dentro de la subregión centro-sur, la conurbación Manizales-Villamaría concentra el 81.20% de la población, según el censo del año 2005. Es decir, es de una

enorme importancia estratégica para el departamento, pues allí se concentra su mayor riqueza ambiental, cultural, de conocimiento y productividad. Aún así, no se autosostiene en aspectos claves como la seguridad alimentaria, entre otros factores, porque un poco más del 50% del área de cultivos en la subregión está dedicado a la producción de café.

Desde el punto de vista ambiental, con el POMA podemos contribuir más colectivamente a la protección de parte del territorio asociado al Sistema de Parque Nacional Natural Los Nevados, que a su vez se constituye en la mayor riqueza regional en términos de biodiversidad y recursos hídricos del departamento, profundamente amenazado por el efecto invernadero y el calentamiento global.

La formulación del POMA de la cuenca implica pasar de una planeación sectorial a una planeación integral entre lo urbano y lo rural, lo cual conduciría a valorarse como un verdadero ecosistema que integre los recursos naturales con el subsistema de ciudades. Esa es la ventaja, el reto y la oportunidad. Desde esa instancia se pueden resolver apropiadamente los asuntos metropolitanos, no con los instrumentos limitados de la ley 128/94 de áreas metropolitanas pensada con la idea ya revaluada de una ciudad dominante y otras ciudades subordinadas, o con el inmenso error de ignorar el territorio rural. Desde el POMA no debería haber jerarquías marcadas por el número de habitantes o por la extensión del territorio. Todos somos parte de la cuenca y a ella contribuimos sinérgicamente de acuerdo a la manera como nos relacionamos con ella.

El POMA puede resolver por sí mismo la generación de recursos financieros para atender los diferentes problemas ambientales derivados de las acciones humanas sobre el territorio. Una de ellas, y muy importante es la urbanización, pero no la única. El sector productivo urbano y rural no está haciendo lo suficiente por el medio ambiente y aún hay que utilizar medios coercitivos para evitar sus efectos contaminantes y pagar por ello. Todo lo anterior nos tiene que llevar a desarrollar múltiples innovaciones en materia de financiación y gestión de los recursos ambientales, de los bienes y servicios producidos,

buscando preservar el espíritu de la ley de ordenamiento territorial en cuanto a la distribución equitativa de las cargas y beneficios que genera el aprovechamiento o explotación de los recursos naturales. Porque así como en el sector urbano de la subregión aún está todo por hacer para obligar al Estado y a los particulares a desarrollar estos principios, en el sector rural las cosas son aún más preocupantes, sólo que no están a la vista de la mayoría de la población urbanizada.

El POMA hay que entenderlo como un proceso y no como un producto, como una oportunidad y no como un costo; en últimas como un instrumento para abordar el anhelo de convertirnos en ciudades y subregión del conocimiento. De lo contrario, continuaremos reproduciendo el llamado “Síndrome de la Rana Hervida”, es decir, nos iremos quemando poco a poco y sin darnos cuenta en la olla del calentamiento global o del deterioro ambiental progresivo. Entonces, ya no encontraremos a quien echarle la culpa o a quien pasarle la factura de cobro.

Paisaje Cultural Cafetero.

Panorámica de la fábrica de café liofilizado en el municipio de Chinchiná, Caldas. Foto Acebedo.

Área de mayor producción de café en los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Norte del Valle, localizados entre los 1.000 y 2.000 msnm. Fuente: Mincultura, FNC.

22 de Diciembre de 2009

En el mes de febrero de 2010 el Ministerio de Cultura de Colombia presentará una vez más a la UNESCO, la propuesta de reconocimiento del Paisaje Cultural Cafetero –PCC- como patrimonio histórico de la humanidad. Se espera haber cumplido con las últimas observaciones realizadas por el organismo internacional en el mes de septiembre de 2009. De ser así, probablemente en julio del 2011 se habrá culminado exitosamente un gran esfuerzo de casi una década de investigación-gestión de muchos actores regionales interesados en lograr el reconocimiento del PCC. La academia comprometió sus primeros esfuerzos y posteriormente se sumaron otras instituciones que permitieron materializar la propuesta, entre las cuales, se encuentra la Federación Nacional de Cafeteros – FNC-, como institución líder en todos los aspectos asociados con la caficultura colombiana.

En todos estos años de investigación y aprendizaje colectivo se ha venido construyendo una noción de paisaje cultural que comenzó haciendo énfasis en los aspectos inmateriales de la cultura cafetera, pasando por la reivindicación de sus valores escénicos, hasta lograr comprender la importancia del paisaje productivo como un factor integrador entre ecosistema y cultura.

Ciertamente, es el paisaje productivo el concepto que primó en los criterios de delimitación del PCC, y allí está su principal sustento para justificar su

importancia como patrimonio histórico de la humanidad, al ser un paisaje vivo y dinámico que puede auto preservarse. Las principales áreas de producción de café en los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y norte del Valle del Cauca, suman alrededor de unas 143 hectáreas localizadas en altitudes entre los 1000 y 2000 metros sobre el nivel del mar. Allí están localizadas unas 24 mil fincas cafeteras y una población de unos 80 mil habitantes si se tiene en cuenta que fueron incluidos sólo algunos cascos urbanos que cuentan con conjuntos arquitectónicos muy bien preservados de la arquitectura republicana.

Son varias las características que dotan a este territorio de ciertas condiciones de excepcionalidad, entre las cuales se destacan: La caficultura de ladera y montaña; la pequeña propiedad del suelo para el cultivo (5 hectáreas en promedio); el papel de la FNC como institucionalidad de soporte de los caficultores y CENICAFÉ como instrumento clave en la investigación, innovación y desarrollo de la cadena del café; el alto grado de especialización en el cultivo, aunque se combina con otros cultivos agrícolas y maderables para garantizar el sustento de las familias; su relación con áreas de gran biodiversidad; el desarrollo de productos de alto valor agregado como el café liofilizado, destinado en un 95% a la exportación; su localización geográfica excepcional que garantiza la cosecha todo el año al presentarse ciclos singulares y simultáneos de floración del cafeto y maduración de los frutos.

También podrían destacarse los aportes de la arquitectura y el urbanismo de ladera, de inspiración republicana, desarrollados por los colonos antioqueños de mediados del siglo XIX implementando innovaciones tecnológicas con materiales locales como el bambú-guadua; la particularidad de los asentamientos humanos localizados casi todos sobre las crestas de las montañas o a media ladera; y aunque no necesariamente relacionado con la producción cafetera puesto que ésta tiene algo más de un siglo de existencia, están los valores arqueológicos que han salido a flote con la expansión del desarrollo constituyendo un invaluable patrimonio material que da cuenta de los primeros pobladores indígenas de estas tierras.

A mediados del mes de diciembre, se realizó en el Eje Cafetero el último taller de socialización de esta propuesta, antes de su presentación definitiva ante la UNESCO. Participaron los representantes de los grupos de investigación de las diferentes universidades públicas y privadas, las corporaciones autónomas regionales, los comités departamentales de la FNC, algunas ONG, la dirección de patrimonio de Mincultura, entre otros. Si bien es cierto, no serán muchos los cambios que se introducirán de aquí a febrero, los participantes a este taller dejaron consignadas una serie de inquietudes que podrán tenerse en cuenta para la formulación del Plan de Manejo o para las investigaciones sucesivas, en temas tan importantes como la relación del PCC con el medio ambiente, el patrimonio, el turismo, la economía, la institucionalidad y las comunicaciones. Veamos algunas de ellas:

- La necesidad de contar con una estrategia de desarrollo sostenible que permita tener una visión integral entre los tecnosistemas, los ecosistemas y los sociosistemas del PCC.
- Entender el PCC como un territorio dinámico, flexible, en constante movimiento y transformación.
- Valorar más significativamente las particularidades del temprano proceso de urbanización en la Ecoregión del Eje Cafetero, su carácter polinuclear y la red de ciudades. Así mismo, desarrollar el concepto de lo rururbano como una categoría que permite entender la relación simbiótica entre lo rural y lo urbano en esta región.
- Impulsar el observatorio de paisajes culturales como una opción para sistematizar, evaluar, producir indicadores y ejercer control y veeduría en el desarrollo de los planes de manejo.
- Profundizar en las amenazas y riesgos que tiene el PCC, tales como la pérdida de biodiversidad, el turismo de baja calidad y de fuertes impactos ambientales, la profundización del desempleo, la pobreza y la inequidad.

- Ampliar los procesos participativos, más allá de aquellos propios de la FNC para garantizar la apropiación cultural y social del PCC.
- Impulsar estrategias de comunicación y crear nodos departamentales de comunicaciones que puedan utilizar al máximo la red de información y comunicación de la región.
- Continuar estudiando los diferentes instrumentos de gestión y financiación del PCC.
- Integrar las redes y circuitos de conocimiento en la región para mejorar la investigación en Ciencia, Tecnología e Innovación del PCC.
- Desarrollar el concepto de turismo educativo, científico y de conservación del paisaje.
- Promover un documento CONPES para volver política pública el PCC.

Todo esto no hace sino confirmar que con declaratoria o no del PCC por parte de la UNESCO, existe una sociedad comprometida con la defensa de su paisaje cultural en torno a la caficultura, con una visión endógena regional que le permitiría convertirse en un referente internacional de administración-gestión del paisaje para beneficio de su comunidad, de la calidad de vida de sus gentes y de la adecuada relación con el medio ambiente y los recursos naturales que le sirven de soporte.

Los Macroproyectos de Interés Social Nacional

Especulación inmobiliaria con las necesidades de los más pobres

Aspecto de la ladera norte de la Comuna San José de Manizales en donde se desarrollará uno de los 16 Macroproyectos de Interés Social Nacional del país. Foto Acebedo.

07 de Septiembre de 2009

Por estos días comienza a develarse una estrategia gubernamental relacionada con los llamados Macroproyectos de Interés Social Nacional –MISN– que dejan más dudas que beneplácitos en relación con los verdaderos propósitos de esta iniciativa.

La figura del macroproyecto fue contemplada en la Ley de Ordenamiento Territorial para permitirle al gobierno nacional desarrollar obras de gran complejidad y de impacto regional como aeropuertos, carreteras y en general obras de infraestructura de interés nacional que por definición superan los alcances y posibilidades de los municipios y departamentos. En este sentido, los macroproyectos fueron concebidos como instrumentos de superior jerarquía que los Planes de Ordenamiento Territorial –POT–, liderados por el gobierno nacional en uso de sus facultades constitucionales y legales para solucionar problemas estratégicos regionales.

Hasta aquí todo parece normal y aceptable. El problema comienza a surgir cuando en el plan de desarrollo del gobierno nacional aparecen los MISN, reglamentados posteriormente por el decreto 4260 de 2007 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial –MAVDT–, el cual los vincula a la provisión de suelo para vivienda, y por el Conpes 3583 de 2009, que traza los elementos de política para la habilitación de suelo con énfasis en Vivienda de

Interés Social –VIS-. Invito a los lectores a leer detenidamente cada uno de estos documentos para que saquen sus propias conclusiones.

Los argumentos para vincular la vivienda de interés social con los macroproyectos parecen loables: Dice el documento Conpes – palabras más, palabras menos - que la política de vivienda fracasó, que el gobierno nacional no ha logrado asesorar a las entidades descentralizadas en la planeación y gestión de los POT, que hay una gran dispersión en los instrumentos de financiación de la vivienda; que los sectores más pobres son los menos beneficiados con la construcción de soluciones habitacionales, que hay una diáspora de organizaciones encargadas de atender la problemática de la vivienda, etc, etc.

De no ser porque sabemos del poco espíritu autocrítico del actual gobierno, pero especialmente de su compromiso con el desmonte definitivo del aparato estatal encargado de la financiación y construcción de proyectos de vivienda, pensaríamos que se podía estar pensando en una rectificación profunda de la política de vivienda en Colombia. Pero no hay tal.

En mi opinión, el gobierno nacional distorsiona el sentido de los macroproyectos contemplados en la ley de ordenamiento territorial por un cálculo político montado sobre varias estrategias: la reelección presidencial, la generación de nuevos negocios inmobiliarios aprovechando las necesidades de los más pobres y la urgencia de gastar a manos llenas los millones de dólares incautados al narcotraficante "Chupeta" en soluciones de vivienda en Cali y Buenaventura. Las consecuencias son nefastas. Veamos algunas de ellas:

Se le da un nuevo golpe a la descentralización administrativa, y por esa vía al valor de los POT como instrumentos de planeación y gestión de los territorios municipales, toda vez que la VIS, como una de las problemáticas sustanciales de los municipios, pasan a manos del gobierno nacional, justo cuando se ha desmontado prácticamente todo el aparato institucional del Estado en materia de vivienda. Evidentemente, esto sólo se puede explicar por la existencia de

intenciones politiqueras del poder ejecutivo y una clara intención de entregarle prerrogativas especiales a los monopolios nacionales para mercadear con una de las necesidades más sentidas de los colombianos en situación de pobreza, como lo es la adquisición de un techo. No en vano, casi la mitad de los 16 MISN que están en proceso de formulación o desarrollo los lideran importantes empresas privadas de la talla de la Fundación Mario Santo Domingo o el sector financiero, entre otras.

El gobierno nacional, en vez de solucionar los problemas expuestos anteriormente, dotando a los municipios de mejores instrumentos financieros, de planeación y gestión, decide pasar por encima de ellos, recentralizando funciones que ya habían sido descentralizadas, y con ello, profundizando la crisis del municipio como base político-administrativa de la nación.

Ahora los promotores inmobiliarios no tienen que lidiar con los POT para el desarrollo de sus proyectos porque quedaron habilitados por el gobierno nacional para formular y liderar MISN en ciudades como Cali, Buenaventura, Barranquilla, Cartagena, Medellín, Neiva, Soacha, Mosquera, Dosquebradas, Pereira, Manizales, Tumaco, Quibdó y Piedecuesta.

Desestimula la distribución equitativa de las cargas y los beneficios en la gestión de suelo en áreas de renovación urbana, toda vez que se compra barato para luego entregar a los promotores inmobiliarios suelo igualmente barato, generosamente habilitado con infraestructuras y equipamientos, con el fin sacar las máximas rentas privadas en desarrollos inmobiliarios como grandes almacenes de superficie y áreas de comercio o servicios.

Le da un zarpazo a la gestión asociada y a la participación ciudadana en la búsqueda de soluciones concertadas y socialmente sostenibles en materia de vivienda. Es decir, profundiza la exclusión social y el desplazamiento intraurbano, dejando prácticamente intactas las condiciones de pobreza de los ciudadanos afectados. En este sentido, resultó particularmente indignante la reciente

intervención del Alcalde de Manizales Juan Manuel Llano en la Comisión Quinta del Senado, al justificar el Macroproyecto de la Comuna San José como una posibilidad para acabar con las “ratoneras” en procura de la llegada de grandes almacenes de cadena.

