



TICOS K41 TERRITORIO EN MOVIMIENTO UN ESPACIO DE MOVILIDAD Y DESARROLLO DENTRO DE UN CONTEXTO RUR URBANO

“el desplazamiento de hombres y bienes a lo largo de miles de kilómetros es un signo de nuestra época: búsqueda de mercados, de materias primas, frecuentación de espacios para diferentes actividades. De esta manera, el ordenamiento y gestión de los espacios vinculados a la movilidad, los desplazamientos y el transporte, se ha convertido en un imperativo para las sociedades industriales”.

Maurice Wolkowitsch

La movilidad, entendida como un concepto moderno del desarrollo, debe también ser comprendida como una actitud y un

comportamiento, que responde a una necesidad vital tanto del individuo como de la sociedad, de desplazarse, de poder “expandirse” en el espacio y en el desarrollo de la conciencia, de poder ganar terrenos no solamente a través de lo material y en lo físico, sino también en la experiencia, en la actividad social, en la sofisticación y evolución hasta formar una cultura, en donde la movilidad ocupa un rango fundamental, tanto en el comportamiento y en la actitud grupal, como en los resultados y en los logros con respecto a la ocupación espacial.



La movilidad también se manifiesta en términos de progreso, de competitividad, ella también es económica, es de desplazarse estratégicamente en la sociedad: “ascender o descender” en la escala socioeconómica, al interior de un grupo. Desde la perspectiva de la gestión de la especialidad, la movilidad hace evidentes, aspectos importantes que tienen que ver con la ocupación del territorio, la manera como es “usado”, como se organiza y se transforma, a través de la estructuración y el manejo de una serie de trazas y redes, producto de estrategias de desarrollo que favorecen la eficiencia y mejoran la productividad, reduciendo los tiempos de desplazamientos de bienes, personas y servicios, pero al mismo tiempo planteando

interrogantes en lo relativo al impacto de estas infraestructuras en el medio ambiente y particularmente en el espacio urbano.

El puerto multimodal es un ejemplo de cómo se puede organizar y desarrollar la movilidad dentro de un asentamiento o un área urbana determinada, debido a que este es un elemento que organiza y crea desarrollo de los sistemas viales y de transporte, para mejorar la comunicación con distintos núcleos urbanos.

Además este tipo de proyectos acompañados con una propuesta urbana, empiezan a generar una serie de características y elementos que estructuran y fortalecen el desarrollo del asentamiento en donde se encuentra ubicado.



Esto se puede lograr por medio la planeación de las cualidades urbanísticas que posee el sector como lo son sus accesos, áreas de servicios, infraestructura vial, espacio público, el medio ambiente y paisaje entre otros, se lograría el funcionamiento del puerto y el lugar como un solo sistema, complementándose entre sí, logrando un mejor desarrollo y expansión del sector, y evitando su deterioro.

OBJETIVO GENERAL.

Por medio de la propuesta arquitectónica, diseñar el proyecto de PUERTO SECO MULTIMODAL que será un punto de partida para el desarrollo de la expansión de la zona industrial de la ciudad de Manizales, siendo este generador de empleo y surgimiento de la economía de los habitantes de la vereda

Colombia, haciendo un mejor uso de la economía que posee el sector y la facilidad de comunicación que tiene entre los principales núcleos urbanos.

La propuesta arquitectónica estará sustentada con una propuesta urbana, logrando una mejor implantación del proyecto para lograr mimetizarlo, haciendo uso de las condiciones paisajísticas, turísticas y económicas del lugar para evitar un impacto sobre este que pueda generar deterioro. Fundamentalmente con el planteamiento de este proyecto se busca desarrollar una infraestructura física dentro del sector del kilómetro 41, infraestructura inexistente hasta el momento, que fomente el desarrollo de la vereda con base en sus condiciones actuales, que la ubican en un lugar



estratégico dentro del territorio.

La articulación del sector urbano y rural como instrumento que garantice el desarrollo de la ciudad de Manizales y la Ecorregión del eje cafetero, siendo esta una dimensión que comprende referentes de tipo social, económico, ambiental, y cultural, todos ellos configurando un tejido de vida que se articula internamente y que busca espacios de inserción global. Nuestra táctica es la de convertir el Km. 41 en escenario de participación real para que todas las personas de la Ecorregión puedan beneficiarse de las amplias posibilidades de la globalización, actuar localmente pensando globalmente.

Este proyecto pretende conducir a la ampliación y consolidación del espacio local para buscar elementos y acciones

capaces de llevar al conjunto social y su territorio al desarrollo de una competitividad total.

