

Área metropolitana de Manizales

Marco de desarrollo

BORRADOR – Enero de 2014



Contenido

Marco de desarrollo	1
Introducción	5
(Elaboración) Resultado 1 – Marco de desarrollo Ciudad – Región	
Sección 1: Descripción general de las propuestas y contexto estratégico	11
Visión de Manizales	12
Contexto estratégico	14
Mapa de propuestas	16
Trayectoria y línea del tiempo 2013-2025	18
Sección 2: Escenario económico y sectores clave	21
Crecimiento del área metropolitana de Manizales 2025 – Escenarios de desarrollo	22
Escenarios de crecimiento alternativos y requisitos territoriales	23
Crecimiento del área metropolitana de Manizales 2025 – Escenarios de desarrollo	24
Descripción general de la economía del área metropolitana de Manizales y ubicaciones clave para las inversiones	25
Economía del conocimiento y educación superior	26
Sector de TIC	28
Sector de transporte y logística	30
Servicios urbanos	31
Economía turística	32
Sección 3: Enfoque espacial y áreas de inversión propuestas	35
Reconstrucción del centro de la ciudad de Manizales	36
Área universitaria	43
Zona Franca – Corredor La Nubia	46
Área de expansión del Aeropuerto del Café, en Palestina, Rosario	50
Área de expansión del Kilómetro 41	54
Áreas rurales y turísticas	57
Resultado 2 – Implementación de el Plan & Proyectos de prioridad	
Sección 4: Propuestas para la implementación	61
Reconstrucción del centro de la ciudad: Implementación	62
Propuestas de implementación - zonificación del aprovechamiento del territorio para desarrollo inmobiliario no residenciales y áreas de uso mixto	66
Infraestructura ecológica – Implementación	70
Iniciativa de marketing y personalización de la marca	73
Entrega de sitio de inversión estratégica	75
Propuestas de implementación – Clúster de Aeropuerto Del Café	77
Centro de conocimientos impulsado por el sector público vinculado a TIC y a las fortalezas de la educación superior.	80
Próximos pasos	83



Introducción

Este informe proporciona un plan maestro global sobre el marco de desarrollo para el área metropolitana de Manizales y representa la elaboración 1 & 2 del proyecto maestro del área metropolitana de Manizales.

El objetivo de este informe es definir el valor del abordaje de la planificación de desarrollo en el área metropolitana. El documento identifica prioridades de desarrollo futuro para Manizales y la región centro-sur de Caldas y las oportunidades para fortalecer el abordaje y las políticas de planificación.

El informe se desarrolla con base en las necesidades y prioridades definidas por Findeter. Además, complementa otras estrategias que se han preparado para la ciudad y la región, tales como:

- Plan Estratégico para la Ciudad
- Estoy Manizales (Plan Estratégico Ciudad)
- Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales (POT)
- Proyecto de planificación para la región centro-sur UN Habitat
- Plan de acción medioambiental (Agenda Ambiental)
- Estrategia de gestión de riesgos (Gestión de Riesgos)
- Plan de transporte (Plan de Movilidad)
- Plan maestro de espacio público (Plan Maestro Espacio Público)
- Plan maestro de educación (Plan Maestro Educación)
- Planes para el área de San José

En general, el documento identifica oportunidades adicionales para fortalecer y desarrollar planes y estrategias existentes en Manizales, mejorar la integración entre estrategias y maximizar las oportunidades para el desarrollo sostenible. El informe también incluye diversas propuestas y oportunidades para respaldar la entrega y la implementación de planes actuales en función de la discusión inicial sobre las diferencias en septiembre de 2013.

La Sección 4 presenta el alcance and los próximos pasos de estas posibles acciones y señala áreas donde debería concentrarse el trabajo mas detallado.

La audiencia del documento es la Alcaldía de Manizales y otras partes interesadas. Las propuestas incluidas en el documento tienen la intención de servir como borradores para la discusión y se considerarán y diseñarán durante las próximas reuniones con las partes interesadas en enero de 2014.

El informe está estructurado en 4 secciones.

La **Sección 1** proporciona una descripción general de la estrategia, que incluye los temas principales para el marco del Plan maestro para el área metropolitana resaltando los vínculos con la visión, las estrategias y los planes existentes para la ciudad y los beneficios adicionales que se podrían obtener al adoptar las ideas y propuestas que se presentan en el plan.

También presenta el contexto de la ciudad en un plano espacial para resumir los problemas clave y las oportunidades que podrían ayudar a transformar la ciudad. Las propuestas reflejan la retroalimentación de las partes interesadas de la ciudad, así como también los problemas principales señalados en los planes y las estrategias en relación con el área de estudio. El marco de un plan maestro para el área metropolitana incluye propuestas que se concentran en las principales oportunidades de inversión sugeridas para la ciudad y sus alrededores. También incluye una trayectoria que muestra cómo podría complementarse la estrategia para la ciudad. Las propuestas para áreas de inversión particulares se detallan en secciones siguientes del documento.

La **Sección 2** presenta el rango de escenarios económicos futuros para la ciudad, que pueden proporcionar información sobre la escala de crecimiento y las modificaciones que posiblemente experimente la ciudad. Estos escenarios económicos informan sobre la identificación de iniciativas y oportunidades adicionales más adelante en el documento. Se presentan varias oportunidades del sector económico que podrían respaldar y potenciar aún más la expansión y diversificación de la economía del área metropolitana de Manizales, que incluyen aquellas relacionadas con el transporte y la logística, industrias de TIC, servicios urbanos, economía turística y educación superior.

La **Sección 3** muestra cómo se pueden implementar en la ciudad las oportunidades económicas y de inversión señaladas en la Sección 3. El foco está puesto en varias ubicaciones clave para las inversiones que son fundamentales para el éxito del futuro crecimiento y desarrollo de la ciudad, tales como el centro de la ciudad, el distrito universitario, la Zona Franca y La Nubia, el aeropuerto Cafetero-Palestina, Kilómetro 41, así como también planes para la zona rural. En los planes también se incluyen propuestas adicionales que podrían acompañar y complementar los proyectos y las propuestas existentes.

La **Sección 4** se relaciona con el Resultado 2 de este proyecto y se concentra en la entrega e implementación y presenta de forma resumida las acciones adicionales que podrían llevarse a cabo para respaldar la entrega de los planes para la ciudad. Las distintas propuestas incluyen varias ideas y sugerencias en función de puntos de referencia a nivel mundial y ejemplos que otras ciudades han adoptado de manera exitosa que podrían adaptarse para Manizales. Estos resúmenes podrían seguir desarrollándose en proyectos e iniciativas adicionales para la ciudad en el futuro. Se propone que en las próximas discusiones con las partes interesadas de este proyecto se puedan desarrollar otras propuestas como parte de la Actividad 2 para mostrar en más detalle cómo se pueden aplicar en Manizales.

Esta sección del documento presenta las conclusiones y los próximos pasos propuestos en relación con el proyecto.

El resto de esta sección explica el contexto del proyecto y se enfoca en Manizales, los términos de referencia del proyecto y una descripción general del resto del informe.

Contexto del proyecto: ¿Por qué Manizales?

Manizales es una de las ciudades más importantes de Colombia, que muestra el camino hacia un desarrollo integrado y más sostenible de la ciudad.

Manizales es una de nuestras cuatro ciudades piloto en Colombia y forma parte del Programa de Ciudades Competitivas y Sustentables desarrollado de manera conjunta entre Findeter y el Banco Interamericano de Desarrollo.

La ciudad ya se destaca por su desempeño entre otras ciudades colombianas. Manizales obtuvo el primer puesto en la categoría especial de promoción de negocios en el V Encuentro Iberoamericano de Ciudades Digitales. El estudio «Doing Business» realizado por el Banco Mundial en Colombia en 2012 calificó a Manizales como la mejor ciudad colombiana donde hacer negocios.

En Manizales, están dadas las condiciones para admitir la planificación a escala metropolitana.

El Plan de Ordenamiento Territorial nacional proporciona un marco legal para que las ciudades trabajen de forma más coordinada para promover su desarrollo territorial.

A nivel internacional, el área metropolitana es vista como la ubicación geográfica adecuada para coordinar planes estratégicos, ya que las problemáticas y sus impactos se extienden más allá de los límites administrativos.

Algunos ejemplos incluyen áreas económicas funcionales y mercados de trabajo, demandas de infraestructura estratégica relacionadas con el transporte y los recursos de agua, así como también la respuesta antes problemas medioambientales, como el cambio climático y los riesgos naturales y para la biodiversidad.

El municipio de Manizales junto con sus barrios de Neira, Villa María, Chinchina y Palestina en la región centro-sur de Caldas ya están trabajando de manera conjunta para abordar los problemas

de desarrollo y desafíos comunes. El proyecto UN Habitat para la región centro-sur ha llevado a la identificación de numerosos proyectos para abordar la falta de provisión de infraestructura y forma la base para acciones adicionales.

Existe la oportunidad de aprovechar esto para que el área metropolitana de Manizales pueda articular sus ventajas y planifique de forma efectiva el crecimiento sostenible a fin de aumentar la competitividad de toda la región y atraer inversiones locales e internacionales.

Este proyecto enfocado en Manizales y los municipios cercanos proporciona un punto de partida para desarrollar un plan para la extensa región del Eje Cafetero, que abarca no solo el área metropolitana de Manizales, sino también otras ciudades de Risalralda y Quindinio, tales como Pereira y Armenia.

En el pasado, las ciudades de la región del Eje Cafetero prepararon planes por separado, perdiendo las oportunidades de beneficiarse de inversiones coordinadas a nivel regional, que aportan beneficios sociales, económicos y medioambientales conjuntos. En algunos casos, las propuestas se han presentado fuera del límite urbano definido, lo que hizo más difícil coordinar el desarrollo del territorio y la infraestructura. Esto condujo a patrones de desarrollo no sustentables.

La creación de visibilidad de oportunidades para el crecimiento sostenible les proporciona a los responsables de la toma de decisiones información que favorecerá a las inversiones coordinadas a la vez que brinda un marco para coordinar esfuerzos para beneficios mutuos.

El área metropolitana de Manizales enfrenta desafíos medioambientales compartidos

El área metropolitana de Manizales y la extensa región del Eje Cafetero tienen una geografía compleja de terrenos montañosos que están sujetos a diversos riesgos ambientales y naturales que, en el pasado, fueron un obstáculo para el desarrollo.

La región del Eje Cafetero sufrió los efectos del cambio climático debido a la falta de planificación urbana. Como resultado, más de 11 000 habitantes sufrieron falta de agua y gas, y experimentaron el impacto de los riesgos ambientales. Numerosas viviendas

quedaron enterradas como consecuencia de las abundantes lluvias. Esto demostró que la región tiene una estrategia deficiente para la gestión de riesgos y que, hasta ahora, no se consideraron los problemas medioambientales para la planificación, la gestión de riesgos, el diseño y la construcción de las ciudades. Un marco de desarrollo para la región podría ayudar a abordar esta problemática.

Manizales puede ser un ejemplo de cómo abordar los desafíos del acceso a la región andina.

Históricamente, el terreno montañoso y la ubicación relativamente remota e inaccesible del área metropolitana de Manizales en Colombia tuvieron un impacto en su crecimiento económico a pesar del capital natural y humano relativamente alto de la ciudad. Los negocios de fabricación enfrentaron costos de transporte elevados. El acceso y la conectividad con mercados nacionales e internacionales hicieron que otras ciudades colombianas tuvieran más éxito para atraer inversiones y oportunidades de empleo relacionadas. Para Manizales, fue más difícil retener a los graduados y a los trabajadores altamente capacitados, ya que se mudaban en busca de empleo.

Actualmente, existen numerosos proyectos estratégicos para mejorar el acceso a la región, que incluyen mejoras en las autopistas para reducir el tiempo de viaje y mejorar la conectividad con Pereira, Bogotá y Medellín. Además, se está desarrollando el nuevo Aeropuerto Del Café para reemplazar al aeropuerto existente en Manizales, que está limitado en términos de capacidad operativa y potencial.

Es una oportunidad para que estos proyectos transformen la forma en que es percibida la región como un lugar para vivir, para hacer negocios, un destino de esparcimiento lo que puede transformar a la ciudad económicamente. Para maximizar el potencial de estas grandes inversiones, es necesario definir y planificar los vínculos entre inversión en infraestructura, desarrollo urbano y estrategias de desarrollo económico y social, así como también gestión medioambiental, de modo que las presiones

ambientales no signifiquen que la región se convierta en víctima de su propio éxito.

Diversificación económica

En el siglo XIX, la región de Manizales fue fundada como un centro para el cultivo y la producción de café y, desde entonces, el café ha sido un foco económico clave y una fuente de empleo, especialmente en el área rural. La diversificación de la economía colombiana en las últimas décadas obligó al área metropolitana de Manizales a evolucionar y someterse a cambios económicos estructurales, tales como generar sectores económicos nuevos e innovadores y aglomeraciones para ubicar a la región en una posición de especialización y competencia en la economía nacional e internacional.

Diversos sectores clave han experimentado un crecimiento en los últimos años, como producción de licor, zapatos, goma, chocolate, detergentes y jabones, trilla y empaque, dulces y servicios financieros, entre otros. Además, en la última mitad del siglo XX, la ciudad se convirtió en un centro de importancia a nivel nacional para la educación y el aprendizaje, ya que varias universidades se establecieron en Manizales. La ciudad desea desarrollar aún más su economía para crear actividades y servicios de fabricación de mayor valor agregado, así como también generar oportunidades de empleo relacionadas con las necesidades y aspiraciones de la fuerza laboral.

La ciudad identificó a las industrias relacionadas con las TIC como un sector clave que puede vincularse con el enfoque en educación superior y respaldar un amplio crecimiento de la economía. Este informe señala de qué forma los proyectos y las iniciativas existentes en TIC y otros sectores se pueden desarrollar aún más y qué cosas adicionales pueden hacerse para maximizar su potencial.

Enfoque del plan maestro de desarrollo para el área metropolitana

Al principio, la oportunidad de este proyecto fue identificada para ser añadida al Plan de Acción existente preparado para Manizales dentro de un marco de planificación para el área metropolitana con el objetivo de proporcionar una base sólida para:

- Identificar los vínculos urbanos funcionales entre Manizales y otros asentamientos del área metropolitana.
- Mejorar la cohesión territorial y las conexiones entre zonas urbanas y rurales, abordar problemas de desarrollo periurbano aprovechando la solidez de Manizales y otros municipios de la región como centros de servicios.
- Proporcionar un marco de desarrollo coordinado que pueda generar competitividad y oportunidades para los sectores económicos clave.
- Maximizar los beneficios del crecimiento sostenible a partir de inversiones futuras.
- Proporcionar un marco medioambiental para proteger a las comunidades de los riesgos naturales y preservar los hábitats naturales y la biodiversidad.

El alcance del proyecto es muy amplio. El proceso de conseguir el compromiso de las partes interesadas fue esencial para determinar el enfoque del proyecto en relación con los problemas de mayor importancia para la ciudad con los recursos y el período de tiempo disponibles. Para ello, fue clave complementar y utilizar como base las estrategias, los planes y las iniciativas existentes del sector que ya se habían completado o que estaban en curso a fin de maximizar el valor y el impacto del proyecto.

Socios del proyecto

El proyecto se desarrolló de forma conjunta como una sociedad entre Findeter, la Alcaldía de Manizales, Atkins, la Embajada Británica en Bogotá e involucró a socios y partes interesadas de Estoy Manizales de los sectores público, privado y de la comunidad, así como también municipios de la región centro-sur de Caldas.

El objetivo fue:

Usar el área metropolitana de Manizales como ejemplo para mostrar cómo los enfoques de planificación integrada y los modelos innovadores de implementación se pueden aplicar en Colombia para proporcionar beneficios de crecimiento sostenible, así como también para mostrar la experiencia comercial y política del Reino Unido en planificación sustentable.

Findeter

El programa Findeter proporciona una plataforma para Manizales y otras ciudades promoviendo la inversión en proyectos estratégicos cuyo objetivo es transformar ciudades medianas en ciudades sustentables y competitivas en un marco global, mejorando la calidad de vida y la prosperidad de sus habitantes.

Los objetivos de la plataforma son identificar, planificar y priorizar estrategias para la sostenibilidad ambiental, urbana, fiscal, económica y social a fin de crear ciudades competitivas y mejorar la calidad de vida y la prosperidad de los habitantes.

Durante 2012 y 2013, Findeter y la ciudad de Manizales desarrollaron un Plan de Acción que proporcionó un diagnóstico de los problemas y las prioridades de la ciudad que sirvieron como uno de los puntos de partida para este proyecto.

Además, la ciudad desarrolló un portafolio de 19 proyectos de inversión estratégicos para respaldar el crecimiento y el desarrollo de la ciudad. Incluyen una combinación de transporte, infraestructura medioambiental, desarrollo urbano y proyectos de reconstrucción.

Este proyecto y este informe tienen como objetivo basarse en las iniciativas ya identificadas, así como también ayudar a identificar qué más se podría hacer para mejorar y desarrollar aún más las iniciativas y ayudar en el progreso de la implementación.

Alcaldía de Manizales

Manizales se encuentra en el proceso de actualizar el plan de la ciudad (Plan de Ordenamiento Territorial o POT). El municipio ve a este proyecto como una contribución para informar la estrategia para la ciudad y el abordaje para la implementación del plan.

El Alcalde ha estado promoviendo un ecosistema de TIC que consta de proyectos e iniciativas interrelacionados para respaldar el desarrollo de la tecnología de la información como base para el crecimiento y la competitividad futuros de Manizales y para que la ciudad sea vista como una «ciudad de aprendizaje». El proyecto fue impulsado para complementar este enfoque emergente.

Antecedentes de la sociedad con Reino Unido y Atkins

El Reino Unido es líder en planificación urbana integrada y modelos de implementación. Atkins es una compañía británica reconocida a nivel mundial por preparar planes maestros y estrategias que abordan problemáticas complejas y responden a ellas teniendo en cuenta el entorno particular y visualizando los posibles cambios para conseguir mejoras. El rol de Atkins es respaldar a la ciudad mediante la visualización e identificación de oportunidades con base en la experiencia en implementación internacional que posiblemente no se haya considerado previamente, así como también enfocándose en elementos económicos y de mercado que se pueden utilizar para destrabar la implementación. Atkins tiene un historial de respuestas exitosas a este desafío a nivel internacional.



Términos de referencia y estructura del proyecto

A continuación, se presenta la estructura general del proyecto a modo de resumen. El proyecto se inició en junio de 2013 y tiene un programa de 10 meses.

Actividad/tarea	Descripción resumida
Actividad 1: Preparar un marco para el plan de desarrollo espacial del área metropolitana.	
Desarrollar un marco para el análisis regional.	Recopilar, revisar y evaluar información sobre la región Eje Cafetero del área metropolitana de Manizales. Un marco analítico capturaría los factores clave relevantes para el crecimiento sostenible de la región en términos de desarrollo urbano, ecosistemas, capital social, infraestructura de redes y prosperidad económica. La información espacial de referencia se recopilará y revisará para aportar información para la formulación de las alternativas de desarrollo en el área metropolitana en la Actividad 1.2. Incluirá mapas y diseños relevantes sobre el aprovechamiento del territorio, planes de desarrollo, proyecciones de crecimiento regional, información sobre limitaciones y riesgos ambientales, infraestructura y situación socioeconómica.
1.2 Taller 1 – Revisión de alternativas de desarrollo regional	Se preparará una cantidad inicial de alternativas de desarrollo como tema para la discusión en un taller en Manizales, con el fin de revisar los riesgos clave, las restricciones y las oportunidades identificadas en la Actividad 1.1. El taller perfeccionará y permitirá elaborar las alternativas y prioridades de desarrollo espacial para la ciudad y la región. El taller se utilizará para evaluar los distintos escenarios y lograr el consenso respecto del abordaje de desarrollo espacial predilecto y las prioridades clave.
1.3 Marco de desarrollo predilecto y prioridades del área metropolitana de Manizales	Sobre la base de los resultados del Taller 1, se preparará un borrador del marco de desarrollo espacial. Un documento de respaldo servirá para lo siguiente: Identificar las oportunidades para fortalecer el abordaje y las políticas de planificación. Identificar los mecanismos posibles que se pueden utilizar para implementar el plan del marco de desarrollo para el área metropolitana a fin de contribuir al crecimiento sostenible integrado.
Resultados 1: Marco para el desarrollo del área metropolitana	
Un documento con la descripción general (aprox. 50 páginas) que define el valor del abordaje de la planificación de desarrollo en el área metropolitana. El documento identificará prioridades de desarrollo futuro para Manizales y la región centro-sur de Caldas y las oportunidades para fortalecer el abordaje y las políticas de planificación. El informe se desarrollará con base en las necesidades y prioridades definidas por Findeter. Un esquema del marco de desarrollo espacial global para el área metropolitana que identifique las restricciones y los límites para el desarrollo futuro, las propuestas principales y las oportunidades de desarrollo. La información de base para el plan se tomará de la información de GIS y CAD suministrada por Manizales/Findeter.	

Actividad/tarea	Descripción resumida
Actividad 2: Implementación del marco de desarrollo y proyectos prioritarios para el área metropolitana de Manizales	
Taller 2 – Implementación del marco y proyectos prioritarios para el área metropolitana	A partir del plan de desarrollo espacial, los mecanismos y el abordaje que se requieren para respaldar los programas de implementación, los proyectos y las propuestas se discutirán y revisarán junto con las partes interesadas señalando diferentes opciones y métodos. El taller servirá para identificar y seleccionar un pequeño número de intervenciones/proyectos donde las propuestas serán definidas como estudios de casos. Se explorarán las oportunidades para aplicar modelos de sociedades para la financiación e implementación basados en ejemplos de referencia del Reino Unido y de todo el mundo.
2.2 Definición de la implementación y estudios de casos sobre implementación	Con base en los resultados del taller para un pequeño número de intervenciones/proyectos clave, se preparará un plan de acción para definir los próximos pasos (2-3 estudios de casos). El plan de acción incluirá: <ul style="list-style-type: none"> • Objetivos clave • Descripción del proyecto asegurando mecanismos para proporcionar los beneficios medioambientales y socioeconómicos. • Modelo de implementación • Fuentes de financiación posibles • Responsabilidades que incluyen las disposiciones para la implementación con base en discusiones sobre el mejor abordaje que surja del taller.
Resultados 2: Implementación del marco de desarrollo y proyectos prioritarios para el área metropolitana de Manizales	
Será un documento (aprox. 35 páginas) con base en las opciones y soluciones discutidas en el segundo taller, que identifica los mecanismos posibles para implementar el marco de desarrollo en el área metropolitana. Se definirá un pequeño número de intervenciones/proyectos clave (2-3) en mayor detalle para respaldar la implementación, señalando los posibles modelos de sociedad para respaldar la implementación.	
Actividad 3: Mayor alcance	
3.1 Guía resumida de buenas prácticas	Se preparará un resumen y una presentación de 10 páginas sobre buenas prácticas que describe el marco de desarrollo para el área metropolitana y el valor de su aplicación en Colombia. La guía será un documento de promoción de políticas que señalará los problemas clave que se deben considerar al aplicar el abordaje. Los socios del proyecto se pondrán en contacto con numerosas partes interesadas del gobierno nacional y otras organizaciones para conseguir la aprobación de la guía.
3.2 Aumento del alcance	Las elaboraciones del proyecto se presentarán ante las partes interesadas objetivo en Colombia en conferencias y eventos apropiados. Las partes interesadas de Manizales y Eje Cafetero involucradas en el proyecto se vincularán con Atkins para promover los beneficios señalados en apoyo de otras ciudades y regiones de Colombia.



Impacto a corto plazo

Al trabajar con autoridades políticas, este proyecto proporcionará elaboraciones que se pueden añadir y que aportan información directa sobre la actualización del plan para la ciudad de Manizales (Plan Ordenamiento Territorial de Manizales (POT)) señalando las oportunidades para el crecimiento sostenible y cómo se puede implementar de forma práctica.

Compromiso del alcalde local y Findeter con la implementación para traducir las elaboraciones del proyecto en la actualización del plan formal para la ciudad (POT).

A través de talleres, se comparte el conocimiento para informar un modelo colombiano para la implementación de métodos de planificación integrados para la ciudad.

El proyecto reunirá otras partes interesadas regionales y nacionales para demostrar los beneficios del abordaje y promover la extensión de su alcance. Este abordaje nunca antes se implementó en Colombia, lo que hará que Manizales y la región sean un modelo a seguir en el abordaje de la planificación urbana integrada y las políticas asociadas.

El proyecto ayudará a mostrar la experiencia comercial y política del Reino Unido para el desarrollo de planificación urbana, así como también sociedades públicas-privadas.

Impacto a largo plazo

El Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales incorpora políticas y proyectos que implementan el abordaje de crecimiento sostenible integrado. El proyecto proporcionará una base para planes de urbanismo más detallados, estrategias para el sector y propuestas de desarrollo para llevar a cabo de forma integrada que se planificarán durante los próximos 3 años.

En Manizales, se están llevando a cabo prácticas piloto basadas en modelos de buenas prácticas internacionales innovadores para implementar y entregar planes y proyectos para la ciudad.

El marco respaldará a los responsables de la toma de decisiones para que utilicen un abordaje basado en datos para el desarrollo urbano y la planificación de infraestructura que dé como resultado un desarrollo más eficiente y soluciones integradas.

Además, ayudará a convertir a Manizales en un ejemplo para el gobierno nacional, ya que el marco puede aplicarse en otras regiones.

Además de aumentar la visibilidad de las oportunidades en Manizales para los sectores público y privado, el marco ayudará a la región a coordinar su crecimiento, lo que les permitirá a los gobiernos locales optimizar las inversiones y maximizar el potencial de crecimiento sostenible.

Proceso y progreso hasta la fecha

Entre junio y agosto de 2013, los consultores recopilaron y revisaron el conjunto inicial de documentos y estrategias compartidos.

Se realizó un análisis SWOT inicial de los indicadores y objetivos en relación con el Plan de Acción de Findeter para identificar los puntos fuertes y las debilidades de la ciudad y la región.


Además, se realizó un análisis de diferencias del abordaje de la planificación existente en la ciudad con respecto a una revisión del POT existente a fin de identificar las oportunidades para fortalecer el enfoque de las políticas.

Entre el 2 y el 4 de septiembre, se llevaron a cabo varias reuniones en Manizales para explorar las problemáticas principales de la ciudad, analizar los escenarios económicos posibles e interiorizar a los consultores en los planes y las iniciativas existentes y emergentes.

Se compartió una nota resumida de la visita, que también sirvió para establecer un mapa de ruta y los próximos pasos para la elaboración de este documento, que fue finalizado en discusiones posteriores.

Durante la visita a Manizales, los consultores participaron de un recorrido de medio día donde exploraron los problemas que enfrenta la ciudad y donde se presentó el proyecto ante una audiencia mayor de partes interesadas de la ciudad.





«Manizales es una de las ciudades más importantes de Colombia, que muestra el camino hacia un desarrollo integrado y más sostenible de la ciudad».



Sección 1

Descripción general de las propuestas y contexto estratégico

Visión de Manizales

Plan estratégico para la ciudad



El área metropolitana de Manizales estableció una visión audaz para su futuro en una serie de estrategias y planes. La región se esfuerza por convertirse en uno de los mejores lugares para vivir en Colombia, ofreciendo calidad de vida para sus habitantes.

El modelo de desarrollo se basa en principios de productividad socioeconómica, protección y mejora del hábitat, fortalecimiento institucional y un abordaje centrado en los ciudadanos para el crecimiento y las inversiones.

La visión de Manizales para 2032 es crear una ciudad amigable donde los habitantes tengan una buena calidad de vida gobernada por principios éticos y democráticos. El desarrollo de la ciudad se basa en el desarrollo sostenible, donde el énfasis está puesto en educación excepcional, riqueza cultural, participación cívica, innovación, espíritu empresarial, mayor capital natural y herencia reconocida. El Plan Estratégico de Manizales 2012-2013 establece la necesidad de continuar involucrando a los habitantes y desarrollar una cultura cívica en torno a la participación que contribuya a la transformación y el desarrollo de la ciudad en términos de calidad de vida. Se identifican iniciativas estratégicas con el objetivo de desarrollo sostenible, que incluye reducir la desigualdad, mejorar la educación, aumentar la participación, mejorar la protección y la calidad del medioambiente, innovación e investigación y desarrollo, acceso a los servicios públicos y de salud, construcción de instituciones confiables y seguridad para los habitantes. Se estableció una serie de objetivos e indicadores clave a fin de medir el progreso.

Este Plan para el Área Metropolitana ilustra cómo los planes y las estrategias existentes, que se muestran en la *Figura 1*, están alineados e identifican más oportunidades para fortalecer el desempeño de la región. Incorpora planes de urbanismo, estrategias para el sector y propuestas de desarrollo tomados de las mejores prácticas internacionales y proporciona un mapa de ruta claro para que el área metropolitana de Manizales esté más integrada y sea más competitiva.

Marco para el área metropolitana de Manizales

Este marco se diseñó para proporcionar una visión coherente para un enfoque regional más amplio y respaldar a las partes responsables para que tomen decisiones basadas en datos que representen las interdependencias y la complejidad inherentes en el desarrollo urbano y la planificación de infraestructura. Además, hará que la ciudad sea un ejemplo para el gobierno nacional, ya que el abordaje puede aplicarse en otras ciudades, lo que ayudaría a aprovechar las inversiones de entidades internacionales de los sectores público y privado.