El principal interés del gobierno nacional es encontrar una estrategia para incrementar los pésimos indicadores de construcción de VIS. Se trata de construir en tres o cuatro años el equivalente a dos ciudades como Manizales (más de 5.600 hectáreas), con soluciones de vivienda homogenizadas, sin mayores consideraciones de clima, cultura, raza o circunstancias socioeconómicas de sus habitantes. Lo importante es habilitar a como dé lugar suelo urbano en suelos rurales, mover la maquinaria industrial de la construcción en un esfuerzo por impedir que la crisis económica continúe su profundización y malogre los deseos reeleccionistas. Y obviamente, busca abrir un nuevo ciclo especulativo de la construcción con todo el apoyo institucional del ejecutivo nacional, convirtiendo la VIS en un nuevo segmento de mercado para generar tan esquivada “confianza inversionista” de la seguridad democrática.

MISN: más subsidios, pero para los ricos de la ciudad.

Macroproyecto de Interés Social Nacional de la Comuna San José en Manizales. Estructura General. Fuente: Oficina de Renovación Urbana de la Alcaldía de Manizales.

01 de Noviembre de 2009

El 30 de octubre pasado, el periódico El Espectador editorializó sobre el Plan de Ordenamiento Territorial –POT- de Bogotá. Es tal la gravedad de lo que está sucediendo en Colombia con el ordenamiento territorial que ya es motivo de preocupación de las grandes firmas editoriales, quienes poco se han ocupado de estos temas en el pasado. Y no es para menos. Muchos municipios se aprestan a ajustar o reformular sus POT en un ambiente de total incertidumbre por cuenta de las decisiones autocráticas del gobierno nacional.

Para el caso de Bogotá, El Espectador denuncia la existencia de dos modelos de ocupación territorial en disputa. La primera, aprobada incluso en el Plan de Desarrollo del gobierno nacional, orientada hacia las ciudades compactas. Y la segunda, provocada por el sector inmobiliario especulativo, pero con la anuencia del gobierno nacional, consistente en un modelo expansivo o difuso, supremamente grave para la sostenibilidad ambiental de la Sabana y para los propósitos de construcción de Región. En mi opinión, el gobierno nacional está jugando a dos bandas.

Denuncia El Espectador (30 de octubre de 2009):

El Gobierno viene promoviendo grandes programas de vivienda por fuera del perímetro de las principales ciudades, en clara aplicación del modelo territorial expansivo —en torno a Bogotá se harán en Soacha, Funza y Mosquera—. También impulsa el tren de cercanías, que fácilmente se transformará, como ocurrió con la Autopista Norte, la Autopista Sur y la Calle 80, en un eje de movilidad al que se le irán colgando inmensos proyectos urbanísticos. La autorización acelerada de zonas francas en la Sabana, sin previo estudio de la presión que ejercen por la construcción de

vías, redes de servicios domiciliarios y otros emplazamientos, es otro factor introducido por el Gobierno nacional que estimula la expansión y la conurbación.

Esta dinámica está llevando a Bogotá a expandirse como mancha de aceite sobre la Sabana y a conurbarse con los municipios vecinos. Por eso, el editorialista se pregunta ¿qué sentido tiene la revisión del POT bogotano en este contexto de debilitamiento de la autonomía distrital para decidir sobre el futuro de su territorio?.

La verdad es que es una pregunta que se hace extensiva a todos los municipios de Colombia que formularon su POT, y que ahora deben incluir de manera obligatoria los Macroproyectos de Interés Social Nacional –MISN- como normas de superior jerarquía, pues por cuenta de unos súper poderes otorgados al gobierno nacional se le dio un zarpazo casi mortal a los valores más democráticos de la ley de ordenamiento territorial de 1997. Yo iría más allá al plantear dos ideas contundentes:

Que con la aprobación de los MISN, el gobierno nacional restituyó para su propio beneficio y el de sus amigos, la lógica de actuación de los urbanizadores piratas que por tantas décadas engañaron y usurparon a millones de destechados en Colombia al pasar por encima de las decisiones del ordenamiento territorial para legalizar la urbanización de lotes por fuera del perímetro urbano aprobado.

Que los MISN son el equivalente de Agro Ingreso Seguro –AIS- en materia de política de subsidios para los más ricos. Esta vez, los beneficiarios son los lotifundistas, los grandes urbanizadores y los especuladores inmobiliarios del país. Las estrategias son la habilitación de suelo rural a suelo urbano; la expropiación de suelo urbano de bajo costo para desarrollar grandes operaciones inmobiliarias subsidiadas por el Estado mediante la cualificación de sus infraestructuras o el otorgamiento de crédito a bajo costo.

El Macroproyecto San José en Manizales, en mi opinión, es la tapa, la experiencia más cualificada del gana-gana con el cual el gobierno nacional consolida su política de la “confianza inversionista”. Es una demostración de que tanto el modelo expansionista como el compacto son utilizados por el gobierno nacional con los mismos propósitos. Aquí están los verdaderos maestros en la interpretación de los MISN como negocio especulativo inmobiliario empleando la estrategia de Modelo de Ocupación Territorial –MOT- compacto. Veamos algunas razones:

El suelo ya está creado y cuenta con la red básica de servicios públicos. Está en manos de pequeños propietarios, a los cuales se les aplicarán los instrumentos de enajenación y expropiación para generar grandes ofertas de suelo mediante procesos de integración inmobiliaria. Los mejores lotes, los más planos, integrados en predios de mayor tamaño, no serán destinados a Vivienda de Interés Social (VIS) o Viviendas de Interés Prioritario (VIP), tal como lo exige la ley, sino que serán ofertados para al comercio y los servicios, pero con una gran diferencia, contarán con todas las infraestructuras, incluyendo la construcción de una gran avenida -la famosa Avenida Colón- que cumplirá la doble función de valorizar los predios a los nuevos dueños y servir de límite o barrera segregacionista para los proyectos VIS y VIP que se construirán sobre las laderas habitables de la Comuna San José en los extramuros de la zona norte a donde siempre han estado relegados.

Es evidente que el MISN San José no fue creado para habilitar suelo para VIS y VIP, sino para hacer una renovación urbana de cambio de uso residencial a comercial y de servicios, junto con procesos de integración inmobiliaria, bajo el amparo de unas medidas excepcionales creadas por el gobierno nacional (Decreto 4260/07) para “la ejecución de operaciones urbanísticas integrales de gestión y provisión *para vivienda* (el subrayado es nuestro), con especial énfasis en VIS y VIP”. ¿Acaso no estamos frente al empleo amañado del instrumento MISN que

configura, además, un uso ilegal?. ¿No se está usando la ley para lograr propósitos radicalmente contrarios a los propuestos?.

Sobradas razones tienen los habitantes de San José para oponerse a este proyecto, lleno de inconsistencias, marrullerías, ilegalidades, pero por sobre todo, inequidades en el desarrollo urbano que lo hacen ambiental y socialmente insostenibles.

Ahora entiendo porqué éste es uno de los proyectos menos socializados entre la comunidad y cuyo conocimiento integral se ha vuelto casi un misterio. Yo, en particular, tuve que recurrir a un derecho de petición para poder acceder a la información del proyecto MISN San José.

¡¡Eureka!!, la Corte declaró inconstitucional los MISN.

15 de Marzo de 2010

Mediante la sentencia C-149-10 la Corte Constitucional declaró inexecutable el decreto 79 del Plan Nacional de Desarrollo (PND, Ley 1151 de 2007) que aprobó y reglamentó los Macroproyectos de Interés Social Nacional –MISN- a través de los cuales se le concedían atribuciones excepcionales al gobierno nacional para implementar este tipo de iniciativas territoriales en desmedro de los Planes de Ordenamiento Territorial -POT-, la autonomía y la descentralización municipales.

El fallo no tuvo mucha trascendencia en los medios masivos de comunicación, pero es de enorme importancia política y social, tanto o más que la caída del Referendo reeleccionista, pues hunde una de las muchas acciones que el Ejecutivo Nacional estaba dando en materia de recentralización de poderes y desmonte de la Constitución Política de 1991 por vías distintas a las de acudir al Congreso de la República o directamente al constituyente primario.

En otras ocasiones ya habíamos expresado críticas a los MISN por lo que remitimos al lector a revisar aquellos giros caleidoscópicos; ahora nos concentraremos en los antecedentes que llenaron de argumentos a la Corte para pronunciarse contra la constitucionalidad de este instrumento mediante la sentencia de marras.

El proceso se inició con la demanda de inconstitucionalidad del decreto 79 del PND interpuesta por varios concejales de Bogotá (Carlos Vicente de Roux, Calos Fernando Galán, Ángela María Benedetti, Antonio Eresmid Sanguino, Luz

Amanda Granados y Diego Isaías Peña). En ella se aludió fundamentalmente a la violación del derecho que les asiste a los concejos municipales de aprobar los usos del suelo en sus respectivas jurisdicciones y de escamotear los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad que rigen la actividad de la administración pública para garantizar, entre otras, las relaciones entre los diferentes niveles de gobierno.

Una nueva demanda la interpuso la abogada María Mercedes Maldonado quién reforzó estos argumentos sosteniendo la tesis del vaciamiento de competencias de los Concejos Municipales y Distritales al marginarlos de la participación en las diferentes etapas de la formulación de los MISN. En la misma dirección se pronunció la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Colombia aportando nuevos argumentos relacionados con la violación de las garantías constitucionales asociadas a la autonomía y la descentralización municipal, la participación democrática y la violación de algunos artículos de la ley 388/97 relacionados con la distribución equitativa de las cargas y beneficios del desarrollo urbano.

Por su parte, la Procuraduría General de la Nación intervino –ya se sabe cómo, pues se ha convertido en una norma que esta institución acuda en la defensa a ultranza del gobierno nacional y sus políticas- pronunciándose sobre la constitucionalidad de este decreto del PND planteando dos tesis fundamentales: Que la construcción de Viviendas de Interés Social –VIS- es de interés nacional y por lo tanto está por encima de las competencias municipales en materia de ordenamiento territorial, y que los MISN hacen parte de las funciones de planeación económica que le competen al PND.

Finalmente, la Corte Constitucional resolvió este conflicto de intereses rechazando los argumentos de la Procuraduría y acogiendo los de los demandantes. En el primer caso, la Corte consideró que “no puede hacer una interpretación extensiva del principio de unidad de materia” al pretender establecer

una relación directa entre los fines de la planeación nacional y la supremacía de los MISN sobre los POT, por cuanto termina generando una inseguridad jurídica sobre estos últimos. En el segundo caso, rechazó todos los esquemas de supra subordinación “que le da una absoluta prevalencia al nivel central sobre las instancias locales” e introdujo un análisis muy interesante sobre los procesos de participación, pues advirtió que si bien es cierto, pudieron cumplirse procesos de concertación con las comunidades en las diferentes etapas “normativamente no se han previsto instancias adecuadas para ese efecto”, lo cual implica que la participación ciudadana *per se* no garantiza la legitimidad de los proyectos y macroproyectos urbanos, si ellos no se acogen a procesos y procedimientos previamente establecidos en las normas y las leyes. Como se sabe, es bastante usual encontrar más metodologías de socialización de propuestas que de verdadera participación ciudadana en la toma de decisiones sobre la orientación sustancial de tales proyectos.

Desafortunadamente, la Corte hizo un pronunciamiento que llamaríamos “políticamente correcto” en el sentido de advertir que la sentencia tiene “efectos hacia el futuro”, con lo cual alude a la necesidad de evitar los traumatismos que generaría echar para atrás lo andado hasta ahora en materia de MISN por cuanto ya están en ejecución casi la mitad de los 16 macroproyectos que hacían trámite en el Ministerio de Vivienda, Ambiente y Desarrollo Territorial. Con esta aclaración, la Corte actuó de cierta manera con esa doble moral que se ha venido imponiendo en la política y ahora en el concepto de justicia. Algo así como aquel proverbio que dice “disparen, disparen, mientras llega la orden de fusilamiento”, o lo dicho por el presidente Uribe cuando maquinaba su reelección en el congreso “voten, voten, antes de que los metan a la cárcel”, aludiendo a los congresistas investigados por la parapolítica. El sentido de esta aclaración le da confianza a los corruptos y violadores profesionales de la ley para avanzar en proyectos ilegítimos que a la final se aprobarán bajo el argumento de que son hechos cumplidos.

En el caso del Macroproyecto San José, el fallo de la Corte nos dará pie para establecer comparaciones metodológicas entre el Plan Parcial de Renovación Urbana del sector de La Galería y el Macroproyecto San José, dos ejercicios de planeación sobre una misma área de actuación: La Comuna San José. El primer estudio que duró un año y medio de formulación fue archivado por la actual administración para aprovechar las condiciones excepcionales ofrecidas por el gobierno con la aprobación de los MISN. No sólo los resultados, sino los procedimientos e instrumentos aplicados marcaron diferencias sustanciales. Pero este análisis no lo haremos ahora, más bien, los invito a estar pendientes del próximo giro caleidoscópico.

Para consultar los diferentes documentos de los demandantes, la procuraduría y la corte constitucional, cfr: www.territorioysuelo.org

Dos formas de intervenir la Comuna San José, dos resultados diferentes.

*Unidades de Ejecución y Planificación del Macroproyecto
San José. Fuente: Oficina de Renovación Urbana de la
Alcaldía de Manizales.*

*Propuesta de Plan Zonal de la Comuna de San José.
Para conocer la cartografía general ir a:
<http://www.digital.unal.edu.co/dspace/handle/10245/368>*

23 de Marzo de 2010.

Con la derogatoria de los Macroproyectos de Interés Social Nacional – MISN- por parte de la Corte Constitucional, me siento en la obligación de clarificar ante la opinión pública las abismales diferencias que existen entre dos criterios de planeación aplicados a un mismo territorio: La Comuna San José de la ciudad de Manizales. Ambas fueron iniciativas lideradas por la Alcaldía de Manizales y encargadas al Grupo de Urbanismo de la Universidad Nacional. El primero fue la “Formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana del Sector de La Galería” (PPG), cuya dirección estuvo a mi cargo; y el segundo, el “Macroproyecto San José” (MSJ), liderado por el profesor Andrés Satizabal. No haré referencia a las calidades técnicas de los proyectos, sobre las cuales no tengo ninguna duda. Sin embargo, sí debo distanciarme de las decisiones gubernamentales sobre el uso de los instrumentos de planeación aplicados y de lo que en mi opinión representa una utilización instrumental de la academia por parte de los entes de gobierno, buscando legitimar decisiones políticas, o más bien politiqueras, definidas desde el gobierno nacional y auspiciadas por el gobierno local.