LA CIUDAD REGION.

El desarrollo urbano de la ciudad de Manizales debe considerar el fortalecimiento de las relaciones con el entorno territorial regional como estrategia a seguir para la consolidación del municipio como Ciudad región, dentro de este marco el aprovechamiento del suelo rural y suburbano juega un papel primordial en la consecución de este objetivo.

Cuando se evidencia que el desarrollo económico depende hoy más que antes de los cambios externos, se vuelve un imperativo pensar que el municipio y la región para su ordenamiento territorial estén también determinados por las exigencias de un nuevo orden mundial, en cuanto



a lo económico, político y cultural. Es por esta razón que hoy las ciudades que no privilegian su potenciación a través de la integración regional, quedarán rezagadas con respecto a las oportunidades que depara el mundo globalizado, y aún, en esa insularidad, van a sufrir gravemente las consecuencias de la globalización. La reestructuración territorial de la ciudad en consonancia con el orden regional será pues el nuevo enfoque de la planeación para el desarrollo, y es visto además como condición sin la cual no es posible la articulación global. [1]

[1] ENTORNO REGIONAL Y GLOBAL DE MANIZALES- VENTAJAS GEOESTRATÉGICAS - SECRETARÍA DE PLANEACIÓN, CÁMARA

DE COMERCIO, MANIZALES, Consultor: Álvaro Gutiérrez A. Octubre de 1999

LA GEOESTRATEGIA.

Empiezan a establecerse las relaciones externas de Manizales y la manera como se deben dar con el entorno territorial regional, y a través de éste con el mundo. Estas propuestas de articulación regional y global de Manizales se fundamentan en la estructura de tendencias geoestratégicas del desarrollo, de su articulación en relación con los intereses de Manizales y su región, y de los macroyectos que se vienen planteando y que afectan positivamente a esta ciudad.

FACTORES ESTRATEGICOS GLOBALES LA CUENCA DEL OCEANO PACIFICO



Se define como el principal dinamizador de la economía del próximo siglo porque incluye las más importantes economías emergentes que son polarizadas por el Japón. La cuenca del Pacífico será en un futuro no lejano escenario del 50% del comercio del mundo. El conjunto de los países que allí se localizan y que son liderados por Japón, es uno de los vértices de la triada mundial que estructura el mundo globalizado.[1]

El ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas)

Representa para Colombia un particular interés económico, cultural y político. Esta integración continental viene considerándose desde 1994 como perfeccionamiento de la llamada iniciativa de las Américas y aglutinaría otros procesos de

integración de nivel americano, como el CAN (Comunidad Andina de Naciones), el G-3 (Grupo de Méjico, Venezuela y Colombia) y ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración). Colombia es el centro geográfico que articula estos acuerdos, y para hacerlo efectivo requiere del desarrollo de su sistema vial y portuario y de otras infraestructuras como la energética. En este aspecto se resalta a Colombia y en particular la región, como de singular interés, ya que se define como “vértice de la mayor cuenca de energía primaria mundial”[2]. Enorme y permanente disponibilidad de energía solar, petróleo, gas natural, carbón, hidroelectricidad y geotermia.[3]

[1] *Ibíd.*



[2] De Greiff Carlos y Vásquez Carlos: GEOESTRATEGIA COLOMBIA/OCCIDENTE , ALCA/PACÍFICO 2005, Cámara de Comercio de Manizales y otros, 1999.

[3] ENTORNO REGIONAL Y GLOBAL DE MANIZALES- VENTAJAS GEOESTRATÉGICAS - SECRETARÍA DE PLANEACIÓN, CÁMARA DE COMERCIO, MANIZALES, Consultor: Álvaro Gutiérrez A. Octubre de 1999 GEOESTRATEGIA- NIVEL NACIONAL

Tres razones sustentan la aseveración de que por la Ciudad Región de Eje Cafetero Ecorregión, y en particular por Manizales, pasan los principales ejes o vectores del desarrollo nacional, los que a su vez articulan al país con los factores geoestratégicos del mundo:

El paso de Sudamérica hacia el Atlántico es la misma vía que históricamente ha utilizado el sur del país para llegar a este océano. El mejoramiento y refuerzo del corredor del río Cauca hará muy atractivo en un futuro próximo el paso por Colombia y en particular por el municipio de Manizales. Los cuatro proyectos de realización inmediata así lo confirman: la conclusión de la vía alterna de Cali (Panorama), en su tramo La Virginia -Kilómetro 41 (municipio de Manizales), en donde empalma con la actual Troncal de Occidente; la alternativa de el Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales; y la reconstrucción de la vía férrea la Felisa Medellín. La posibilidad de Venezuela para salir al Pacífico, pero sobre todo, para circular hacia