Además de aumentar la visibilidad de las oportunidades en Manizales para los sectores público y privado, este marco ayudará a la región a coordinar su crecimiento, lo que les permitirá a los gobiernos locales optimizar las inversiones y maximizar el potencial de crecimiento sostenible. Conociendo las estrategias y propuestas existentes, el plan se concentra en 5 temas trascendentales que están relacionados con y complementan el enfoque de los planes existentes y tienen un rol fundamental en el desarrollo de propuestas para el área metropolitana.



Inclusión social

Estoy Manizales proporciona la base para un área metropolitana centrada en los habitantes. Poner a los habitantes en el centro de la toma de decisiones de la ciudad no solo requiere estructuras de gobierno transparentes y sólidas, sino también métodos nuevos para facilitar las interacciones. Este Plan para el Área Metropolitana está basado en Estoy Manizales y muestra cómo el desarrollo urbano y las nuevas infraestructuras proporcionan un beneficio social y afrontan la exclusión social.

Las viviendas y los servicios públicos serán los disparadores vitales de inclusión social, pero igualmente importante es el acceso tanto económico como espacial. Los habitantes deben poder disfrutar de acceso conveniente a viviendas, servicios, comercio, espacios públicos, cultura y redes sociales. El diseño espacial y un sistema de transporte eficiente favorecen el acceso.

Áreas de inversión clave: ciudad, vivienda, reconstrucción del centro de la ciudad, turismo.



Economía de crecimiento sostenible

El área metropolitana de Manizales crecerá económica, espacial y socialmente. De esta forma, los recursos naturales aumentan. El crecimiento sostenible es fundamental para proporcionar un panorama de inversión favorable establecido sobre oportunidades sostenibles a largo plazo, sin externalidades sociales, económicas o medioambientales negativas. El Plan para el Área Metropolitana identifica oportunidades de crecimiento sostenible para diversificar la base industrial, crear puestos de trabajo a largo plazo y mejorar las condiciones de vida y laborales.

Áreas de inversión clave: áreas en expansión, redesarrollo de La Nubia, San José, economía del conocimiento, turismo.



Habitabilidad

El informe del BID sobre Findeter compara a Manizales para medir el desempeño con respecto a indicadores de sostenibilidad. Básicamente, el desempeño se mide con respecto a la visión de un área metropolitana donde las personas puedan vivir felices y sanas dentro de la capacidad de carga del entorno local y mundial.

El ambiente de los asentamientos urbanos y las áreas rurales afecta la calidad de vida de los habitantes. Los lugares limpios, cómodos, verdes, diversos, culturalmente enriquecidos, inspiradores e interactivos creados por las personas dan como resultado lugares a donde la gente quiere ir y enriquecen la vida de los habitantes. Evaluar el desarrollo nuevo con respecto a esos objetivos asegurará que el desarrollo sea sostenible.

La disponibilidad y la calidad del espacio público es una deficiencia reconocida para Manizales. Las autoridades pretenden solucionar esta problemática a través de nuevas políticas, la comprensión del rol fundamental del espacio público para mejorar las condiciones medioambientales, la movilidad y la integración con el patrimonio cultural.

Áreas de inversión clave: estrategia de espacio público, conectividad e integración, reconstrucción del centro de la ciudad, seguridad, turismo, cultura y herencia.



Ecosistema de innovación

Manizales tiene como objetivo convertirse en una «ciudad de aprendizaje» para 2025, para lo que se requiere un cambio en el enfoque sectorial de la región. Las condiciones de la ciudad deben proporcionar condiciones favorables para la investigación y el desarrollo. Hay proyectos en progreso para establecer grupos de negocios e industrias relacionados con la economía del conocimiento. El ecosistema de innovación proporciona una estrategia y un enfoque espacial para la economía del conocimiento, que incluye empresas de diferente escala, desde empresas emergentes hasta actividades de escala de campus. Como un enfoque establecido para la innovación, el área metropolitana puede retener el capital intelectual y construir una reputación que atraiga talentos e inversiones.

La innovación se extiende también al gobierno urbano y se necesitará un gobierno más integrado para facilitar el logro de los objetivos de este Plan para el Área Metropolitana.

Áreas de inversión clave: universidades, Zona Franca, reconstrucción del centro de la ciudad.



Infraestructura resistente

La resistencia y la adaptabilidad son características esenciales de la infraestructura para una ciudad sostenible. Las soluciones de infraestructura a gran escala tradicionales, generalmente, no ofrecen un uso eficiente de los recursos naturales ni se adaptan a las condiciones y necesidades cambiantes. La infraestructura integrada debe permitir que los sistemas sean a prueba de fallas y ofrezcan flexibilidad, en lugar de presentar un obstáculo para el crecimiento.

La nueva infraestructura debe incorporar los abordajes de buenas prácticas para la adaptación al cambio climático y adaptación basada en el ecosistema, no debe exacerbar la exposición ante riesgos de desastres y debe fortalecer la resistencia de la región contra los impactos ambientales directos e indirectos. La infraestructura urbana, en particular, no debe introducir barreras físicas que dividan a las comunidades, por ejemplo, grandes carreteras y canales de drenaje.

Áreas de inversión clave: reconstrucción del centro de la ciudad, nuevas carreteras y tránsito masivo, generación y suministro de energía, tratamiento de cuencas hidrográficas.



Fig. 1.1: Mapa de ubicación

Contexto estratégico

El Distrito Central Sur es uno de los seis distritos en el departamento de Caldas, e incluye los siguientes subdistritos: Chinchina, Manizales, Villamaría, Neira y Palestina. El área metropolitana de Manizales se encuentra en la zona tropical, al oeste de los Andes, la cordillera central de Colombia.

Su geografía física, características del suelo, precipitaciones y recursos acuíferos están determinados por la influencia del macizo Cumanday. Entre los volcanes activos de este macizo, a una altura de 5400 metros sobre el nivel del mar, se encuentran las cumbres nevadas del Nevado del Ruiz.

La figura de la derecha ilustra el contexto estratégico y representa la ubicación de las principales rutas de transporte, asentamientos

urbanos, la topografía y las áreas designadas. El área metropolitana ha planificado una serie de inversiones de transformación, incluidos nuevos asentamientos, atracciones turísticas, extensiones urbanas, construcción de carreteras e infraestructura de servicios públicos. Combinados con otras oportunidades de inversión, estos proyectos tendrán un impacto transformador en la región.

Pero, ¿de qué manera estas prioridades de inversión transforman la región y la orientan hacia una vía de desarrollo más sostenible, impulsando considerables cambios transformacionales favorables que mejoran la calidad de vida?

Las siguientes categorías capturan las áreas donde se han identificado las principales inversiones estratégicas.

Acceso y conectividad

La mejora en las conexiones entre Manizales, La Nubia, Kilómetro 41, Rosario, Chinchina y Villamaría respaldarán el comercio intrarregional y asegurarán el fácil acceso a los nuevos satélites de la ciudad.

La urbanización de la región contará con la conectividad de los asentamientos para establecer vínculos convenientes para el transporte de bienes e integrantes del mercado laboral. La mejor conectividad incrementará la plusvalía inmobiliaria y contribuirá a atraer la inversión interna en un contexto donde prevalecen condiciones comerciales más beneficiosas.

Dentro de los asentamientos urbanos, una mejor conectividad brinda un mejor acceso, y contribuye así a la viabilidad de los servicios públicos y de comercio minorista. Los sitios con mayor acceso promueven una mayor inclusión social, al facilitar también el acceso a un mayor espectro de destinos relacionados con el empleo y los servicios locales. Un beneficio ampliamente documentado de la buena accesibilidad y conectividad local consiste en el impacto en la salud y en la reducción de la dependencia del automóvil.

Las conexiones seguras, de alta calidad y visibilidad, y que brindan un acceso rápido y cómodo a las instalaciones aumentan la probabilidad de que las personas puedan llegar a pie al trabajo o a cualquier otro sitio. Las localidades más aptas para recorrer a pie presentan otros importantes beneficios más allá de la salud. Pueden reducir el costo de la congestión, y contribuir a abordar la demanda de estacionamiento. Existen también pruebas de que una sólida conectividad resulta asimismo en calles más seguras y una mejor utilización del espacio público.

Servicios de ecosistema y capital natural

En virtud de la situación geográfica de Manizales, que presenta marcadas variaciones de altitud, el territorio de la ciudad y la subregión se caracteriza por una gran diversidad climática y ecológica. Se han establecido diversas áreas designadas para proteger la biodiversidad de la región, como el Ecoparque los Yarumos, la reserva Rio Blanco, parte del Parque Nacional Natural Los Nevados, y el Ecoparque Alcázares Arenillo.

El desarrollo urbano, las nuevas infraestructuras y el crecimiento económico de la región están intrínsecamente relacionados con el mantenimiento

y conservación de sus servicios de ecosistema y capital natural. Si se permite el desarrollo habitual de la actividad comercial, prevalecerán la pérdida de biodiversidad y la contaminación, lo que generará un serio impacto en la calidad de la vida, y afectará la capacidad de recuperación de la región. Como consecuencia, aumentarán los costos de la provisión de agua limpia, energía y materiales de construcción, y se perjudicarán el turismo y los negocios. Las propuestas desarrolladas a partir de la Agenda ambiental existente pueden ayudar a proteger y fortalecer el capital natural.

Carácter regional

Las oportunidades de inversión ya priorizadas, junto con otras propuestas formuladas en este informe favorecerán carácter de la región. Las mejoras a la infraestructura, la calidad de vida y el medio ambiente ayudarán a mantener su reputación como un buen lugar para los negocios. El compromiso con la educación contribuirá a consolidar el objetivo de la región de desarrollar la economía del conocimiento. La consolidación de la infraestructura y la inversión de reconstrucción también contribuirán al desarrollo del turismo, y asegurarán que los visitantes a la región se lleven una experiencia positiva de Manizales. Un centro histórico renovado respalda las ambiciones de la región de transformarse en un destino turístico; su reconstrucción es esencial a fin de proporcionar una estadía segura, funcional e interesante para los visitantes. El patrimonio de caficultura de la región ha adquirido renombre mundial, y cuenta con una designación de la UNESCO; el café es un aspecto central de la fundación de Manizales y la identidad de la región.

Crecimiento sostenible

La diversidad económica es importante para la región, pero el crecimiento no debe ir en detrimento de la calidad ambiental y la inclusión social, o exacerbar los riesgos ambientales. Al seguir una agenda de crecimiento sostenible, el área metropolitana de Manizales puede proporcionar riqueza y bienestar para los residentes dentro del respeto del medio ambiente. La región posee ya destacadas credenciales en términos de iniciativas ambientales lideradas por las autoridades y universidades, y el ecoturismo y la inversión en infraestructura resistente son elementos adicionales que respaldan los objetivos de crecimiento sostenible.

Infraestructura resistente

Es poco probable que la infraestructura para el desarrollo de la actividad habitual proporcione los beneficios ambientales y sociales necesarios para la región. La infraestructura de la región deberá ser resistente al cambio climático, lo que significa que debe estar ubicada, diseñada, construida y operada teniendo en cuenta tanto el clima actual como el futuro. El resultado consiste en una infraestructura que pueda adaptarse a los impactos climáticos proyectados, y posea la flexibilidad para hacer frente a la incertidumbre, sin un excesivo nivel de falla y costo económico. Ello se aplica a la energía, TIC de transporte e infraestructura de agua, así como a viviendas y edificios.

La nueva infraestructura prevista en la región debe ser evaluada por su resistencia y las mejoras que podrá aportar a los sistemas existentes. Se cuenta con diversas herramientas de evaluación de la infraestructura para ilustrar las conexiones entre el proyecto de infraestructura y la sociedad tanto a nivel local como general, la economía, el medio ambiente y las empresas. Estas herramientas también ayudan a identificar las áreas en donde las conexiones pueden causar dependencias que aumentan la vulnerabilidad y colocan los sistemas en situación de riesgo.

Un elemento importante de la resistencia de la infraestructura será el abordaje de adaptación basada en el ecosistema (EbA) para la estrategia de infraestructura de la región. La EbA utiliza la biodiversidad y los servicios de ecosistema como parte de una estrategia global de adaptación para ayudar a las personas y a las comunidades a adaptarse a los efectos negativos del cambio climático, tanto a nivel local como nacional, regional y mundial (PNUMA). La ciudad prevé la realización de estudios adicionales para desarrollar esta oportunidad y elaborar propuestas para abordar los aspectos relacionados con el riesgo climático, la adaptación y mitigación.

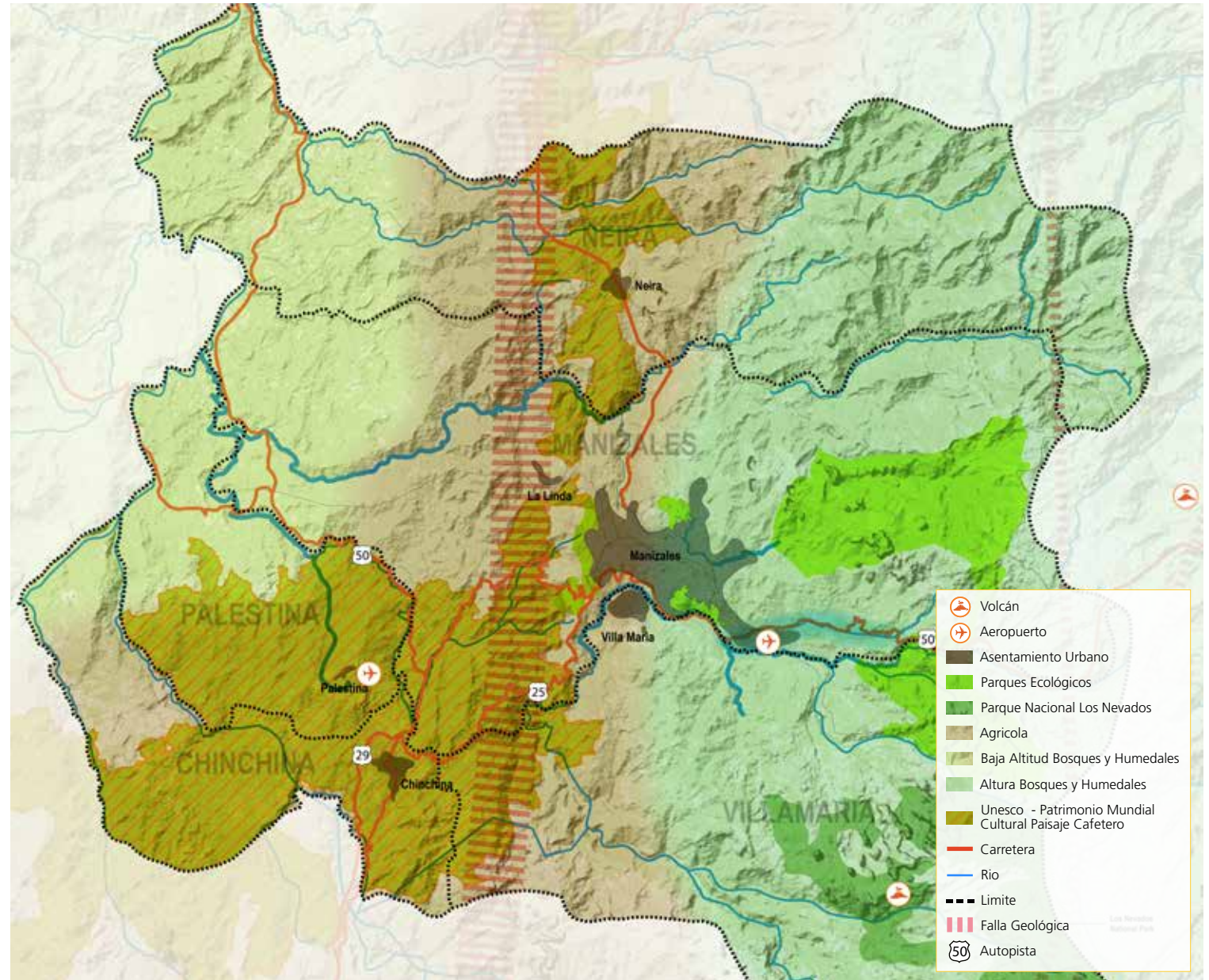


Fig. 1.2: Contexto estratégico

Mapa de propuestas

Vistos en su conjunto con las propuestas existentes, los proyectos prioritarios identificados en este plan pueden facilitar el cambio transformacional para la región. Este mapa ilustra el ámbito de aplicación de las oportunidades y proyectos.

Centro de la ciudad y San José

Restauración del núcleo de la ciudad y centro histórico para crear un destino seguro, conveniente y atractivo para el turismo, los negocios y los residentes. Existen muchas oportunidades para fortalecer el rol económico del centro de la ciudad. Se mejorarán los espacios abiertos y el ámbito público y, a medida que surjan nuevas oportunidades, se crearán espacios abiertos nuevos. El desarrollo de una red de espacios públicos multifuncionales mejorará significativamente la habitabilidad del centro de la ciudad. La zona de San José será rediseñada para proporcionar un espacio urbano que incluya diversos usos, como instalaciones públicas, viviendas sociales nuevas y espacios abiertos.

Área universitaria

Enfoque de la inversión en la economía del conocimiento para establecer a Manizales como la "Ciudad del aprendizaje" en 2025. El área universitaria es un corredor extenso de usos institucionales que abarca desde el extremo este del centro de la ciudad, hasta la Baja Suiza en el este, el área cubre dos distritos: Palogrande y Estación. La nueva urbanización del área estará controlada para asegurar que no se haga de forma desmesurada en cuanto a la escala y la densidad de la forma de construcción y la intensidad del aprovechamiento del territorio.

Aeropuerto La Nubia y corredor de Zona Franca

La Zona Franca es un área industrial y comercial actualmente en construcción. Esta zona franca ofrece incentivos fiscales y aduaneros a las empresas. Su desarrollo incluirá servicios públicos de alta calidad y una gran variedad de locales de oficinas sobre una superficie de más de 22ha. Una vez que el aeropuerto de La Nubia esté desocupado, existe la oportunidad de desarrollar una comunidad de uso combinado, incluido su uso para fines comerciales y residenciales.

Baja Suiza

El área de Baja Suiza está identificada como un área de urbanización en el POT. Esta zona está identificada para espacio público urbano integrado, mejoras en el transporte y el suministro de servicios comunitarios relacionados con el desarrollo comercial y residencial, como continuación de la fase inicial del proyecto que ya se ha completado. Baja Suiza está ubicada junto a un ecoparque que es un área medioambientalmente sensible. El área tiene alto riesgo de deslizamiento y la urbanización futura del área incluirá trabajo de estabilización y plantación de árboles.

Aeropuerto del Café, Palestina-Rosario

Situado en Palestina, este es un nuevo aeropuerto para vuelos nacionales e internacionales. Existe la oportunidad de establecer un nuevo centro logístico y de distribución multimodal, y un desarrollo a gran escala para usos combinados en las proximidades, situado en Rosario.

Km 41

Al noroeste de Manizales el área de crecimiento propuesta tiene potencial para albergar un barrio ecológico ejemplar.

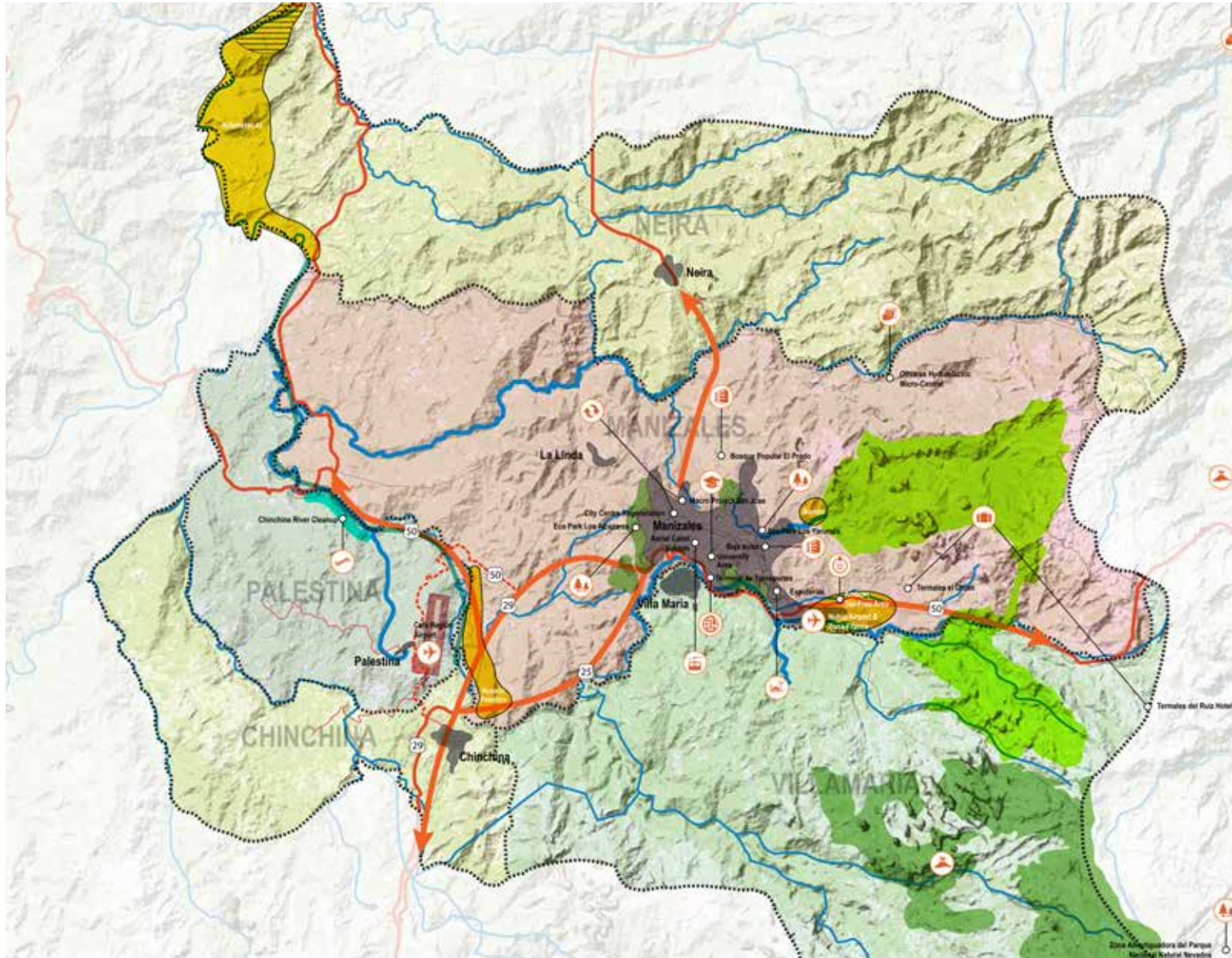
Mejoras de infraestructura

Las mejoras a las carreteras reducirán los tiempos de viaje entre las ciudades y pueblos, en particular entre el nuevo aeropuerto internacional y Manizales. Se han programado mejoras en la infraestructura de prevención de inundaciones para la zona del aeropuerto la Nubia. Nuevo alcantarillado y acueducto propuesto desde Chinchiná hasta el Km. 41.

Oportunidades turísticas y de desarrollo rural

Las oportunidades clave incluyen spas, ecoparques, observación de aves, deportes de aventura, nuevos hoteles y un centro histórico renovado. En su conjunto, puede que estas iniciativas aún no sean suficientes para lograr el cambio transformacional que requiere un sector turístico exitoso. Puede dársele prioridad a una estrategia de turismo, a la inversión en las atracciones de ecoturismo, al turismo de aventura y a la diversificación de los ingresos rurales, a fin de contribuir a forjar una sólida base de turismo a partir de la cual impulsar un mayor crecimiento. Podrían ampliarse aún más las zonas de protección existentes y propuestas.





- Volcán
- Aeropuerto
- Asentamiento Urbano
- Parques Ecológicos
- Parque Nacional Los Nevados
- Carretera
- Rutas estratégicas de transporte
- Carretera propuesta
- Río
- Limite
- Falla Geológica
- Área de crecimiento
- Sistema de acueducto y alcantarillado de Palestina
- Carreteras mejoradas
- Regeneración Urbana
- Universidad del Distrito
- Hidroeléctrica
- Instalaciones y urbanización de uso variado
- Zona libre de Taxi
- Oportunidades Turísticas
- Parque
- Instalaciones para Conferencias
- Hub de Distribución
- Sistema de Carro Cable Aéreo
- Proyecto de Agua de Calidad
- Autopista

Fig. 1.3: Mapa de propuestas

Trayectoria y línea del tiempo 2013-2025

Programa	Iniciativas clave	Fase I	Fase II	Fase III
		2014 - 2015	2016 - 2020	2021 - 2025
		Posicionamiento	Cobrar impulso	Cambio transformacional
Marketing y personalización de la marca de la ciudad				
Área de expansión del Aeropuerto del Café, en Palestina, Rosario	Desarrollo del aeropuerto			
	Desarrollo de usos comerciales e industriales			
	Desarrollo del vecindario de Rosario			
Zona Franca – Corredor La Nubia	Mejora del entorno empresarial			
	Reurbanización del aeropuerto de Nubia			
Reconstrucción del centro de la ciudad	Mejoras en el transporte			
	Espacio público y espacio abierto			
	Desarrollo de las PYMES			
	Repoblar la ciudad			
	Reactivación de la economía nocturna y cultural			
	Reurbanización de San Jose			
Kilómetro 41	Creación de una nueva comunidad ecológica			
Área universitaria	Mejoras en el distrito			
	Baja Suiza			
Áreas rurales y turísticas	Marketing			
	Circuito de paisajes y señalización			
	Alojamiento e instalaciones (rural, urbano)			

Fig. 1.3: Cronograma propuesto para la implementación

El diagrama proporciona una visión general de las propuestas presentadas en este documento y el cronograma sugerido para su implementación y finalización.

Las propuestas se clasifican por área espacial e indican los objetivos o temas clave. Más

adelante en el documento se proporciona una lista más detallada de los proyectos dentro de las respectivas secciones. Los proyectos seleccionados se consideran complementarios a los 19 proyectos del Plan de Ordenamiento Territorial o POT, como refuerzo a la implementación del POT.

La línea de tiempo puede dividirse en 3 fases principales. Algunos proyectos incluyen iniciativas continuas que abarcan las tres fases. En la primera fase, las actividades están relacionadas con el "posicionamiento" del

área metropolitana de Manizales en términos de crecimiento y desarrollo. Esta es una fase relativamente corta y refleja la preparación de estudios, avances previos mediante pequeñas intervenciones. Lo que es más importante aún, incluye todas las iniciativas de publicidad de la región de la ciudad y todo lo que ésta tiene para ofrecer.

La segunda fase (2016 - 2020), trata principalmente de "cobrar impulso". Los resultados de los avances previos se tornan visibles, y tanto los socios a nivel nacional

como los inversores internacionales comienza a mostrar interés. Se ponen en consideración algunos proyectos de gran escala a largo plazo y la visión comienza a tomar forma.

Para 2025, ya se encuentra en marcha el "cambio transformacional", y la mayoría de los proyectos están en curso o prontos a su finalización. En esta etapa, ya pueden apreciarse los beneficios tangibles de los proyectos e iniciativas, y su impacto positivo de acuerdo con los indicadores sociales, económicos y ambientales.



«Para 2025, podría haber una fuerza laboral total de 263.700 empleados, lo que equivale a 42.800 puestos adicionales, la mayoría de los cuales sería en el sector de servicios».



Sección 2

Escenario económico y
sectores clave

Crecimiento del área metropolitana de Manizales 2025 – Escenarios de desarrollo

Antecedentes

Los requisitos de aprovechamiento del territorio dependerán fundamentalmente del tamaño, la composición y la distribución de la población y los empleos en el futuro. Por ende, la consideración de posibles escenarios futuros de desarrollo demográfico y crecimiento económico es esencial para el marco de desarrollo regional y el POT.

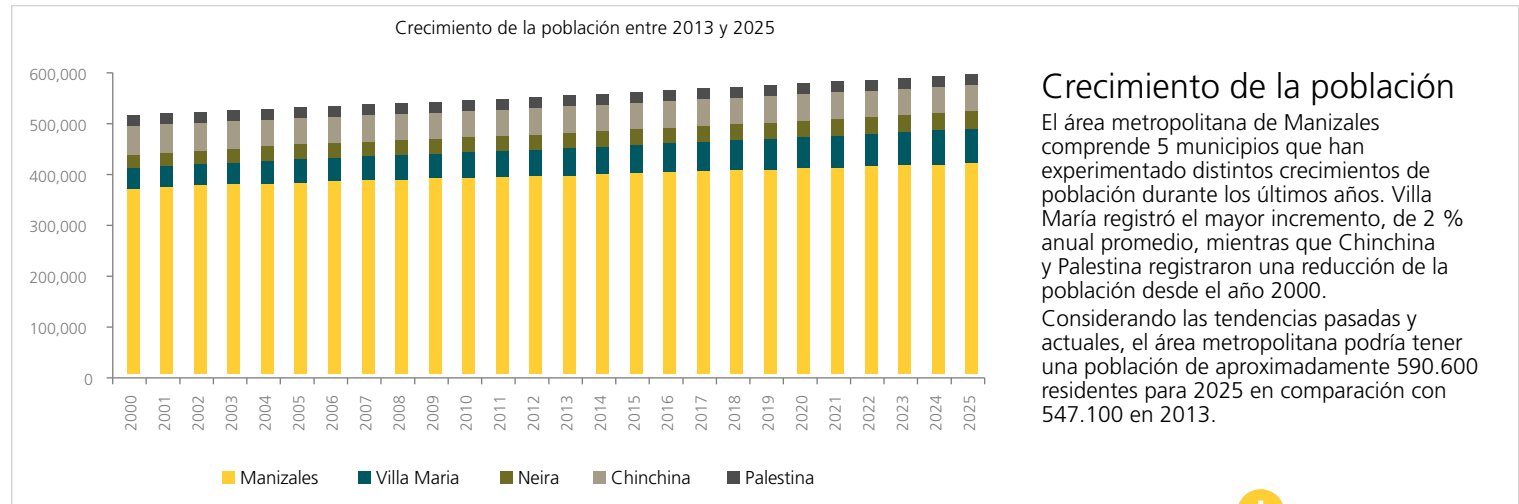
Desarrollo de escenarios

Se desarrollaron tres escenarios (crecimiento bajo, medio y alto) para comprender el posible impacto que podría tener el crecimiento en el aprovechamiento del territorio. El desarrollo de los escenarios se basa en análisis de las tendencias socioeconómicas pasadas. Estos escenarios deben considerarse como un punto de partida para el POT, ya que se requerirán más análisis para perfeccionar y finalizar el abordaje del aprovechamiento del territorio.