Sobre este último asunto ya nos hemos pronunciado en casos tan sensibles para las universidades como el mal llamado “Paseo de Los Estudiantes”, y lo habíamos advertido también durante el proceso de formulación del PPG, lo cual está demandando urgentemente la necesidad de repensar las relaciones entre Gobierno-Empresa-Academia-Sociedad Civil en torno a temas tan importantes como el ordenamiento territorial de la ciudad, el departamento y la región.

El PPG se formuló con la metodología de la Planeación Participativa, lo cual permitió vincular a los diferentes actores sociales de la Comuna San José desde el inicio del proyecto en su fase diagnóstica y hasta su culminación con la definición de las estrategias de intervención. De hecho, era un proyecto abierto y flexible, pues si bien definió los sistemas estructurantes, dejó abiertas muchas posibilidades de interacción y negociación futuras.

El MSJ centralizó las decisiones en el Ministerio de Vivienda Ambiente y Desarrollo Territorial –MAVDT- cercenando las posibilidades de participación del Concejo Municipal y por extensión, de las comunidades directamente afectadas. Es un proyecto cerrado, que simplemente se socializa para información de las afectaciones que tendrán los propietarios y habitantes de la Comuna.

El PPG propuso planear la Comuna a través de un Plan Zonal del cual se derivaban diferentes actuaciones urbanísticas (AU) desarrolladas a través del tiempo mediante criterios de gestión asociada y repartición equitativa de cargas y beneficios. La más importante de las AU fue el Plan Parcial de La Galería porque representa el motor económico del sector y el principal conflicto de usos que es necesario resolver para recualificar los espacios públicos, lo equipamientos y la calidad de vida de sus habitantes y usuarios.

El MSJ centralizó las intervenciones de la Comuna a través de un solo instrumento, el Macroproyecto, empleó el criterio de la compra de predios o su expropiación para generar un cambio radical de usos y garantizar la expulsión de una parte considerable de los pobladores y de los pequeños y medianos

comerciantes de la comuna. La AU más importante es la construcción de la Avenida Colón para generar procesos de integración inmobiliaria y cualificación de los mejores suelos para actividades de comercio y servicios, especialmente para hipermercados y negocios de grandes superficies.

Por primera vez en la historia del país, el PPG propuso una renovación urbana a partir de cuatro criterios fundamentales: Reordenamiento de los usos del suelo pero garantizando la preservación de los usos existentes, excluyendo los usos prohibidos por los riesgos e impactos negativos sobre la comunidad; respeto y protección para los habitantes del sector incluyéndolos como beneficiarios de las soluciones de vivienda y de las oportunidades de negocio; protección del patrimonio construido de acuerdo a valoraciones previamente establecidas; y finalmente, remodelación de la Galería para que los vendedores estacionarios que se encuentran ocupando el espacio público regresen a los pabellones, mediante un diseño más permeable y abierto a la ciudad.

El MSJ propuso una renovación urbana a partir del cambio de usos en casi toda el área de ocupación, la expulsión de los moradores más pobres hacia los barrios periféricos de la ciudad, la destrucción del patrimonio construido, especialmente en la zona residencial histórica y la zona de los colegios. Finalmente, la Galería ha quedado en una enorme incertidumbre pues su intervención ha pasado a un segundo o tercer plano, amenazada seriamente por la bolsa inmobiliaria de comercio y servicios, generada a lo largo de la Avenida Colón.

En el PPG la oferta de Vivienda de Interés Social ocupaba los mejores lotes, promoviendo los usos mixtos de apoyo a la vivienda en primeros y segundos pisos. En el MSJ la vivienda sigue ocupando los lotes sobre las laderas, alejados por cierto de la dinámica urbana del centro expandido, y de cierta manera, escondidos.

Desde el punto de vista económico, el PPG fue concebido como una estrategia para potenciar la actividad económica más importante que tiene la ciudad y su principal despensa alimentaria, mejorando la calidad de sus infraestructuras y promoviendo la formalización de las PYMES. Todo ello traducido en un mejor servicio para que los ciudadanos vuelvan a la Galería como el principal mercado de víveres y abarrotes de la ciudad.

El MSJ fue concebido como un gran negocio inmobiliario, en donde la administración municipal funge de empresa promotora. Los cuantiosísimos recursos del gobierno nacional y municipal se invierten en el proceso especulativo para cualificar suelo que luego será vendido a los privados a precios de feria. Con ello, el gobierno nacional y local consolidan unas relaciones clientelares de larga duración en el tiempo para garantizar el poder de las maquinarias sobre el poder derivado de la libre voluntad popular.

Desde el punto de vista social, el PPG previó la consecución de significativos recursos generados por el propio proyecto para desarrollar una agresiva política social orientada a atender la población en situación de vulnerabilidad con el propósito de prepararlos para ingresar al mercado de trabajo. El MSJ previó una política asistencialista orientada a sedar a los pobladores en sus pretensiones de permanecer en la Comuna mediante subsidios y empleos temporales.

Las comparaciones podrán seguirse haciendo, y seguramente la ciudadanía tendrá muchos más aportes que hacer en este análisis. Lo cierto del caso es que la administración municipal no ha dado explicaciones sobre las razones que la llevaron a desperdiciar el conocimiento y el aprendizaje colectivo que significó la formulación del PPG, por la adopción de una alternativa ilegal, inconstitucional y antidemocrática como lo fue la figura de los MISN. Esa es una responsabilidad política que el gobierno nacional y municipal debe asumir, lo cual debería traducirse en la reformulación del Macroproyecto San José.

Macroproyecto San José: legal pero ilegítimo.

Aspecto de uno de los talleres de planeación participativa que se realizaron en la Comuna San José en el marco de la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana del Sector de La Galería, Manizales, 2006.

1 de Mayo de 2010

Por iniciativa de más de 2 mil ciudadanos de la Comuna San José de la ciudad de Manizales, el pasado 28 de abril se convocó un Cabildo Abierto para discutir las múltiples inquietudes que sigue suscitando la aprobación y puesta en marcha del Macroproyecto San José. Inicialmente, se buscó un colegio de La Comuna para hacer el evento que presagiaba una gran asistencia, pero circunstancias un tanto extrañas, obligaron a última hora a hacerlo en el Concejo Municipal, un lugar estrecho y con restricciones para el acceso de todos los asistentes. Muchos ciudadanos se quedaron por fuera y otros colmaron a reventar el espacio de las llamadas barras.

Se inscribieron más de 60 ponencias, lo cual presagiaba una discusión bastante amplia por parte de las diferentes organizaciones sociales de la Comuna, sus habitantes y usuarios. Sin embargo, la sorpresa la dieron los funcionarios de las diferentes secretarías de la Administración Municipal, quienes durante casi toda la mañana desfilaron por el atril como en un concierto de un solo artista, explicando las bondades del proyecto, sus avances y expectativas. Varias ponencias de habitantes de la Comuna se intercalaban entre uno y otro funcionario agradeciendo a la administración municipal los favores recibidos, la compra de los predios por el doble o triple de sus expectativas, las múltiples ofertas de empleo, la capacitación recibida para aspirar a un puesto de trabajo con la apertura del próximo Call Center o como obreros temporales en las demoliciones de los predios, y por supuesto, los importantes programas de atención social, salud y bienestar que están recibiendo desde que la oficina de

renovación urbana comenzó a comprar los inmuebles. Todo parecía un suave y arrullador canto de sirena que congraciaba a los habitantes con los funcionarios públicos en un abrazo fraterno de hermandad en torno al proyecto urbanístico más importante que tendrá la ciudad en la próxima década.

Pero otra cosa sucedía en las tribunas del Concejo colmadas de hombres y mujeres de la Comuna San José interesados en participar, y otros tantos a los que se les cerraron las puertas por falta de espacio. ¡¡Democracia, democracia!!, gritaban a viva voz, mientras la mesa directiva del Concejo amenazaba con cancelar el Cabildo por la falta de urbanidad del “pópuli”. Desde el inicio del Cabildo, los ciudadanos ponentes y los espectadores, denunciaron la manguala burocrática y exigieron su derecho a ser escuchados, pues el Cabildo era de iniciativa ciudadana y no gubernamental. La mesa directiva del Concejo esgrimió un argumento muy propio del “Estado de Opinión” que hoy permea a las instituciones de gobierno, argumentando que la Administración Municipal era a su vez Estado y comunidad, por lo cual estaban en igualdad de condiciones y contaban con los mismos derechos de cualquier vecino de barrio, con la diferencia de que ellos, los gobernantes, habían madrugado más a inscribir sus ponencias. Esta farsa de la democracia provocó la ira de los asistentes y su posterior retiro del recinto ante la ausencia de garantías para un debate abierto y fundamentado en la democracia participativa.

Muy al final de la mañana, cuando el hambre y el sueño arreciaban, y muy pocos ponentes y asistentes persistíamos en exponer nuestras ideas, fueron apareciendo algunas voces que marcaban diferencias con las partituras oficiales: ¿Por qué la participación ciudadana se hace después de aprobado el proyecto?, ¿Quién responde por el desplazamiento intraurbano que se está generando?, ¿Porqué el centro del proyecto tiene que ser la construcción de una gran Avenida?.

Me correspondió hacer la última intervención de la mañana, y la última también del Cabildo, pues en las horas de la tarde, los funcionarios públicos se quedaron sin ciudadanos, en la soledad del poder autoritario. Al respecto, propuse las siguientes tesis:

- Que el verdadero objetivo del MISN San José no está en la solución del déficit cuantitativo de la llamada Vivienda de Interés Social -VIS- en Manizales, mucho menos en la solución integral de hábitat popular, sino en crear un mercado inmobiliario artificial como salvavidas del gobierno nacional y local en medio del estancamiento de la economía y la tendencia a su profundización por cuenta de la crisis mundial.
- Que los procesos de planeación reciente en la Comuna San José dan cuenta de la aplicación de dos metodologías con resultados completamente diferentes: El Plan Parcial del Sector de la Galería, basado en la Planeación Participativa; y el Macroproyecto, como expresión de la centralización de las decisiones entre el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y la Alcaldía Municipal, dejando por fuera a los habitantes de la Comuna.
- Que los más perjudicados de esta operación inmobiliaria serán los habitantes más pobres y los pequeños y medianos comerciantes articulados en torno a la plaza de mercado, por las fuertes presiones y acciones que provocarán un desplazamiento intraurbano por la vía de una renovación urbana inspirada en la tristemente célebre política del Barón Haussmann de Paris a mediados del siglo XIX.
- Y finalmente, que la declaratoria de inconstitucionalidad de los MISN, junto con la aclaración de que tendría efectos hacia el futuro, generó una nueva contradicción entre la “legalidad” de los proyectos aprobados y su “legitimidad”.

Para resolver estas contradicciones en un sentido democrático e incluyente,

propuse la reformulación del MISN San José tomando como base los aspectos que tuvieron un origen ilegal y anticonstitucional, a saber:

- Reinserción en el POT Municipal, respetando sus directrices en términos de usos del suelo y utilización de los instrumentos de planeación que fueron ignorados.
- Respeto a las facultades del Concejo Municipal en la definición de usos del suelo.
- Promoción de la participación asociada de los propietarios y usuarios en las estrategias de gestión del proyecto.
- Cumplimiento de los procesos de participación ciudadana con el fin de reconocer las propuestas de los habitantes y organizaciones activas de la Comuna San José.
- Reconocimiento de las áreas de interés patrimonial para su respeto y cualificación.
- Inclusión del Plan Parcial de La Galería con los elementos que deban ser ajustados dentro de la estrategia de planeación-gestión de las intervenciones en la Comuna San José.
- Reformulación de los usos de las áreas englobadas para comercio y servicios, con el fin de incluir proyectos de vivienda para diferentes estratos, incluyendo VIS. Sólo de esta manera, será posible dar un salto democrático pasando de la renovación urbana legal pero ilegítima, a la construcción de un proyecto de ciudad con inclusión social.

Coetilla: Dice Juan Freire, doctor en Biología, profesor de la Universidad de A Coruña y joven emprendedor:

"[...] la participación que nos encontramos habitualmente en nuestras ciudades responde a procesos dirigidos y controlados estrictamente por organizaciones institucionalizadas y burocratizadas de modo que acaban por convertirse en una

Caleidoscopios urbanos

ratificación por parte de una élite ciudadana de decisiones políticas previas. Este es el modelo que, por ejemplo, encontramos en el mejor de los casos en el desarrollo de planes urbanísticos”(http://nomada.blogs.com).

CAPITULO IV. CIUDAD GLOBAL: ENTRE EL CONOCIMIENTO Y LA COMPETITIVIDAD.

En este capítulo se plantea la dualidad y las contradicciones en las que se encuentran algunas ciudades llamadas globales cuando abordan los nuevos retos de la sociedad del conocimiento a partir de los presupuestos de la competitividad, más cercanos al modelo de "Parque Temático" como una opción urbana sin sujetos sociales.

Visiones estratégicas para abordar el Territorio del Conocimiento

Las teorías sobre la sociedad del conocimiento han puesto en evidencia la poca preocupación que aún existe sobre el territorio del conocimiento como campo específico de estudio. Esto es así porque la gran mayoría de las investigaciones se han fundamentado en una concepción exógena que habla del “espacio de los flujos” como una manera de defender la inmaterialidad del espacio en la era de la revolución de las TIC. Sin embargo, muchos investigadores de la sociedad del conocimiento han estado promoviendo la concepción endógena del territorio en los procesos de globalización. En algunos casos como alternativa a la concepción exógena, en otros como un complemento. Cada una de ellas plantea caminos metodológicos y concepciones diferentes para responder a las dinámicas de internacionalización de las economías del conocimiento, las culturas y las relaciones sociales. En el primer caso, la tendencia es hacia la homogenización; en el segundo, hacia el reconocimiento de la heterogeneidad, es decir, hacia la sociedad multicultural.

a. La visión exógena:

Esta concepción parte de entender la Sociedad del Conocimiento como un paradigma tecnocientífico basado en la competitividad y el libre mercado, en el cual los Estados, las regiones, las ciudades y en general los territorios pueden hacerse merecedores de dicho calificativo si cumplen con unos estándares de consumo de Tecnologías de Información y Comunicación, de economías basadas en los servicios avanzados y de flexibilidad en los procesos de gestión que faciliten el flujo libre de capitales.

Tabla 1. Visión Exógena del Territorio en la Sociedad del Conocimiento.