Sudamérica, para lo cual tiene dos alternativas. La primera es a través de Cúcuta - Bucaramanga - Puerto Berrío - Medellín, y desde esta ciudad, bien sea utilizando el corredor del río Cauca para seguir hacia el sur, o salir a Buenaventura y en un futuro desviando a Tribugá, con lo cual se ahorrarían unos cien kilómetros de carretera. La segunda alternativa es igual a la anterior pero sin pasar por Medellín, es decir, haciendo Puerto Berrío - Honda - Manizales. Toda la región norte del país igualmente deberá pasar por Manizales para salir al océano Pacífico o para transitar hacia Sudamérica, tomando cualquiera de las rutas anteriormente descritas. Partiendo de estas circunstancias se hace evidente que la movilidad y el transporte son de vital importancia para el

desarrollo urbano de la ciudad de Manizales. El transporte de mercancías juega un papel importante para el crecimiento económico y el fortalecimiento de las relaciones con el territorio regional, nacional e internacional.

La ubicación geográfica y los aspectos físicos y ambientales, entre los que se encuentran la cercanía con el área urbana, el río Cauca, las vías vehiculares y férreas, el clima y la topografía, hacen del Km. 41 un punto articulador del territorio.

La propuesta del puerto seco multimodal K41, surge como un proyecto que busca desarrollar la infraestructura necesaria para responder a las actuales condiciones físicas y socio-económicas que ubican a la ciudad de Manizales en el momento oportuno para garantizar su



desarrollo urbano y económico.

GEOESTRATEGIA- NIVEL REGIONAL.

Hechos los análisis sobre la convergencia y cruce de vías por la región y en particular por Manizales, es necesario dar una mirada con mayor precisión. De ésta resulta que hay un punto que representa el nodo de la geoestrategia y que con anterioridad lo hemos y definido con sus características y condiciones, y señalado como el articulador de la subregión al corredor del río Cauca. Dentro de la explicación de las interrelaciones de proyectos es necesario aún resaltar lo siguiente:

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” (mas 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 mas 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. Las posibilidades que presentan otros lugares de la región, de indiscutible vocación para la instalación de puertos secos, son ciertas y merecen todo el apoyo



por parte de los actores sociales que conforman la Ciudad Región. Así mismo y vistas las condiciones del nodo – corredor del Kilómetro 41 – Chinchiná – Palestina, su competitividad en el futuro no parece tener comparación. Este nodo se encuentra en el cruce de los principales ejes del desarrollo del país, de las intersecciones intercontinentales, poseerá en un futuro no lejano el aeropuerto de Palestina que podrá interactuar con el transporte por carretera y el ferroviario, condiciones que se suman a la riqueza de las tierras y a las sin iguales condiciones topográficas y climáticas. Estas razones hacen que se justifique y sin tardanza movilizar los estudios para concretar los equipamientos para este puerto seco y de “Desarrollo del

Conocimiento y la Productividad”, tal como se ha propuesto en el Plan de Ordenamiento del Municipio de Manizales, según se explicó con anterioridad.

El proyecto presenta características que aportarían a la competitividad para la ciudad región y para otras regiones contiguas, en especial para la industria de Medellín que se sitúa a sólo 160 kilómetros. La oferta hace muy atractivo el desplazamiento de inversiones de ese importante polo industrial, en la búsqueda de complementariedades productivas, comerciales, investigativas y de transporte, para su base productiva del Valle de Aburrá.

LOCALIZACION.

El sector a intervenir se encuentra ubicado al nor-occidente del



departamento de Caldas y a su vez al nor-occidente del municipio de Manizales en el Km. 41.

Dentro de este sector encontramos como referentes la vereda Colombia, una pequeña población de aproximadamente 2000 habitantes y dentro de ella encontramos puntos de referencia como lo son el puente Colombia y el puente de la vía férrea. Además dentro del sector atraviesa la vía panamericana que comunica Manizales – Medellín y Pereira – Medellín. También encontramos la vía que comunica Arauca con la vereda Colombia y la cual va a ser la vía que conectara la carretera panorámica (vía que comunica Cali buenaventura Medellín por el margen izquierdo del río cauca) con la panamericana (comunica

Manizales – Medellín y Pereira Medellín) y pasando en el medio de estas dos vía por el margen izquierdo del río cauca atraviesa todo el sector la línea del ferrocarril de occidente que proviene desde buenaventura – Cali-Medellín.