Escenario predilecto

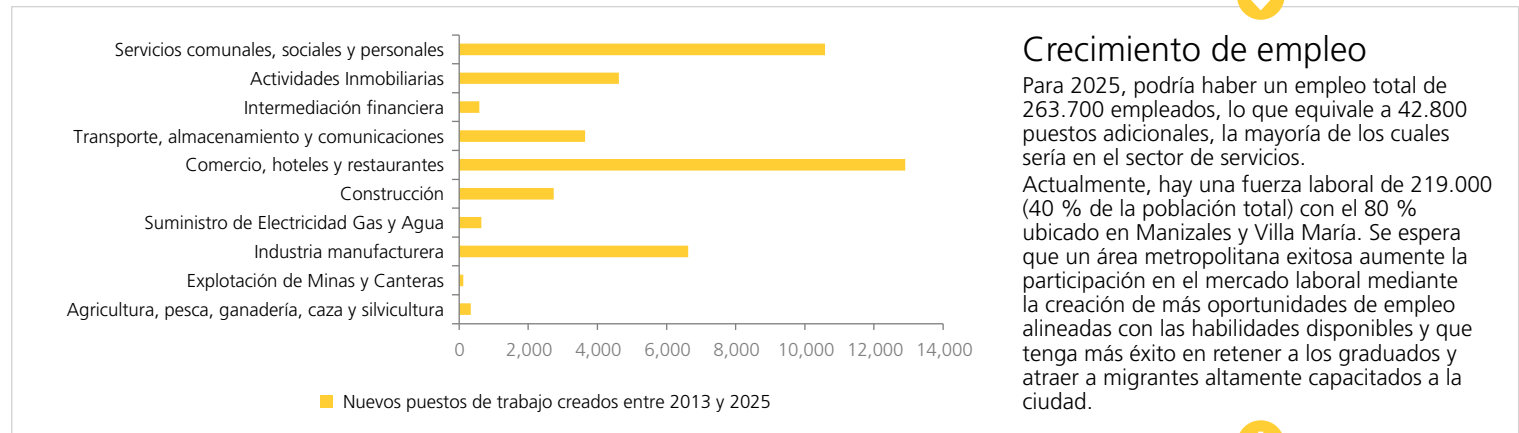
El escenario de crecimiento medio se considera el más apropiado como base para la planificación, ya que representa mejor el crecimiento posible en el área metropolitana de Manizales en la próxima década hasta 2025 teniendo en cuenta las tendencias pasadas y recientes. El control de progreso en el alcance de estos objetivos ayudará a identificar dónde podrían ser necesarias las revisiones y actualizaciones de la estrategia.

Fig. 2.1 Escenario predilecto



Crecimiento de la población

El área metropolitana de Manizales comprende 5 municipios que han experimentado distintos crecimientos de población durante los últimos años. Villa María registró el mayor incremento, de 2 % anual promedio, mientras que Chinchina y Palestina registraron una reducción de la población desde el año 2000. Considerando las tendencias pasadas y actuales, el área metropolitana podría tener una población de aproximadamente 590.600 residentes para 2025 en comparación con 547.100 en 2013.



Crecimiento de empleo

Para 2025, podría haber un empleo total de 263.700 empleados, lo que equivale a 42.800 puestos adicionales, la mayoría de los cuales sería en el sector de servicios. Actualmente, hay una fuerza laboral de 219.000 (40 % de la población total) con el 80 % ubicado en Manizales y Villa María. Se espera que un área metropolitana exitosa aumente la participación en el mercado laboral mediante la creación de más oportunidades de empleo alineadas con las habilidades disponibles y que tenga más éxito en retener a los graduados y atraer a migrantes altamente capacitados a la ciudad.

Requisitos territoriales

El aumento de empleo generará la necesidad de espacio de trabajo adicional. 42.800 empleos adicionales requerirán aproximadamente 94 hectáreas de territorio en el área metropolitana, incluidas 18 hectáreas para usos industriales.

Escenarios de crecimiento alternativos y requisitos territoriales

Se consideraron dos escenarios más que reflejan el crecimiento bajo y alto para mostrar cómo el desempeño económico macro y local podría impactar en el desarrollo de territorios en la ciudad. Un escenario de crecimiento bajo asume que el desarrollo está por debajo de las expectativas con un bajo crecimiento de la población. De forma similar, un escenario de crecimiento alto se basa en la suposición de que la migración neta no es negativa.

Suposiciones

- Las proyecciones sobre la población se basan en la extrapolación de los patrones de crecimiento actuales, lo que permite variaciones que reflejan los diferentes escenarios de desarrollo. No se llevaron a cabo análisis demográficos para calificar las características de la población incluyendo patrones migratorios.
- Debido a la falta de proyecciones de desarrollo económico futuro, el crecimiento de empleo se correlaciona con la población proyectada y el aumento de la participación en el mercado laboral, no con proyecciones de empleo reales.
- No se realizó ningún estudio para calificar la capacidad de cada municipio para absorber el crecimiento de la población y la creación de empleo.
- Un estudio sobre el potencial y las oportunidades de desarrollo territorial permitiría el desarrollo de opciones para cada municipio.

Fig. 2.2 Crecimiento de la población entre 2000 y 2025

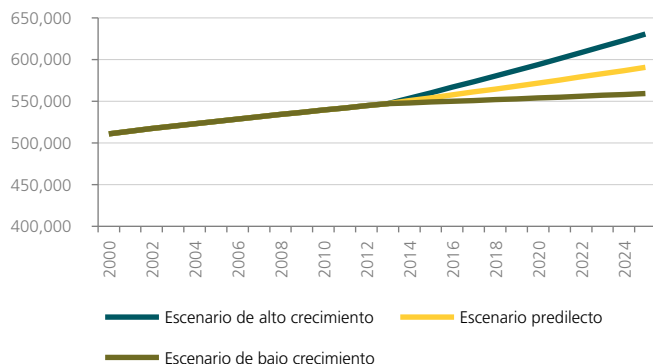
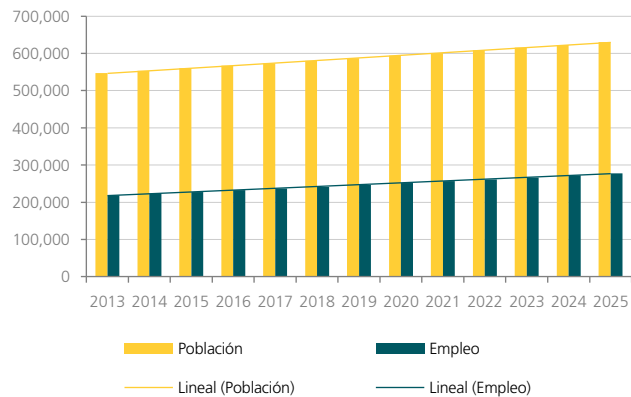
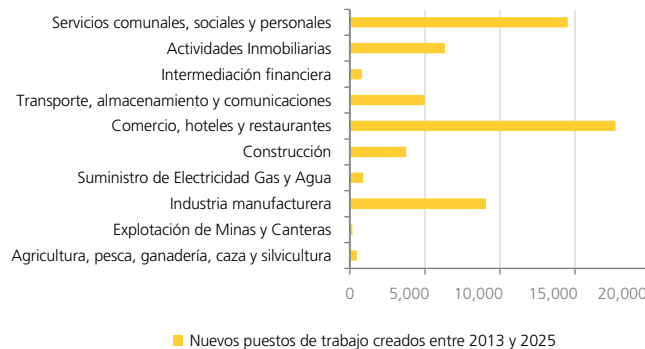


Fig. 2.3 Escenario de alto crecimiento



Escenario de alto crecimiento - empleo adicional entre 2013 y 2025

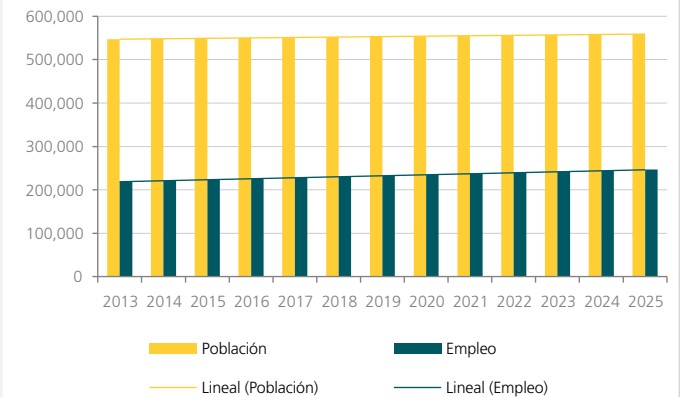


Población – La proyección sobre la población del área metropolitana es que alcanzará 630.400; Villa María, Neira y Manizales absorberán la mayor parte del crecimiento.

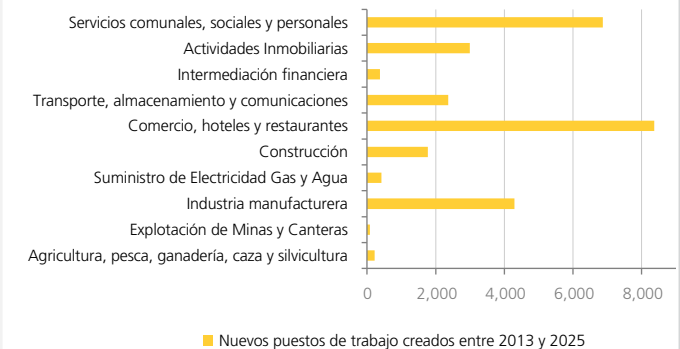
Empleo – El empleo total proyectado es de 277.600 en el área metropolitana.

Requisitos territoriales – 129 hectáreas para usos relacionados con el empleo y 24 hectáreas para usos industriales.

Fig. 2.4 Escenario de bajo crecimiento



Escenario de bajo crecimiento - empleo adicional entre 2013 y 2025



Población – Relativamente estancada en 559.200; los municipios de Chinchina y Palestina seguirán experimentando una reducción de la población.

Empleo – La fuerza laboral total estará formada por 246.600 residentes aproximadamente.

Requisitos territoriales – 61 hectáreas para usos comerciales y 12 hectáreas para usos industriales.

Crecimiento del área metropolitana de Manizales 2025 – Escenarios de desarrollo

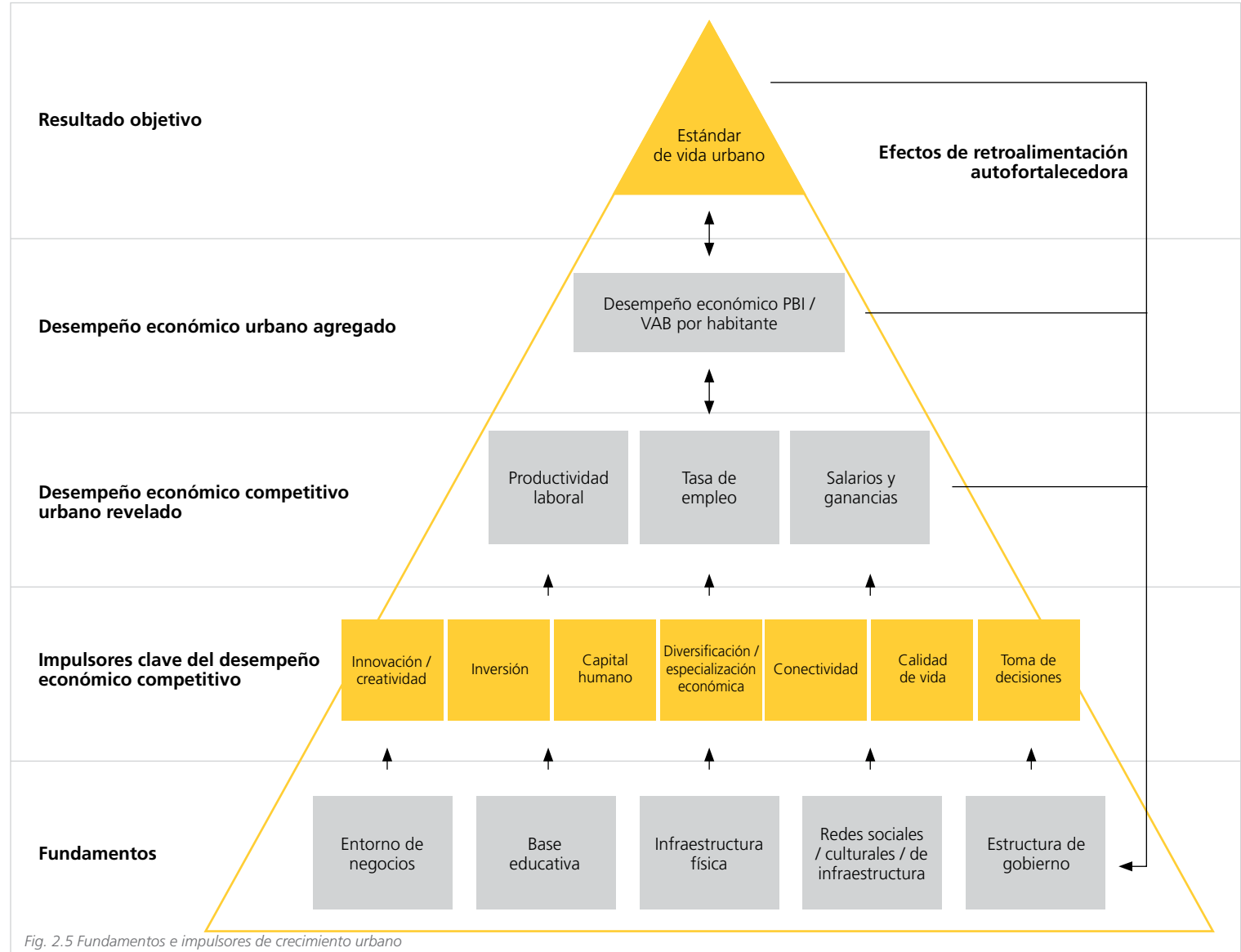
El área metropolitana de Manizales tiene todos los atributos para convertirse en un centro económico exitoso y un área con altos estándares de vida.

Si bien la región muestra aspectos favorables en determinadas áreas en términos de impulsores clave de desempeño económico competitivo, tales como calidad de vida, toma de decisiones y capital humano, existe la necesidad de que se desarrollen otros impulsores para que la región alcance un desempeño económico mayor. Estos incluyen conectividad tanto intra como interregional, atracción de las inversiones adecuadas y desarrollo de una economía diversificada e innovadora.

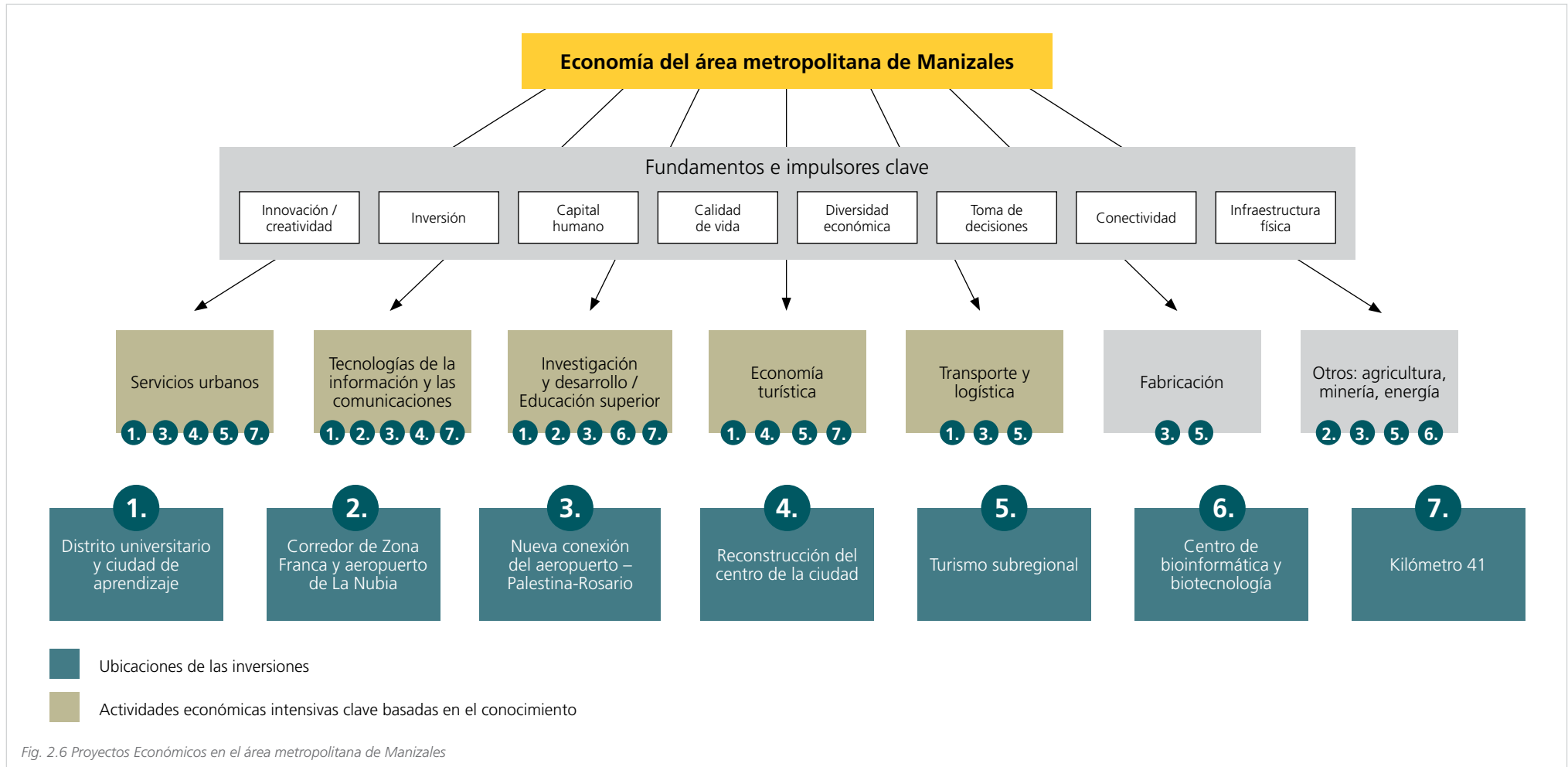
Para garantizar que la prosperidad se maximice y se extienda hacia todas las áreas de la comunidad, se pueden adoptar algunas medidas e intervenciones. Aunque Manizales se beneficia de las numerosas oportunidades educativas, la ciudad está atrasada en términos de incentivos para crear un entorno de negocios adecuado con la infraestructura física asociada para retener y atraer inversores y empresas. Se han promovido y desarrollado varias iniciativas, sin embargo, en una economía global altamente competitiva todos los esfuerzos deben estar orientados hacia la entrega de excelencia para que Manizales pueda maximizar su participación en el mercado.

El diagrama que se muestra al dorso proporciona una descripción general de los sectores clave de la economía en Manizales y las conexiones con las posibles ubicaciones para inversiones propuestas. El propósito del diagrama es mostrar la complejidad de la distribución espacial de la economía urbana y cómo cada sitio de inversión requiere una comprensión integral del potencial de desarrollo en relación con las perspectivas económicas.

Las próximas páginas proporcionan un resumen de cada uno de los sectores de oportunidades clave, incluidos el desempeño actual y las posibles iniciativas futuras.



Descripción general de la economía del área metropolitana de Manizales y ubicaciones clave para las inversiones



Economía del conocimiento y educación superior

Visión: Manizales desarrollará aún más sus actuales capacidades en términos de educación superior.

El mayor desarrollo de la creciente infraestructura de educación superior representa una prioridad clave para la ciudad.

Desempeño: la educación del sector público experimentó un crecimiento moderado de 2,4 % anual desde el año 2000, mientras que la educación privada se redujo en una tasa de 1,4 % en términos de valor agregado durante el mismo período. A pesar de ello, se han realizado esfuerzos considerables para promover a Manizales como una ciudad universitaria importante en Colombia con numerosas instituciones de educación superior y centros de investigación vinculados a instituciones nacionales e internacionales equivalentes.

Perspectiva para el futuro: Una meta clave del gobierno colombiano es aumentar la proporción de colombianos jóvenes que continúen sus estudios o capacitación después de la escuela. En 2010, la proporción de estudiantes que continuaron con educación superior o vocacional fue solo de 37,2 %. Mientras tanto, las instituciones académicas del país han aumentado su nivel, incluidas aquellas ubicadas en el área metropolitana de Manizales, ofreciendo más calidad y mayor variedad de cursos.

El Departamento Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (Colciencias) se embarcó en una estrategia ambiciosa para mejorar el nivel de educación superior e investigación y desarrollo en el país.

Dos de las iniciativas más destacadas incluyen la sociedad con la Unión Europea bajo el Séptimo Programa Marco de la UE y la organización de eventos científicos nacionales de diáspora para incluir a académicos colombianos en el extranjero.

Se realizaron esfuerzos considerables los últimos años para desarrollar un lugar donde puedan prosperar las actividades de investigación y desarrollo. Los proyectos como Bios Centre y City Tech en Zona Franca ayudarán a incrementar la calidad y la cantidad de actividades en el sector.

La investigación y el desarrollo están estrechamente relacionados con el sector de tecnologías de la información y la comunicación, y varios proyectos e iniciativas del segundo forman parte del desarrollo de una «ciudad de aprendizaje».

Existe la necesidad de establecer una estrategia para facilitar el crecimiento futuro en el sector que brinde un mensaje coherente en términos de planificación física y espacial, y conectividad del sector tanto en el área metropolitana de Manizales como fuera de sus límites.

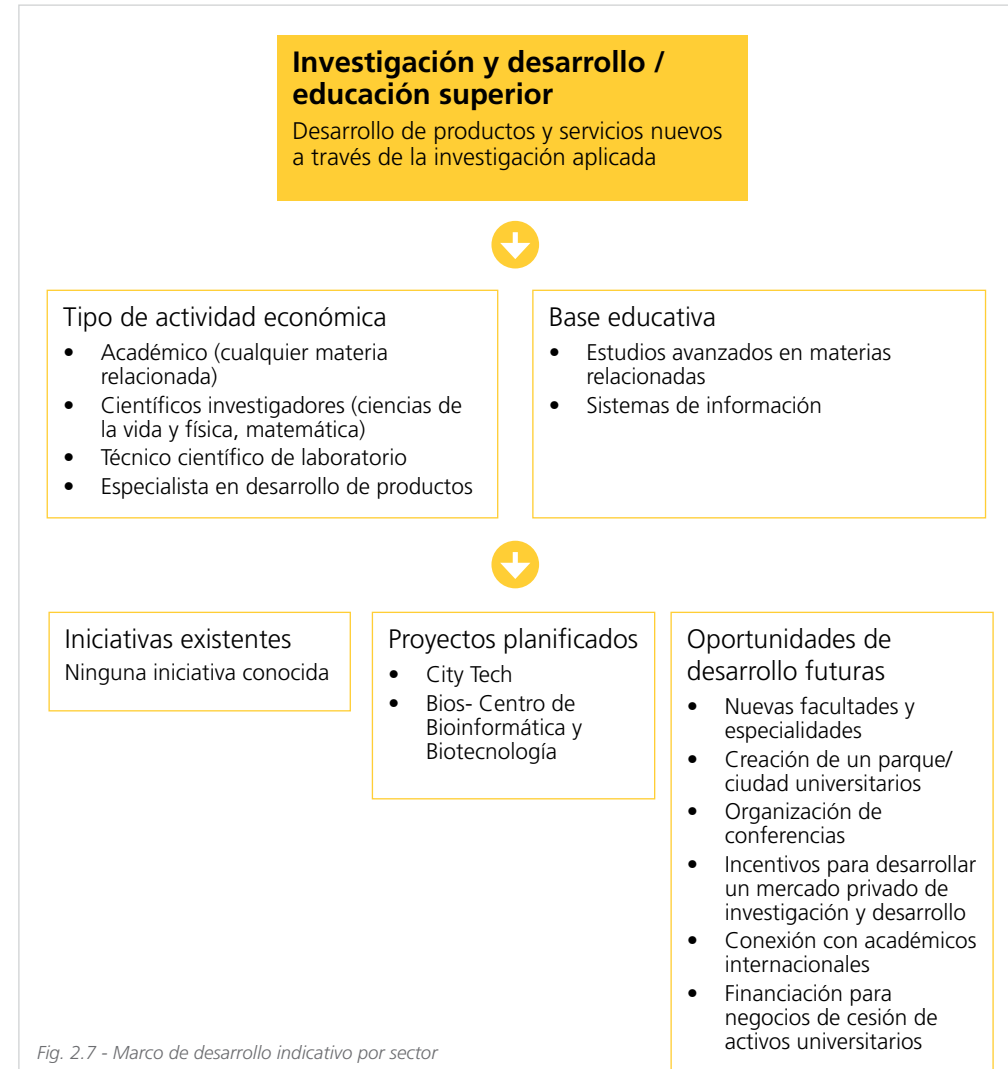


Fig. 2.7 - Marco de desarrollo indicativo por sector

El área metropolitana de Manizales aloja el campus de una de las mejores universidades de América Central y del Sur. Según una encuesta, la Universidad Nacional de Colombia se encuentra en la 4ª posición entre 300 instituciones académicas de la región, detrás de instituciones brasileñas y chilenas (fuente: QS Latin American University Rankings 2013) La universidad ha sido el centro de investigación y tradición académica de Colombia con un equipo de casi 3000 profesores y más de 46000 estudiantes a nivel nacional. En Manizales, el campus local incluye las facultades de administración y sistemas de información, ingeniería y arquitectura, biotecnología y agroindustria y ciencias medioambientales. La presencia de una universidad de tal reputación permite atraer estudiantes e inversores para la investigación y el desarrollo

Hay otras instituciones académicas de excelente reputación, como la Universidad de Caldas, 8 en total. Además, hay 11 centros especializados en investigación y desarrollo que pueden proporcionar una plataforma sólida para el desarrollo del sector.

Había alrededor de 30.000 estudiantes en Manizales y, con base en la proporción actual de personal académico de la Universidad Nacional de Colombia, se estima que hay casi 2000 profesores y personal de enseñanza en el área metropolitana, excluyendo el personal de los centros de investigación y desarrollo. Con el aumento de la importancia del sector en Manizales, se puede esperar que la educación superior y la investigación y el desarrollo se conviertan en una fuente de empleos significativa para el área metropolitana, creando una gran cantidad de puestos de trabajo directos e indirectos, así como también atrayendo nuevos negocios.

Para lograr un crecimiento potencial en el sector, será fundamental que haya instalaciones e infraestructura que pueda soportarlo. Varios ejemplos de «ciudades universitarias» exitosas

de todo el mundo muestran que las instalaciones de última generación ubicadas en proximidad facilitan la funcionalidad de una universidad. Debido a que las universidades de Manizales se encuentran en el área urbana con campus dispersos, la propuesta y el plan de un «espacio universitario» podrían ayudar a consolidar el rol de esta parte de la ciudad. Esto no solo ayudará con las percepciones del espacio, sino que también facilitará que el enfoque esté en la planificación de medidas e inversiones para mejorar la legibilidad del área. Además, podría ser una oportunidad para traer más institutos y edificios satélite de algunas instituciones a otras partes de la ciudad, incluidos el centro de la ciudad y la periferia, y el aeropuerto de La Nubia una vez que esté desocupado.

Fomentar y aumentar la presencia de investigación y desarrollo en el área metropolitana también requerirá inversiones para la provisión de las instalaciones adecuadas e incentivos fiscales favorables para captar el interés de los inversores. Como no siempre es posible cobicar las instalaciones junto a las instituciones académicas, sería importante un sitio dedicado en una ubicación importante, en especial cerca de nodos de transporte, como el Aeropuerto Del Café o el Aeropuerto de La Nubia una vez que esté desocupado, para lograr la visibilidad necesaria y una imagen apropiada del desarrollo.



Sector de TIC

Visión: establecer Manizales como la «ciudad de aprendizaje» para 2025 y «Silicon Mountain» del continente americano

Desempeño: el sector tuvo un desempeño favorable en términos de resultados durante los últimos 10 años, logrando un aumento constante del 4,7 % anual. Representa el 0,8 % del valor agregado en el sector a nivel nacional.

Perspectiva para el futuro: las partes interesadas realizaron esfuerzos considerables para promover el sector en Manizales. La estrecha colaboración entre el gobierno nacional, local y las universidades permitió asegurar algunos desarrollos positivos en el sector.