PLANTEAMIENTO ONTOLÓGICO	PLANTEAMIENTO EPISTEMOLÓGICO	PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO
Globalización desde la Competitividad.	Paradigma Positivista.	El territorio como objeto para la competitividad.
De afuera hacia adentro.	El Espacio Red.	El territorio a partir de los atributos (producción de bienes y servicios)
El Conocimiento como mercancía.	Inmaterialidad del Espacio.	Las TICs como base de la innovación
Homogenización del Conocimiento.	Territorios ganadores y perdedores	El Territorio Difuso: Producción flexible. Localización discontinua.
	Los servicios avanzados como motor de las transformaciones.	

Fuente: Elaboración propia.

Bajo esta concepción particular de entender la Sociedad del Conocimiento, expuesta de manera muy simplista pero resaltando los ejes principales de su concepción ontológica, el Territorio del Conocimiento adquiere una connotación de nicho, dado que no es un fenómeno que se generaliza a todos los niveles y sectores de la sociedad y por lo tanto se vuelve excluyente en términos de su accesibilidad y homogenizador en cuanto a sus características fenomenológicas.

El Conocimiento como tal se incorpora a las redes del mercado y adquiere el valor que le imprime su estrecha relación con el uso y apropiación de las TICs. El grado de relación que tengan los territorios con este paradigma tecnocientífico le permite estar dentro de la categoría de “ganadores” o “perdedores” y pertenecer o no al exclusivo sistema global de comando desde donde se trazan las líneas generales para la selección de los medios innovadores o se reciben sus beneficios.

Los territorios se lanzan en una carrera veloz por intentar alcanzar estándares mundiales que permitan atraer las inversiones extranjeras como máxima expresión de crecimiento y desarrollo, sin importar las condiciones locales de tiempo, espacio y técnicas sobre las cuales una sociedad determinada moviliza sus energías productivas. Aeropuertos internacionales para la movilización de pasajeros y carga, zonas francas, puertos de exportación, maquilas, red de telecomunicaciones avanzadas, bolsas de valores, paraísos fiscales y servicios financieros en general, junto a la oferta de suelo equipado para la localización de

industrias extranjeras de alta tecnología y servicios, hacen parte del recetario que deben seguir los territorios para ganarse un lugar en la Sociedad del Conocimiento.

b. La visión endógena:

La perspectiva endógena se fundamenta en el valor del territorio como objeto y sujeto en la generación de conocimientos e innovación. Esta relación de interdependencia e interacción le dan al territorio una connotación dual entre objeto material que es transformado por la sociedad y sujeto generador de conocimiento y cultura, que a su vez contribuye a transformar las relaciones sociales.

Tabla 2. Visión Endógena del Territorio en la Sociedad del Conocimiento.

PLANTEAMIENTO ONTOLÓGICO	PLANTEAMIENTO EPISTEMOLÓGICO	PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO
Globalización desde el Conocimiento.	El aprendizaje colectivo como base de la innovación.	La materialidad de las relaciones sociales en el Territorio (bienestar social y cultura).
De adentro hacia afuera.	Paradigma de la Integralidad (Cualitativo).	El territorio como objeto y sujeto para el Conocimiento.
El Conocimiento como desarrollo y equidad.	El territorio a partir del conflicto.	El Territorio como Sistema-Red (relación entre el todo y las partes).
Heterogeneidad del Conocimiento.	El territorio como proceso.	Ordenamiento Urbano y Regional.
	La Industria como motor de las transformaciones.	Diversidad, Equidad y sostenibilidad en el Territorio.

Fuente: Elaboración propia.

Su punto de partida no es la Competitividad sino el Conocimiento como base para la solución de los problemas que impiden el fortalecimiento de las relaciones sociales y productivas para la generación de equidad, bienestar social, cultura y desarrollo. Plantea el aprendizaje colectivo como la posibilidad de introducir procesos de innovación en la sociedad, lo cual hace que las TICs sean consideradas como una de las variables – no la única - para desarrollar innovaciones en el Territorio. Es a partir del Conocimiento y del aprendizaje colectivo como el Territorio puede interactuar en las redes de la globalización.

Estos modelos de crecimiento endógeno, plantea Moncayo (2004), sostienen que “el nivel de ingreso a largo plazo depende de la acumulación de

capital físico, capital humano y conocimiento, cuyos niveles respectivos están determinados endógenamente por decisiones de ahorro e inversión de agentes económicos que actúan racionalmente”.

Por su parte, Vázquez (1999) resalta la importancia del territorio dentro de las perspectivas del desarrollo endógeno cuando sostiene que bajo estas teorías se da prioridad a las acciones de abajo-arriba en las políticas de desarrollo. Y en los procesos de cambio estructural, el territorio se percibe como “una red de agentes de desarrollo siempre atenta a mantener y defender la integridad y los intereses territoriales”. En este sentido, se reivindica la autonomía de los territorios que no tienen por qué aceptar obligatoriamente las decisiones externas. Como alternativa promueve acuerdos de planificación a diferentes niveles, incluso global, con el propósito de estimular el desarrollo económico local.

(...) el desarrollo local endógeno es un proceso de crecimiento económico y cambio estructural, que conduce a una mejora del nivel de vida de la población de la localidad y en el que se pueden identificar, al menos, tres dimensiones: una económica, caracterizada por un sistema específico de producción que permite a los empresarios locales usar eficientemente los factores productivos y alcanzar niveles de productividad suficientes para ser competitivos en los mercados; otra sociocultural, en que el sistema de relaciones económicas y sociales, las instituciones locales y los valores, sirven de base al proceso de desarrollo; y otra, política y administrativa, en que las iniciativas locales permiten crear un entorno local favorable a la producción e impulsar el desarrollo sostenible. (Vázquez, 1998, P48).

El desarrollo endógeno parte de rechazar la idea de una homogenización universal de las economías y de los territorios. Así como el Nuevo Regionalismo en la geografía comenzó a reconocer los ríos y montañas, los valles y los climas como importantes en el sistema de relaciones globales, así mismo, el desarrollo endógeno, y especialmente la Teoría Territorial del Desarrollo, identificó que todos los territorios disponen de un potencial de desarrollo que adquiere un valor diferente en cada caso, tienen un entramado de intereses, una historia, unas tecnologías y formas de organización de la producción que le dan identidad. En oposición al desarrollo desde fuera plantea la respuesta local a los desafíos concretos como una salida viable para la competitividad.

Sin embargo, la teoría del desarrollo endógeno se diferencia de la del crecimiento endógeno en que integra el crecimiento de la producción en la organización social del territorio desde la perspectiva del desarrollo duradero, en que adopta una visión territorial y no funcional de los procesos de crecimiento y cambio estructural, en que entiende que las formas de organización, los sistemas de relaciones y la dinámica de aprendizaje son los factores impulsores de la dinámica económica. Tiene, además, una visión más compleja de los mecanismos de acumulación de capital, lo que le lleva a plantearse las políticas de desarrollo económico desde el territorio (Vázquez, 1999, p61).

Esto quiere decir que en cada país, región o localidad se definen las características de los procesos de innovación de acuerdo a sus particulares condiciones de desarrollo de las fuerzas productivas; a las posibilidades y potencialidades que tengan según las características de tiempo, espacio y técnicas; y a las dinámicas propias que le imprimen los actores sociales en términos de la velocidad y dirección de tales cambios. El territorio por lo tanto es heterogéneo como lo es la sociedad y se define a partir del conflicto de intereses que se desarrollan sobre él.

Las perspectivas de materialidad del Territorio del Conocimiento están dadas por el reconocimiento del carácter sistémico, integral y en red que tiene los diferentes procesos de innovación en la sociedad. Sin embargo, esta concepción reconoce que los procesos productivos, especialmente los industriales, son el motor que le imprime dinamismo y le da el sustento material y económico a la sociedad y al territorio. Es la identificación del tipo de producción que se impulsa en el territorio en torno al cual es posible determinar el grado de conocimiento que la sociedad tiene para afrontar los retos en la construcción de futuros posibles.

Releyendo a Piccinato

Calle residencial en la isla de Murano, Venecia, Italia. Foto Acebedo.

5 de Julio de 2009

En el año 2007 tuve la oportunidad de asistir en Caracas al lanzamiento del último libro de Giorgio Piccinato titulado “Un mundo de ciudades”, coeditado por la Fundación para la Cultura Urbana y la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela. Me sorprendió su amplio conocimiento de las ciudades de Europa, Asia y América, pero por sobre todo, su interés por establecer diferentes criterios de análisis para interpretar las ciudades, según su historia y su cultura. No olvidemos que las dinámicas de globalización actual sugieren e imponen la homogeneidad y el unanimismo en el pensamiento, la cultura, la sociedad y, por supuesto, el territorio.

Por esos días he estado releyendo nuevamente sus contenidos. Quiero compartir algunas impresiones sobre uno de los capítulos centrales del libro, titulado “El uso de la historia”, en el cual se desarrolla una tesis principal relacionada con la necesidad de establecer una diferencia sustancial entre la manera como los países de larga tradición histórica y económicamente avanzados han entendido los temas de la conservación y el patrimonio de las ciudades, respecto a cómo pueden hacerlo los países de historia más reciente. Esta Tesis, se apoya en cinco (5) ideas fuerza que argumentan con más detalle el sentido de sus planteamientos:

Idea 1: La historia tiene muchos usos y las ciudades son parte de la historia, por ello la historia urbana puede ser utilizada de diversas maneras. Esta idea es fundamental en el desarrollo de su argumentación, aunque no se presenta desde el comienzo del texto. Se trata básicamente de poner en evidencia que la historia refleja un esfuerzo interpretativo de los hechos, y por lo tanto, sobre

un mismo acontecimiento pueden desarrollarse múltiples historias. La ciudad física es una de esas huellas que las sociedades dejan en su devenir por la historia. Pero cuando esas huellas desaparecen, y con ellas la historia, algunas sociedades tienden a reproducirla como expresión “legítima” del patrimonio construido. Más recientemente esta manera particular de buscar identidades y referentes históricos se está expresando en el Turismo Cultural con sus parques temáticos como una manera de redescubrir la historia desde la globalización.

Idea 2: La protección del patrimonio histórico en los países pobres y en aquellos con economías emergentes tiene connotaciones diversas a las que se presentaron, por ejemplo, en Europa. Esta afirmación, que parece de perogrullo, tiene especial importancia sobre todo porque en los países de América Latina predominó una corriente de pensamiento eurocentrista que consideraba que la historia de nuestras ciudades y sociedades comenzaba con la colonización de España, desconociendo los importantísimos aportes de las sociedades indígenas que tuvieron un significativo desarrollo, mucho antes incluso de la presencia hispánica en nuestro continente.

Idea 3: Se amplió el tiempo que reconocemos como histórico: La historia no es solamente la de épocas remotas, sino que incluye también nuestra época. En este sentido, no sólo son valiosos los cascos urbanos que se consideran históricos por ser representativos de una trama originaria de las actuales ciudades, sino que en ellas se superponen una serie de tramas urbanas y objetos representativos de momentos históricos sucesivos y de épocas o momentos particularmente importantes en el devenir de las ciudades.

Idea 4: La modernización parece inseparable de la eliminación del pasado, así de urgente es el deseo de homologación a los modelos extranjeros. En efecto, la llamada “modernidad” capitalista, por el carácter progresista y emancipador de la sociedad respecto a las sociedades coloniales, representó un intento por borrar de las ciudades y las sociedades todo aquello que

fuese expresión del pasado o de las particularidades de cada región o nación. Podría decirse que un segundo intento de homogenización global se dio en nuestros países, después del llamado “descubrimiento”, esta vez en nombre del higienismo y de las innovaciones técnicas. Y probablemente, la llamada sociedad del conocimiento esté tras un tercer intento, cuyo núcleo esté en los llamados espacios globales con sus propias infraestructuras “de clase mundial”, leyes supranacionales e idioma universal.

Idea 5: La dificultad para constatar la autenticidad de un monumento antiguo, así como también de cualquier obra de arte. La mayoría de las culturas y sociedades de Europa y Asia conservan gran parte de sus características milenarias, que les confieren una gran identidad a sus pueblos. Esto es evidente no solamente por los monumentos que han sobrevivido a todos los conflictos y guerras, sino también por las tradiciones materiales e inmateriales, el arte, los libros y paisajes. Entre tanto, los referentes históricos y culturales en América son, con respecto a Europa, muy recientes. No solo por el significado que tuvo la desaparición de las principales y más antiguas culturas indígenas, sino por la velocidad de los cambios que se han producido en apenas 500 años de historia reciente. Semejante dinamismo social, cultural y físico, coloca en entredicho el significado de la palabra “autenticidad” en tanto que no hay referentes suficientemente claros que den testimonio del origen de las cosas. Las ciudades son quizás la mayor expresión de este fenómeno, pues en América Latina ellas se han construido y reconstruido como ninguna ciudad europea lo haya hecho en su historia.

Las ciudades como parques temáticos.

Parque Explora en Medellín. Foto Acebedo.

20 de mayo de 2010

En medio de la crisis social y productiva que caracteriza la situación del país desde hace más de una década, comienzan a surgir alternativas que probablemente resulten peores que la enfermedad. Se trata de la idea de convertir las ciudades en un gran Parque Temático. No me refiero exclusivamente a los nuevos espacios con fines turísticos que bajo esa denominación han aparecido en el Eje Cafetero, por ejemplo, y que tienen como propósito entretener a propios y extraños dentro de un área cerrada en donde se simula la arquitectura y el urbanismo de la colonización antioqueña, o aquella que se concentra en la recreación de una hacienda ganadera en donde diferentes especies animales conviven en supuesta armonía con los ciudadanos que los visitan diariamente.

En realidad, se trata de un concepto mucho más amplio, relacionado con los *espacios de la representación*, dentro de los cuales se construyen nuevas realidades simbólicas que sumergen a los ciudadanos en mundos artificiales recreados en pasado, presente o futuro. Es el concepto de parque temático como simulacro y espectáculo a donde se llega para huir de la cotidianidad urbana y de la ciudad monótona. Es, como diría Michael Sorkin (2004) “[...] un lugar que lo incorpora todo, la geografía, la vigilancia y el control, las simulaciones sin fin. Con sus formas artificiosamente embusteras, el parque temático ofrece una visión alegre y civilizada del placer que suplanta al reino de la democracia pública [...]”.

Bajo esta idea, el concepto tradicional de lo público que involucra las plazas y los parques como lugares abiertos para el ejercicio de la democracia y el anonimato, ahora se encuentran bajo el control de la seguridad privada, las cámaras de televisión, o simplemente al servicio de los empresarios privados que bajo la modalidad de centro comercial extienden sus puntos de venta al espacio público como única alternativa tolerable de encuentro ciudadano. Pero además, intentan con bastante éxito vender la idea de la inseguridad del espacio público y

ofrecen lugares de encuentro privados que recrean el ágora en la intimidad de una escenografía para el consumo y la recreación bajo cubierta. Los niños ya no tienen otra alternativa que los nuevos “divercitys” en donde les enseñan una manera particular de ser verdaderos “ciudadanos” a partir del uso artificial del dinero y las tarjetas de crédito.