Los referentes naturales dentro del sector se encuentran determinados pro toda la cuenca del río cauca que atraviesa todo el sector y pasa sobre el costado norte de la vereda Colombia. También se encuentra la quebrada llano grande la cual pasa por el costado de la vereda y el río Chinchiná, desembocando estos dos últimos en la cuenca del río cauca.

Además encontramos grandes masas arbóreas las cuales se encuentran bordeando las cuencas de los ríos y quebradas



que se encuentran dentro del sector.

MOVILIDAD.

Para el estudio de la movilidad dentro del Km. 41 tenemos en cuenta los siguientes factores:

Como primer punto la vía panamericana que es la vía principal que atraviesa el sector, debido a que esta es la principal comunicación por vía terrestre con las principales capitales del país, como lo son Cali, bogota y Medellín, además es el principal camino de conexión con la región del eje cafetero debido a que esta vía comunica sus principales ciudades, integrando Armenia Pereira y Manizales. Además dentro de esta vía se organizan los principales accesos a la vereda Colombia los cuales no son muy notorios dentro del sector pero en esta vía es donde la mayoría de los habitantes del

sector toma el transporte para dirigirse hacia Manizales.

Por esta vía pasa la mayoría del transporte de carga que se dirige hacia Medellín, Manizales, Pereira, Armenia, Cali, buenaventura y el resto del país, sirviéndonos como un punto importante para la ubicación estratégica del puerto multimodal.

También tenemos dentro del sector la proyección de la vía panorama que proviene desde buenaventura y Cali por el margen izquierdo del río cauca, esta vía se va a convertir en otra de las vías principales dentro de el sector debido a que esta va a ser la conexión mas rápida hacia el puerto de buenaventura y a demás de esta va a ser la salida al pacifico comunicando a caldas con el puerto de Tribugá en choco. Esta vía también nos



proporcionara una integración con varias poblaciones del sector como lo son los sitios turísticos de la región como Santágueda la Róchela y Arauca y a su vez con palestina y Chinchiná donde se ubicara el nuevo aeropuerto internacional y de carga para Manizales y una zona industrial en por el área de Chinchiná

La línea férrea del pacifico que atraviesa el sector por el margen derecho del río cauca, esta vía con su próxima reactivación, va a ser la principal salida de transporte pesado de Manizales y la región hacia el pacifico, comunicándolos con Medellín, Cali y buenaventura, y siendo estas ciudades puntos de conexiones para la capital del país y algunos puertos secos como el de la dorada.

Dentro de la vereda Colombia encontramos un punto de conexión conformado por el puente Colombia, el cual atraviesa el río cauca y es la conexión de la vía panorama con la panamericana, este punto requiere de la nueva intervención porque al tener la intersección de dos grandes vías va a requerir una infraestructura mas grande y el puente existente no provee la capacidad para el desarrollo de esta.

El otro gran punto a analizar son los accesos a la vereda, los cuales no se muy notorios y requiere de la solución de los sistemas viales y elementos que les den identidad e inviten a ingresar a la vereda.

DELIMITACION DEL SECTOR

Para determinar el área de intervención, tomamos



varios puntos de partida y determinamos el área de trabajo por medio de unos límites naturales y artificiales que se dan dentro del sector, principalmente tomamos como una determinante de diseño natural la cuenca del río Cauca, dado que este es el elemento natural más predominante dentro del Km. 41 y es uno de los ejes y límites principales de la propuesta urbanística.

También tenemos unas limitantes naturales por topografía las cuales nos van a determinar hasta donde va a llegar el proyecto urbano, haciendo uso de la pendiente que poseen estos sectores y utilizándolos como corredores ambientales para lograr el amortiguamiento con el sector y las zonas cercanas del proyecto.

Como elemento artificial tenemos la banca del ferrocarril el cual es un elemento que atraviesa el sector por el centro y se convierte en otro de los ejes de ordenamiento de la propuesta. Este eje nos va a conformar algunos de los corredores ambientales que van a ir dentro de la propuesta, y a demás va a limitar los distintos proyectos que se van a generar dentro del sector, como es el caso del puerto multimodal, debido a que este es el elemento principal del puerto.

Toda esta serie de límites nos va a determinar una rea de diseño, dentro de la cual serán ubicados una serie de proyectos como la zona industrial, el puerto multimodal, el parque agroindustrial, las nuevas áreas de vivienda, reservas naturales, parques recreativos, soluciones viales entre



otras. Todo esto realizándose para lograr una integración de la vereda y creando así un solo elemento que posea varios elementos pero que logren relacionarse entre si sin generar que el uno afecte o cree un deterioro sobre el otro.