La importancia del sector y el compromiso local para alcanzar el éxito se refleja en las numerosas iniciativas y proyectos establecidos, directa o indirectamente relacionados con el sector de TIC:

- **Estrategia de Ciudad Digital:** un programa que busca consolidar las iniciativas y proyectos a través de la creación de un ecosistema de actividades
- **Incubar:** la incubadora de empresas basadas en la tecnología de Manizales, una institución que apoya el espíritu empresarial y el desarrollo de los negocios
- **Bios:** Centro de Bioinformática y Biotecnología, que incluye una plataforma de TI/centro de procesamiento de datos ubicado en el ecomparque Yarumos.

La región metropolitana se beneficia de una sólida base educativa, con más de 3.000 titulados en estudios relacionados con TIC que han completado sus estudios en los últimos 5 años. Si la ciudad puede ofrecer oportunidades para retener una mayor proporción de graduados, puede también proporcionar una base sólida para el desarrollo de la economía de TIC.



Fig. 2.7 - Marco de desarrollo indicativo por sector

La ampliación del alcance y la oferta de los servicios de TIC representados en la economía local ayudará a aumentar la competitividad de todos los sectores, al tiempo que proporcionará una base para desarrollar una serie de nuevas oportunidades, como las actividades de externalización.

Sin embargo, aún queda mucho por hacer dado que, hasta la fecha, los subsectores más importantes en términos de empleo en Manizales son los servicios relacionados con las TIC de valor inferior, tales como los centros telefónicos de atención al cliente. Para incrementar el nivel de actividades de mayor valor agregado, todavía es necesario ofrecer capacitación adicional a la fuerza laboral.

Las actividades como la externalización de procesos de conocimiento (KPO) implican arbitraje intelectual que requiere habilidades más especializadas que las actividades

de externalización de tecnologías de la información (ITO) y externalización de los procesos de negocios (BPO). Debido a su mayor especialización, estos subsectores tienden a tener una base más fija, ya que dependen de los mercados laborales donde se encuentre disponible la mayor cantidad de trabajadores con conocimientos especializados.

El diagrama indica las etapas necesarias para pasar de las actividades de ITO y BPO a las actividades de KPO, de mayor valor. Estas consisten en realidad en una combinación de las actividades de procesamiento, como BPO, las actividades más especializadas en la investigación, y aquellas relacionadas con la TI.

El área metropolitana de Manizales cuenta con una sólida base económica apta para establecer este tipo de actividades. Posee una base de investigación y desarrollo ya existente, combinada con una reconocida presencia a

nivel universitario (por ejemplo, a través del Centro Nacional de Investigación del Café, Cenicafé, y el Centro de Bioinformática y Biotecnología). El mayor desarrollo de estos servicios brindaría la oportunidad, a través de las TIC, para la expansión hacia el mercado de las actividades de KPO, tanto para

empresas e instituciones nacionales como internacionales, especialmente en los países de habla hispana.

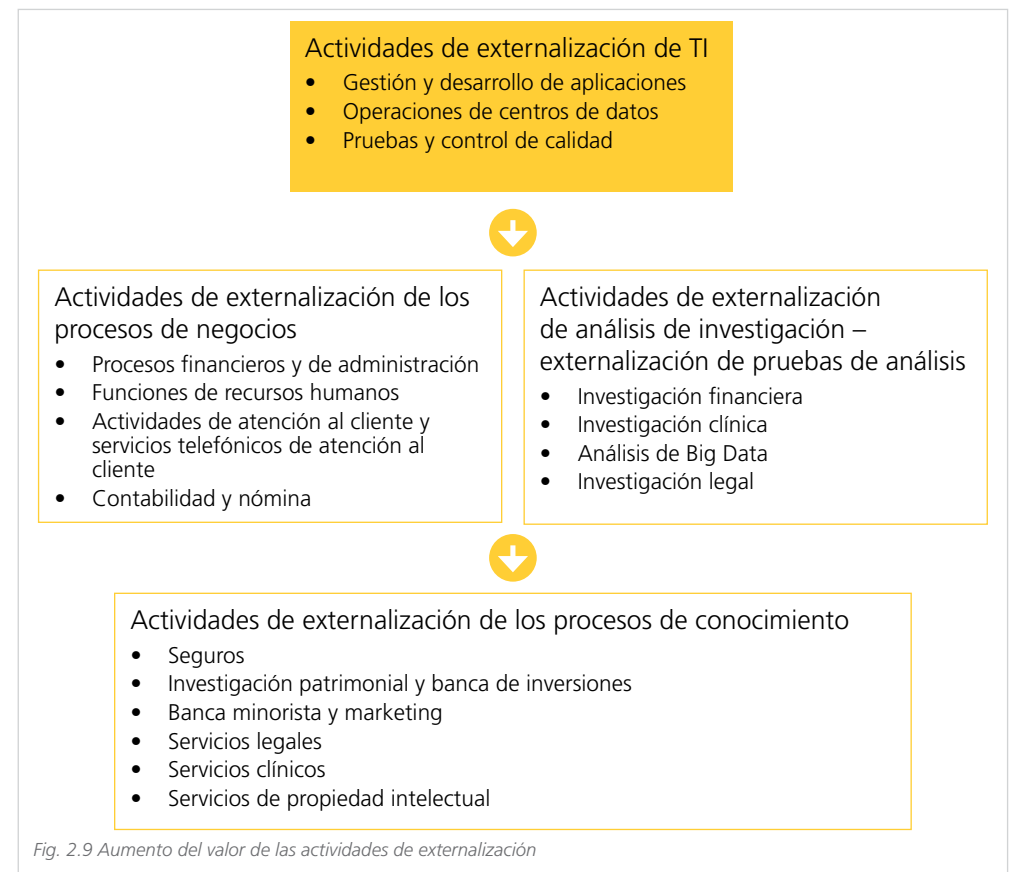


Fig. 2.9 Aumento del valor de las actividades de externalización

Sector de transporte y logística

Visión: establecer la conectividad internacional, inter e intradepartamental

Desempeño: el sector del transporte, particularmente el transporte aéreo, ha experimentado un importante retroceso en los últimos años con una reducción de 12,6 % anual del valor agregado durante los últimos 10 años. La operación del aeropuerto actual está limitada por las condiciones climáticas, que han contribuido de forma significativa a la pérdida de negocios. Como consecuencia, esta situación afecta a toda la economía del área metropolitana. Dada la ubicación relativamente aislada del área metropolitana debido a su topografía, las conexiones aéreas con el resto del país son de gran importancia.

Perspectiva para el futuro: El futuro del sector y otras actividades relacionadas dependerán del progreso de los proyectos clave anunciados para conectar el área metropolitana con el resto del país y con destinos internacionales.

El aeropuerto planificado tendrá un rol importante no solo para Manizales, sino también para todo el departamento, ya que permitirá recuperar algunos de los negocios perdidos que eligieron otros aeropuertos regionales. La operación del aeropuerto actual está limitada por las condiciones climáticas, que han contribuido de forma significativa a la pérdida de negocios. Como consecuencia, esta situación afecta a toda la economía del área metropolitana.

Con el desarrollo del nuevo aeropuerto y las conexiones terrestres existe la oportunidad de crear un centro logístico importante para el área. También facilitará la mejora de los negocios en otros sectores, como el turismo, que verán a Manizales como un lugar para visitar de fácil acceso, así como también proporcionarán un impulso para la expansión exitosa de la educación superior y la atracción de negocios.

Pueden surgir más oportunidades para sectores que se beneficien de la proximidad a un aeropuerto internacional, como el desarrollo de parques de ciencia, la fabricación de alta tecnología y el sector de esparcimiento. A continuación, se incluye una lista indicativa de productos que requieren transporte aéreo. Para estos productos, lo que cuenta como tiempo crítico y la necesidad de transporte rápido depende de cuán rápido el producto perezca o del valor del destinatario.

- Perecederos: alimentos, flores
- Paquetes y correspondencias de empresas
- Productos de lujo
- Equipos / maquinaria
- Productos farmacéuticos
- Animales
- Los productos de gran valor pueden variar desde consumibles de mucho valor hasta diamantes, oro, efectivo

Estos productos proporcionan una indicación de los usos posibles y el tipo de empleo que podría generarse debido a la existencia de una red de transporte establecida orientada al transporte aéreo.

Los usos posibles que pueden beneficiarse de la proximidad a un aeropuerto incluyen:

- Método de fabricación justo a tiempo
- Tienda de fábrica
- Parque industrial
- Parque logístico y zona de libre comercio
- Centro de distribución
- Centro de operaciones de transporte de carga intermodal
- Campus universitario
- Complejo deportivo
- Centros médicos y de bienestar
- Salas de exhibición/complejo de comercio internacional/centro de convenciones
- Edificio de oficinas/parque empresarial
- Edificio de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC)
- Complejo residencial/centro comercial
- Hoteles

Transporte y logística

Actividades que permiten el transporte de personas y productos en el menor tiempo posible.



Tipo de actividad económica

- Analistas
- Vendedores/agentes/correduría aduanera
- Guías turísticos/conductores/pilotos
- Distribución y embalaje
- Consultores de TI y marketing
- Proyectista de transporte
- Ingenieros
- Mantenimiento

Base educativa

- Economía
- Gestión empresarial
- Planificación de transporte
- Sistemas de información
- Administración
- Ingeniería



Iniciativas existentes

- Ninguna iniciativa conocida

Proyectos planificados

- Aeropuerto de Café
- Esquemas de carreteras
- Teleférico

Oportunidades futuras

Usos relacionados con el aeropuerto o que podrían beneficiarse de la cercanía a un aeropuerto, como fábricas de alta tecnología, salas de conferencias, centros de distribución de hoteles, actividades de la industria alimenticia.

Aumento del acceso para los visitantes, lo que facilita el desarrollo del turismo en cualquier parte de la región mediante, por ejemplo, la reconstrucción del centro de la ciudad y actividades turísticas e instalaciones rurales.

Fig. 2.10 - Marco de desarrollo indicativo por sector

Servicios urbanos

Visión: establecer Manizales como un centro regional clave de servicios y administración para la región

Desempeño: todos los sectores tuvieron un desempeño favorable en los últimos 10 años, incluidos el sector inmobiliario (2,6 % anual) y de servicios financieros (5 % anual). En 2012, los servicios urbanos del área metropolitana de Manizales representaron casi un cuarto del total (26 %), pero fueron un poco más bajos que el promedio nacional (30 %), lo que refleja una mayor concentración de servicios urbanos en Bogotá.

Perspectiva para el futuro: Los servicios urbanos tienden a reflejar y corresponderse con las demandas de la población local. Como se espera que la población del área metropolitana aumente durante las próximas décadas, también se incrementarán los requisitos de servicios más importantes y sofisticados. Además, se espera que la región expanda su base económica, lo que también requerirá la provisión de servicios para soportar las operaciones.

El área metropolitana de Manizales ha comenzado a establecerse como proveedor de servicios especializados relacionados con TIC. Los servicios tales como la externalización de los procesos de conocimiento representan un segmento de mercado que no solo presta servicios al mercado local, sino que también podría capturar parte del mercado nacional e internacional beneficiándose de los conocimientos del idioma para países de idioma español no solo TIC sino también servicios de negocios y subsectores de servicios de soporte.

Una ciudad con buenos servicios no solo beneficia a la población y a los negocios locales, sino que también atrae inversores que venían la ciudad como una buena ubicación para los negocios.

Sin embargo, para adaptarse a los servicios en expansión y los segmentos de mercado, se requiere espacios de trabajo adecuados. El área metropolitana de Manizales ofrece una variedad de posibilidades de desarrollo posibles, que incluyen la ciudad histórica de Manizales y cualquier parte dentro o fuera de Manizales. La consideración adecuada de los requisitos los negocios y las provisiones mostrarían la madurez de la economía de la región ante posibles inversores.

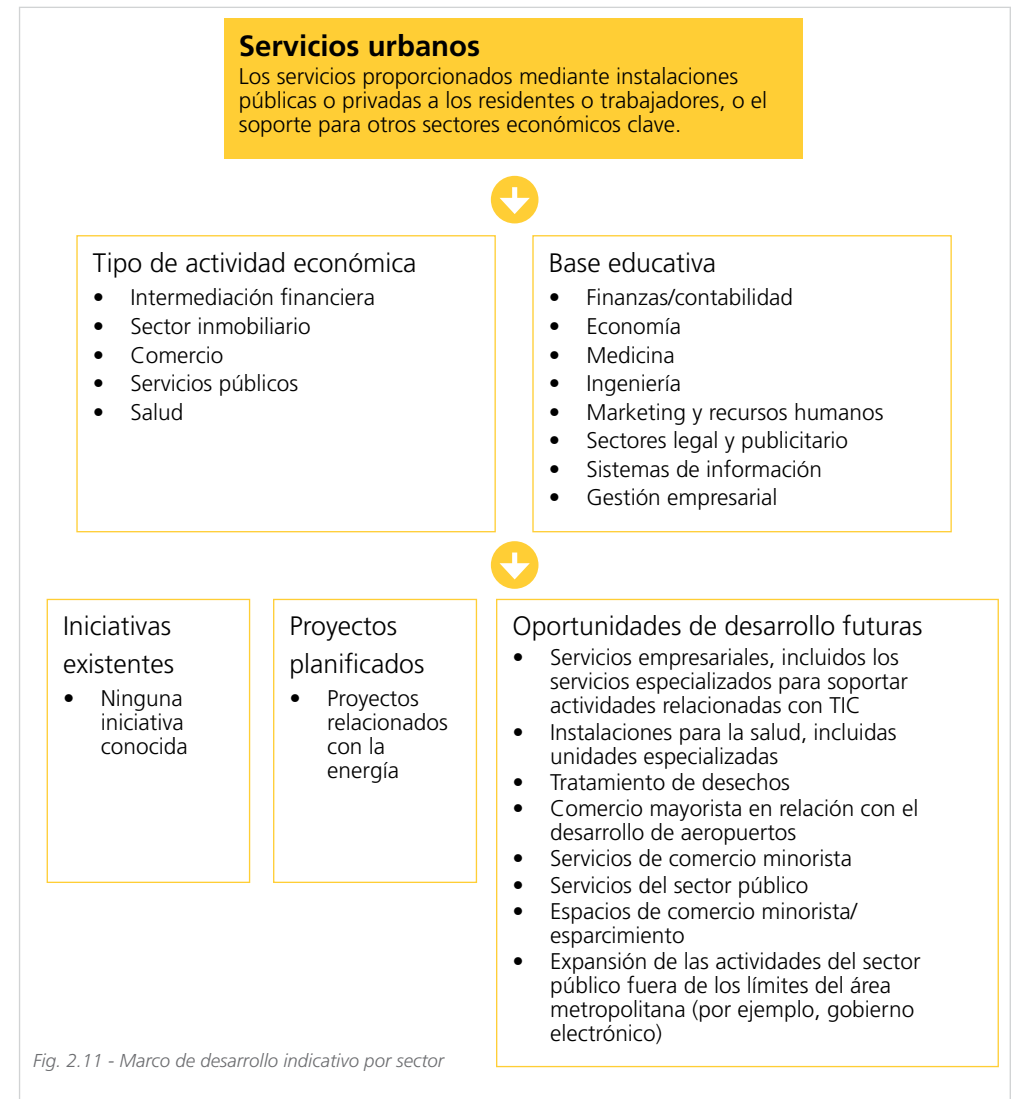


Fig. 2.11 - Marco de desarrollo indicativo por sector

Economía turística

Visión: establecer la región como el segundo destino turístico nacional después de la costa atlántica

Desempeño: El valor del sector turístico para la economía local experimentó una tasa de crecimiento de 3,8 % anual durante los últimos 10 años. Aunque no

Perspectiva para el futuro: Se han presentado numerosas iniciativas para promover la gran riqueza de recursos naturales e históricos en el área metropolitana de Manizales. Además, comenzaron a desarrollarse hoteles e instalaciones nuevos, como centros de aprendizaje, para ampliar la oferta turística.

La región ya se beneficia de los recursos excepcionales; tiene clima subtropical y se distinguen 8 zonas climáticas diferentes. El área tiene mucho para ofrecerles a los turistas, como:

- Aguas termales
- Parques naturales y temáticos
- Rutas/circuitos para actividades de ecoturismo
- Herencia arquitectónica
- Eventos y festivales

Algunos de sus bienes más importantes son los numerosos parques, como el Ecoparque Los Yarumos en la selva tropical, el Ecoparque del Río Rioblanco y el Bosque de los Caracoles, la cultura del café arraigada en la vida local, así como también la arquitectura refinada del centro histórico de Manizales.

En el futuro, el sector podría tener un papel aún más importante en la economía local, contribuyendo a la creación de más empleo y atrayendo atención e inversiones nacionales e internacionales.



Fig. 2.12 - Marco de desarrollo indicativo por sector

Segmentos

Las oportunidades de desarrollo identificadas pueden agruparse de forma más general en los siguientes segmentos. Este proceso ayuda a identificar características comunes e intervenciones apropiadas para la audiencia objetivo. Los segmentos de mercado clave para Manizales incluyen:

Reuniones, Incentivos, Convenciones y Exhibiciones (MICE, Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions)

Este segmento refleja todas las visitas relacionadas con el negocio y podría convertir a Manizales en un destino importante para reuniones, convenciones y ferias en Colombia y a nivel internacional. Los requisitos principales para lograr esto son la finalización del nuevo Aeropuerto del Café y el desarrollo de un nuevo centro de convenciones con instalaciones de vanguardia.

Actividades/intereses especiales

Este segmento de mercado se relaciona directamente con el ambiente natural, que incluye la experiencia de ecoturismo, turismo aventura (ciclismo de montaña, senderismo), parques y jardines autóctonos y agroturismo (por ejemplo, cultivo de café). Otra rama está relacionada con la creación de instalaciones para la salud y el bienestar, como hoteles spa que complementan la oferta relacionada con la naturaleza.

Viajes cortos / vacaciones familiares

Hay una necesidad de cambiar la percepción del área metropolitana de Manizales como un destino clave para turistas nacionales. El área cuenta con abundantes recursos naturales únicos en Colombia que pueden ser una alternativa al destino de las playas del país y un ambiente relajante y educativo para vacaciones familiares o viajes cortos de fin de semana.

Oferta

El posicionamiento en el mercado es muy importante y será necesario ofrecer una variedad de servicios para lograr una oferta turística completa que atraiga el interés.

Alojamiento

Es esencial contar con variedad de alojamientos para los diferentes segmentos de mercado. Debe incluir hoteles empresariales con instalaciones adecuadas para conferencias y TIC, alojamiento rural, particularmente cabañas ecológicas y hoteles boutique en el centro de la ciudad.

Atracciones

La región ya se beneficia de numerosas atracciones naturales. No obstante, se requieren propuestas más formales, tales como rutas para senderismo y e instalaciones en el camino. También se deben incluir atracciones urbanas, como la organización de conferencias y ferias nacionales e internacionales, eventos culturales y cumbres educativas.

Instalaciones

Otras instalaciones además del alojamiento deben incluir oficinas de turismo, una red de transporte efectiva, restaurantes, bares y comercios en un ambiente atractivo, agradable y de fácil acceso para los turistas.

Marketing

Al decidir un lugar para viajar, el nivel de información disponible y la forma en que es comunicada son esenciales.

La promoción del turismo debe ser efectiva y creativa, con la mayor atención puesta en la audiencia objetivo. Debe destacar los aspectos deseables del lugar y proporcionar la información adecuada. También debe ser de amplio alcance y accesible, algo que puede lograrse mediante la participación en ferias, publicidades o simplemente a través de un sitio web interesante y bien estructurado que proporcione una ventanilla única para todos los servicios y las atracciones de la región.



«La visión para el centro de la ciudad es revigorizar el centro para que vuelva a convertirse en el centro de la ciudad, un área de la que los residentes de Manizales estén orgullosos y lo vean como un lugar deseable para vivir, trabajar y disfrutar».



Sección 3

Enfoque espacial y áreas de inversión propuestas

Reconstrucción del centro de la ciudad de Manizales

Contexto

El centro de la ciudad incluye el centro histórico, las áreas circundantes y el área de San José. El centro fue tradicionalmente el corazón de la ciudad, sirviendo tanto a la ciudad como al resto de la región. Con el correr de los años, el centro histórico se vio afectado por el desarrollo insensible que no respetó su carácter, arquitectura y cultura. Las viviendas fueron desplazadas del centro de la ciudad por el desarrollo comercial, y la percepción de algunos residentes es que la ciudad es menos atractiva para vivir debido a varios problemas relacionados con la calidad de vida, lo que conduce a una tendencia cada vez mayor de residentes que se mudan a otros distritos. La comercialización del centro llevó a un aumento de la congestión de tráfico, problemas de estacionamiento, ruido y contaminación. El centro de la ciudad cumple una función en la generación de oportunidades económicas y de empleo para los habitantes. Debido a que el rol del centro de la ciudad ha cambiado, han surgido otros problemas, como crímenes, empobrecimiento y mala calidad ambiental.

La ubicación del centro de la ciudad, que incluye el área de San José, favoreció a la formación de asentamientos informales para aquellos con bajos ingresos. Algunos de los asentamientos informales se encuentran sobre pendientes inestables con el riesgo de derrumbe.

El resultado de estos problemas es que ahora se están desarrollando otros centros y están atrayendo a las personas y las actividades fuera del centro de la ciudad. El crecimiento de estos centros no ayuda a frenar el debilitamiento del centro de la ciudad.

Visión

La visión para el centro de la ciudad es revigorizar el centro para que vuelva a convertirse en el centro de la ciudad, un área de la que los residentes de Manizales estén orgullosos y lo vean como un lugar deseable para vivir, trabajar y disfrutar. Esto es importante para alcanzar una buena calidad de vida (un objetivo clave del POT). El rol del centro de

la ciudad se redefinirá para que sea un área multifuncional con una gran variedad de usos, que incluyen viviendas, usos comerciales, servicios, funciones administrativas, centros comerciales e instalaciones culturales. Como se establece en el POT (Componente General), la protección del patrimonio cultural, histórico y arquitectónico es un objetivo clave. El desarrollo deberá ser diseñado cuidadosamente para retener y proteger los edificios, la cultura y la urbanización del centro histórico.

El centro de la ciudad seguirá siendo un patrimonio importante para aumentar las inversiones y el empleo en la ciudad. El rol económico del centro de la ciudad se diversificará para atraer una mayor variedad de oportunidades económicas. Estas oportunidades se identificarán y promocionarán ante posibles inversores y empleadores.

Las oportunidades se usarán para promover la caminata y el ciclismo a fin de reducir la congestión de tráfico y mejorar la calidad del aire.

La zona de San José será rediseñada para proporcionar un espacio urbano que incluya diversos usos, como instalaciones públicas, viviendas sociales nuevas y espacios abiertos. La reconstrucción de esta área les brindará a los residentes más oportunidades de empleo, mejores servicios y una mejor calidad de vida. Se mejorarán las conexiones físicas entre el área de San José y el centro histórico, de modo que el área se integre mejor al centro histórico.

Se mejorarán los espacios abiertos y el ámbito público y, a medida que surjan nuevas oportunidades, se crearán espacios abiertos nuevos. El desarrollo de una red de espacios públicos multifuncionales mejorará significativamente la habitabilidad del centro de la ciudad.

Mediante la creación de un centro dinámico a través de estas mejoras, será posible atraer nuevas inversiones a la ciudad y reforzará la atracción de la ciudad para los visitantes.

Propuestas existentes

La Alcaldía de Manizales ha desarrollado propuestas tanto para el **centro histórico**, presentadas en el Plan Parcial de Revitalización Integral del Centro de Manizales, como para el área de San José, presentadas en el Macroproyecto de Interés Social Nacional para el Centro Occidente de Colombia – San José – Manizales. Las propuestas para el centro histórico incluyen: Centro histórico:

- Reforma del sistema de tránsito para desarrollar un sistema de transporte circular de dos nodos.
- Revitalización de la zona comercial.
- Creación de parques nuevos.
- Desarrollo de viviendas nuevas en bloque 5-219. Construcción de un bloque completo en la ciudad con diferentes tipologías y nuevos estándares de viviendas.
- Proyecto de centro comercial en los bloques 5-20 y 5-44 mediante la demolición de edificios no protegidos y el reciclaje de construcciones y fachadas protegidas.
- Peatonalización de la calle 19.

Propuestas para que el área de San José incluya lo siguiente:

- Renovación urbana del área para ofrecer 4000 viviendas sociales nuevas.
- Reubicación de familias que habitan el área peligrosa de Olivares.
- Desarrollo comercial.
- Parque deportivo y recreativo.
- Escuela.
- Autoridad de salud territorial.
- Distrito policial.
- Centro de servicios comunitarios integrados - (Integrated Community Services Center, CISCO).
- Galería de arte (zona comercial).
- Centro para consumidores.
- Centro de salud.
- Instalaciones educativas.
- Estación de bomberos.
- Parque tecnológico.

Las propuestas para San José abarcan las cinco áreas identificadas en el Macroproyecto de Interés Social Nacional Para el Centro Occidente de Colombia – San José – Manizales para renovación / reconstrucción:

- Pieza Intermedia De Planificación (PIP13).
- Parque Olivares.
- Zona mixta.
- Sector Avanzada.
- Plan Parcial Galería.



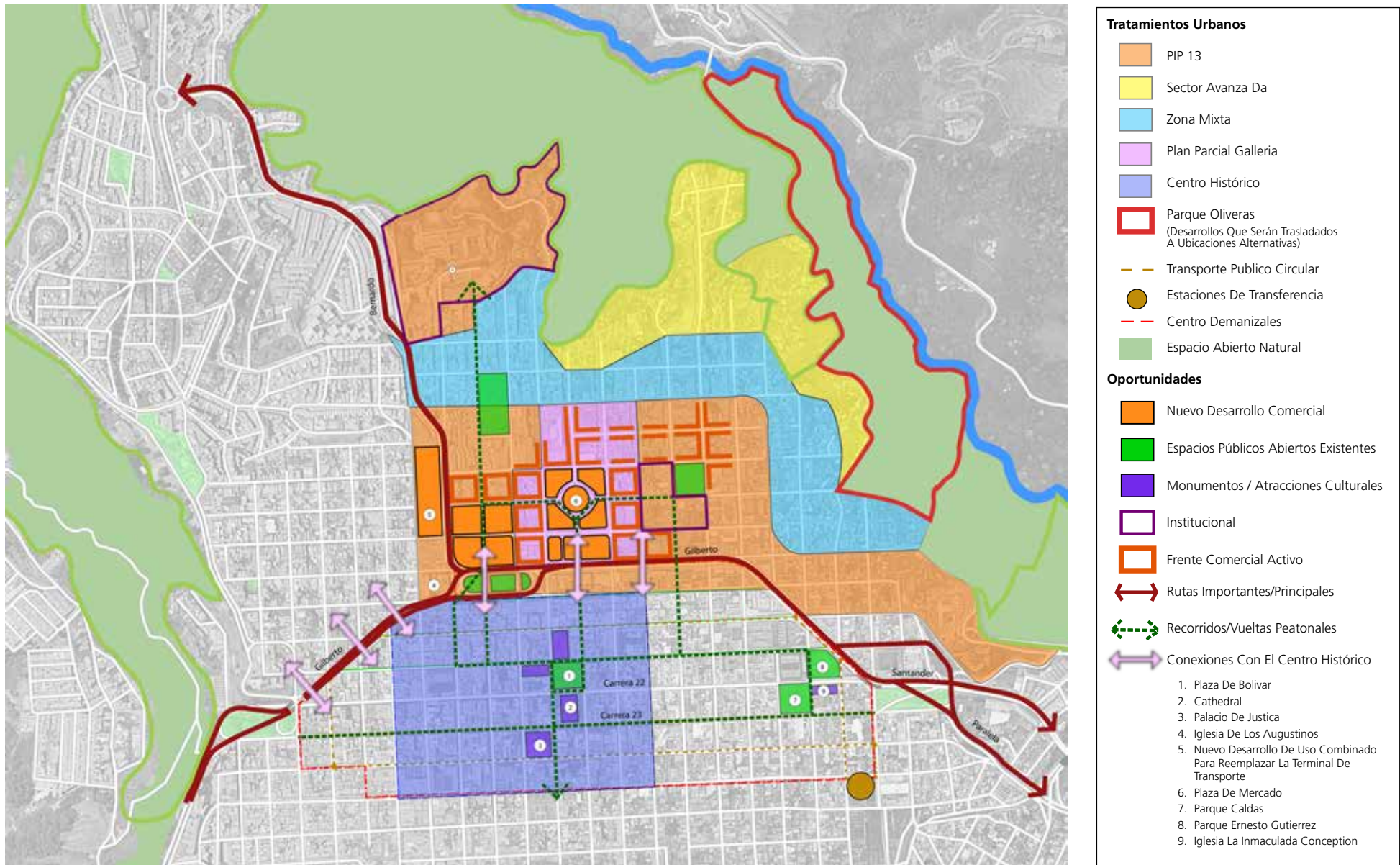


Fig. 3.1 - Propuestas y oportunidades para el centro de la ciudad



Nuestras perspectivas sobre las propuestas adicionales sugeridas

Rol del centro de la ciudad y aprovechamiento del territorio

– El avance del desarrollo del centro de la ciudad deberá ser guiado por una visión claramente definida de cuál será su rol. Todo el desarrollo debe reforzar la noción de una jerarquía de centros, con el centro de la ciudad en la parte superior de la jerarquía.