Margaret Crawford (2004) en su artículo “El mundo en un centro comercial” define muy bien esa idea de la ciudad como un centro comercial cuando afirma: “El pasado y el futuro se difunden absurdamente en el presente. Las barreras entre lo real y lo falso, entre lo próximo y lo lejano, se disuelven, a medida que la historia, la naturaleza y la tecnología son procesadas sin distinciones por la maquinaria fantástica del centro comercial”. Las ciudades se descomponen en una especie de caleidoscopio de imágenes fragmentadas en donde los espejos de las fachadas de los edificios se convierten en las nuevas pasarelas *fashion*.

Más recientemente, la salud ha entrado en el juego de la simulación con la proliferación cada vez más sofisticada de los centros de estética, los “spa” y el cultivo de una imagen de cuerpos perfectos. Ahora han ingresado a las redes globales del llamado “turismo de salud” como una de las economías emergentes más prósperas. En Pereira, por ejemplo, una ciudad con el 22% de desempleo, se comienza a construir con la participación de dineros públicos el Parque Temático de Flora y Fauna de la ciudad de Pereira, dentro del cual se desarrollará una Zona Franca de la Salud que pretende aprovechar las calidades excepcionales de un paisaje re-creado de los biomas más comunes (humedales, sabanas y bosques) de la zona intertropical de los cuatro continentes del planeta para que los pacientes-turistas de la silicona y la liposucción puedan recuperarse seleccionando el paisaje de sus preferencias.

Como correlato, los espacios que caracterizaban a la ciudad real (calles, plazas, edificios, etc.) acaban por evaporarse. Lo que los sustituye es una distopía donde no existen centros ni coordenadas espaciales que enlacen unos lugares con otros. Tan solo autopistas de vehículos e información virtual (la cibercidad) para conectarse con los nuevos nichos del consumo. Y se supone que a través de

ellas se accede a una multitud de opciones que genera una sensación de inmensa libertad (García, 2004).

La arquitectura y el urbanismo hacen su aporte con sus intervenciones asépticas, más parecidas al maquillaje, al disfraz y a la publicidad que a una recualificación de usos y actividades de quienes las habitan. Razón tiene Sorkin cuando dice que en toda América “la planificación urbana ha renunciado a su papel histórico como integradora de comunidades, y propicia un desarrollo selectivo que enfatiza las diferencias”. Bajo estos planteamientos, el urbanismo tiene una acción limitada a activar y desactivar, conectar o no conectar espacios, dado que el territorio pierde en buena medida sus posibilidades de ordenamiento, en tanto que desaparecen las expresiones de centralidad o periferia, fronteras o límites. Hay por tanto, una especie de caos en donde toman fuerza los “no lugares” y un movimiento continuo que permite la aparición de “espacios habitados en tránsito” que son los nuevos nodos de esa ciudad: *Malls* comerciales, terminales y estaciones, aeropuertos, telecentros, etc. Es decir, la ciudad convertida en Parque Temático.

El futuro de Panamá como ciudad global

A propósito de la posesión de Martinelli como presidente (2009-2014)

“Ciudad del Saber” en el contexto de las principales infraestructuras de movilidad y servicios globales de Ciudad de Panamá. Fuente de plano: Elaboración propia a partir de Google Maps.

1 de Julio de 2009

Panamá es un centro de servicios y comercio, estrechamente ligado a la economía global. Quizás por esta razón, la ciudad capital sufre de esa especie de “modernización forzosa” a la que son sometidas las ciudades emergentes cuando aceptan sumisas las condiciones neoliberales de desarrollo.

Los recursos muy limitados del suelo, han conducido a un crecimiento en altura y densidad en Ciudad de Panamá. No por la presión demográfica, que en general es muy baja, sino por la especulación inmobiliaria, dada su condición de paraíso fiscal. Podría afirmarse que su morfología e imagen urbana se acerca cada vez más a los rascacielos de Nueva York en pequeña escala, especialmente sobre la pequeña burbuja inmobiliaria del sector de Punta Paitilla y la zona costera; mientras la Panamá real mantiene su condición de ciudad subdesarrollada, es decir, pobre, con pésima calidad de los sistemas de drenaje del alcantarillado, un transporte público obsoleto, escasez de vías y calidad de los espacios públicos para sus habitantes.

El canal de Panamá es su principal fortaleza estratégica, y derivado de esta importante infraestructura de transporte marítimo, ha consolidado la zona libre de comercio internacional en la ciudad de Colón y uno de los centros financieros más importantes de Latinoamérica. Recientemente, el país comenzó a explotar el turismo ecológico, lo cual está generando dos importantes fenómenos. Por un lado, la ampliación de la oferta hotelera en áreas de frontera, y por otro, un nuevo ciclo de la oferta inmobiliaria, con fuertes implicaciones negativas sobre sus ecosistemas naturales.

La entrega del Canal de Panamá por parte del gobierno norteamericano, luego de un siglo de explotación, abrió nuevas expectativas sobre el uso de sus infraestructuras. Una de ellas fue la antigua base militar Clayton, hoy convertida en “Ciudad del Saber”, un área de más de 120 hectáreas dotada de amplias zonas verdes, equipamientos deportivos y un conjunto de 300 edificios de mediana altura unidos por un anillo vial. Su localización estratégica al lado del Canal de Panamá, del antiguo aeropuerto militar hoy habilitado para vuelos comerciales, de la red férrea interoceánica de transporte de mercancías desde el Puerto Marítimo hasta Ciudad Colón, y más recientemente, de la Terminal de Transporte Intermunicipal, la convirtieron en un área especialmente estratégica, tanto para el gobierno panameño como para los organismos internacionales (OEA, PNUD, entre otros).

Desde 1995 se está impulsando el proyecto Ciudad del Saber, liderado por una fundación privada sin fines de lucro, compuesta por representantes de los sectores académicos, empresariales y gubernamentales. Se estructura en torno a cuatro componentes: Formación de recursos humanos, Parque Tecnológico de Innovación, Investigación y Foro Ciudad del Saber. La Ley 6 del 12 de febrero de 1998 estableció las condiciones e incentivos para su funcionamiento, entre los cuales se destacan: Exoneración de impuestos y gravámenes, tanto para las importaciones como para el envío de dinero al extranjero relacionado con el proyecto; concesión de visas a extranjeros vinculados a actividades del proyecto; incentivos a la consolidación del Tecnoparque Internacional de Panamá (TIP), entre otros. Las empresas que se están localizando en la “Ciudad del Saber” están relacionadas con temas como desarrollo de software, biodiversidad, telecomunicaciones, hidrocarburos, laboratorios, aeronáutica, tecnología marítima, entre otras.

La ciudad de los servicios globales también cuenta con proyectos multimillonarios en desarrollo, especialmente en la zona de localización de las grandes cadenas hoteleras y bancos multilaterales. Se trata del megaproyecto “Cinta Costera”, orientado a solucionar la gravísima congestión vehicular de la tradicional Avenida Balboa, que pasó de ser un espacio simbólico de

entretenimiento familiar desde mediados del siglo pasado para convertirse en un embotellamiento permanente de vehículos. Todo ello por la falta de previsión y planeación de las autoridades locales y nacionales que se obnubilaron con la expansión acelerada de los proyectos inmobiliarios del sector de Punta Paitilla, sin prever los efectos en la mayor demanda de nuevas vías y espacio público. Con una actitud remedial, ahora se trabaja en este proyecto que mejorará la movilidad vehicular con la ampliación a 10 carriles de la Avenida Balboa y la construcción de dos viaductos elevados; complementariamente rescatará nuevos espacios públicos y ciclovías. El proyecto se basa en un relleno parcial de la bahía, la adecuación de drenajes y aguas residuales para hacerlo compatible con el futuro proyecto de Saneamiento de la Bahía Panamá.

Es de suponer que con la llegada a la presidencia del empresario conservador Ricardo Martinelli, las principales inversiones seguirán concentradas en la “ciudad global”, mientras que la “ciudad local”, la de los panameños, continuará sumida en la desesperanza.

Barcelona, entre la homogeneidad posmoderna y la complejidad citadina

A la izquierda, recuperación del litoral marítimo para la realización de los juegos olímpicos de 1991, Barcelona. A la derecha, casa de "Okupas" en los alrededores del Parque Güell, Barcelona. Fotos Acebedo

14 de julio de 2009

Barcelona es una de esas ciudades europeas que trabajan intensamente en la idea de ocupar un puesto destacado en el contexto de las ciudades globales, así como en constituirse en una ciudad del conocimiento.

En la literatura especializada, ciudad global y ciudad del conocimiento son tratadas como sinónimos. La verdad es que podrían llegar a ser proyectos diametralmente opuestos. Es evidente el esfuerzo que hace una Barcelona por atraer capital extranjero y convertirse en sede de las principales empresas financieras y de servicios del mundo, mediante toda suerte de artilugios políticos, jurídicos, económicos y espaciales que la hagan atractiva (competitiva) a los mercados más prósperos y dinámicos del siglo XXI. Pero, también es cierto que otra Barcelona está trabajando denodadamente por ser una ciudad del conocimiento haciendo énfasis, principalmente, en el logro de la calidad de vida y de la educación, el derecho a estar informado mediante el uso masivo de las TIC, la transformación productiva basada en conocimiento, la sostenibilidad ambiental, la cohesión social, entre otras.

Desde el punto de vista territorial Barcelona es considerada una gran metrópoli regional y ciudad multicultural, verdadera máquina de producción de bienes y servicios para Europa y el mundo. Por la misma razón se ha constituido en epicentro de procesos migratorios que buscan nuevas oportunidades laborales o la apertura de mercados emergentes. Es una ciudad que ha venido trabajando en

una mutación acelerada de sus infraestructuras a partir de los nuevos paradigmas tecno-científicos y de la crisis de las industrias manufactureras que se constituyeron en la base de su economía en el siglo XX.

Ejemplos paradigmáticos de su interés por hacer parte de las ciudades globales altamente competitivas son, por ejemplo, las infraestructuras construidas para los Juegos Olímpicos de 1992, el Forum de las Culturas del 2004 o el Plan “22@Barcelona: el distrito de la innovación”, actualmente en desarrollo. Estos macroproyectos urbanísticos han servido para recuperar el litoral marítimo que la zona industrial había convertido por décadas en el lugar de sus desechos. Hoy es un inmenso *boulevard* de “clase mundial”, como llaman algunos a la homogenización espacial según los intereses de empresarios o turistas de élite, con extensas playas blancas artificiales y asépticas en el reino del simulacro y la posmodernidad arquitectónica y urbanística.

En la actualidad, el proyecto más ambicioso es la revitalización de la zona industrial de *Poblenou* con la localización de las actividades más innovadoras de la economía del conocimiento. Se trata de la renovación urbana de 115 manzanas del clásico proyecto urbanístico desarrollado por Ildelfonso Cerdá, más conocido como el Ensanche, equivalente a más de 198 hectáreas, en la cual se mezclan usos no contaminantes con viviendas, zonas verdes y equipamientos. Se busca que este sector se convierta en la centralidad más importante de la economía del conocimiento, por su excelente accesibilidad urbana, metropolitana e internacional. Se conecta con la red nacional de autopistas, tiene acceso a varias líneas de metro, un tranvía y la red de autobuses; está a poca distancia de la estación central del tren de alta velocidad que actualmente se está construyendo, entre otras infraestructuras.

En esta zona se ha diseñado el desarrollo de cuatro *clusters* a través de los cuales Barcelona considera que puede alcanzar un liderazgo internacional: Energía, Media (sector audiovisual), Tecmed (Tecnologías Médicas) y Tic. Todos

ellos en alianza con varias universidades y centros de investigación que han tomado la decisión de localizarse dentro del proyecto 22@ para desarrollar las sinergias necesarias con el sector empresarial, entre las cuales se encuentra la Universidad de Barcelona y la Universidad Politécnica de Cataluña.

Pero todos estos proyectos, legítimos en cuanto a la búsqueda de nuevas opciones productivas frente a la crisis del capitalismo industrial, resultan muchas veces chocantes y hasta frustrantes para los habitantes cotidianos de la ciudad. Especialmente cuando, como dice Manuel Delgado (2007), esas búsquedas terminan convirtiéndose en *ciudades-fashion*, en escenografías o parques temáticos de la nueva sociedad de los servicios y el consumo globalizado.

En efecto, para aquellas ciudades que buscan afanosamente un lugar en los mercados globales de consumo, la gestión urbana ahora se entiende como *marketing* y la gobernabilidad se asimila a la gerencia privada o *governance*. A ella se le atribuye el éxito y la eficiencia en la administración de los recursos, por oposición al supuesto fracaso y burocratismo del Estado en el manejo de lo público y lo colectivo. Pero como se ha podido demostrar en estos últimos tiempos de crisis del libre mercado, los nuevos gerentes de ciudad también dilapidan recursos, descapitalizan las ciudades con la privatización de los bienes públicos y con frecuencia olvidan que la razón de ser de ellos como gobernantes no son los turistas, ni los capitales extranjeros que van y vienen como golondrinas – o quizá como halcones en busca de presas fáciles –; la verdadera razón de ser de los gobernantes son los ciudadanos.

Entonces, ahí es cuando uno entiende como visitante de esta hermosa y compleja ciudad, porqué los barceloneses reivindican su condición de ciudadanos, por oposición al tratamiento como consumidores; defienden el derecho al espacio público, el verdaderamente público, como el que se ha perdido en las Ramblas para su uso y disfrute cotidiano, por la invasión de un enjambre de turistas que van y vienen tratando de encontrar en su majestuosidad la historia decimonónica del

urbanismo monumental del barón Haussman de Paris, mientras ignoran casi por completo la existencia y sobriedad del urbanismo industrial de Cerdá, traducido en el proyecto de Ensanche de Barcelona. Por allí caminan a diario, enceguecidos en la búsqueda de la monumentalidad aristocrática de las edificaciones gaudianas o la singularidad fálica de la torre Agbar o la parodia del arco del triunfo francés de inspiración neomudéjar.

Es la ruta de la Barcelona sin barceloneses o de las ciudades sin sujetos. Esas no me interesan.

París, tras las huellas de un territorio del conocimiento.