CONCLUSION

El resultado final de este trabajo da como resultado una propuesta urbanística, conformada por una serie de proyectos que articula e integran la vereda Colombia, además que crean una relación entre el puesto seco multimodal y la vereda, generando así un mimetismo entre una infraestructura industrial, el funcionamiento y modo de vida de un núcleo urbano, creando a su vez una interacción con las zonas de reserva natural y el resto de el medio ambiente.



BIBLIOGRAFIA.

IBARRA MARTIN, Gustavo. Puertos secos nuevo concepto en Colombia. Clase empresarial (Santa fe de bogota) N. 14 agosto 1994. pag. 64-65.

GLORIA OTARO, José Ospina. El transporte multimodal en el contexto en la apertura económica, Bogota U.N. facultad de ciencias económicas 1993.

REVISTA LANDSCAPE. Volumen 93 N. 06 año 2003

REVISTA LANDSCAPE. Volumen 93 N. 11 año 2000

REVISTA LANDSCAPE. Volumen 93 N. 03 año 2000

REVISTA ESCALA. NUMERO 110

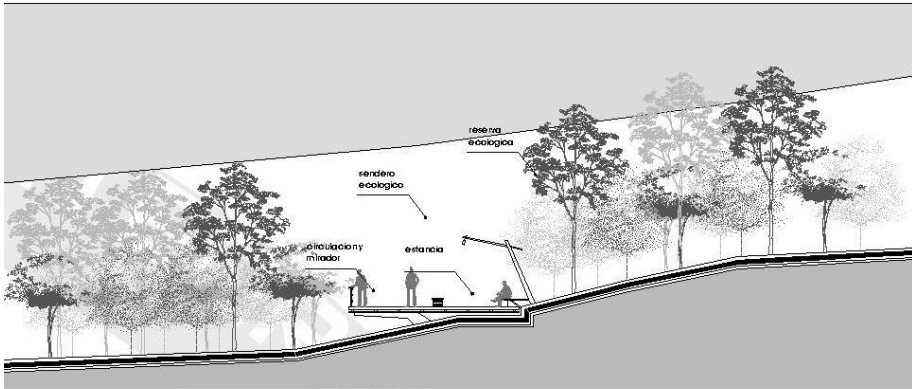
REVISTA ESCALA. NUMERO 153

REVISTA ESCALA. NUMERO 155

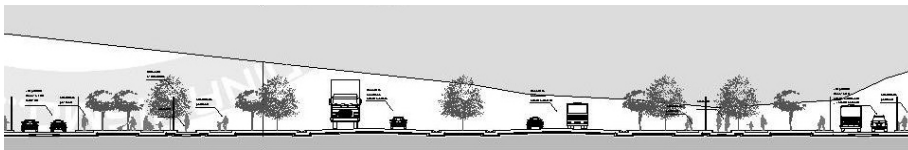
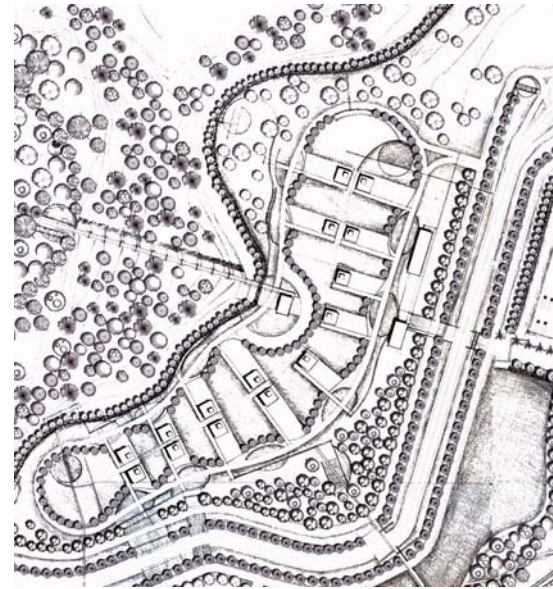
REVISTA ESCALA. NUMERO 111

COORPORACION PARA EL DESARROLLO DE CALDAS. Esquema y plan de ordenamiento territorial zona de influencia nueva troncal de occidente. Manizales 1990

GUTIERRES ALVARO. Entorno regional y global de Manizales, ventajas geoestratégicas.



CORTE SENDERO ECOLOGICO
ESC. 1:200



CORTE VÍA 4 RIES Y VÍAS CONECTIVAS
ESC. 1:200