El centro de la ciudad debe considerarse en su sentido más amplio, de modo que la definición de los espacios urbanos con base en el carácter existente (en términos de forma, arquitectura y aprovechamiento del territorio) y las identidades comunes constituyen un paso importante. Los espacios no deben ser unifuncionales en términos de zonificación del aprovechamiento del territorio, sino que deben tener un abordaje más flexible dentro de los límites establecidos. Los espacios podrían establecerse en función de una o más actividades de anclaje, por ejemplo, comercio minorista, cultura, transporte, actividades cívicas

o institucionales y usos educativos aprovechando los puntos fuertes y el potencial existentes. Los espacios urbanos definidos basados en bloques en la ciudad ayudarán a establecer un rol específico para cada parte del centro de la ciudad, lo que permitirá gestionar el desarrollo y catalizar las inversiones. Para cada espacio urbano, se debe definir un balance de usos y un abordaje correspondiente de zonificación del aprovechamiento del territorio y parámetros de desarrollos para los sitios clave.

En algunos espacios del centro de la ciudad, el rol está bien establecido y las políticas y las propuestas para estas áreas se concentrarán en fortalecer la identidad de área y dirigir/agrupar el aprovechamiento del territorio complementario para atraer más inversiones. En otras áreas, podría haber un alcance para desarrollar actividades nuevas, por ejemplo, un campus universitario en el centro de la ciudad, lo que podría ser un enfoque importante para el desarrollo futuro del área y actuar como catalizador para cambiar la percepción y la imagen. Se podría desarrollar



un espacio nuevo alrededor del campus, como alojamiento e instalaciones sociales para los estudiantes. También podrían impulsarse negocios relacionados con la universidad y la comunidad estudiantil.

Repoblación del centro de la ciudad – partes del centro han perdido gran parte de la población residencial durante los últimos 30 años. Una población residente es esencial para mantener la vitalidad de las áreas de la ciudad, ya que la combinación de residentes y negocios genera actividad todo el día y ayuda a mantener los servicios públicos, los comercios y las empresas. Se debe impulsar el desarrollo para usos combinados en el centro de la ciudad. El abordaje debe fomentar la combinación de usos tanto en los edificios, mediante la reutilización de los pisos superiores de comercios o empresas, así como también en un sitio para desarrollar. Los proyectos como el de San José ayudarán a preservar el centro de la ciudad mediante la construcción de viviendas modernas en los alrededores.

Se requerirá el desarrollo de viviendas nuevas de

distintos tamaños, tipos y ocupación (viviendas sociales y privadas), de modo que se fomentará a una población diversificada para que habite en el centro de la ciudad. Para lograr esto, los inversores privados deberán ser incentivados a construir viviendas privadas en el centro que sean atractivas para habitantes de ingresos medios. Al ofrecer alojamiento de mejor calidad, se atraerá a personas altamente capacitadas para que vuelvan a vivir en el centro de la ciudad. Esto, a su vez, ayudará a desarrollar la economía mediante la mejora de la base educativa en el centro de la ciudad, que es particularmente importante para el crecimiento de la economía de conocimiento. La tendencia de reconocer y revitalizar los centros de las ciudades se generó en Reino Unido, Europa, Estados Unidos y Oceanía durante los últimos 30 años para revertir el patrón anterior de deterioro, desindustrialización y migración fuera de las ciudades.

El centro de la ciudad también sería un buen lugar para alojamiento para estudiantes. Los proveedores de alojamiento para universidades y estudiantes deben ser alentados a desarrollar alojamientos

en el centro de la ciudad. Esto podría ser tanto la construcción de edificios nuevos o la remodelación de edificios existentes. El desarrollo de alojamiento podría estar conectado con un campus educativo en el centro de la ciudad. El desarrollo de alojamiento para estudiantes agregaría vitalidad al centro de la ciudad y ayudaría a restablecer la población residente en la zona.

Debe fomentarse la construcción de tipos de alojamiento para vivienda/trabajo o estudio. Este tipo de alojamiento ofrece un espacio tanto para vivir como para trabajar a las personas que trabajan de forma autónoma que tienen sus propios negocios. Los edificios existentes se pueden convertir en este tipo de alojamiento y es particularmente adecuado para industrias creativas. Se requieren servicios e instalaciones nuevos de buena calidad, tales como escuelas, centros de salud, etc., en las proximidades de las nuevas áreas residenciales para que la vida en el centro de la ciudad sea una propuesta más atractiva. Las instalaciones deben construirse en todos los barrios para que los residentes puedan acceder a ellas a una corta distancia.



Rol económico – El centro de la ciudad debe ofrecer mayor cantidad y variedad de empleos y oportunidades de negocios. Actualmente, el centro de la ciudad aloja locales comerciales, oficinas administrativas, centros comerciales, restaurantes y servicios. Todos son roles económicos que continuarán en el futuro. Sin embargo, la economía del centro se puede diversificar aún más para atraer sectores de mayor valor, como la economía de conocimiento, industrias creativas y turismo.

El objetivo debe ser crear un grupo de pequeñas y medianas empresas (PyMES) en los sectores basados en el conocimiento y las industrias creativas. El desarrollo de PyMES en estos sectores, generalmente, requiere alojamiento barato y oficinas pequeñas en edificios existentes que puedan transformarse según las necesidades en lugar de oficinas clase A. Se debe alentar a estos sectores para que se ubiquen en el centro de la ciudad a través de créditos e incentivos.

El centro de la ciudad es una buena ubicación para los empleos de oficina y, por lo tanto, deberán evaluarse y definirse las necesidades de alojamiento para oficinas modernas. La ubicación de los nuevos alojamientos para oficina debe considerarse minuciosamente para evitar los errores del pasado, donde los desarrollos con diseños y ubicaciones intensivos han impactado en el carácter del centro de la ciudad. Los nuevos desarrollos de oficinas deben agruparse alrededor de nodos de transporte clave para evitar problemas con la congestión de tráfico / estacionamiento. Debe controlarse la altura de los edificios para que no impacten en los edificios protegidos ni en los servicios residenciales.

Se debe fomentar más la economía del turismo para que Manizales, en particular en centro de la ciudad, se convierta en una base para que los turistas puedan explorar toda la región. Las propuestas pueden incluir el desarrollo de un recorrido histórico en el centro de la ciudad, respaldo para los negocios turísticos y fomentación de más construcción de hoteles. En particular, se debe alentar el desarrollo de alojamiento para turistas en el centro de la ciudad. El tipo de alojamiento requerido dependerá del mercado turístico que la ciudad desee atraer. Existen varios tipos de mercados turísticos que Manizales debe intentar capturar, que incluyen: turismo de reuniones, incentivos, conferencias y exhibiciones (MICE), turismo de bienestar (tratamientos de spa), turismo aventura y deportivo, turismo gastronómico y turismo cultural. La ciudad debe tratar de atraer hoteles de rango medio con instalaciones para conferencias para el mercado de turismo de negocios, cadenas de hoteles u hoteles boutique independientes de rango medio a alto para familias y turistas nacionales e internacionales de mayores ingresos que quieran visitar la ciudad para esparcimiento. También se podría ofrecer alojamiento económico para el mercado de turismo aventura y familiar.



Oportunidades de comercio minorista –

Colombia es uno de los mercados minoristas de mayor crecimiento en el mundo y Manizales y otras ciudades experimentarán demandas y presiones para contar con una oferta significativamente mayor de comercios y esparcimiento de alcance y variedad alineados con las demandas de la ciudad, la población regional y el perfil de los turistas. Parece que mientras los centros comerciales nuevos ofrecen espacio para comercio de conveniencia y comparación, las actividades gastronómicas y de esparcimiento se han desarrollado como comercios de productos a granel en «megatiendas». Es probable que la ciudad sea subestimada cuando se considere el potencial futuro hasta 2025.

También existen varias formas de comercio especializado que la ciudad podría utilizar

como diferenciador. El área metropolitana es particularmente fuerte en la industria de procesamiento de alimentos y esta es una oportunidad que podría explotarse aún más mediante el desarrollo de una oferta de comercio especializado. La industria del comercio especializado puede aprovechar los puntos fuertes del centro de la ciudad en términos de mercados y eventos (fiesta del café), orientándose hacia la economía del turismo con la producción local mediante un grupo de tiendas de comercio especializado trabajando en sociedad con productores locales. El mercado existente y los planes para su crecimiento pueden formar parte de este abordaje. También podrían desarrollarse otros segmentos de mercado, como la moda y otras categorías de comercio.

Se requiere análisis adicional para definir la naturaleza específica de la ciudad y para

identificar ubicaciones adecuadas que puedan fortalecer y reforzar los centros comerciales y destinos de esparcimiento existentes. Al mismo tiempo, es necesario manejar las presiones que estos usos pueden causar en términos de congestión de tráfico.

Formato urbano y abordaje del desarrollo

– El desarrollo en el centro de la ciudad incluirá: reconstrucción de edificios existentes, construcción en sitios que actualmente no están construidos y reutilización de edificios existentes. Se debe fomentar el desarrollo en el centro de la ciudad, pero sin modificar su carácter y, por lo tanto, la escala, la altura, la densidad, el estilo arquitectónico y los materiales de construcción deben ser adecuados. Será importante identificar los sitios clave más tendientes a la reconstrucción para que se pueda adoptar un abordaje coordinado del desarrollo en todo el centro de la ciudad.

Además de los planes que ya se han preparado, un plan maestro extensivo para el centro de la ciudad, políticas específicas para el lugar y bosquejos de diseño para los sitios con

oportunidades de desarrollo clave serían beneficiosos para guiar el desarrollo de forma correcta. Los planes maestros deben identificar el aprovechamiento del territorio y los parámetros de desarrollo clave adecuados.

La clave del desarrollo en el centro será respetar y fortalecer el formato urbano existente de la ciudad. El centro de la ciudad posee un patrón en cuadrículas definido, por lo que el desarrollo debe respetar esto. El desarrollo debe enfocarse en los nodos principales. El desarrollo a gran escala en los nodos principales, como estaciones de transporte, asegurarán que el desarrollo alcance al transporte público y ayude a crear una característica de «pasarela», reforzando la sensación de llegada al centro de la ciudad. El desarrollo también debe crear o mejorar los corredores de actividades. Pueden ser calles para compras o áreas con un enfoque comercial o cultural. Estos corredores de actividades ayudan a definir la estructura urbana, proporcionando una forma de comprender el centro de la ciudad y tener una jerarquía clara de las rutas para recorrer la ciudad.





Mejoras en el transporte – El Plan de Movilidad de Manizales identifica varios objetivos clave para el transporte en la ciudad, que incluyen: elección del tipo de transporte para mejorar la calidad de vida y promover medios de transporte sostenibles, fomentación del transporte público y priorización por sobre el automóvil, integración y conexión de diferentes medios de transporte, implementación de un mejor sistema de gestión de estacionamiento, reducción de las emisiones y la contaminación acústica, y uso eficiente del territorio urbano para reducir la necesidad de expandir la ciudad. En ocasiones, el centro de la ciudad se congestiona con vehículos particulares. Será importante promover el uso de medios de transporte sostenibles. El objetivo debe ser lograr que la ciudad sea un espacio apto para transitar a pie o en bicicleta, donde los peatones y ciclistas tengan más prioridad que los conductores de vehículos. El tránsito peatonal puede promoverse mediante la prioridad en los cruces, calles peatonales donde sea posible, velocidad vehicular menor en superficies compartidas u otras medidas, y espacios verdes (plantación de árboles y paisajismo en las calles). El uso de la bicicleta puede promoverse a través de muchas las mismas medidas, al separar el tráfico de ciclistas de los vehículos motorizados,



la provisión de instalaciones para cambiarse, armarios y estacionamiento seguro en los centros de transporte público y lugares de trabajo. El sistema de transporte público debe priorizarse sobre el vehículo privado. La confiabilidad, comodidad y facilidad de uso del servicio deben mejorarse, al dar prioridad a los autobuses en rutas clave, servicios mejorados de coordinación y asignación de rutas, mejores paradas de autobús e información en tiempo real. Desarrolle una estrategia de administración del estacionamiento, para abordar las necesidades de la ciudad y a la vez reconocer y alentar un abordaje equilibrado que también les dé prioridad al transporte público, los peatones y otros usuarios de manera que las calles no estén dominadas por el tráfico vehicular. Algunos de los componentes de una estrategia de ese tipo pueden incluir el enfoque del estacionamiento alrededor de los nodos de transporte público en ubicaciones clave de la ciudad, de modo que las

personas puedan comenzar a usar el transporte público, al reducir el estacionamiento en algunas áreas, explorar opciones de cobro y prohibir el estacionamiento en el centro de la ciudad.

Áreas públicas y espacios abiertos: existe una falta de espacios abiertos en la ciudad, tanto cuantitativa como cualitativamente. La ciudad posee un objetivo a largo plazo de alcanzar 15 metros cuadrados de espacios abiertos públicos por habitante, que se detalla en el POT (Componente General). El POT identifica que en la actualidad hay solo 2,82 metros cuadrados de espacios abiertos por habitante en general, el déficit varía a lo largo de la ciudad con algunas comunas que tienen tan solo 0,32 metros cuadrados por habitante. La estrategia del POT para cubrir el déficit incluye la reforestación de las laderas en el área urbana. A largo plazo, esto podría aumentar el espacio abierto a 22 metros cuadrados por habitante. La ciudad debe desarrollar una red verde en toda

la ciudad. Esto es una red de espacios abiertos interconectados, multifuncionales y de alta calidad que conecte los centros de las ciudades, los centros de transporte público y las áreas residenciales con los estacionamientos y espacios abiertos, ríos y la zona verde urbana.

Esto permitirá que todos los residentes tengan acceso a espacios abiertos de distintos tamaños y tipos. Algunas partes de la ciudad tendrán un acceso deficiente a espacios abiertos, por lo que será importante observar en estas áreas las oportunidades para aumentar las áreas verdes para conectarlas con los espacios abiertos de otro lugar.

Todos los residentes deben estar a una distancia a pie de un espacio abierto. El brindar una red de espacios abiertos con una gama de funciones recreativas, tales como deporte, recreación informal, relajación, juegos para niños y eventos públicos y culturales, es un elemento clave en la mejora de la calidad de vida de los residentes. Las oportunidades de espacios abiertos nuevos se identificarán en áreas que en la actualidad tienen un espacio abierto deficiente. El espacio abierto nuevo podría incorporarse mediante la separación de espacio en los sitios de reurbanización, la conversión de áreas subutilizadas (como espacios de estacionamiento) y enfoques más innovadores como techos verdes, paredes verdes y jardines en altura.

El área pública de la ciudad también necesita mejoras. Un buen diseño del área pública puede ayudar con la facilidad de comprensión y uso del centro de la ciudad. Existe una serie de aspectos que pueden mejorarse. Las calles deben contar con más verde mediante la plantación de árboles de alineación y jardines. En las ubicaciones cruciales, el área pública debe mejorarse con tratamientos superficiales de buena calidad, además de mobiliario urbano bien diseñado y ubicado correctamente, como cestos, bancos y señalizaciones con información para orientar a las personas. Sin embargo, en el área pública, debe evitarse el uso excesivo de mobiliario urbano y señalización para asegurar que los espacios permitan a las personas desplazarse libre y fácilmente en la dirección que elijan.



Reactivación de la economía nocturna y cultural: el centro de la ciudad cuenta actualmente con economía nocturna, pero esta se ve como un problema, debido a las actividades que esto acarrea como las apuestas y otras actividades no deseables. No obstante, con una buena gestión de la economía nocturna, esta puede ser una gran atracción para los que consideren vivir en el centro de la ciudad, así como para los turistas y visitantes. Es necesaria la evaluación de esta economía para determinar cuántos establecimientos están ubicados en el centro de la ciudad; también será

importante considerar y controlar dónde pueden originarse problemas con estas actividades (comportamiento delictivo o antisocial). Una variedad de medidas tales como una mejor iluminación, cámaras de seguridad y vigilancia natural (al repoblar el centro de la ciudad) y fuerzas de seguridad más enfocadas ayudará a mejorar la percepción de seguridad en la zona céntrica. Se debe mejorar la gama de actividades ofrecidas y hacer un esfuerzo por mejorar la calidad, de modo que el centro reoriente la economía nocturna para atraer a una parte más amplia de la población.

Estará permitido alentar el desarrollo de espacios culturales, como teatros, cines o espacios para conciertos, con restaurantes y cafés para que estén agrupados alrededor de estas áreas. Otras iniciativas deben incluir mercados de alimentos nocturnos y un programa de eventos culturales, como fiestas nocturnas y conciertos al aire libre. Estas iniciativas atraerán a una porción más amplia de la población a la zona céntrica, y mejorarán la percepción del área como un lugar seguro para salir de noche.

Los siguientes son ejemplos donde estos enfoques han funcionado:



- East London Tech City «Silicon Roundabout»: se trata de un conglomerado de firmas tecnológicas, universidades y proveedores de servicios financieros y profesionales que se ha desarrollado en el área Shoreditch de Londres. En las cercanías, hay una serie de mercados al aire libre y cubiertos que han estimulado la economía minorista local
- Jewellery Quarter de Birmingham y el complejo artístico Custard Factory en Digbeth
- Centro Cabot Circus y centro comercial Gun Wharf Quays de Bristol
- Liverpool, patrimonio de la humanidad, economía nocturna y educación superior
- Centro histórico y desarrollo económico de York
- Provisión de espacio público en Guayaquil, Ecuador
- Conservación del centro histórico y promoción turística de la ciudad de Arequipa, Perú

Área universitaria

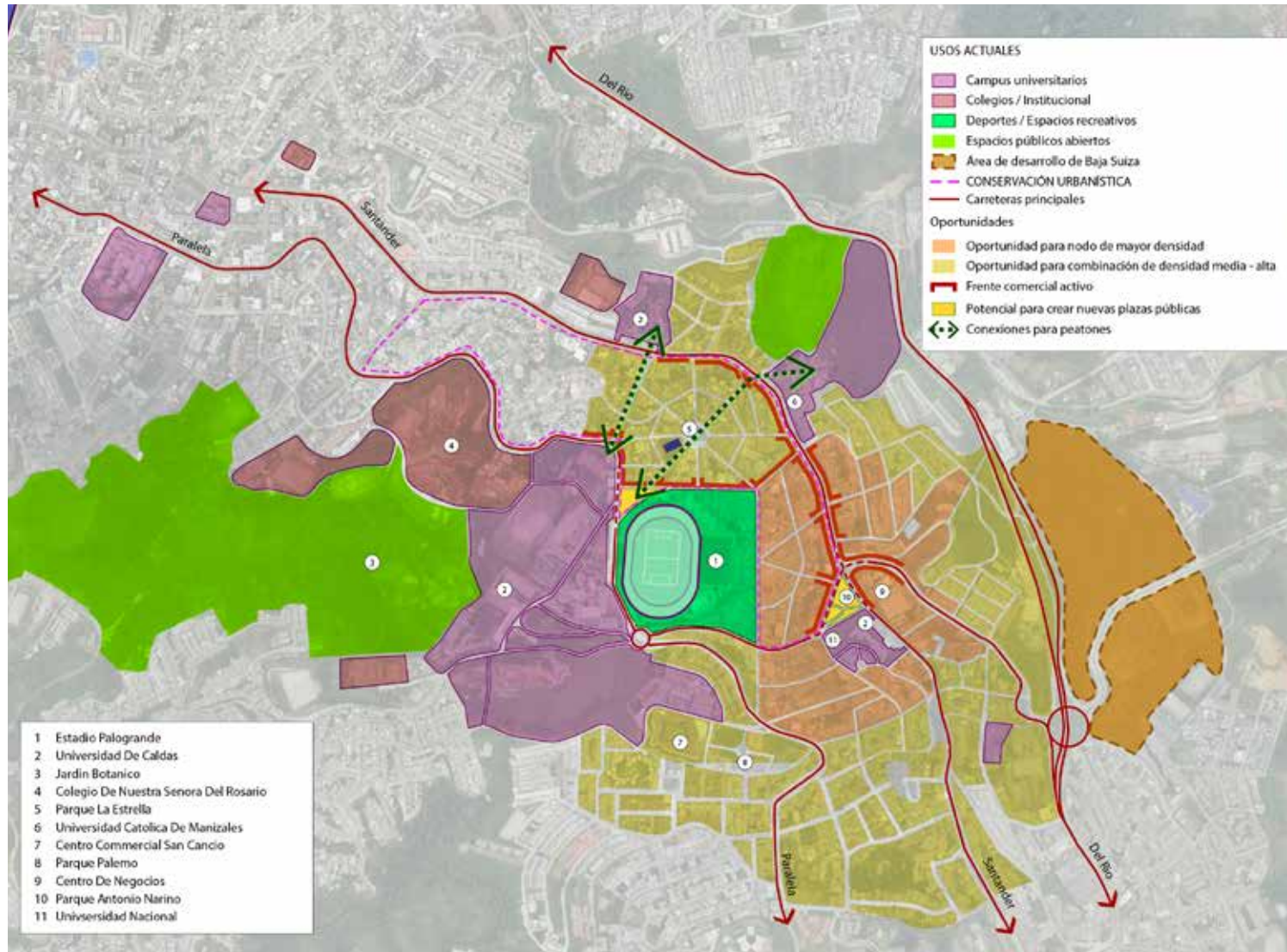


Fig. 3.2 - Propuestas y oportunidades para el área universitaria

Contexto

El área universitaria es un corredor extenso de usos institucionales que abarca desde el extremo este del centro de la ciudad, hasta la Baja Suiza en el este, el área cubre dos distritos: Palogrande y Estación. El área cuenta con las siguientes cinco universidades: Universidad Nacional de Colombia, Universidad Autónoma de Manizales, Universidad Católica de Manizales, Universidad Luis Amigo, Universidad de Caldas; y otras instituciones importantes, como el hospital universitario, varios colegios y el estadio Palogrande. El área también cuenta con alojamiento residencial, comercios, tiendas de venta minorista y otros usos.

Las universidades se especializan en un rango de actividades que incluye ciencias para la salud, tecnología, derecho, negocios e ingeniería.

Con la expansión de la ciudad, esta área creció y desarrolló funciones que convierten al área en un subcentro secundario de la ciudad en cuanto a las actividades comerciales que en alguna medida compiten con el centro de la ciudad.

Las universidades son los empleadores clave y también ayudan a sostener la economía mayor, ya que tanto los estudiantes como el personal utilizan los servicios y las instalaciones de apoyo que se han agrupado en el área.

Visión

El área universitaria se centrará en su rol clave como centro institucional y área residencial. El desarrollo en el área complementará las actividades del centro y el aprovechamiento del territorio en lugar de competir con este. Esto significa que el área debe suministrar servicios e instalaciones de una escala y tipo que sirvan al distrito más que la ciudad en su totalidad.

La nueva urbanización del área estará controlada para asegurar que no se haga de forma desmesurada de una escala y la densidad de la forma de construcción y la intensidad del aprovechamiento del territorio.

El área aprovechará las fortalezas de las universidades para impulsar el crecimiento económico de la economía del conocimiento. Se ampliarán y profundizarán las conexiones entre los negocios de la economía del conocimiento y las funciones de investigación y desarrollo de las universidades.

El área será crucial para cubrir las amplias necesidades de la ciudad de instalaciones deportivas y espacios abiertos y públicos de gran escala.

Propuestas existentes

El área Baja Suiza está identificada como un área de urbanización en el POT. Está identificada para espacio público urbano integrado, proyectos de carretera, mejoras en el transporte y provisión de instalaciones comunitarias. Aprovechando el comercio de productos a granel y las mejoras en el acceso que ya se han completado, el área se convertirá en una zona multifuncional con una combinación de usos, donde se incentivan los proyectos económicos y comerciales, y las viviendas estarán a la altura del modelo de la ciudad. Baja Suiza está ubicada junto a un ecoparque que es un área medioambientalmente sensible. El área tiene alto riesgo de deslizamiento y la urbanización futura del área incluirá trabajo de estabilización y plantación de árboles.

Existen varias áreas en esta parte de la ciudad que están designadas para Conservación urbanística en el POT, esto incluye La Estrella, Belén, Palogrande, Lleras y Versalles. Estas tienen reglamentaciones específicas para altura, salientes y usos, entre otros aspectos.

El objetivo principal de estas áreas es respetar y conservar la unidad y tipología del área. Para cada área, hay varios proyectos de espacios públicos identificados, uno consiste en todas las áreas del Proyecto de espacio público lineal a lo largo de la Avenida Santander.

Nuestras perspectivas sobre las propuestas

Rol del área universitaria y aprovechamiento del territorio:

uno de los roles clave del área es contener las universidades y otras instituciones clave, junto con las instalaciones de apoyo para la universidad. Esta debe permitir planes de expansión que tengan las universidades, tales como nuevos edificios de facultades u otros usos de apoyo, como alojamiento e instalaciones para los estudiantes. La ciudad debe trabajar en conjunto con las universidades para cubrir las necesidades de los estudiantes y para desarrollar planes maestros a largo plazo para cada uno de los campus universitarios a fin de asegurar que los futuros planes de crecimiento puedan cumplirse dentro del área.

Rol económico: las iniciativas comerciales y la urbanización del área deben centrarse en su vinculación con las funciones de investigación y desarrollo de la universidad, con el objetivo del crecimiento de la economía del conocimiento. Considere el desarrollo de un centro de innovación y locales comerciales para emprendimientos de pequeña escala.

Fortalecimiento del centro del distrito: el centro actual del vecindario está en centro comercial Cable Plaza. Este debe ser el enfoque para nuevos usos comerciales, tiendas minoristas y esparcimiento y otros servicios que los residentes requieren, como centros de salud, etc. La carretera K23 pasa por el centro, esta es una carretera transitada y una de las más importantes de la ciudad. Deben implementarse medidas para calmar el tráfico en esta carretera para que el centro sea un área más apta para peatones y brindar un espacio público de alta calidad.

En función del patrón de la actividad reciente de urbanización y la creciente congestión, podría ser necesario explorar revisiones en la zonificación del aprovechamiento del territorio y los controles para respaldar el desarrollo futuro y la consolidación del área como uno de los vecindarios de Manizales más exitosos. Esto podría manifestarse en la forma de enmiendas en el abordaje de la planificación actual o un plan maestro más integral según la cantidad y la



escala de las oportunidades de urbanización y el alcance de los cambios previstos.

Forma urbana: junto con el fortalecimiento del centro del vecindario, deben desarrollarse centros locales que queden a menos de 10 minutos a pie de todos los residentes. Estos centros locales deben cubrir las necesidades diarias de los residentes en lo que respecta a las compras y los servicios. Al favorecer este patrón de urbanización, el área urbana tendrá un entorno más adecuado para caminar y reduciría la necesidad de viajar en automóvil para las necesidades diarias.

Control de urbanización: los parámetros de edificación del área deben evitar la urbanización excesiva. La urbanización de alta densidad debe centrarse alrededor del centro del vecindario, con urbanización de densidad media alrededor de los centros locales.

Tráfico: la carretera K23 es una carretera principal que atraviesa el área, una de las más importantes de la ciudad. Considere esquemas para mitigar el tráfico, como un corredor de transporte público con prioridad para autobuses para reducir los viajes en automóvil.

Integración de aprovechamientos de territorios institucionales extensos con las áreas circundantes:

el área está dominada por algunos usos institucionales extensos que en su mayoría no están bien integrados con el área urbana circundante. Considere tratamientos de límites y conexiones a través de las áreas del campus donde estos usos no actúen como barrera.

Rol como área deportiva y recreativa en espacios abiertos: algunas zonas tienen amplios espacios abiertos, por lo que el área puede jugar un rol a nivel regional en la ciudad para el ocio y la recreación. Los espacios abiertos amplios deben ser accesibles al público y deben contar con instalaciones suficientes, que incluye pasos peatonales, instalaciones deportivas, áreas para picnic y de juegos infantiles. Deben implementarse oportunidades para crear conectores verdes entre los espacios abiertos para favorecer las caminatas y el ciclismo y desarrollar estilos de vida saludables.

Donde hay instalaciones deportivas existentes en universidades o colegios, es necesario considerar el desarrollo de accesos dobles, para que puedan ser utilizadas por miembros de la comunidad en general cuando no son utilizadas por los estudiantes.



Existe la oportunidad de aplicar un enfoque sostenible para mejorar la conectividad en la ciudad

Zona Franca – Corredor La Nubia

Contexto

La Zona Franca es un área industrial y comercial ubicada en el este de la ciudad, en la carretera principal de Bogotá.

La zona franca ofrece exención tributaria e incentivos de aduana para aquellos negocios que estén ubicados en la zona franca, con el objetivo de promover e incentivar la inversión interna y el crecimiento laboral en Manizales.

La zona franca está ubicada en un área de la ciudad que ofrece oportunidad para ampliar la urbanización en el futuro. Debido a que el cierre del aeropuerto La Nubia está programado para su cierre una vez finalizado el aeropuerto Palestina, existe potencial de urbanización del área para cubrir algunas de las necesidades de la ciudad para el crecimiento laboral.

Visión

La visión para el área es crear una zona franca con diversos sectores que ofrezca un entorno de alta calidad que sea atractivo para las empresas de alto valor y los inversores internos. A medida que se construye la zona franca, se considerarán oportunidades de expansión de esta zona.

El aeropuerto La Nubia se dismantelará una vez que el aeropuerto Palestina comience sus actividades. El sitio se reurbanizará como un área de uso mixto que incluirá lo siguiente: un centro local, locales comerciales, casas y espacios abiertos.