A la izquierda, Grande Arche de La Défense en la ciudad industrial de “Courbevoie” al occidente del centro tradicional de París. A la derecha, aspecto de la Región Metropolitana de París; al nororiente, la ciudad cultural y educadora; al noroccidente, la ciudad global, y al sur, la ciudad innovadora. Foto Acebedo. Fuente de Plano: Elaboración propia a partir de Google Maps.

8 de agosto de 2009

Parecería inconcebible escribir sobre París sin mencionar su centro histórico, sus monumentos arquitectónicos, los museos, las grandes avenidas y parques decimonónicos. Mi opción por no hacerlo tal vez está en el temor de caer en lugares comunes. Aunque debo reconocer que me seduce la idea de compartir con los lectores tres temas que me impactaron positivamente de esta hermosa ciudad cuando la visité en el verano del año 2008: La multiculturalidad y el ejercicio de la ciudadanía, por un lado, luminosidad y el color de la ciudad, por otro, y las identidades y diferencias entre la propuesta urbanística del Barón Haussman para París y la del ingeniero Ildelfonso Cerdá para Barcelona. Por lo pronto, y mientras me decido a abordar estas tres tareas, permítanme compartir con ustedes algunas ideas sobre las periferias urbanas de París y sus principales transformaciones en la búsqueda de unas huellas sobre la manera en que esta gran metrópoli ha venido trabajando para transformarse en un territorio del conocimiento.

En París, todas las periferias urbanas y metropolitanas en donde se asentaron significativas concentraciones industriales, ahora están en proceso de transformación del paisaje urbano a través de variadas figuras metafóricas de la nueva sociedad global y/o del conocimiento.

El nororiente y el suroriente de París avanzan en procesos de renovación urbana de zonas industriales en declive, incorporando nuevas espacialidades urbanas asociadas a las relaciones entre productividad, educación y cultura. Veamos algunas de ellas:

La *Cité des Sciences et de l'Industrie* al nororiente, es un gran complejo o parque temático de 55 hectáreas en donde se ofrecen múltiples servicios asociados al contacto directo de los usuarios con aspectos de la ciencia y la tecnología: áreas de exposición, museo de la ciencia, planetario, cine, acuario, geodecia y un gran parque recreativo, entre otros. El parque fue diseñado por el arquitecto Adrien Fainsilber y se encuentra en funcionamiento desde el año 1986.

La Biblioteca Nacional de Francia “Francoise Mitterrand”, diseñada por el arquitecto Dominique Perrau, junto con la localización de una nueva sede de la Universidad “Paris Diderot” (Paris 7) en el edificio de un antiguo Molino de Trigo, constituyen dos nodos del proceso de transformación de un importante sector industrial al lado del Río Sena, en el suroriente de la ciudad. Ambos proyectos constituyen un esfuerzo por localizar un complejo educativo y cultural de carácter nacional en reemplazo de los usos industriales manufactureros que entraron en decadencia.

El noroccidente y el suroccidente de París también están desarrollando una transformación urbanística importante, aunque con características muy diferentes. En el primer caso, se consolida el sector de “La Défense” como el nuevo centro global de localización de las más importantes empresas multinacionales y de servicios, tanto de negocios y finanzas como de telecomunicaciones, ubicado en la ciudad industrial de “Courbevoie”, en límites con el río Sena, al occidente del centro tradicional de París y a menos de cinco kilómetros del “Arc du Triomphe”.

La prolongación del eje de la Avenida “Champs Elysées” hasta constituirse en la Avenida “Charles de Gaulles” y rematar en la “Grande Arche de La Défense” como nuevo hito de la posmodernidad, ha convertido este sector en lugar

estratégico para que las corporaciones multinacionales más importantes de Europa y el mundo quieran localizar allí sus principales sedes de negocios y oficinas. Las grandes firmas de arquitectos del mundo han sido convocadas para desarrollar sus proyectos y dejar su impronta en una competencia por diseñar el edificio más alto y tecnológicamente más avezado.

Un derroche de edificios con fachadas flotantes en vidrio, arman un conjunto arquitectónico y urbanístico en donde la escala humana se vuelve insignificante, ante la imponente de los edificios y el espacio público monumental para disfrute del peatón que se extiende linealmente por una explanada de jardines sobre el paso subterráneo de una de las líneas de metro.

Son las nuevas perspectivas heredadas del urbanismo decimonónico del barón Haussman pero con los nuevos ingredientes tecnológicos y valores culturales que acentúan la individualidad de una sociedad sometida a la más desenfrenada competitividad de los mercados. Allí está el distrito de negocios de Europa, la nueva oferta inmobiliaria del gran capital y los estándares de calidad de vida de los emergentes líderes empresariales llamados “de clase mundial”. El “Pole Universitaire Leonard De Vinci” hace parte de este gran centro con la oferta de programas orientados a la promoción del espíritu empresarial y la formación técnica en áreas como la ingeniería y multimedia, entre otras.

En el suroccidente de la Región Metropolitana de París, se han localizado las industrias de la nueva economía del conocimiento, especialmente aquellas dedicadas a la energía nuclear, la electrónica y la aviación. En realidad se trata de una nueva corona de expansión que va desde el suroccidente hasta el suroriente e involucra un sistema de pequeñas ciudades fuertemente interconectadas por transporte ferroviario. Ciudades nuevas como Saint Quentin-en-Yvelines, al occidente, o Melón Senart, al oriente, crecen al tenor de las industrias de alta tecnología en sectores que han recibido estímulos de expansión por diferentes motivos: la existencia de planes directores desde la década de los años 60, el

desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte y la presencia de varios aeropuertos en el sector (entre ellos el aeropuerto de Orly), la creación de nuevas ciudades como ya se ha dicho, una política de descentralización de sedes universitarias, la aparición de nuevos institutos y centros de investigación, entre otros.

Aún así, la mayoría de los investigadores coinciden en afirmar que se trata de una importante aglomeración de industrias de alta tecnología, pero no necesariamente un territorio del conocimiento, básicamente porque no se han generado las sinergias necesarias entre los diferentes actores sociales, académicos, económicos y gubernamentales, a pesar de compartir un mismo espacio geográfico.

Torino, “ciudad europea de la ciencia”

La ciudad de Torino cuenta con un Sistema Integrado de Transporte que combina aceras peatonales, ciclorutas, metro, tranvías, trenes y autopistas. Foto Acebedo.

La ciudad de Torino está localizada al noroccidente de Italia; es la capital de la provincia que lleva su mismo nombre; tiene una población de 905.209 habitantes (2007) y su área metropolitana alcanza los 2.200.0000 habitantes. Desde los años 90 ha vivido un proceso de reconversión urbana y económica diversificando la vocación industrial que ha sido su característica principal, especialmente por haber sido la sede de la fábrica FIAT de automóviles. En efecto, la movilidad de la industria manufacturera hacia otras áreas o países y el fenómeno de desindustrialización que viven muchas economías del mundo, ha implicado que Torino incursione en otras áreas productivas, tales como los deportes de invierno, la organización de eventos culturales, el turismo y más recientemente el ámbito de la innovación, la formación y la investigación. Para el 2010 Torino se propone ser la Ciudad Europea de la Ciencia (Cittá di Torino, 2008).

Podría decirse que la transformación urbanística de Torino se ha dado en torno a tres ejes fundamentales: La reconversión de las antiguas áreas industriales con actividades de la nueva economía del conocimiento, asociadas a la formación universitaria, la investigación, la innovación y la cultura; el reforzamiento y cualificación del transporte público a través de un único sistema integrado en el área metropolita que limite el acceso vehicular por las áreas céntricas más congestionadas; y la oferta turística de la ciudad y los servicios asociados a ella como la promoción de eventos y congresos internacionales, aprovechando la herencia arquitectónica del medioevo, el 900 y posteriormente el siglo XVIII en el centro de la ciudad. Todas esas expresiones del patrimonio se preservan en condiciones impecables.

En el año 2006, Torino fue sede de los Juegos Olímpicos de Invierno. El sector de Lingotto, donde se encuentra el primer edificio de la FIAT construido en la ciudad (verdadero ejemplo de arquitectura industrial), se constituyó en un área de renovación urbana muy importante. En sus alrededores se construyó la Villa Olímpica y se recuperó el edificio de la FIAT como un centro multifuncional de comercio y exposiciones. Torino comenzó una política de internacionalización de la ciudad para el siglo XXI.

En el año 2008 continuó esta dinámica con dos eventos internacionales: La Capital Mundial del Diseño y el Congreso Mundial de Arquitectura (UIA). La celebración del aniversario de los 150 años de la Unidad de Italia en el año 2011, será el pretexto que le permitirá a Torino completar un proyecto de transformaciones urbanísticas cuyos ejes estructurales son:

Primer Eje: Recuperación paisajística del Río Po. Se estructura en torno a la ampliación de las líneas subterráneas de metro 1 y 2, a la navegabilidad del río y a la recuperación de espacios públicos y edificaciones históricas. Busca reforzar las actividades de carácter cultural y de alta formación. Entre sus proyectos más destacados están la ampliación del Polo Universitario de la Facultad de Humanidades y la reconversión de la antigua Fábrica de Tabaco (1789) como un nuevo campus universitario de la Universidad de Torino. Ambos reforzando la vocación universitaria del centro de la ciudad.

Segundo Eje: Espina Central. Se estructura en torno a la ampliación de la red ferroviaria que atraviesa la ciudad en sentido norte-sur. Es un eje que une el antiguo complejo de la industria automotriz con el Politécnico de Torino. En torno al antiguo complejo industrial, se propone desarrollar una estrategia que involucra la recuperación de algunos elementos arquitectónicos industriales como espacio público, la construcción de un parque tecnológico ambiental, algunos conjuntos de vivienda y centros comerciales, entre otros proyectos. El Politécnico de Torino logra ampliar significativamente sus infraestructuras hasta convertirla en una ciudadela universitaria con residencias para estudiantes, un nuevo centro de exposiciones al interior de los edificios industriales que albergaron durante muchos

años la Oficina de Reparación Ferroviaria. En el intermedio de este importante eje científico-cultural se construyen la biblioteca Mediática Central y la Torre “Centro Direzionale Intesa SanPaolo” con una oferta de espacios culturales. Hacia el sur de este eje, se propone la construcción del Parque del Arte Viviente, muy cerca de la Villa Olímpica; una nueva sede de exposiciones de arte contemporáneo; el Museo Nacional del Automóvil, entre otros proyectos. Todo ello hace que el Eje Espina Central se convierta en un gran “Polo Culturale” de la ciudad.

Tercer Eje: Corso Marche. Se trata de recuperar grandes espacios inutilizados que quedaron como reductos del área industrial al occidente de la ciudad. Se propone que este sector sea la nueva área “Torino Nueva Economía”. Un verdadero polo dedicado a la alta tecnología y la innovación en áreas como automóviles, electrónica, aeroespacial, automatización y sectores de investigación y salud. Adicionalmente, estará localizado el Centro de alta formación en Diseño que está surgiendo en el área de Mirafiori. La ciudad de Torino considera que este sector será una referencia de la planificación urbanística del Área Metropolitana. Como en los demás ejes, esta operación se articula alrededor de la movilidad. En este caso, se propone la apertura de una nueva vía de comunicación periférica de seis kilómetros entre el río Dora y la zona de Mirafiori. Servirá de enlace con una avenida que conduce al centro histórico.

Torino no es una ciudad perfecta, pero sin duda se diferencia de muchas otras ciudades del conocimiento en el mundo por cuanto tiene un proyecto urbanístico y territorial claro sobre el cual ha venido trabajando con esmero y continuidad desde hace varios años.

Mérida, universidad + parque tecnológico + zona libre

Localización de la ZOLCCYT en el Estado de Mérida. Fuente: ZOLCCYT, 2006

9 de Julio de 2010.

En Venezuela se desarrollan varios proyectos relacionados con Parques Tecnológicos. Por un lado, la Universidad Simón Bolívar en Caracas impulsa con empresas del sector privado el Parque Tecnológico de Sartenejas; en Mérida, la Universidad de Los Andes (ULA) hace lo propio con el Parque Tecnológico de Mérida; también hay experiencias en Barquisimeto y en Maracaibo, esta última con la Universidad del Zulia.

La experiencia más relevante y consolidada de este país es, sin duda, la de Mérida, una ciudad intermedia, anclada en la cordillera de los Andes, con muy baja presencia industrial¹⁰, retirada de aeropuertos de relevancia internacional y con dificultades topográficas para acceder rápidamente al Golfo de Maracaibo en donde se encuentra el Puerto Marítimo más cercano.

A pesar de estas características, para nada prototípicas de las condiciones exigidas por la globalización de los mercados para poder ingresar a la sociedad del conocimiento, Mérida cuenta con más de una década en el desarrollo de una política para promover la Ciencia y la Tecnología dentro de sus territorios. Su principal baluarte es el capital humano, es decir, casi 60 mil estudiantes; 14 instituciones universitarias; 176 centros, laboratorios y centros de investigación y desarrollo humanístico, científico y tecnológico; la formación de 500 ingenieros de alta calidad al año aproximadamente; la concentración de 1600 de los 5400 investigadores que disponía el país en el año 2004 en las áreas de ciencia,

¹⁰ En el año 2001 había 591 empresas industriales en el Estado Mérida. El 28,26% estaban dedicadas a la rama de alimentos, bebidas y tabaco. El 17,17% en textiles e industria de cueros. Otras ramas destacadas son: Madera incluido Muebles (15,4%), Productos metálicos, maquinaria y equipo (14,38%). Fuente: ZOLCCYT, 2006.

tecnología y humanidades (30% del total nacional) y el liderazgo académico y social de la ULA en la ciudad¹¹.

Fue así como la ULA comenzó a promover la creación de un Parque Tecnológico desde la década de los años 60 del siglo pasado. Finalmente, a mediados de los años 90, un grupo de profesores con el apoyo de la Universidad, el auspicio de la OEA y el CONICIT, hoy Ministerio de Ciencia y Tecnología de Venezuela, lograron materializar el proyecto bajo la idea de hacer una “fábrica de fábricas”. A esta iniciativa, se le sumó la aprobación del Congreso de la República de la Zona Libre Cultural, Científica y Tecnológica (ZOLCCYT) del Estado de Mérida, en el año 1995.

De esta manera se crearon unas bases aparentemente sólidas para abordar un proyecto estratégico en el cual están involucrados la Universidad de Los Andes, con una fuerte presencia física y académica en diferentes partes de la ciudad; el Parque Tecnológico, localizado en el centro de la ciudad, con empresas orientadas a la producción y desarrollo de software, biotecnología, biomecánica, biomedicina, cálculo científico, entre otras; y la Zona Libre, localizada en el área metropolitana de Mérida y a lo largo de cuatro (4) municipios que abarcan 2.632 Km² conformando un estrecho valle rodeado de montañas, lo cual facilita su control territorial. Son los municipios de Libertador, Campo Elías, Sucre y Santos Marquina del Estado Mérida que corresponden al 23,2% de su superficie. Se diferencia de una Zona Franca, entre otros aspectos, porque no es un espacio físico cerrado y tiene como propósito el desarrollo y afianzamiento de la soberanía cultural, científica y tecnológica del país.