Propuestas existentes

Las propuestas actuales para la zona franca incluyen las siguientes:

- terreno de 22 ha con 15,6 ha a la venta,
- terrenos de 500 metros cuadrados y más para depósitos industriales, comerciales o de servicio,
- oficinas para la venta o alquiler,
- servicios públicos de calidad superior, incluidas redes de datos y otros servicios,
- área con jardines,
- empresas exentas del IVA, eximición de tarifas y cargos y otros incentivos impositivos.

Nuestras perspectivas sobre las propuestas

Crear un entorno empresarial de alta calidad, la zona franca deberá ser de alta calidad para atraer a los inversores y las empresas de mayor prestigio.

Además de las instalaciones y servicios propuestos para la zona franca, se deben suministrar los siguientes servicios dentro de la zona franca o en sus cercanías. Esto podría ser en una segunda fase de la zona franca o en el sitio del aeropuerto reurbanizado.

- Autobús exclusivo o conexiones del transporte público con centros clave de transporte público, esto incluiría el servicio de enlace al centro de la ciudad y el nuevo aeropuerto Palestina
- Comodidades: cafés, restaurantes, tiempo libre (club de salud/gimnasio), guardería/ crèche, cajeros automáticos o banco y tiendas

Conversión de uso y consolidación - en el corredor de la zona franca existe margen para un mayor desarrollo de proyectos de conversión de uso y consolidación de las áreas desarrolladas ya existentes. La oportunidad se relaciona principalmente con la remodelación del aeropuerto La Nubia (ver abajo), sin embargo, deben también explorarse otras oportunidades.



Urbanización del aeropuerto La Nubia:

urbanice el sitio de aproximadamente 30 ha como un vecindario de uso mixto de densidad media. Esto debe integrarse con las propiedades residenciales existentes en el norte. Podría incluir hasta 1500 casas, un pequeño centro local que cubra las necesidades diarias de compras y servicios, un pequeño centro comercial y un parque local. Podría también existir la oportunidad para otros usos institucionales/ de investigación y desarrollo, o un parque empresarial cerca de la actual universidad a fin de propiciar la actividad diurna en la zona.

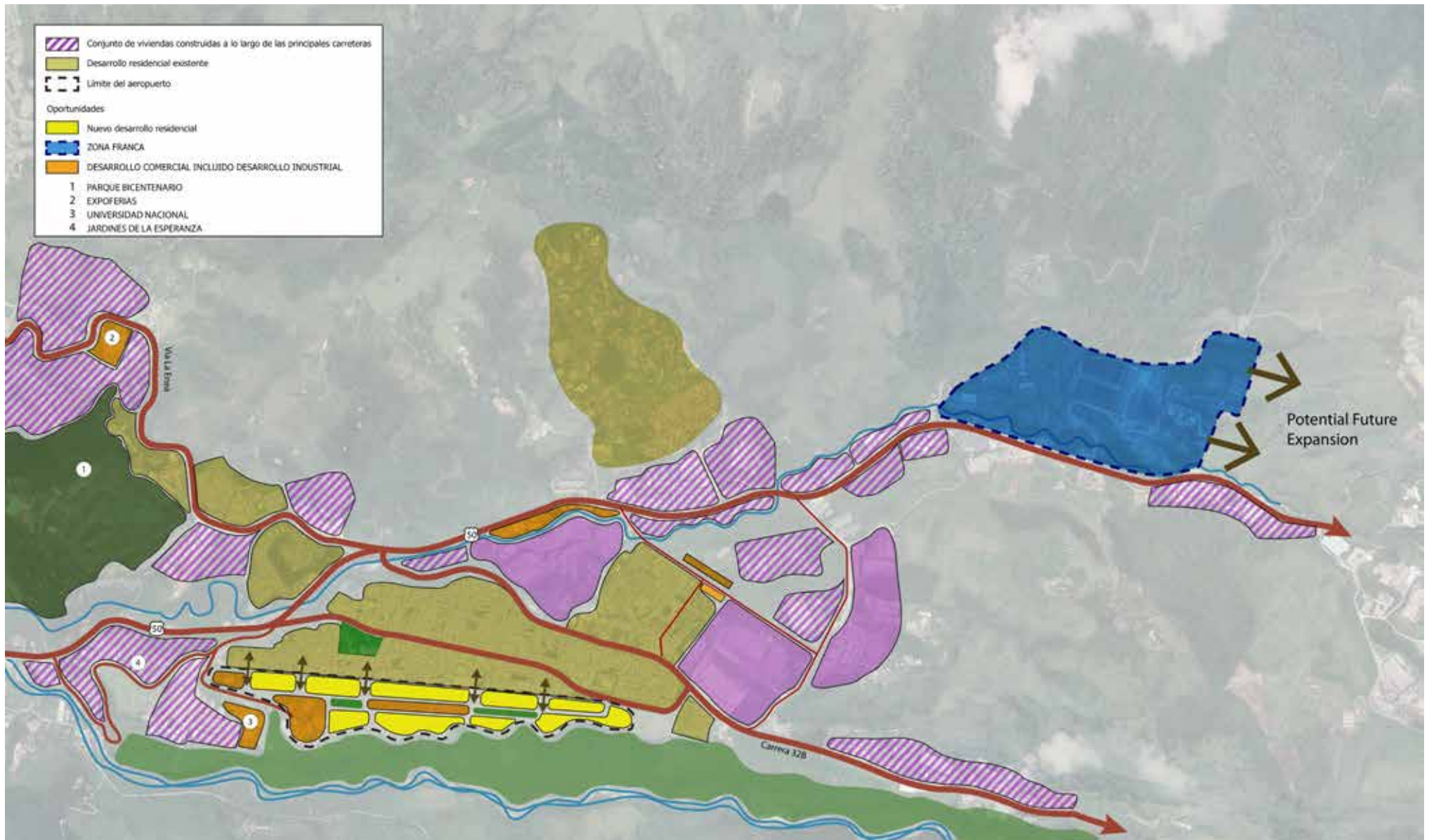


Fig. 3.2 - Propuestas y oportunidades para La Nubia y el Corredor de Zona Franca

Campus de Oficinas Integrado - Chiswick Park, Londres



Superficie

- 13 hectáreas
- 185.000 metros cuadrados

Datos

- Situado en un complejo industrial abandonado, depende del transporte público
- El parque es una isla urbana interna, limitada por las conexiones ferroviarias hacia el este y hacia el norte, con una serie de enclaves residenciales al oeste
- El objetivo consistía en producir un desarrollo con un marcado distintivo, pero con parámetros de construcción que encuadren dentro de las restricciones comerciales.

Características

- Usos combinados
- Una combinación de edificios de oficinas de cuatro, cinco, nueve y doce pisos.

Industrias clave

- Principalmente actividades de oficina

Aspectos de interés

- Espacio verde en el área central, abierto al público a toda hora
- Cada una de las entradas del edificio conduce a los jardines y todas las plantas de oficinas ofrecen vistas al paisaje



Green Park, Reading



Superficie

- 73 hectáreas
- Situado a la salida de la autopista M4 en el extremo de Reading, fácil acceso a Heathrow y Londres
- Estación de tren

Usos combinados

- 225.000 metros cuadrados de espacio de oficinas destinados a una amplia variedad de empresas, incluidas oficinas centrales de empresas de TI, biotecnología y productos químicos, I + D, y oficinas más pequeñas compartidas por varios inquilinos también disponibles
- También cuenta con una gran variedad de funciones complementarias incluida una guardería, un centro de conferencias, un centro comercial, un centro de salud y bares.
- Ubicado en un amplio entorno de espacios verdes



Área de expansión del Aeropuerto del Café, en Palestina, Rosario

Contexto

El sitio del Aeropuerto del Café está ubicado a 26 km al oeste de la ciudad de Manizales y 1,5 km al norte del pueblo de Palestina. Los trabajos iniciales para construir puertos de embarque y carreteras para el aeropuerto ya comenzaron aunque actualmente están detenidos. El sitio del Aeropuerto del Café está en las afueras de límite de la ciudad de Manizales.

El área de Rosario es 1 km al este del aeropuerto propuesto. El área está conectada con la ciudad por la ruta 50 y hacia el sur se llega a Chinchina y Pereira por la ruta 29. Es principalmente territorio agrícola con algunas viviendas construidas. Esta es un área identificada en el POT como 372 ha para expansión urbana. Sin embargo, según el Acuerdo N.º 633, 37,7 ha se urbanizarán para viviendas, con un total de 2640 casas privadas a una densidad de 70 casas por hectárea.

Visión y propuestas actuales

La visión y las propuestas actuales son construir un aeropuerto con una pista de aterrizaje de 2600 metros (y alargar esta a 3800 m con el tiempo). El aeropuerto mejorará las conexiones aéreas con la región de Caldas, tanto nacionales como internacionales. El aeropuerto brindará un servicio más confiable para pasajeros y el sector de cargas aéreas. Aumentará la capacidad del área para intercambiar bienes y servicios con el resto de Colombia y otros países. Ayudará a impulsar la economía turística de la región cafetera, que es patrimonio de la humanidad, así como la economía comercial de la ciudad.

Las propuestas para el aeropuerto prevén un programa de tres fases, de la siguiente manera:

- **Fase 1:** construir una pista de aterrizaje de 1460 metros en un marco de 30 meses
- **Fase 2:** construir una pista de aterrizaje de 2600 metros en un plazo no especificado
- **Fase 3:** construir una pista de aterrizaje de 3800 metros en un plazo no especificado

El área de Rosario está identificada como una zona con potencial para ser un área residencial principalmente, para cubrir algunas de las necesidades de expansión de la ciudad. El propósito del área es principalmente residencial, pero los usos residenciales estarán complementados con el aprovechamiento del territorio para actividades comerciales, servicios, instituciones e industrias. Además de la tierra destinada a usos residenciales, el área de Rosario debe urbanizarse como un centro logístico, para aprovechar la proximidad con el Aeropuerto del Café. Esto beneficiaría al área metropolitana, ya que permitiría generar oportunidades laborales para los residentes de la ciudad de Manizales, así como los residentes de Palestina. No queda claro qué planes o propuestas están establecidos en Rosario aparte de lo descrito en el POT (como se detalló arriba).

Nuestras perspectivas sobre las propuestas

Actualmente, las propuestas para el aeropuerto y el área de Rosario y Palestina se han desarrollado en paralelo en lugar de tratarse como oportunidades para reforzarse mutuamente. En particular, las posibles actividades económicas y comerciales que se atraerían al área de Palestina-Rosario al parecer no se reconocieron ni consideraron dentro del POT de 2007, que es una oportunidad mixta.

Las recomendaciones establecidas a continuación permitirían al área de Palestina-Rosario y al área metropolitana de Manizales capturar completamente los beneficios de desarrollo que el aeropuerto podría generar y concebir esta parte de la región que tiene rápido crecimiento con un criterio más integrado.

Mejore la integración entre los planes y propuestas para el área de Rosario y el Aeropuerto del Café:

en la actualidad, no parece haber ninguna conexión evidente entre lo que está planificado para Rosario y los planes para el Aeropuerto del Café. Existe una necesidad de integración de los planes debido a la proximidad de Rosario con el sitio del aeropuerto, esto incluye los planes de acceso superficial para el aeropuerto y cómo este se conecta con Rosario, la ciudad y la región más amplia. Las conexiones del transporte a la ciudad deberán mejorarse en relación con el transporte por carretera y público.

Es necesario considerar los problemas de contaminación acústica y calidad del aire que surgirán con la construcción del aeropuerto y los impactos que esto tendrá en la urbanización de Palestina y Rosario. Estos problemas deberán ser evaluados, considerados y tratados de forma acorde.

El desarrollo de ambos proyectos ofrece la oportunidad de coordinar las oportunidades de empleo que ofrece el aeropuerto con la población residencial que se establecerá en Rosario. La planificación de estas áreas debe considerar la oportunidad potencial que ofrece Rosario para suministrar terrenos para desarrollo industrial y comercial en relación con las actividades del aeropuerto (centro logístico, vea a continuación, pero podrían ser hoteles ejecutivos e instalaciones para conferencias). También es necesario considerar la infraestructura requerida para el aeropuerto y Rosario (como autopistas) para asegurar que es adecuada para cubrir los requisitos de ambos proyectos. Esto permitirá brindar al área un equilibrio entre la vida y el trabajo, de manera que los que vivan en Rosario no tengan que viajar a la ciudad para trabajar, y el aeropuerto no tenga que conseguir todos los empleados de la ciudad y el área más amplia. Es inevitable que tengan que viajar al aeropuerto ida y vuelta, pero la mejor integración de los dos proyectos podría contribuir a minimizar esto.

Desarrolle un corazón comercial del área de Palestina-Chinchina:

la construcción del aeropuerto brinda una oportunidad tanto para la ciudad como para la región más amplia. Hay un objetivo de construir un centro comercial en el aeropuerto o cerca del aeropuerto. El aeropuerto brindará una vía a mercados más amplios para los mercados de procesamiento de alimentos y de venta mayorista que ya están bien establecidos en el área. No obstante, también está el objetivo de usar el aeropuerto como una forma de generar un centro más comercial para el área. Este centro incluiría oficinas, hoteles e instalaciones para conferencias, comercio minorista y otros servicios, todo en proximidad con el aeropuerto.

Construcción de un centro logístico: existe potencial para construir un centro de logística y fabricación liviana en Rosario. La construcción de un centro orientado a la logística en esta ubicación cercana al aeropuerto podría ayudar a mejorar la viabilidad del aeropuerto como terminal de carga y transporte aéreo y ayudaría a que la economía del área metropolitana crezca, al generar trabajo tanto de forma directa como indirecta. El centro logístico sería un área industrial que incluiría establecimientos para depósito y oficinas administrativas para una variedad de organizaciones tales como los departamentos de logística de empresas, proveedores de servicios de logística de terceros, empresas de distribución y transporte aéreo de cargas. Además, podría haber un objetivo para brindar algunos de los servicios de soporte del aeropuerto (como mantenimiento de aeronaves) y alentar otros usos tales como fabricación liviana para que se establezcan en el área.

Urbanización del vecindario de Rosario: los planes para Rosario deben asegurar que sea un área autosuficiente. Debido a la distancia que hay entre Rosario y la ciudad y otros centros de servicio locales, los servicios e instalaciones (escuela, centros de atención de salud, tiendas, servicios y entretenimiento, etc.) deberán proveerse de manera de cubrir las necesidades de la nueva comunidad residencial. Estos servicios deben brindarse dentro del centro del vecindario, con un acceso fácil para toda la comunidad.

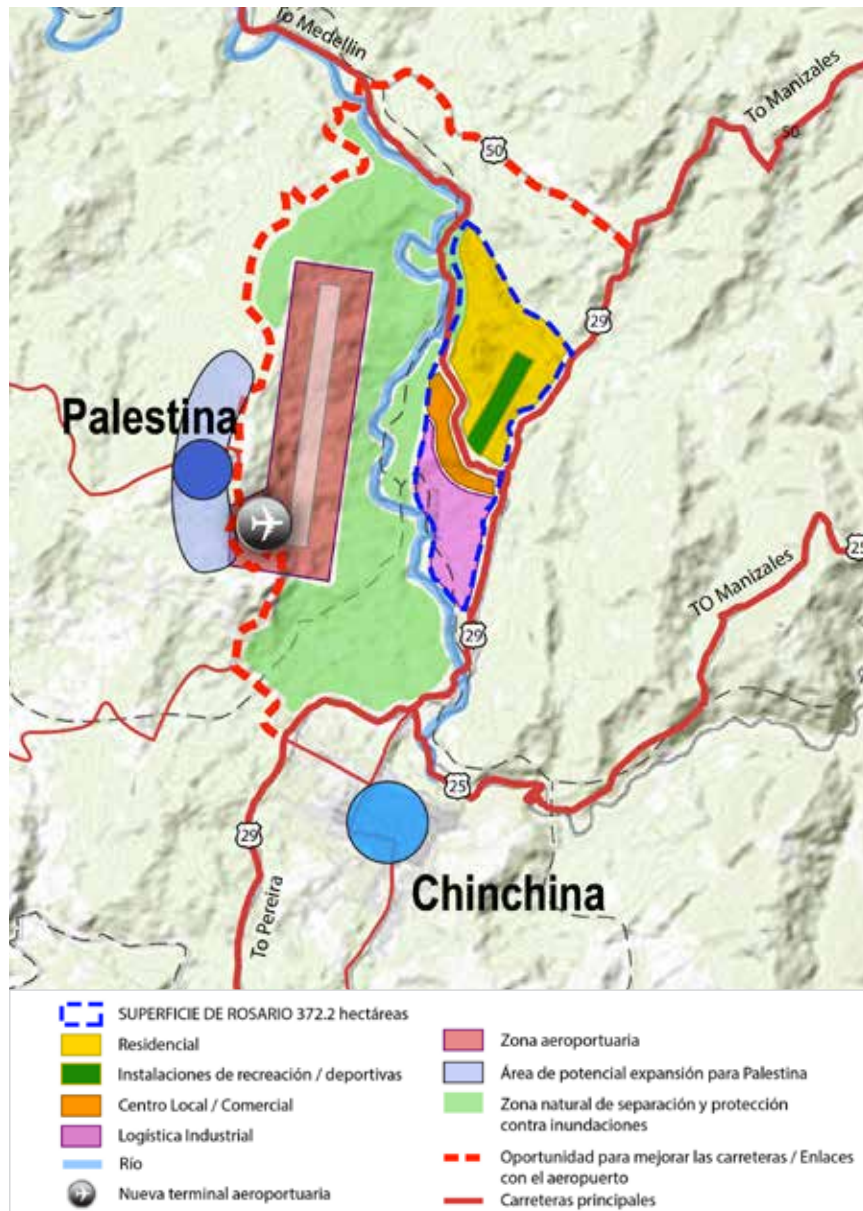


Fig. 3.4 - Planes y oportunidades de Palestina - Rosario



Las redes sostenibles y espacios abiertos contribuyen a la actividad física y al aumento de la interacción en la comunidad



Parque local típico

Ejemplos de lugares donde esto funcionó

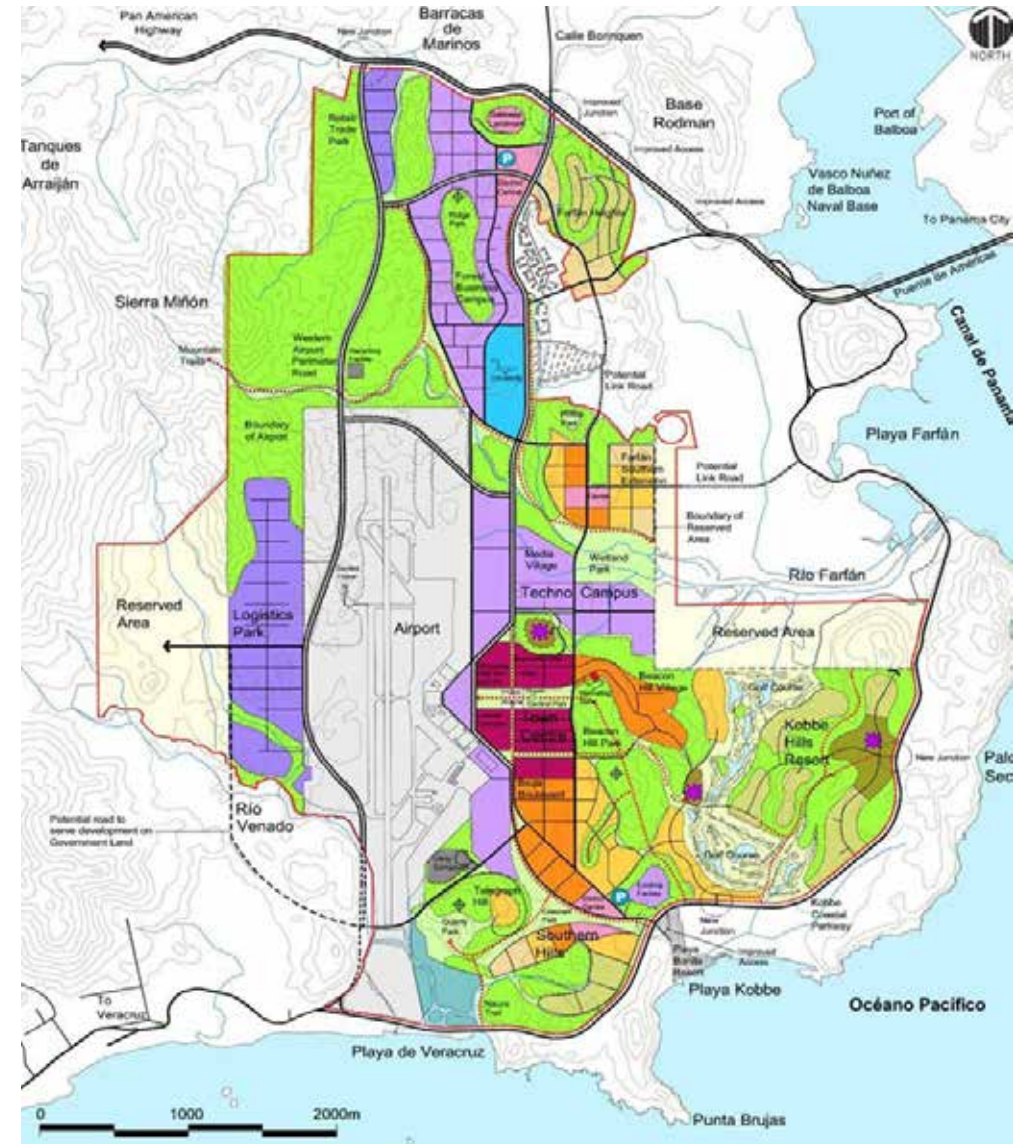
Centro logístico de Doncaster, Reino Unido

Ubicado en Doncaster y el área metropolitana de Sheffield, es un centro de logística y distribución importante en el centro geográfico del Reino Unido. Es elegido por empresas líderes como Asda/Walmart, BMW y Amazon para Centros de distribución nacional y regional, y se encuentra cerca de los centros industriales del Reino Unido. Las conexiones de transporte al centro son excelentes, como tren de pasajeros y de carga, acceso directo a la red de autopistas y el aeropuerto de Doncaster Sheffield. El centro de transporte aéreo de cargas se especializa en una cantidad de sectores únicos, incluida la fabricación justo a tiempo y compañías farmacéuticas. Doncaster no es una de las ciudades más grandes de Reino Unido y estableció este centro en 2005 después de la conversión de un exaeródromo militar.

<http://www.logisticshubuk.com/p/fast-market-access.html?FastMarketAccess>

Panamá Pacífico - Nueva Zona Económica Integrada

- Una nueva zona económica de usos múltiples ubicada en una antigua base de la fuerza aérea en las afueras de la ciudad de Panamá
- Incluye zonas de asentamientos existentes
- Excepcional calidad del entorno costero y el paisaje
- Situado en la Carretera Panamericana
- Unidades residenciales destinadas a inversores de mediano-alto perfil
- Incluye 20.000 viviendas residenciales, incluidos condominios y villas dentro de distintos nodos de desarrollo
- Componente comercial 886.000 m²
- Comercios y esparcimiento 12%
- Estudios de medios 6%
- Parque logístico del aeropuerto 28%
- Macolla TIC 29%
- Fabricación de alto valor 13%
- Otros 12%



Ejemplos de lugares donde esto funcionó



Aeropuerto internacional de Dublín

Se diseñó un plan maestro para una ciudad del aeropuerto, que fue presentado oficialmente por el primer ministro irlandés, Bertie Ahern, en abril de 2008.

La creación de una zona de 700.000 metros cuadrados de oficinas, tiendas minoristas, hoteles y alta tecnología para brindar un nuevo centro económico para Irlanda, que constituyó una zona económica «inteligente» de primera clase, se centró en atraer a la próxima generación de FDI en asociación con la Autoridad de desarrollo industrial (Industrial Development Authority, IDA) y otros organismos estatales.

Ubicada sobre 140 hectáreas de tierra al este del aeropuerto, la ciudad del aeropuerto de Dublín (Dublin Airport City, DAC) incluye 500.000 metros cuadrados de espacio para oficinas, que suministrarán el 20% de la necesidad anual de espacio para oficinas cuando esté totalmente construido, además de un espacio de investigación y desarrollo de alta tecnología diseñado para atraer a grandes firmas

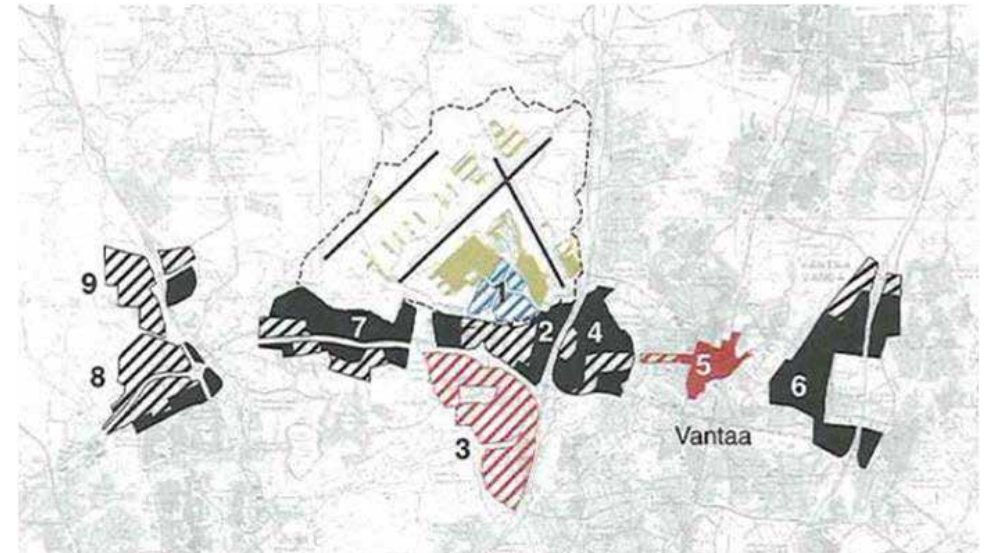
internacionales como Chevron GE y Unilever y conseguir inversiones extranjeras nuevas.

En el centro de la urbanización se encuentra el Centro Internacional de Servicios Cleantech (International Cleantech Services Centre, ICSC), que tiene una superficie de 250.000 metros cuadrados y está diseñado para albergar a las empresas de próxima generación que conciben, investiguen, creen prototipos, vendan y distribuyan tecnologías y servicios limpios emergentes.

De restaurantes a oficinas principales, de investigación y desarrollo a operaciones específicas industriales y de fabricación, se espera que las empresas mundiales de Cleantech, como Siemens, Veolia, GE e Intel se animen a ubicarse en el ICSC gracias a la variedad de beneficios, que incluyen investigación y desarrollo altamente atractivo, IP y regímenes impositivos, dentro de una economía bien capacitada basada en el conocimiento.

X2 Parque Logístico de Heathrow

- Instalaciones logísticas de varias plantas situado en Heathrow Norte



- 8 unidades, todas con acceso a gran altura con patio de carga de profundidad
- 22.000 m² con un diseño flexible, preparado para albergar operaciones de transporte aéreo de carga, distribución aeroportuaria y almacenamiento

Ciudad aeroportuaria Vantaa-Helsinki, Finlandia

Descripción:

Corredor lineal de alta tecnología que separa el área urbana de Helsinki del aeropuerto de Vantaa.

Componentes:

1. Oficina aeroportuaria y centro de servicios logísticos
2. Oficinas, hoteles, centro de servicios
3. Programa combinado que incluye artículos perecederos
4. Alta tecnología, oficinas, servicios y comercio
5. Centro administrativo y de logística
6. Logística y comercio mayorista
7. Logística y almacén de aduanas
- 8.&9. Producción de tecnología



Área de expansión del Kilómetro 41

Contexto

El Kilómetro 41 es una zona de urbanización designada a 41 kilómetros al noroeste de Manizales. Es un proyecto estratégicamente importante y será vital para cubrir algunas de las necesidades de viviendas de la subregión centro sur como una región en general. Su geografía y topografía llanas permiten una expansión urbana relativamente simple.

Visión

La visión para el Kilómetro 41 es una comunidad residencial de uso mixto que se beneficia de su ubicación cerca de Manizales, así como de su ubicación en el corredor que lo une con Medellín en el norte.

Propuestas existentes

Las propuestas actuales para el Kilómetro 41 incluyen el fortalecimiento de la infraestructura existente y la provisión de infraestructura nueva: alcantarillado y distribución de agua, suministro y distribución de energía, carreteras y drenaje que permitan la urbanización integrada del área. Se entiende que la comunidad en sí incluirá una asignación significativa de tierras para las nuevas viviendas, incluidas viviendas de interés social (VIS), así como una escala de servicios públicos e instalaciones, espacio comercial y de entretenimiento relacionados con la población residencial futura.

Nuestras perspectivas sobre las propuestas

Existe una oportunidad de que el Kilómetro 41 se convierta en una comunidad ecológica ejemplar y un proyecto de demostración para toda la ciudad, ya que se considera que las propuestas han alcanzado una etapa relativamente temprana de planificación. El déficit en la infraestructura existente y la ubicación del sitio implican que puede necesitarse un abordaje innovador para brindar los servicios al sitio y asegurar que se aborden los potenciales riesgos (p. ej. inundación por el río).

Utilice el sistema de planificación para brindar resultados sostenibles

La planificación puede establecer el contexto y los objetivos para el Kilómetro 41, y delinear los criterios clave sobre los cuales pueden considerarse las opciones de urbanización. En el establecimiento de los criterios de planificación y desempeño para el Kilómetro 41, la ciudad debe demostrar evidencia suficiente de las circunstancias que garantizan esto, con un enfoque en las oportunidades y limitaciones locales específicas. Una base evidencial puede generarse al detallar cómo pueden alcanzarse los criterios de sostenibilidad sin colocar una carga indebida sobre los proyectos del sector público y privado. Naturalmente, la base evidencial debe informar si las políticas y criterios para el Kilómetro 41, que son adecuados para las condiciones, son técnica y financieramente viables.

Un diseño sostenible y un marco de construcción conectado con la política pueden garantizar que la urbanización del Kilómetro 41 cumpla con las prácticas de buen diseño y contribuya con la visión de este emprendimiento urbano de ser un pueblo sostenible. Dicho documento establecerá de forma clara la visión del Kilómetro 41 y cómo se espera respaldar la urbanización sostenible, esto ayudará también a evitar urbanizaciones y expansiones no planificadas.

Vecindario sostenible

Una guía útil sobre lo que constituye un vecindario sostenible fue desarrollada por la Fundación Joseph Rowntree en Reino Unido:

- Posee una amplia oferta de viviendas e instalaciones para asegurar el valor a largo plazo y crear una comunidad equilibrada con el tiempo. Un vecindario con algunas instalaciones comunes requiere entre 500 y 1000 unidades como mínimo, con viviendas orientadas a una variedad de ingresos y edades.
- Está bien conectado a los trabajos y servicios a pie y bicicleta así como por otros modos de transporte para reducir el tiempo y los costos de viaje. La creación de conectividad (de modo que las personas no tengan que depender de sus vehículos y puedan ser económicamente activas) requiere una ubicación sobre un corredor de transporte o cerca del centro de un pueblo o una ciudad.
- Posee lugares de diferente carácter que atraen a diferentes mercados. La creación de carácter o sentido de pertenencia requiere una densidad mínima de 30 unidades por hectárea, como en las ciudades jardín (Alexander 2009). Las densidades mayores pueden contener mejores infraestructuras pero requieren un diseño de calidad superior.
- Está diseñado para ahorrar recursos y asegurar que los vecindarios estén bien mantenidos y no supongan un «costo para el planeta». Lograr la protección climática de una urbanización incluirá la provisión de infraestructuras verdes y azules para proyectar y mejorar la biodiversidad y reducir el impacto en el medio ambiente, así como medidas para ahorrar energía y reducir las emisiones de carbono.
- Se beneficia de la gestión práctica y la administración a largo plazo por parte de organizaciones locales responsables, tales como asociaciones de vivienda, fondos de desarrollo, organizaciones comunitarias, durante la urbanización y después de que los residentes se muden al lugar.

Los elementos de un vecindario sostenible varían según el contexto local, para el Kilómetro 41, las prioridades podrían incluir un diseño espacial conveniente para prevenir la dependencia de los automóviles, construcciones con bajo nivel de emisiones de carbono, diseño atractivo y espacio público de alta calidad, espacios para huertas, comercio minorista local y servicios e instalaciones públicos, espacio para mercados callejeros, instalaciones para manejo de desperdicios y arte público.

El gobierno y la participación de la comunidad son componentes vitales para una comunidad sostenible. La urbanización del Kilómetro 41 idealmente incorporaría un abordaje de la planificación participativo donde las necesidades de las personas locales sean el centro del diseño y estén ubicadas en el centro de los procesos de toma de decisiones.

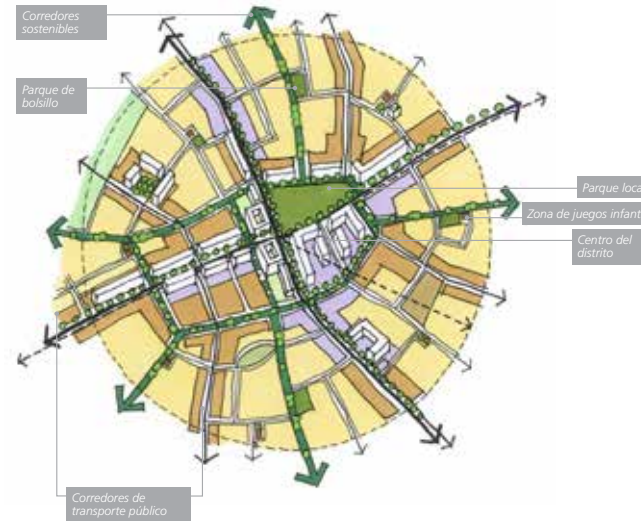
Inclusión social: además de la participación pública a través del proceso de diseño y urbanización, el rango de servicios y oportunidades de vivienda deben adecuarse a diferentes niveles de ingreso.

Turismo: la ubicación del Kilómetro 41 puede ofrecer en sí misma una base local para turistas que deseen acceder a actividades de aventura y los paisajes hermosos del área. Además, si se desarrolla como un vecindario sostenible ejemplar, esto atraerá visitas de campo de aquellos que deseen reproducir este proyecto. Por lo tanto, debe haber alojamiento y servicios básicos disponibles para los visitantes.

Los hallazgos de los estudios sobre vecindarios sostenibles en Europa identificaron seis factores de éxito que son relevantes para el Kilómetro 41:

1. **Conectividad:** disposición espacial que permita caminar, con buena conectividad a otros asentamientos urbanos.
2. **Comunidad:** población equilibrada, con una combinación de tipos de viviendas. La vivienda social debe representar no más del 30%. La planificación participativa funciona y la administración a largo plazo es esencial.
3. **Protección climática:** establezca objetivos claros y ambiciosos de reducción del nivel de emisiones de carbono. Utilice infraestructuras verdes y azules para asegurar que las casas estén protegidas en el futuro.
4. **Carácter:** cree espacios cómodos y atractivos que mejoren el carácter del paisaje.
5. **Colaboración:** construya equipos multidisciplinarios en autoridades locales, establezca vehículos de entrega local responsables, desarrolle planes maestros fuertes y guías de diseño.
6. **Flujo de dinero:** financie las infraestructuras desde el principio de forma separada del presupuesto para viviendas. Reembolse a los propietarios las ganancias de las ventas, comparta los costos del plan maestro para reducir los riesgos.

La siguiente etapa para avanzar con las propuestas sería la preparación de un plan maestro y una estrategia de entrega para el sitio a fin de permitir que las propuestas se lleven adelante de manera sostenible.



La nueva comunidad en el kilómetro 41 debe desarrollarse como un vecindario más transitible de uso combinado y estar dotada de una gama completa de servicios locales. La imagen anterior es un modelo de cómo se podrían aplicar estos principios.

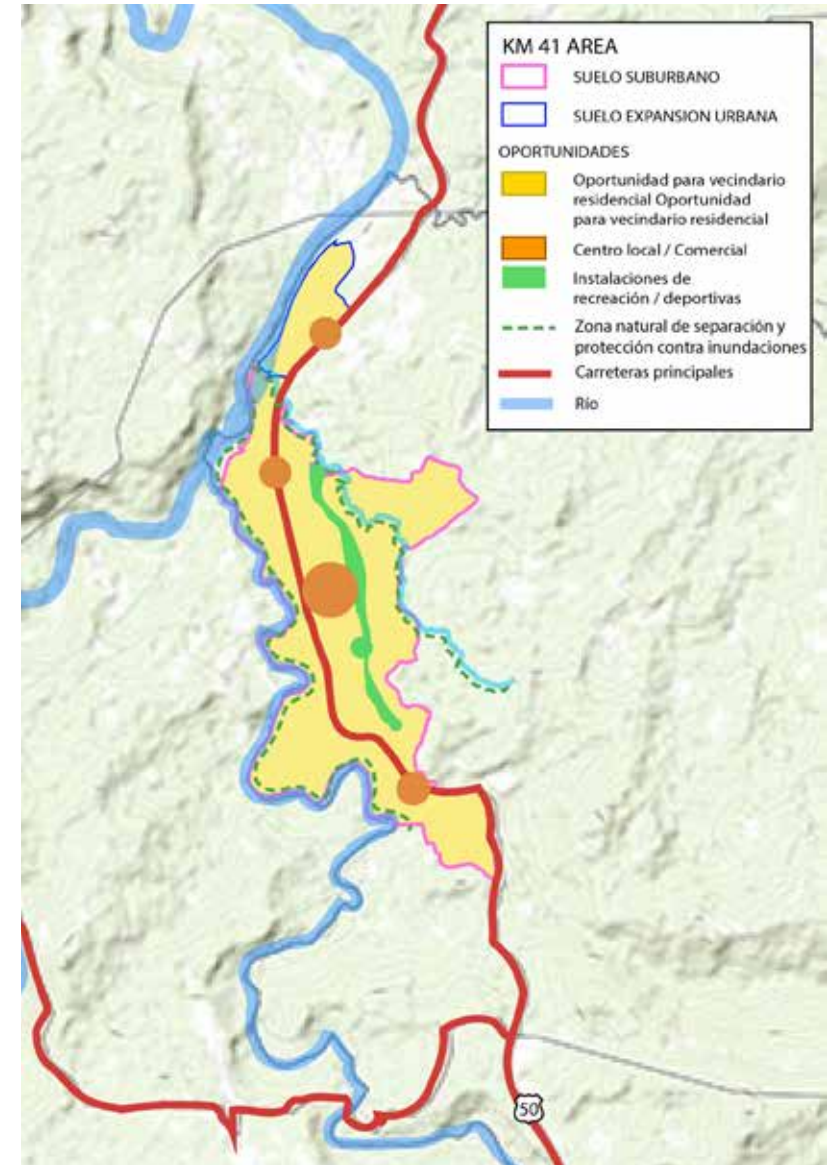


Fig. 3.5 - Planes y oportunidades Km 41

Ejemplos

Existen muchos ejemplos de vecindarios sostenibles, los que se consideran exitosos tienen una diversidad de aprovechamiento del territorio y establecen objetivos de desempeño desafiantes desde el principio.



Coed Darcy: con una extensión de más de 405 hectáreas, Coed Darcy es uno de los proyectos de regeneración más significativos que se están llevando a cabo en Gales. Se construirán 4000 casas galesas de estilo tradicional, para 10.000 residentes. La urbanización incluirá instalaciones de comercio minorista, entretenimiento, deportivas y comunitarias y hectáreas de espacios abiertos verdes. La primera fase de la urbanización incluyó un rango de espacio comercial que fue cubierto con éxito. En total, esto generará más de 4000 oportunidades laborales nuevas a nivel local. El esquema general tendrá un impacto económico de más de £1 mil millones para el área local.



Bognor Regis Eco Quarter: los planes para esta área de expansión de este pueblo costero del sur de Reino Unido incluye la provisión de una serie de características innovadoras que incluyen sistemas de drenaje urbano sostenible y área de hábitat que refleja la ubicación sensible del sitio cerca de una zona de pantanos y la costa, que es vulnerable a los riesgos de cambio climático relacionados con las inundaciones. La comunidad incluye un proyecto de agricultura urbana de manera que el paisaje de la comunidad se mantenga productivo. El modelo de provisión de instalaciones sociales también permite el uso compartido de edificios educativos para instalaciones deportivas y recreativas. El área cubre sus necesidades a través de su propio centro del vecindario, que incluye provisión de empleo local. El perfil de la comunidad es incluir una combinación de mercados y viviendas sociales planificados en armonía, de modo que las propuestas sean coherentes socialmente así como viables desde el punto de vista económico.



Hammarby Sjostad: es un proyecto de extensión urbana en Estocolmo, Suecia, que representa una iniciativa ejemplar con 10.000 casas que cuentan con un sistema sostenible de energía, agua y desechos. Su éxito se atribuye al modelo de asociación creado por el proyecto, que permitió la urbanización rápida, lo que liberó la financiación desde la ocupación temprana para respaldar futuras fases de trabajo. Las parcelas de la urbanización fueron dirigidas por diferentes urbanizadores que trabajaron un código de diseño general, esto redujo el riesgo del proyecto e introdujo una diversidad de formas arquitectónicas que atrajeron al mercado. Los edificios se fabricaron fuera del sitio, lo que ayudó a reducir al mínimo los residuos y mantener los estándares de desempeño de la construcción. El abordaje de asociación para la urbanización significó que no se recurrió al sector privado para obtener la infraestructura inicial instalada y las tasas de venta no impulsaron la velocidad de la construcción.



Proyectos como la Eco Ciudad en Soacha y Salitre en Bogotá representan un avance hacia un modelo más integrado del desarrollo.

Áreas rurales y turísticas

Contexto

El área metropolitana de Manizales es rica en patrimonio cultural, biodiversidad y geografía y tiene un enorme potencial para beneficiarse del sector turístico en crecimiento de Colombia y las iniciativas de marketing nacional tales como la campaña de ProExport: «Colombia, realismo mágico». Existe potencial significativo para establecer un sector de ecoturismo reconocido a nivel nacional e internacional así como para desarrollar significativamente la economía turística a lo largo de una serie de otros productos y segmentos destinados al mercado nacional colombiano así como los mercados regionales e internacionales.

Con la finalización del Aeropuerto del Café, es esencial que la estrategia de turismo de la región sea integrada, innovadora y se adhiera a los principios de fuerte sostenibilidad para proteger y mejorar los ecosistemas, el patrimonio cultural y los medios de sustento de la región. Un abordaje coherente del turismo reconoce la cooperación entre los negocios locales, las personas locales, el espacio público y las atracciones turísticas.

Las oportunidades turísticas relacionadas con el área metropolitana de Manizales están cubiertas en otras partes de este informe. El enfoque principal de esta sección está en las oportunidades relacionadas con los municipios rurales. Los municipios y asentamientos rurales existentes dentro de la región centro sur requieren mejora significativa de la infraestructura y los servicios públicos para abordar las necesidades de la población actual. El alcantarillado, TIC y las redes de transporte necesitan inversiones y deben formar una estrategia rural coordinada que defina una visión clara para la economía rural a lo largo de Neira, Palestina, Chinchina y Villa María como la zona rural de Manizales. El turismo puede jugar un papel importante en la mejora de las condiciones y la provisión de oportunidades socioeconómicas para la población rural, además de permitir la diversificación y una fuente adicional de ingresos además del enfoque agrícola predominante en el presente.

Visión

La visión para el turismo del área metropolitana de Manizales es desarrollar un destino reconocido a nivel nacional e internacional para el ecoturismo. Ya se planificaron varios proyectos, incluidas las actividades alpinas, spas térmicos y observación de aves. Unir estos proyectos dentro de una estrategia turística sostenible y coherente e identificar inversiones adicionales consideradas esenciales para atraer visitantes y mantener altos estándares es importante para el sector. El turismo puede mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, generar nuevas oportunidades de negocio, resguardar y mejorar el patrimonio y los ecosistemas.

El ecoturismo de Manizales puede ofrecer a los visitantes una gama diversa de actividades que inmersa a los turistas en sus exclusivos bienes naturales y culturales: bosque del páramo, cordillera, ríos, cultura del café, deportes de aventura y retiros de bienestar. Los beneficios de una estrategia turística exitosa pueden extenderse a los pueblos y aldeas rurales, lo que asegura que pueden derivar en beneficios económicos y sociales del sector. Las mejoras en los servicios rurales y la infraestructura también ayudarán a cumplir con los objetivos de calidad de vida y reducirán los riesgos asociados con los desastres naturales de la región. Una estrategia turística exitosa establecerá cómo el área metropolitana de Manizales puede hacer la transición a un destino turístico reconocido. Esta delimitará cómo la región puede promocionarse como destino nacional e internacional y cómo beneficiarán los servicios esenciales, las atracciones y el crecimiento proyectado a la población local y los turistas. La estrategia turística debe incluir un marco de inversión que capture proyectos, iniciativas y programas; un plan de gestión turística que cubra calidad medioambiental, instalaciones y servicios urbanos, marca de lugar, marketing y promoción, gestión y experiencia del visitante. Los efectos negativos del turismo también deben reconocerse y mitigarse.

Podría haber una oportunidad para que la región centro sur se establezca como una atracción clave que se vincule con la temática del ecoturismo y brinde un pilar para atraer a los visitantes. Los proyectos, tales como el proyecto Eden en el Reino Unido se desarrollaron como una atracción turística importante para visitas educativas y familiares y tienen un fuerte mensaje medioambiental. Las mejores prácticas existentes dentro de Colombia y otros países líderes regionales en ecoturismo tales como Costa Rica también pueden informar el abordaje y la estrategia para el área.

Propuestas existentes

Las propuestas actuales para el sector turístico incluyen las siguientes:

- un aeropuerto nuevo para atraer a visitantes internacionales,
- spas térmicos y hoteles nuevos,
- desarrollo de parques ecológicos,
- observatorios de aves y
- reconstrucción del centro de la ciudad.

Nuestras perspectivas sobre las propuestas

Si bien se provee un buen punto inicial, no está claro si las iniciativas planificadas en el presente serán suficientes para lograr un cambio transformacional o conservar los bienes naturales y culturales y aprovechar al máximo el potencial turístico de Manizales y la región centro sur más amplia y podrían mejorarse.

La reconstrucción del centro de la ciudad brinda un destino seguro: el patrimonio cultural y la vida callejera del centro de la ciudad tienen el potencial para atraer visitantes al ofrecer una base segura y conveniente. Invertir en el patrimonio arquitectónico de la ciudad ayudará a atraer a los negocios al área nuevamente y mejorar su reputación con los turistas.

La infraestructura, transporte, seguridad, calidad de vida, patrimonio cultural y futura urbanización del centro de la ciudad son características que determinarán su éxito como destino turístico.

Brindar una variedad de alojamiento para diferentes presupuestos en una ciudad segura y emocionante debe ser una prioridad. El centro de la ciudad tiene el potencial para convertirse en un centro importante de la economía turística para la región en su totalidad y, como se experimentó en otras ciudades, puede ayudar a la preservación de los vecindarios históricos. El turismo de negocios es responsable de una proporción significativa de visitas a las ciudades de Colombia de turistas extranjeros, seguido por los mochileros. Si Manizales puede posicionarse como un lugar deseable para los negocios y ofrece alojamiento confortable, esto puede estimular un crecimiento mayor. Colombia tiene también uno de los mercados de crecimiento más rápido a nivel mundial de turismo nacional y regional, que se basa en los ingresos en ascenso y la creciente clase media. Esto se evidencia por el rápido crecimiento en los viajes aéreos nacionales e internacionales.



Ecoturismo: las actividades y recorridos pueden sacar provecho de la diversidad geográfica del área metropolitana y la posición de Colombia como uno de los países megadiversos. Los recorridos de aventura, naturaleza, entretenimiento, educativos y de la montaña posicionarían a Manizales como un destino emocionante.

El ecoturismo se define como «viaje responsable a áreas naturales que conserva el medio ambiente y mejora el bienestar de las personas locales» por la Sociedad Internacional de Ecoturismo. Implica la unión de la conservación, las comunidades y los viajes sostenibles. Los principios del ecoturismo ofrecen una base razonable para el área metropolitana de Manizales:

- Minimizar el impacto.
- Generar conciencia y respeto por el medio ambiente y la cultura.
- Brindar experiencias positivas a los visitantes y anfitriones.
- Brindar beneficios financieros directos para la conservación.
- Brindar beneficios financieros y empoderamiento para las personas locales.
- Sensibilizarse con el clima político, medioambiental y social del país anfitrión.

En todo el mundo, Colombia ocupa el primer lugar en diversidad de aves y especies de orquídeas y el segundo lugar en plantas, mariposas y peces y anfibios de agua dulce; esta impresionante variedad de ecosistemas tiene el potencial de atraer turistas que desean contribuir con los esfuerzos de conservación y protección. Las iniciativas deben aprender de las lecciones para asegurar que el «volunturismo» no se convierta en un ejercicio para alimentar los egos de los visitantes en lugar de beneficiar a los habitantes locales. El paisaje cultural del café de Colombia designado como Patrimonio de la humanidad de la UNESCO se extiende por el área metropolitana de Manizales; el área es un ejemplo de buena práctica de gestión de turismo sostenible. No queda claro si se ha desarrollado un plan de gestión del sitio del Patrimonio de la humanidad para el paisaje cafetero. Las propuestas para el área metropolitana pueden ayudar a implementar cualquier iniciativa existente que se identifique así como identificar toda iniciativa complementaria que pueda relacionarse con los objetivos y valores de la región del paisaje cafetero y su estado de zona protegida.

Existe una oportunidad para desarrollar una estrategia para el segmento del ecoturismo que une la región cafetera, los parques nacionales cerca de Manizales y otras áreas rurales y protegidas de manera que la oferta de turismo sea más que la suma de sus partes individuales.

Turismo aventura: es una industria en crecimiento capaz de atraer visitantes nacionales e internacionales. Los visitantes pueden optar por una variedad amplia de actividades donde pueden sumergirse en la cultura y la naturaleza locales. Ejemplos de turismo aventura incluyen rafting, caminatas en la jungla, ciclismo de montaña, retiros y spas ecológicos/salvajes, observación de aves y senderos naturales, vías ferratas y senderismo por las copas de los árboles, parapentes y deportes extremos (bungee-jumping, balanceo por el cañón, etc.). El éxito de los destinos establecidos de turismo aventura en Nueva Zelanda y Canadá, por ejemplo, se basa en proveedores de servicios diversos y bien regulados, que ofrecen actividades para un rango de presupuestos y duraciones de estadías, con fácil acceso desde una base conveniente.

La geología volcánica de la región brinda oportunidades de turismo, como spas termales, que se indican en futuros planes de inversión. Se debe considerar cómo pueden promocionarse estas características de manera más coherente, tanto dentro como fuera del parque nacional designado.

Soporte de la economía rural: las áreas rurales son predominantemente agrícolas y están sujetas a restricciones geográficas que limitan las oportunidades para aumentar la producción agrícola. Estas limitaciones resaltan la necesidad de oportunidades de diversificación. El ecoturismo tiene gran potencial para estimular la economía rural, por ejemplo, mediante alojamiento en las viviendas y agroturismo, turismo de voluntarios, el establecimiento de deportes de aventura, retiros ecológicos y otras actividades donde los visitantes buscan escapar de la ciudad.

La modernización planificada de los servicios públicos y la infraestructura rurales es una oportunidad para mostrar las mejores prácticas en la adaptación basada en el ecosistema y conectar las comunidades rurales alejadas mediante de carreteras asfaltadas y TIC.

Un proyecto exitoso en la región de El Choco de Colombia se centra en la capacitación turística, un hotel y un centro de capacitación fueron instalados

por la Organización Mano Cambiada de manera que los residentes locales pudieran aprender sobre el sector de hotelería. En común con otras partes rurales de Colombia, la comunidad local está preocupada acerca del saneamiento y salud pública, calidad del agua, seguridad alimentaria y ecología; la iniciativa del hotel demuestra cómo el turismo puede mejorar una plataforma para abordar estos problemas a escala local.

Se ha avanzado en la manera en que las propuestas pueden implementarse y sugerirse.

Para desarrollar planes para el turismo existe una necesidad de análisis más detallado sobre el potencial de la región, así como el desarrollo de planes para proyectos individuales. Los componentes de una estrategia turística deben incluir los siguientes:

- Analice el sector turístico. Obtenga información inicial sobre la demanda actual de visitantes, actividad y contribución económica. Analice las operaciones actuales de los turistas, el marketing y la actividad de las RR. PP.
- Evalúe la oferta para visitantes. Acceda a las atracciones actuales: cultura, patrimonio, espacios públicos, disponibilidad y diversidad de habitaciones, movilidad, instalaciones para conferencias, experiencia actual para el turista y encuesta sobre las condiciones y la calidad del servicio. Examine las necesidades de infraestructura local y los servicios.
- Analice el futuro del turismo del área metropolitana de Manizales. Evalúe la demanda futura, la capacidad actual del sector turístico, identifique obstáculos y riesgos para el turismo.
- Desarrolle la visión. Seleccione estrategia de marca y marketing, identifique prioridades clave de inversión.
- Desarrolle una estrategia turística coherente. Plan de gestión turística, Marco de inversión turística, Plan de acción.
- Para el área rural, el proyecto ONU-Hábitat para la región centro sur en general ha iniciado un proyecto que ha considerado las necesidades y prioridades de los municipios rurales y ha identificado una pequeña serie de proyectos prioritarios para solucionar una serie de problemas transfronterizos y priorizar dónde se necesita cooperación entre los municipios.

Un siguiente paso sería desarrollar planes más detallados para otras prioridades que se han identificado, de manera que todos los asentamientos cuenten con la infraestructura adecuada y no son vulnerables a los riesgos medioambientales significativos provenientes de peligros de inundación, deslizamientos de tierra y terremotos.

Preguntas clave

- ¿Cómo pueden mejorarse las propuestas del plan de Acción medioambiental y la gestión de los bienes naturales y culturales?
- ¿Cómo puede mejorarse más el turismo de la región?
- ¿De qué manera pueden abordarse las deficiencias de infraestructura y provisión de servicios de las áreas rurales?

Estudio de caso Liverpool

Liverpool es un destino popular para descansar de la ciudad que hace hincapié en su herencia como lugar de nacimiento de los Beatles, con numerosos teatros, museos y galerías de arte y la reconstrucción del complejo Albert Dock con su vida nocturna agitada.

Estudio de caso Distrito de los Lagos

El Distrito de los Lagos es reconocido en todo el mundo como uno de los destinos turísticos más atractivos del Reino Unido. Es uno de los parques nacionales más extensos de Inglaterra, con una superficie de 221,5 hectáreas y 6 reservas naturales nacionales, 16 lagos, 150 montañas, más de 50 valles, cerca de 100 lugares de interés científico especial y más de 40 pueblos y aldeas. Las actividades incluyen más de 2897 kilómetros de caminos para excursiones para practicar senderismo, montañismo, ciclismo, todoterreno, pesca y navegación deportiva (cruceiros en barcos a vapor por ejemplo, en Windermere, Ullswater, Derwent Water y Consiton), etc.

«Esta sección presenta en
borrador las propuestas para la
implementación relacionadas con
las actividades de los Proyectos».

A blue-tinted photograph of a business meeting. In the foreground, a person's hands are visible, one holding a pen and the other holding a rolled-up document. In the background, another person in a suit is partially visible, looking down at the document. The overall scene suggests a professional discussion or negotiation.

Sección 4

Propuestas para la
implementación

Reconstrucción del centro de la ciudad: Implementación

Alcance

La reconstrucción del centro de la ciudad requiere de una estrategia metropolitana para integrar los objetivos de las distintas estrategias y planificar un documento que la ciudad tiene actualmente en vigencia junto con las propuestas que hemos expresado en las secciones anteriores de este marco de desarrollo. Las iniciativas se resumen en la tabla a continuación.

Estrategia del centro de la ciudad

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Plan maestro del centro de la ciudad	Marco integrado, adoptado formalmente y vinculado a POT Consulta con accionistas y el público	El plan se centraría en brindar un marco integral para el centro de la ciudad y subsanar las deficiencias.
Evaluación y estrategia del comercio minorista y actividades de esparcimiento	Defina oportunidades de comercio minorista Opciones de comercio minorista especializado Mercados Hoteles y alojamiento Economía nocturna y de esparcimiento	Esto ayudaría a que la ciudad evalúe las necesidades y posibilidades de las oportunidades de comercio minorista y actividades de esparcimiento, así como los beneficios económicos para el empleo y la economía turística.
Barrio cultural/artístico	Evaluación de bienes culturales existentes Desarrolle un programa cultural Desarrolle iniciativas para cultivar el sector de industrias creativas	Esto brindaría un abordaje para desarrollar los bienes culturales de la ciudad y presentar nuevos proyectos e iniciativas y cómo podrían estimularse.
Iniciativa de reconstrucción del patrimonio y gestión turística	Desarrolle senderos patrimoniales alrededor de la ciudad Introduzca guías turísticos Proporcione instalaciones de interpretación del patrimonio Iniciativa financiera - cofinanciación	Esto brindaría un abordaje para desarrollar los bienes patrimoniales de la ciudad y mecanismos adicionales de financiación y realización.
Estrategia de empleo y provisión accesible de áreas de trabajo	Comprenda los requisitos para los locales comerciales Defina un paquete de iniciativas para los negocios Proporcione unidades incubadoras de emprendimientos	Esto cuantificaría el potencial y desarrollaría una estrategia detallada para brindar áreas de trabajo accesibles en el centro de la ciudad.

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Estrategia para áreas públicas	Auditoría del paisaje urbano Informe guía para el diseño del área pública Proporcione un acabado parejo y de alta calidad a las calles y espacios urbanos. Mejore las vías peatonales y para ciclistas y su conectividad.	Cree una guía de diseño para el área pública para que se conecte con los mecanismos de financiación y realización para espacios verdes identificados en otra parte de esta sección del informe.
Circulación y gestión del estacionamiento	Desarrolle opciones de prioridad para autobuses Considere un objetivo para crear centros de distintos medios de transporte Desarrolle una mejor gestión del estacionamiento	Estas iniciativas complementarían y promoverían el Plan de movilidad.
Estrategia de realización de sitios clave	Identificación de oportunidades Desarrolle propuestas breves de aprovechamiento del territorio/ zonificación de uso mixto Evaluación de la viabilidad Mecanismo de entrega	Aplicar el abordaje propuesto en otra iniciativa a todos los sitios del centro de la ciudad.
Diseño e implementación	Desarrollar diseños para las calles, las confluencias y los espacios urbanos propuestos. Desarrollar mejoras de diseño para las calles, las confluencias y los espacios urbanos propuestos. Proporcionar especificaciones por escrito y detallar los paquetes de licitación de diseños para los contratistas en relación con todo el trabajo de implementación. Proporcionar supervisión del sitio para el trabajo de implementación.	
Gestión y mantenimiento	Producir planes de mantenimiento de áreas públicas para todas las calles, las confluencias y los espacios urbanos. Producir planes de gestión de áreas públicas para todas las calles, las confluencias y los espacios urbanos existentes y propuestos.	Producir planes de gestión y mantenimiento.
Abordaje de la gestión del centro de la ciudad	Gestor del centro de la ciudad Participación empresarial Personalización de la marca Eventos	Esto destacaría la variedad de iniciativas de respaldo y creación de capacidades del lado suave que podrían necesitarse en relación con un abordaje de mejora empresarial o gestión del centro de la ciudad por parte de un distrito.