Aún así, parece que las características políticas actuales de Venezuela han dificultado el desarrollo de sinergias entre cada uno de los sectores por las contradicciones que existen entre ellos. Los líderes del PT sostienen que es muy precario el apoyo de la ULA, aunque esta última haya donado un predio en la sede

¹¹ Una expresión simbólica de la presencia social de la ULA en la ciudad es la localización del Rectorado de la Universidad en uno de los edificios más antiguos y representativos de la Plaza de Bolívar. La Alcaldía de Mérida, en cambio, tiene sus oficinas descentralizadas.

de La Hechicera para el desarrollo de un edificio de 8mil m² que aún no ha culminado; sin embargo, no hay participación de estudiantes dentro del PT, por ejemplo. La academia critica la Zona Libre por estar controlada por el Gobierno del Estado y la Nación. Tanto la Universidad como el Parque Tecnológico lamentan el desinterés del gobierno municipal en torno a este proyecto de ciudad y territorio. El municipio aduce falta de recursos.

Recientemente, la ciudad inauguró “TROLMERIDA”, un sistema masivo de transporte tipo trolebús articulado que combina un motor eléctrico con otro de combustible diesel. La solución ha sido fuertemente criticada por la academia local, entre otros factores porque ignoró estudios e investigaciones que se han venido perfeccionando desde los años 60 por varios grupos de investigación de la ULA encabezados por el profesor Alberto Serra-Valls, y orientados a desarrollar un tren electromagnético (TELMAG)¹² que no requiere fricción mecánica para su propulsión. Estas tecnologías endógenas, amigables con el medio ambiente tienen un nivel muy consolidado de desarrollo; sin embargo, no han recibido el suficiente apoyo institucional para su puesta en práctica.

Desde el punto de vista espacial, estas contradicciones y dificultades han llevado a la ausencia de un proyecto territorial que le permita a Mérida consolidarse como ciudad y territorio del conocimiento, pese a tener condiciones muy favorables para ello.

¹² Cfr: <http://es.wikipedia.org/wiki/TELMAG>

Caracas, de los territorios polarizados a la construcción ético-política de la ciudadanía y los espacios urbanos.

En primer plano Parque Central, al fondo, las barriadas interminables de Caracas. Foto Acebedo.

4 de junio de 2010

Caracas continúa detenida en su desarrollo. El Socialismo del Siglo XXI no ha logrado transformar significativamente esta triste realidad. La modernidad arquitectónica y urbanística que le dio renombre internacional a esta ciudad desde el Plan Monumental de Caracas de 1939 se quedó congelada como expresión de un patrimonio latinoamericano en constante deterioro.

Las riquezas petroleras de ese país y los cambios de giro en la política venezolana en lo que va corrido del presente siglo, no han logrado movilizar las fuerzas sociales para jalonar las transformaciones urbanísticas y territoriales que esta metrópoli caribeña requiere con urgencia. O quizás sea mejor decir que la lucha por el control de esas rentas se haya vuelto el motivo principal que le impide a Caracas alcanzar la calidad de vida que se merecen todos sus habitantes.

Son muchos y muy complejos los factores que inciden en esta situación. Las disputas por el control territorial entre el oficialismo y la oposición no ceden. La puja continúa sin que logre destrabarse a favor de un plan de ordenamiento territorial que integre los diferentes estados en los que está dividida la Gran Caracas. Unos y otros escasamente avanzan mediante intervenciones puntuales y sectoriales que no trascienden la idea de un microubanismo de bajo impacto colectivo. Las grandes infraestructuras como la apertura de nuevas vías y autopistas urbano-regionales, la modernización y rediseño del sistema integrado

de transporte, los grandes parques y equipamientos metropolitanos, los ejes peatonales o los agudos problemas ambientales que está produciendo la fragmentación artificial del territorio, van quedando aplazados indefinidamente.

Ninguna de las fuerzas políticas en disputa ha demostrado el más mínimo interés por anteponer los intereses colectivos en función de destrabar los factores que están hundiendo a Caracas y a los caraqueños en el caos, el desorden urbano y la insolidaridad ciudadana. Pareciera que el deterioro de la ciudad y la negación de opciones de ordenamiento territorial colectivo fueran precondiciones de las luchas interpartidistas por el poder político. Ni el llamado Socialismo del Siglo XXI ni la ciudad capitalista global tienen proyecto de ciudad. La consecuencia lógica es que la Caracas de hoy es el más fiel reflejo de la anticuidad. Un *collage* de fragmentos sin principio ni fin, unos proyectos habitacionales de clases medias y altas que construyen verdaderas murallas sobre la calle porque la sienten como una amenaza a la seguridad privada; unos barrios populares que no logran superar su inveterada condición de marginalidad, pese a los innumerables proyectos de mejoramiento de las viviendas que desarrollan las llamadas “Misiones” en todas las áreas.

Mientras Caracas siga siendo una ciudad improductiva y mantenga esa dualidad de ser a la vez capital de capitales y ciudad masificada del comercio y los servicios precarios, no podrá salir de su crisis. Y mientras la ciudad no cuente con instrumentos apropiados para la gestión pública del suelo urbano, será imposible reordenar su territorio.

En Caracas, las ciudades colombianas podrán verse reflejadas si terminan por imponerse las fuerzas del mercado, doblegando la función pública y ecológica del urbanismo en la planeación integral de sus territorios. O si se debilitan los instrumentos de regulación haciendo prácticamente inoperantes las oficinas de planeación. El tema del transporte público, por ejemplo, resulta muy aleccionador. Caracas tiene un atraso de más de medio siglo en su sistema integrado de

movilidad. En esta ciudad queda evidenciada la falsa disyuntiva de escoger entre el metro o el sistema masivo de buses. Tienen el mejor metro tanto de América Latina como de Europa. Mientras el gobierno nacional expande el metro subterráneo y lo conecta con la red ferrocarrilera en las periferias metropolitanas incorporando nuevos usuarios, el sistema se satura en horas pico por la ausencia de líneas troncales de transporte masivo de buses y el desorden que generan unas rutas alimentadoras sin control y pésimos vehículos. Entre tanto, las pocas autopistas colapsan por la abundancia de autos particulares sobre las vías. No ha habido poder humano que logre poner de acuerdo a los alcaldes de los diferentes estados que integran la Gran Caracas y al gobierno nacional para avanzar seriamente en los proyectos estructurantes de ciudad, metrópoli y territorio.

Así las cosas, desde hace más de cinco años que he estado visitando esta ciudad, parece detenida en el tiempo y en el espacio. Y no es que esté abandonada a su suerte. Tal vez lo que le sucede a Caracas es muy parecido a la sensación que dan esas casas viejas de barrios antiguos. Por más que se arreglen, siempre se verán deterioradas.

Mireya Lozada (2004) propone como búsqueda de alternativas a la territorialización de la polarización de Caracas, la construcción de ciudadanía y convivencia urbana cuando dice: “reconocer los conflictos, sus fronteras y horizontes, el manejo constructivo, democrático y pacífico de los mismos, a la par de reivindicar la política como negociación de la diversidad en su espacio natural de aparición, en lo público, en la experiencia cotidiana de los ciudadanos”.

Parece sencillo pero no lo es. Se trata de avanzar en la identificación de unos principios ético-políticos que tienen unas fuertes implicaciones para el desarrollo urbano. Ella misma, nos sugiere, por ejemplo, el fortalecimiento de la justicia, la equidad, el desarrollo sustentable, la diversidad y los derechos humanos, entre otros. Para Lozada, “es esa alma colectiva la que debemos

reconocer en la calle, en los espacios urbanos; es esa la democracia por construir”.



CAPITULO V. EPÍLOGO: TERRITORIOS DEL CONOCIMIENTO Y GLOBALIZACIÓN.

Foto Acebedo.

Evidentemente, ni la sociedad del conocimiento ni su expresión espacial -el territorio del conocimiento-, pueden abordarse como categorías neutras de análisis. Para poderlas entender, es necesario explicar los presupuestos ontológicos, epistemológicos y metodológicos que las sostienen. Sucede lo mismo con términos relativamente abstractos como la ciudad, la región o el medio

ambiente. Es necesario llenarlos de contenido para entender sus características y comprender su verdadero significado para la sociedad y su entorno.

La globalización es el primer concepto que aparece ligado a la sociedad y el territorio del conocimiento. Cuando se acude a él, generalmente se aborda como un fenómeno inevitable para toda la sociedad. Sin embargo, con el significado que le da la Real Academia de la Lengua Española como “Tendencia de los mercados y de las empresas a extenderse, alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales”¹³, no es posible considerarla un fenómeno universal que comprometa al conjunto de la sociedad y sus territorios. Esencialmente, es un asunto de mercados y de empresas.

En consecuencia, bien vale la pena sostener la idea de que hay otros tipos de globalización posibles, basados en la cultura o el conocimiento y no en la competitividad como factor clave del progreso; una globalización que promueve la integración e interdependencia en las relaciones sociales, productivas, culturales, etc, y se apoye en los avances tecnológicos, incluidas las TIC; que combine el aprendizaje de experiencias universales exitosas, con la apropiación de tecnologías foráneas y con innovaciones propias surgidas de la máxima utilización del potencial de desarrollo de cada una de las sociedades y territorios, puestas al servicio del conjunto de la sociedad.

Si el espíritu de esa globalización se fundamenta en la solidaridad y la cooperación entre los pueblos y en el establecimiento de redes horizontales de trabajo, es posible comprender que el conocimiento, como valor fundamental de esta nueva época, no es homogéneo ni válido universalmente. Más bien es heterogéneo, cambiante, aplicado de manera diferente de acuerdo a las condiciones de espacio, tiempo, técnicas y movimiento. El conocimiento surge de la interacción de estas fuerzas motoras en el territorio. En unos casos como

¹³ Cfr. http://buscon.rae.es/drae/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=globalización. Consultada el 20 de enero de 2010.

evolución, en otras como transformación y también como emergencia. Emergencia sistémica como diría Boisier (2001a), o emergencia cultural como la denominaría Ángel Maya (2002). En cualquier caso, asumiendo el conflicto como una condición natural de su devenir.

La nueva expresión espacial de los territorios del conocimiento será la región, entendida como una relación dinámica, sistémica y en red de un grupo de ciudades con su entorno ecosistémico a partir de criterios de sostenibilidad, es decir, incorporando todo el acumulado de conocimiento e inteligencia para garantizar que esa relación de interdependencia sea productiva, armoniosa y duradera.

Si para la sociedad industrial, la ciudad fue su máxima obra como expresión de las relaciones sociales, productivas y técnicas de la especie humana, en la sociedad del conocimiento la región será la base territorial que marcará una nueva manera de relacionar la dualidad cultura - ecosistemas. En efecto, la ciudad de la sociedad industrial surgió y se consolidó a partir de considerar el medio natural como una amenaza, en algunos casos, o como una fuente ilimitada de recursos para la urbanización, en otros, y esa especie de negación o de actitud utilitaria es básicamente la causante de la gran catástrofe ambiental de nuestra época y de las preocupaciones mundiales por el calentamiento global y la suerte del planeta. La sociedad del conocimiento, por el contrario, debe partir de entender que la especie humana y la naturaleza hacen parte de un sistema único. Como diría Ángel Maya (2002) desde la filosofía “Cultura y naturaleza son formas simbióticas que en la actualidad no se pueden entender de manera independiente”.

Esos territorios se caracterizarán por contener un sistema de ciudades en red, desde las cuales se irradiará todo el conocimiento para reconquistar el campo, olvidado por el frenesí de una idea de modernidad y progreso que le dio la espalda a la sostenibilidad.

Ya no habrá más divisiones entre la ciudad y el campo porque las nuevas tecnologías proveerán lo necesario a los nuevos habitantes del campo para garantizarles igual calidad de vida que a los ciudadanos. Aquellos adquirirán la categoría de “rururbanos” porque a diferencia de los ciudadanos tendrán la conciencia, los conocimientos y la experticia para establecer unas relaciones armoniosas y sostenibles con el medio natural que le sirve de soporte y sostén.

Tampoco será necesario dividir las ciudades por un sistema jerárquico y deleznable, marcado por el número de habitantes o la calidad y cantidad de los servicios ofrecidos. Las ciudades crecerán al ritmo de sus propias necesidades basadas en la productividad y en el mejoramiento continuo de la tecnología, pero teniendo como característica el acceso equilibrado y equitativo a los bienes y servicios que demande en las máximas condiciones de calidad.

No se trata de un imaginario bucólico de regreso a la casa granja y al modo de vida rural tan promocionado por los utopistas del siglo XIX y añorado aún en el siglo XX. Todo lo contrario, el siglo XXI continuará su tendencia irreversible a la urbanización de la especie humana como dispositivo tecnobiológico indispensable para su propio desarrollo. Pero las atroces realidades que hoy en día se ven en las ciudades como el incremento del paro forzoso, la improductividad o la expansión de los cinturones de miseria, entre otros, provocarán una emergencia sistémica en la base de la cultura para repensar un nuevo modo de producción que le dé un sentido renovado a la reconquista del campo mediante la introducción de cadenas de valor a las materias primas agroindustriales y al máximo aprovechamiento de las áreas cultivadas, de tal suerte que en vez de aumentar las fronteras agrícolas, se optimicen, y en vez de expandir las ciudades como mancha de aceite, se redensifiquen y organicen en red, para beneficio de la regeneración de los ecosistemas naturales y de la prolongación de la especie humana y demás seres vivos sobre el planeta.

Sólo basta con observar las difíciles condiciones de Haití, evidenciadas tras el devastador terremoto de Enero de 2010 para comprender la capacidad autodestructiva de una sociedad empobrecida que consumió sus recursos naturales en menos de un siglo, al pasar, por ejemplo, de una superficie arbolada del 60% en 1920 a sólo el 2% en 2006, con sus consecuencias catastróficas en materia de suelos estériles y escasez de agua. Y esta realidad no puede ser entendida pasando por alto un modelo de globalización perversa, implementada sin ninguna consideración humanista y basada en el valor del mercado como categoría dominante y universal. Los países desarrollados en diferentes épocas, España, Francia, y más recientemente EEUU, con el beneplácito de los líderes locales -dictadores o corruptos- saquearon sus pocos recursos naturales y mantuvieron a su población en condiciones de miseria cultural y económica. La urbanización creciente en Haití, a tasas anuales del 4,5% al finalizar esta década hace prever que en muy poco tiempo este pequeño país de 9 millones de habitantes y 28 mil km² logre una población urbana superior al 50%, pero en las condiciones más extremas de pobreza, lo cual marcará el abandono paulatino de la agricultura de subsistencia y el incremento de los servicios en las ciudades, pero en su condición más baja, es decir, el trabajo informal (más de dos tercios de la fuerza de trabajo no tiene empleo formal).

No se trata pues de cábalas proféticas sobre el fin del mundo ni del llamado metafísico al arrepentimiento, más bien, hablamos de la necesidad de repensar los modelos de desarrollo ante las evidencias que nos muestran experiencias muy cercanas desde el punto de vista geográfico que permiten ver con los ojos de la tragedia los efectos nefastos de decisiones equivocadas sobre la sociedad y la naturaleza.

Alguien podría sostener que estos intentos por replantear el rumbo no dejan de ser una utopía romántica, imposible de cumplir en el mundo contemporáneo. No es cierto. Se trata simplemente de invertir los valores existentes para poder

conseguir resultados diametralmente opuestos, orientados a elevar las condiciones materiales de vida y existencia de la sociedad en su conjunto.

En efecto, la sociedad actual ha puesto a las empresas y al mercado como valores superiores de la colectividad, por encima de las institucionalidades públicas, de los derechos colectivos, de los estados, las naciones y otras formas superiores de organización de las relaciones sociales y productivas. Incluso por encima, aplastando o desconociendo el entorno natural.

En la sociedad del conocimiento que estamos proponiendo el territorio ya no será más ni un receptáculo, ni una plataforma, ni un soporte de las relaciones sociales y productivas de la especie humana. Al respecto, Menéndez (2008) afirma que:

“Hay fuertes diferencias en la forma de establecer quién incide sobre quién, de qué manera y con qué consecuencias; pero es irrefutable que, una vez que el ambiente natural y el ser humano se relacionan, pasan a ser un compuesto con propiedades disímiles a las que les dieron origen”.

El territorio, en estas nuevas condiciones debe ser objeto y sujeto para el conocimiento y el bienestar social y cultural; debe ser transformado por la especie humana para su propio beneficio, pero a su vez tiene la propiedad de transformarla, devolviéndole cultura, es decir, re-significándola. La visión sobre el territorio no puede ser reduccionista o limitada al medio físico; es el producto de la interacción entre la acción humana y el entorno natural; en esa medida es un fenómeno cultural que se traduce en transformaciones permanentes en el espacio.

Referencias Bibliográficas

Acebedo Restrepo, Luis Fernando. (2010). *Territorios del conocimiento en la Ecoregión Eje Cafetero. Calidoscopios a partir de tres espejos de representación: Sociedad + Espacio + Conocimiento*. Tesis para optar el título de Doctor en Urbanismo, Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas.

_____ (2006). *Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente*. Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.

_____ (2003). *El Cinva y su entorno espacial y político*. En: Revista Mimesis, Vol. 24. N°1. Universidad del Sagrado Corazón. Sao Paulo, Brasil.

_____ (1995). *La Perseverancia: Historia de la segregación de un barrio obrero*. Tesis para optar el Título de Arquitecto. Facultad de Arquitectura, Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín, Colombia.

Acebedo Restrepo, Luis Fernando, et.al. (2007). *Formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana del Sector de La Galería, Manizales*. Convenio N° 2005-12-082, Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, Infimanizales.

Acebedo Restrepo, Luis Fernando; Buitrago Arango, Jaime; et. al. (2005). *Evaluación y análisis del componente ambiental de los Planes de Ordenamiento Territorial en los municipios de Calas*. Convenio 044-2004. Corpocaldas, Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales. Caldas.

Arcila Losada, Jorge Humberto, et.al. (2006). *Proyecto Urbano Paseo de Los Estudiantes. Lineamientos Básicos, Plan Universidad Ciudad*. Convenio

Interadministrativo 050620266, Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, Alcaldía de Manizales.

Acosta Puertas, Jaime. (2001). *Ciudades del conocimiento. Brasil y Colombia en la construcción endógena del futuro*. CONFECÁMARAS-CRESET. Bogotá.

Ángel Maya, Augusto. (2002). *El retorno de Ícaro. La razón de la vida. Muerte y vida de la filosofía*. Una propuesta ambiental. PNUD. Bogotá.

Arango, Jorge Luis (Ed.). (1951). *El libro de Oro de Manizales*. Edición el Ministerio de Educación Nacional. Bogotá.

Arango, Oscar; RODRÍGUEZ, Gladis. (2003). *Ciudad Región Eje Cafetero. Hacia un desarrollo urbano sostenible*. UTP, Manizales.

Arnheim, Rudolf. (2002). *Estudio sobre el contrapunto espacial*. En: Steve Yates. Poéticas del espacio. Antología crítica sobre la fotografía. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

Bauman, Zygmunt. (2008). *Modernidad líquida*. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.

Beckmann, John. (1998). *The virtual dimensión. Architecture, representation and crash culture*. Princeton Architectural Press, Nueva York.

Berman, Marshall. (1991). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Siglo XXI Editores. 5ª edición en español. Bogotá, Colombia.

Boisier, Sergio. (2001). Globalización, geografía política y fronteras. *Aldea Mundo*, año 7, N°13. Pp. 5-15. Disponible en: www.saber.ula.ve/db/ssaber/Edocs/pubelectronicas/aldeamundo/ano7num13/art1_am_n13.pdf

Boisier, Sergio. (2001a). Sociedad del conocimiento, conocimiento social y gestión territorial. Disponible en: www.fundicot.org/ciot%203/grupo%207/011.pdf

Borja, Jordi; Muxi, Zaida. (2003). *Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*. Ed. Electa. Barcelona, España.

Castells, Manuel. (2004). *La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura*. Vol. I: La sociedad red. Vol. II: El poder de la Identidad. Vol. III: El fin de milenio. Siglo XXI Editores. México. Quinta edición en español.

Citta' di Torino. (2008). *Work in Progress. Torino verso il 2011*. Servizio Centrale Comunicazione Strategica, Turismo e Promozione della Città. Torino.

Corpocaldas. (2001). *Plan de Gestión Ambiental Regional para Caldas PGAR 2001-2003*. Manizales.

Crawford, Margaret. (2004). *El mundo en un centro comercial*. En: Sorkin, Michael (Ed). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Pp 15-46. Barcelona.

Currie, Lauchlin. (1965). *Ensayos sobre planeación. Introducción a una Teoría de Desarrollo conocida como Operación Colombia*. Segunda Edición. Ediciones Tercer Mundo. Bogotá.

Currie, Lauchlin, et al. Caldas en 1952. (1952). *Informe de la Misión Currie al Gobernador del Departamento*. Imprenta Departamental, Manizales.

DANE. (2005). *Encuesta de Desarrollo e Innovación Tecnológica –EDIT II-*. Disponible en: <http://www.scribd.com/doc/3965942/EDIT-II-innovacion-tecnol-ind-manufacturera>

Del Castillo, Juan Carlos; Salazar, José. (2001). *La planeación urbanística en Colombia*. En: Brand, Peter C. *Trayectorias Urbanas en la modernización del Estado en Colombia*. TM Editores, Universidad Nacional, sede Medellín.

De Las Rivas, Juan Luis; Vergara, Alfonso. (2004). *Territorios Inteligentes*. Fundación Metrópoli. Madrid.

Dupuy, Gabriel. (1998). *El urbanismo de las redes. Teorías y Métodos*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Oikos-Tau. Barcelona.

Flores Márquez, Dorismila. (2008). *En busca del sujeto extraviado. Reflexiones en torno al estudio de blogs*. Revista Diálogos de la comunicación. N° 76, Enero-Junio. Felafacs. Disponible en: <http://www.dialogosfelafacs.net/76/articulos/pdf/76DorismildaFlores.pdf>

Franky, Jaime. (2008). *Especialización en fotografía, primera promoción 2007-2008*. Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Fundación José Restrepo Restrepo. (1984). *Historia de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales*. Editorial La Patria S.A. Manizales. Islas, Octavio; Arribas, Amaia. (2008). *Los blogs en el imaginario de la comunicación de la sociedad 2.0. La educación móvil*. Revista Diálogos de la comunicación. N° 76, Enero-Junio. Felafacs. Disponible en: <http://www.dialogosfelafacs.net/76/articulos/pdf/76IslasArribas.pdf>

García Vásquez, Carlos. (2004). *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona.

Hall, Peter. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal, Barcelona.

Idarraga Carmona, Jesain. (1997). *Historia del Transporte en Caldas*. (Documento). Universidad Nacional de Colombia, Sede Manizales. CINDEC. Manizales.

Jiménez Orozco, Oscar Andrés; Ortiz González, Oscar Alberto; Soto Vallejo, Irma. (2009). *Perfil empresarial y social de las comunas de Manizales*. Universidad de Manizales, Cámara de Comercio de Manizales. Manizales.

Mariátegui, José Carlos. (1964). *El artista y la época*. Empresa Editora Amauta. Lima, Perú.

Martínez Muñoz, Luis Roberto. (2004). *Instrumentos de Ordenamiento Territorial y Urbano. Conceptos, proceso legal y articulación*. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.

Méndez, Ricardo; Caravaca, Inmaculada. (1996). *Organización industrial y territorio*. Editorial Síntesis, Colección Espacios y Sociedades, Serie General N°15. Madrid, España.

Menéndez Prieto, Ricardo. (2009). *Los modelos de localización a la luz del espacio geográfico. El caso específico de las áreas marginales de Caracas*. Fundación para la Cultura Urbana. Volumen N°70. Caracas, Venezuela.

MINISTERIO DE DESARROLLO ECONÓMICO. (1998). *Guía Metodológica para la elaboración del expediente urbano*. Serie Procesos de aplicación N°4. Santa Fe de Bogotá, D.C.

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. *Bases ambientales para el ordenamiento territorial municipal en el marco de la ley 388 de 1997*. Bogotá, abril de 1998. En: www.minambiente.gov.co

———. *Lineamientos para la política nacional de ordenamiento ambiental del territorio*. Junio de 1998. En: www.minambiente.gov.co

MINISTERIO DEL TRABAJO. (1956). *Caldas. Memoria explicativa del "Atlas" Socioeconómico del Departamento*. Tomo I. Bogotá. D.E.

MINISTERIO DEL TRABAJO. (1957). *Caldas. Estudio de su situación geográfica, económica y social, como base para el establecimiento de un régimen de seguridad social y campesina*. Tomo II. Bogotá. D.E.

Mireya, Lozada. (2010). *Caracas: huellas urbanas de la polarización*. En: Hernández, Tulio (Comp.). *Ciudad, espacio público y cultura urbana. 25 conferencias de la Cátedra Permanente de Imágenes Urbanas*. Fundación para la Cultura Urbana. Volumen N°82. Caracas, Venezuela.

Moncayo Jimenez, Edgar. (2004). *Nuevos enfoques del desarrollo territorial: Colombia en una perspectiva latinoamericana*. Universidad Nacional de Colombia, Red de Estudios de Espacio y Territorio RET, Naciones Unidas. Bogotá, Colombia. Muxi, Zaida. (2004). *La arquitectura de la ciudad global*. Ed. Gustavo Gili S.A. Barcelona, España.

Monsalve, Margarita. (2008). *La difícil imagen*. En: Franky, Jaime. *Especialización en fotografía, primera promoción 2007-2008*. Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Muxi, Zaida. (2004). *La arquitectura de la ciudad global*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona.

Noguera de Echeverri, Patricia. (2004). *El reencantamiento del mundo*. PNUMA, Universidad Nacional de Colombia, IDEA. Manizales.

Lezama, José Luis. (2005). *Teoría social, espacio y ciudad*. El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano. México, D.F.

Londoño O., Luis. (1936). *Manizales. Contribución al estudio de su historia hasta el septuagésimo quinto aniversario de su Fundación. Octubre 12 de 1924*. Imprenta Departamental. Manizales. 1936, 2ª Edición 1977.

OCYT (2009). *Indicadores de ciencia y Tecnología. Colombia 2008*. Observatorio de Ciencia y Tecnología. Bogotá.

Pérgolis, Juan Carlos. (2000). *Estética del desarraigo en la ciudad nómada*. En: Revista de estudios sociales, núm. 5, pp. 108-114. Universidad de Los Andes, Bogotá.

Piccinato, Giorgio. (2007). *Un mundo de ciudades*. Fundación para la cultura urbana. Caracas, Venezuela.

Piazzini Suárez, Carlo Emilio. (2008). *El tiempo situado: Las temporalidades después del "giro espacial"*. En: Herrera Gómez, Diego; Piazzini S, Carlos Emilio. *(Des) territorialidades y (No) lugares. Procesos de configuración y transformación social del espacio*. La Carreta Social. Instituto de Estudios Regionales, Universidad de Antioquia. 1ª ed, 2006, 1ª reimpresión.

Puig, Toni. (2009). *Marca ciudad. Cómo rediseñarla para asegurar un futuro espléndido para todos*. Editorial Paidós. Buenos Aires, Argentina.

Nordstromm, Kjell; Ridderstrale, Jonas. (1993). *Karaoke Capitalism. Management para la humanidad*. Ed. Pearson. Madrid

Salazar Santacoloma, Edgardo. (1951). *Manizales*. Edición del Primer Centenario. Banco de la República.

Silva Téllez, Armando (1993). *Los imaginarios urbanos en América Latina*. En: Hernández, Tulio (2010). *Ciudad, espacio público y cultura urbana. 25 conferencias de la Cátedra Permanente de Imágenes Urbanas*. Fundación para la Cultura Urbana N°82. Caracas. Venezuela

SOCIEDAD DE MEJORAS PÚBLICAS. (1952). *Centenario de Manizales*. Ediciones Art. News Service. Bogotá.

Sorkin, Michael. (2004). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona.

Steve Yates. (2002). *Poéticas del espacio. Antología crítica sobre la fotografía*. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

Vázquez Barquero, Antonio. (2005). *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. Antonio Bosch Editor. España.

_____ (1998). *Desarrollo endógeno. Conceptualización de la dinámica de las economías urbanas y regionales*. En: Revista Cuadernos del CENDES, N°38, año 15. Segunda época, mayo-agosto. UCV, Caracas. Pp- 45-65.

_____ (1999). *Sobre las raíces teóricas del desarrollo económico local*. En: Cuadernos del CENDES, Universidad Central de Venezuela. Año 16. N° 40. Enero-Abril.

Virilio, Paul. (1997). *La velocidad de liberación* (2ª. ed.). Ediciones Manantial. Buenos Aires, Argentina.