A fin de poder alcanzar las acciones que se identificaron en la estrategia del centro de la ciudad existe la necesidad de crear un organismo de aplicación adecuado para que se implementen los planes y las propuestas identificados en la estrategia.

A fin de que el organismo de aplicación elegido sea eficiente y tenga éxito en su misión, necesita tener poderes y funciones bien definidos, así como la autoridad y el poder legal para implementar sus planes. Sus objetivos principales serían permitir la concreción de los proyectos, actuando como coordinador y negociador, y recuperar del sector privado parte de la inversión del sector público en infraestructuras.

El organismo de aplicación tendría un área específica, con el objetivo de coordinar nuevas urbanizaciones en el centro de la ciudad y facilitar la concreción de las obras de infraestructura. Mediante la adopción de un plan maestro basado en el área que reúna los propósitos y objetivos de varias estrategias de planificación y documentos que la ciudad haya creado, esto permitirá coordinar el aprovechamiento del territorio y la planificación de infraestructura, además de contribuir a la concreción de los proyectos.

El organismo de aplicación necesitará trabajar dentro del marco legal de Colombia y considerar una variedad de problemas descritos a continuación:

Inversión en infraestructura: la entrega a tiempo de infraestructura será una función clave para cualquier organismo de entrega, dado que permite el avance de los proyectos de desarrollo que, de lo contrario, se estancarían debido a la falta de infraestructura. Un organismo de entrega podría ayudar a crear terrenos con servicios listos para desarrollar, o podría proporcionar infraestructura estratégica que sirva a un área de mayor tamaño. Los fondos podrían provenir del gobierno, las ganancias del proyecto, el sector privado o las contribuciones del desarrollador.

Propiedad del territorio: los organismos de entrega pueden adquirir territorios, o un interés en los nuevos desarrollos. El territorio puede adquirirse con el fin de entregar infraestructura y,

después, venderse o rentarse para recuperar los costos de la provisión de infraestructura.

Aspecto financiero: en general, los nuevos desarrollos pueden financiarse mediante la participación del capital, el empréstito de deuda, las subvenciones del gobierno y los inversores privados. Si el organismo de entrega implementa un modelo público/privado, será importante garantizar que el mismo opere de manera independiente del Gobierno.

Incentivos: a fin de atraer el interés, la participación y la inversión del sector privado, el organismo de entrega deberá ofrecer incentivos significativos a los propietarios, desarrolladores e inversores de los territorios. La creación de Zonas Empresariales ha sido utilizada con éxito en muchas partes del mundo para promover la inversión y el desarrollo extranjeros. Esto se logra mediante una variedad de incentivos centrados en la desgravación de impuestos, los subsidios económicos y la atenuación de los requisitos de planificación y desarrollo.

Área específica: el organismo de entrega deberá operar dentro de un área geográfica claramente definida, a fin de que no haya ambigüedad respecto de las responsabilidades.

Plazos: los organismos de entrega por lo general programan su operación para un período limitado, que suele ser de entre 5 y 10 años. Esto permite centrar la atención y evitar retrasos. El hecho de establecer un plazo claramente definido también puede significar un incentivo para la inversión.

Liderazgo: si bien las sociedades eficaces serán fundamentales para el éxito de cualquier organismo de entrega de recuperación, el liderazgo sólido e influyente será de igual importancia. Esto requerirá la identificación temprana no solo del organismo líder más adecuado, sino también de una figura líder eficaz con una trayectoria probada en la entrega de proyectos y la capacidad para trabajar de cerca con los encargados de la toma de decisiones y generar una influencia positiva en ellos.

Aspecto legal: el organismo propuesto que se establezca necesitará contar con una condición jurídica claramente definida como así



también con la competencia jurídica necesaria para cumplir su función. Debe cumplir con la legislación colombiana. Será necesario implementar una variedad de facultades estatutarias, incluida la concentración de la tierra y la recaudación financiera necesaria y, muy probablemente, se deberán combinar las facultades de diversas agencias.

Estrategia de salida: en general, después de la finalización de un proyecto, la infraestructura proporcionada (electricidad, agua, cloacas, etc.) se convertiría en propiedad de la compañía de servicios estatal relevante, que sería responsable de su mantenimiento y operación. El elemento residencial o comercial del desarrollo sería propiedad principalmente del sector privado. La creación de instrumentos de función especial (SPV, por sus siglas en inglés) relacionados con proyectos grandes específicos puede no solo proteger el organismo de entrega y el sector público en general de la exposición a los riesgos que conllevan los proyectos, sino además ser útiles en términos de eliminación/salida, dado que los SPV pueden venderse al sector privado o

disolverse una vez cumplidos los objetivos.

Habilidades: el organismo de entrega deberá contar con miembros del personal que presenten una variedad de habilidades relacionadas con bienes raíces, dominio legal y financiero, y gestión y planificación de proyectos. Puede ser necesario solicitar asesoramiento externo.

Relación con otras agencias: el organismo de entrega propuesto deberá mantener una relación estrecha con todas las demás agencias y organizaciones que compartan un interés en el respaldo de la infraestructura y el desarrollo.

El organismo de entrega potencial podría tomar una de varias formas, por ejemplo, una compañía de recuperación urbana, una corporación de desarrollo urbano o una compañía de desarrollo de la ciudad. Otros mecanismos y propuestas incluyen el establecimiento de un distrito de mejora empresarial (BID, por sus siglas en inglés), o la implementación de la gestión del centro de la ciudad. La tabla a continuación presenta cada uno de los mecanismos de entrega potenciales y un estudio de caso para cada uno.

Mecanismo de entrega	Estudio de caso
<p>Compañía de recuperación urbana (URC): se establecen mediante autoridades municipales como compañías independientes; el directorio de la compañía incluirá accionistas locales, como empresas y grupos comunitarios. Por lo general, se establecen por un período fijo de entre 10 y 15 años. El objetivo principal de las URC es hacer participar al sector privado en la entrega de recuperación física de un área definida (como el centro de la ciudad) y entregar proyectos en línea con un plan maestro o marco estratégico. Las URC no tienen recursos ni facultades estatutarias distintas de las que ya tienen los socios. No poseen activos de territorios ni entregan proyectos de capital directamente, sino que coordinan la entrega mediante sus socios. No cuentan con un presupuesto propio y dependen de las agencias existentes para los ingresos principales y la financiación de proyectos. La ventaja de las URC es que cuentan con un propósito claro, tienen la capacidad para planificar proactivamente, presentan líneas claras de responsabilidad y son confiables.</p>	<p>Gloucester Heritage: la URC Gloucestershire Heritage se fundó en 2004 para ayudar a crear prosperidad y a reavivar muchas áreas históricas de Gloucester. Entre los socios clave se encuentran English Partnerships, South West England RDA, el Consejo municipal de Gloucester y el Consejo municipal de Gloucestershire. En el directorio de la URC participan varios socios del sector privado. La URC identificó cuatro áreas de desarrollo que incluyeron el histórico centro de la ciudad y preparó planes maestros para dichas áreas. La URC tenía como objetivo recuperar 40 hectáreas de zona industrial abandonada, reparar y reutilizar 82 edificios históricos, construir 3.500 casas nuevas, crear 2.000 puestos de trabajo nuevos, e incluye desarrollo de venta y un nuevo campo universitario. El área de dársenas y muelles de Gloucester ha sido transformada durante los últimos siete años, con una inversión de más de £300 millones, y se han invertido cerca de £700 millones de libras en el área de mayor tamaño.</p>
<p>Corporación de desarrollo urbano (UDC): son organismos de duración limitada que se establecen para garantizar la recuperación de áreas designadas. Se trata de entidades públicas financiadas a través del gobierno central que, por lo general, tienen una duración de entre 7 y 10 años. El objetivo de las UDC es recuperar el aprovechamiento eficaz de territorios y edificios, promover el desarrollo de sectores industriales y comerciales nuevos y existentes, y crear un entorno atractivo y garantizar el acceso a vivienda e instalaciones sociales a fin de motivar a las personas a vivir y trabajar en el área. Las UDC han sido utilizadas donde la escala de concentración del territorio, preparación del sitio y coordinación de los socios es compleja, y los poderes adicionales de las UDC se han vuelto necesarios. Las UDC pueden adquirir, mantener, gestionar, reclamar y deshacerse de los territorios y la propiedad. También asumen capacidades de planificación para su área para aplicaciones estratégicas.</p>	

Mecanismo de entrega	Estudio de caso
<p>Compañías de desarrollo de la ciudad: se trata de compañías de desarrollo económico que abarcan la ciudad o el área metropolitana formadas para impulsar el crecimiento económico y la recuperación. Son compañías independientes que operan de forma no lucrativa. Las autoridades locales están representadas en el directorio junto con el sector privado, la representación de la comunidad y otras agencias responsables del desarrollo regional. Utilizan modelos similares a los de las URC, aunque tienen una cobertura geográfica más amplia y una mayor variedad de funciones. Las CDC no participan en la entrega directa de los proyectos de capital. Su propósito es coordinar la entrega mediante sus socios y el uso de poderes de compra obligatorios.</p>	<p>Plymouth CDC: compuesta de los representantes del Consejo municipal de Plymouth, South West Development Agency, English Partnerships y el sector privado. La compañía desarrollará un programa destinado a actividades económicas y de recuperación; desarrollará y gestionará los trámites para proporcionar crecimiento empresarial e inversión interna, dará prioridad y promoverá la inversión interna en infraestructura. Las CDC tienen como objetivo la recuperación de toda la ciudad, pero con un enfoque en la zona costera.</p>
<p>Distritos de mejora empresarial (BID): son áreas definidas dentro de las cuales las empresas pagan un impuesto adicional (o canon) para financiar proyectos dentro de los límites del distrito. Los BID pueden proporcionar servicios (reemplazando los que ya provee la ciudad), asumir proyectos de capital y desarrollar el marketing para el área. Los BID pueden implementarse de forma no lucrativa o mediante una entidad independiente del gobierno. Sus directorios están compuestos de empresas y representantes de autoridades locales.</p>	<p>Victoria BID: es un organismo impulsado y financiado por el sector privado que se formó para mejorar el área de Victoria; abarca el área que rodea la estación de Victoria. El BID cuenta con un departamento de policía dedicado a la prevención del delito; 164 comercios se comunican con este por radio y se han distribuido folletos y llevado a cabo sesiones de atención de reclamaciones, que llevaron a una reducción del delito del 26,5%. El BID ha proporcionado mejoras ambientales mediante el manejo de incidentes ambientales, la creación de dos nuevos jardines, la plantación de árboles y la contratación de un halconero para el control de las palomas. La bienvenida al área se ha vuelto más atractiva mediante la instalación de nueva señalización y la contratación de embajadores callejeros (que reciben a las personas y las asisten en su descubrimiento del área). Se ha llevado a cabo una gran cantidad de eventos públicos que atrajeron a un total de 300.000 visitantes. El BID contribuyó a la economía local mediante el desarrollo de un sistema de tarjetas de privilegio que recompensa a los clientes habituales de comercios locales; también ayudó a ocupar los puestos de trabajo vacantes y creó marcas y atrajo el interés de la prensa en el área.</p>

Mecanismo de entrega	Estudio de caso
<p>Gestión del centro de la ciudad: se trata de una iniciativa proactiva coordinada y diseñada para garantizar que los centros de la ciudad y el pueblo sean sitios agradables y atractivos. En prácticamente todas las instancias la iniciativa es una sociedad entre los sectores público y privado, y genera una amplia variedad de intereses clave. Muchas iniciativas de gestión de los centros de la ciudad y el pueblo se centran inicialmente en resolver problemas ambientales, de seguridad y de marketing. Muchas evolucionan hasta obtener una jurisdicción aún mucho más amplia. Las iniciativas de gestión de los centros de la ciudad y el pueblo tienen la capacidad de desarrollar o respaldar el desarrollo de una visión y estrategia para el centro de gran adopción. Las estrategias de éxito son amplias respecto del abordaje y por lo general abarcan el desarrollo de lo que el centro tiene para ofrecer para atraer a las personas y la inversión, el transporte y acceso, la calidad y seguridad ambiental, y los mecanismos y las acciones que se necesitan para alcanzar la visión. Los planes de acción detallados identifican cómo se implementará la estrategia y la sociedad actúa como la fuerza impulsora a la hora de asegurar que se lleve a cabo la entrega.</p>	<p>Gestión del centro del pueblo – Iniciativa de noches de calidad de Bournemouth: la explosión de los comercios autorizados en la década de 1990 llevó a un importante deterioro de la imagen pública y la percepción de Bournemouth. Con el fin de solucionar este problema, se creó una sólida sociedad entre los sectores público y privado, que enfrentó la tarea de evaluar cada aspecto del funcionamiento del pueblo durante la noche y su futuro desarrollo. Hoy, en su sexto año, la sociedad ha comenzado a revertir las percepciones negativas y está creando una imagen del pueblo de calidad, lo que implica beneficios para los accionistas como resultado de una economía nocturna próspera y en crecimiento.</p>

Temas de discusión

- ¿Todas las propuestas sugeridas son relevantes para Manizales?
- ¿Qué mecanismos serían más adecuados?
- ¿Cuáles son las prioridades más importantes?
- ¿Qué accionistas podrían incorporarse para crear un abordaje exitoso?
- ¿Hay algo más que debería incluirse?

Propuestas de implementación - zonificación del aprovechamiento del territorio para desarrollo inmobiliario no residenciales y áreas de uso mixto

Alcance

La mejora de los instrumentos de planificación urbana y los controles de zonificación dentro del área urbana fue destacada como un aspecto prioritario en los debates iniciales con el equipo del POT. En particular, se consideró que existía la necesidad de mejorar la gestión del desarrollo comercial y de uso combinado, y considerar qué cambios a las regulaciones podrían ser eficaces en la facilitación del proceso de consolidación urbana/densificación y renovación dentro del área urbana existente.

A partir de los debates anteriores en la ciudad, las siguientes son algunas de las dificultades que se presentan actualmente:

No se planifica la ubicación del desarrollo comercial dentro de la ciudad, y ello puede crear problemas. El Corredor Fontana y Rosario fueron identificados como áreas donde la falta de coordinación en el desarrollo estaba presentando problemas.

El impacto de los aprovechamientos comerciales del territorio puede presentar dificultades en su gestión. El desarrollo puede en algunos casos generar congestión y agregar presión a la red de carreteras.

En algunas situaciones, los usos combinados dentro de los edificios pueden afectar los servicios residenciales y ejercer presión sobre la provisión de servicios públicos y de estacionamiento.

No está claro si el enfoque existente para la localización y planificación de los usos no residenciales del terreno es efectiva desde una perspectiva de viabilidad comercial y desarrollo económico, así como respecto de los objetivos sociales y ambientales de la ciudad.

Es posible que algunos de los controles de zonificación existentes sean demasiado rígidos y carezcan de la flexibilidad suficiente para catalizar el desarrollo de sitios que plantean desafíos, por lo que merecerían una revisión.

Son relativamente pocas las áreas que cuentan con controles de "Planes Parciales" o políticas de uso combinado específicos del sitio. Podrían existir otras áreas que se beneficiarían de este abordaje. La escala y tipología de desarrollo deberían conservar la compatibilidad con el tejido urbano existente y el entorno de la ciudad.

Se planteó también una percepción de que, mientras que el POT aprobado incluye políticas para fomentar la "renovación urbana", el progreso hacia su aplicación ha sido relativamente lento. Con la excepción de proyectos emblemáticos como el de San José y el edificio de la antigua terminal en la zona del centro de la ciudad, se considera que existen relativamente pocos ejemplos recientes de edificios que se hayan renovado y vuelto a ocupar o que se hayan reconstruidos.

Existe la oportunidad de considerar si los cambios en las políticas de planificación junto con otras formas de financiación o mecanismos de implementación contribuirían a abordar el riesgo de un potencial fracaso de mercado en la reconstrucción, o ayudarían a desplegar el potencial de sitios y edificios posiblemente con bajo nivel de ocupación, vacíos o subutilizados por algún tiempo.

Potenciales abordajes que podrían fortalecer el enfoque existente

Iniciativa	Descripción	Notas
Evaluación de la capacidad urbana	Estos aspectos deben ser considerados a fin de analizar e identificar las áreas de desarrollo y remodelación dentro del área urbana existente, y evaluar la potencial capacidad de desarrollo de estos sitios. El enfoque evaluaría si las oportunidades de desarrollo son viables, realizables y factibles de ser completadas, y analizaría los usos específicos del terreno que serían los más adecuados en términos de las necesidades generales de desarrollo de la ciudad (por ejemplo, residencial, comercial, de servicios, institucional)	Este abordaje basado en datos concretos, combinado con el realismo comercial garantizaría que las políticas pueden lograr la efectividad en catalizar/gestionar el cambio. Ello posibilitaría la adecuación de la demanda de prestación de servicios urbanos prevista y el potencial comercial a las oportunidades de desarrollo del sitio, a fin de que pueda asignarse el terreno adecuado para los respectivos aprovechamientos del territorio.
Introducción a la planificación del comercio minorista	El enfoque de planificación del comercio minorista establecido en la sección de propuestas de implementación para el centro de la ciudad debe ir acompañado de un enfoque de zonificación complementario a los fines de la aplicación efectiva a través del POT.	Este enfoque se practica en el Reino Unido y otros países europeos.
Revisión de los controles de zonificación y aprovechamiento del territorio.	A modo de ejemplo, algunas opciones de políticas que podrían explorarse y desarrollarse en Manizales podrían incluir:	Las políticas proporcionarían criterios
	Introducir la planificación sobre la base del acceso a fin de que la densidad y el aprovechamiento del territorio reflejen el acceso al transporte y la provisión de infraestructura disponible/planificada. Esto puede dar lugar a aumentos o reducciones en las densidades permitidas dentro de áreas específicas, en las que este objetivo es compatible con otros objetivos de la planificación.	que fortalecen el actual aprovechamiento del territorio para las categorías de comercio, servicios e institucional, con el objetivo de promover la renovación de la ciudad, el distrito y el vecindario.

	Controles de zonificación para fomentar desarrollos de usos combinados (por ejemplo, controles de aprovechamiento del territorio relativos a fachadas comerciales en planta baja y políticas que otorguen flexibilidad en el uso de las plantas superiores).	Este enfoque de la zonificación se combina comúnmente con una red de desarrollo orientada al tránsito, y podría conectarse con la red de teleféricos y autobuses de Manizales.
	Identificación de los centros locales, de la ciudad y del distrito donde deben concentrarse los usos comerciales (con un criterio para evaluar las propuestas que pueden plantearse en otras áreas).	Este enfoque puede aplicarse para controlar la intensidad del aprovechamiento del territorio y maximizar el potencial que ofrece la afluencia de peatones.
	El beneficio consiste en promover y gestionar las aglomeraciones de uso combinado, dentro de un marco que permita la provisión adecuada de infraestructura y servicios.	Esto puede ayudar a mejorar la correlación entre los residentes y la prestación de servicios locales.
	Fuera de los centros existentes identificados, asignaciones de aprovechamiento del territorio para grandes desarrollos de comercios y tiendas minoristas.	A fin de direccionar el aprovechamiento clave hacia sitios donde puedan integrarse con éxito.
	Revisión de las categorías de aprovechamiento comercial del territorio. Podría existir la necesidad de establecer nuevas categorías o fusionar las existentes para alinear los controles de aprovechamiento del territorio con las metas de desarrollo económico de la ciudad.	(por ejemplo, para promover la provisión de espacios de trabajo asequibles para las industrias culturales y creativas).
	Evaluación de impacto para los grandes desarrollos comerciales.	A fin de evaluar las propuestas en cuanto a su idoneidad para lugares clave, en base a una serie de criterios de planificación (por ejemplo, el acceso, el impacto del tráfico, la densidad adecuada, etc).
Revisión de los controles de zonificación y aprovechamiento del territorio.	Asignaciones y controles específicos del sitio para los sitios clave.	Esto puede ser útil en la promoción de oportunidades y a fin de proporcionar señales al mercado de las prioridades locales.
	Revisión de las políticas de modificación de aprovechamiento que permitan el cambio entre algunas categorías de aprovechamiento del territorio, a fin de brindar una mayor flexibilidad dentro de criterios específicos y límites en cuanto a las dimensiones.	Esto puede ayudar a facilitar el cambio y hacer posible una rápida reocupación de los edificios existentes a lo largo del ciclo económico.

	Introducir un objetivo de política para promover el desarrollo de zonas industriales abandonadas.	Ello podría ayudar a priorizar o incentivar al sector privado y a los propietarios de inmuebles a implementar propuestas para espacios vacíos y subutilizados.
	Armonizar las políticas industriales con las políticas de la ciudad compacta.	Este enfoque respalda la reubicación de los aprovechamientos inadecuados para áreas residenciales (por ejemplo, las industrias contaminantes), al tiempo que fomenta los usos comerciales y de servicios libres de contaminación y que no afecten los servicios residenciales.
	Reconstruir las zonas residenciales existentes a través de la conversión de uso y el desarrollo de terrenos traseros no edificados.	Este enfoque es apropiado cuando existen áreas desarrolladas con una muy baja densidad.



¿Cómo se podría implementar el cambio?

Los cambios en el enfoque actual se podrían introducir de diversas maneras, y la experiencia de ciudades de todo el mundo proporciona evidencia de que muchos enfoques pueden tener éxito.

Opción 1 - Introducir el enfoque de planificación basado en criterios.

Parámetros de política adicionales para guiar la ubicación del desarrollo de comercios y tiendas minoristas, pero dentro de un marco más flexible para el aprovechamiento del territorio. Este es el enfoque que han seguido una serie de ciudades del Reino Unido.

Opción 2 - Controles adicionales de política basados en el área dentro del marco existente

Estos controles se podrían introducir en forma complementaria a los controles de zonificación existentes donde se requiere un control adicional o una mayor flexibilidad (p.ej., categorización más flexible del aprovechamiento del territorio, mayor o menor densidad), pero trabajando dentro del marco existente de controles de zonificación. Los cambios necesarios surgirían a partir de un enfoque basado en datos concretos. Algunas ciudades del Reino Unido han seguido este enfoque con éxito.

Opción 3: Enfoque de zonificación más flexible basado en la forma dentro de áreas de políticas específicas.

Este enfoque se ha aplicado con éxito en ciudades como Melbourne, en Australia, que antes tenía un enfoque rígido basado en el aprovechamiento del territorio. La política tuvo éxito en lograr la diversificación y la reconstrucción de barrios deteriorados en la periferia del centro de la ciudad. También es aplicado por un número de ciudades del Reino Unido.

Acciones clave / próximos pasos

Evaluación de las necesidades y oportunidades

A fin de implementar este enfoque, puede ser necesario un análisis en mayor profundidad, a fin de evaluar las necesidades y las demandas a nivel urbano e identificar y evaluar de forma sistemática las oportunidades de desarrollo del sitio. Las consideraciones necesarias pueden incluir:

Evaluación de la capacidad urbana

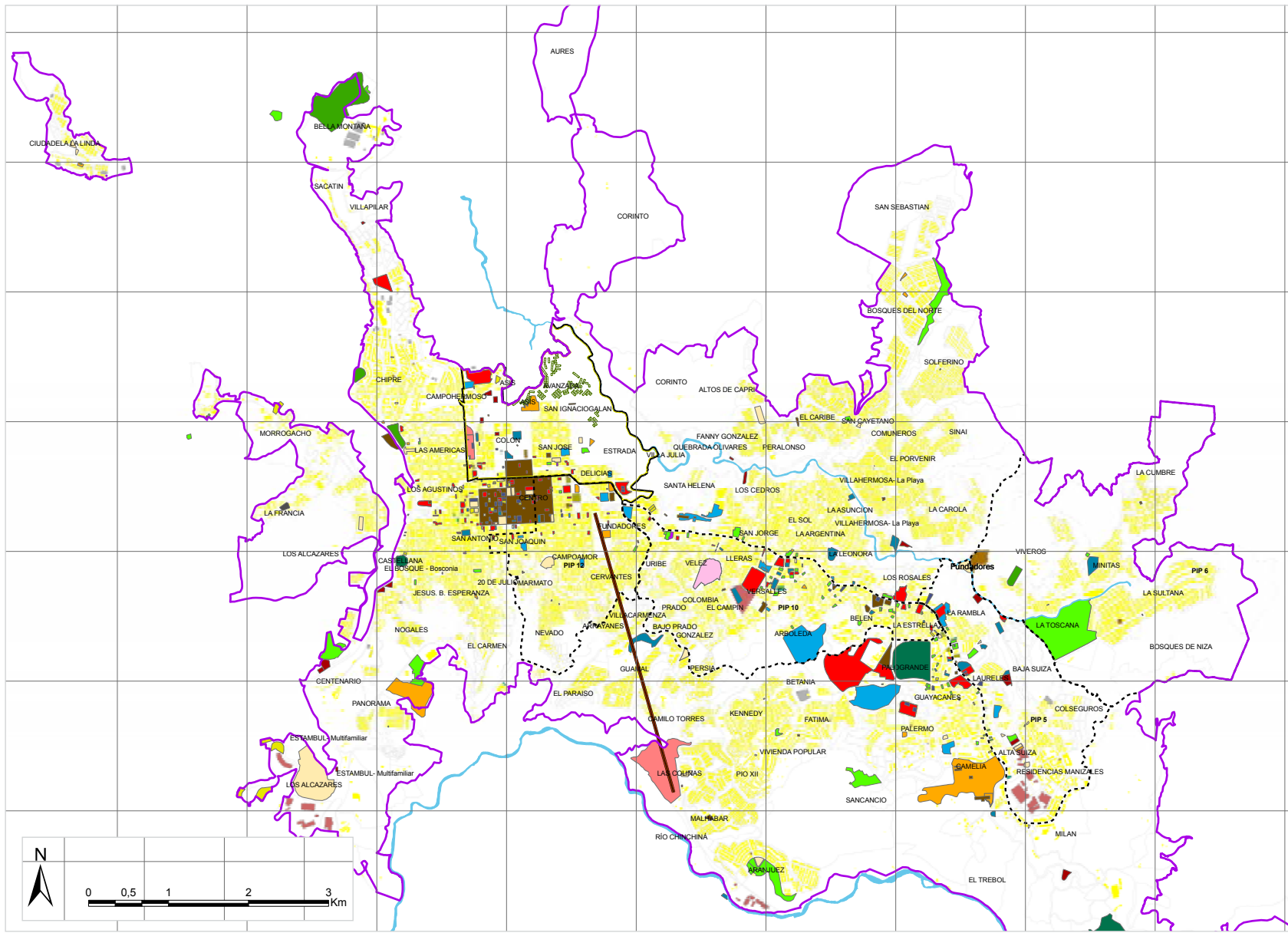
Evaluación de las funciones comerciales, de servicios e institucionales para la ciudad en su conjunto y para cada distrito, incluidas las necesidades comerciales y de esparcimiento.

Identificar propuestas de reforma a las políticas de planificación y zonificación que ayuden a alcanzar los objetivos del POT y otras estrategias de la ciudad.

Deberían definirse y aplicarse las reformas puntuales a las políticas y su enfoque de implementación. Esto incluiría la formulación de toda política y criterio para un área o sitio específico.

Temas de discusión

- ¿Qué áreas requieren una revisión de su enfoque de zonificación/política?
- ¿Cuál de los enfoques de política de planificación podría funcionar en Manizales?
- ¿Existen barreras que deben tenerse en cuenta en cuanto a la efectividad de alguna política en particular?



Uso Vivienda		Uso Comercial		Uso Servicios		Uso Institucional		Uso Industrial	
Vivienda	Centros Comerciales	Mensajería	Bancos	Hotel	Transporte	Bienestar Social	Servicios Funerarios	Administrativo	Cultural
	Supermercados	Estaciones de Servicio	Servicios Telecomunicaciones	Turismo	Deportivo Recreativo	Parqueaderos	Culto	Educativo	Salud
								Seguridad Ciudadana	Industria

Figura 4.1 Aprovechamientos del territorio existentes

Infraestructura ecológica – Implementación

Alcance

Un objetivo importante del POT y el Plan maestro de espacio público es mejorar la calidad de vida de la ciudad. La calidad de vida puede mejorarse de diversas formas, pero uno de sus aspectos más importantes es el acceso a espacios abiertos y entornos naturales, y el suministro de áreas públicas de buena calidad. Se propone el desarrollo del concepto de una red ecológica para la ciudad, es decir, una red de espacios abiertos interconectados, multifuncionales y de alta calidad que conecte los centros de las ciudades, los centros de transporte público y las áreas residenciales con los estacionamientos y espacios abiertos, ríos y la zona verde urbana. Los espacios abiertos y las áreas naturales cumplen un papel fundamental en la adaptación al cambio climático, por ejemplo, para la refrigeración de las zonas urbanas y el almacenamiento de agua de inundaciones. Esta importancia aumentará en el futuro a medida que el impacto del cambio climático se intensifique. Para coordinar las iniciativas sobre la calidad de vida y la red ecológica se recomienda el desarrollo de una estrategia. Las iniciativas se resumen en la tabla a continuación.

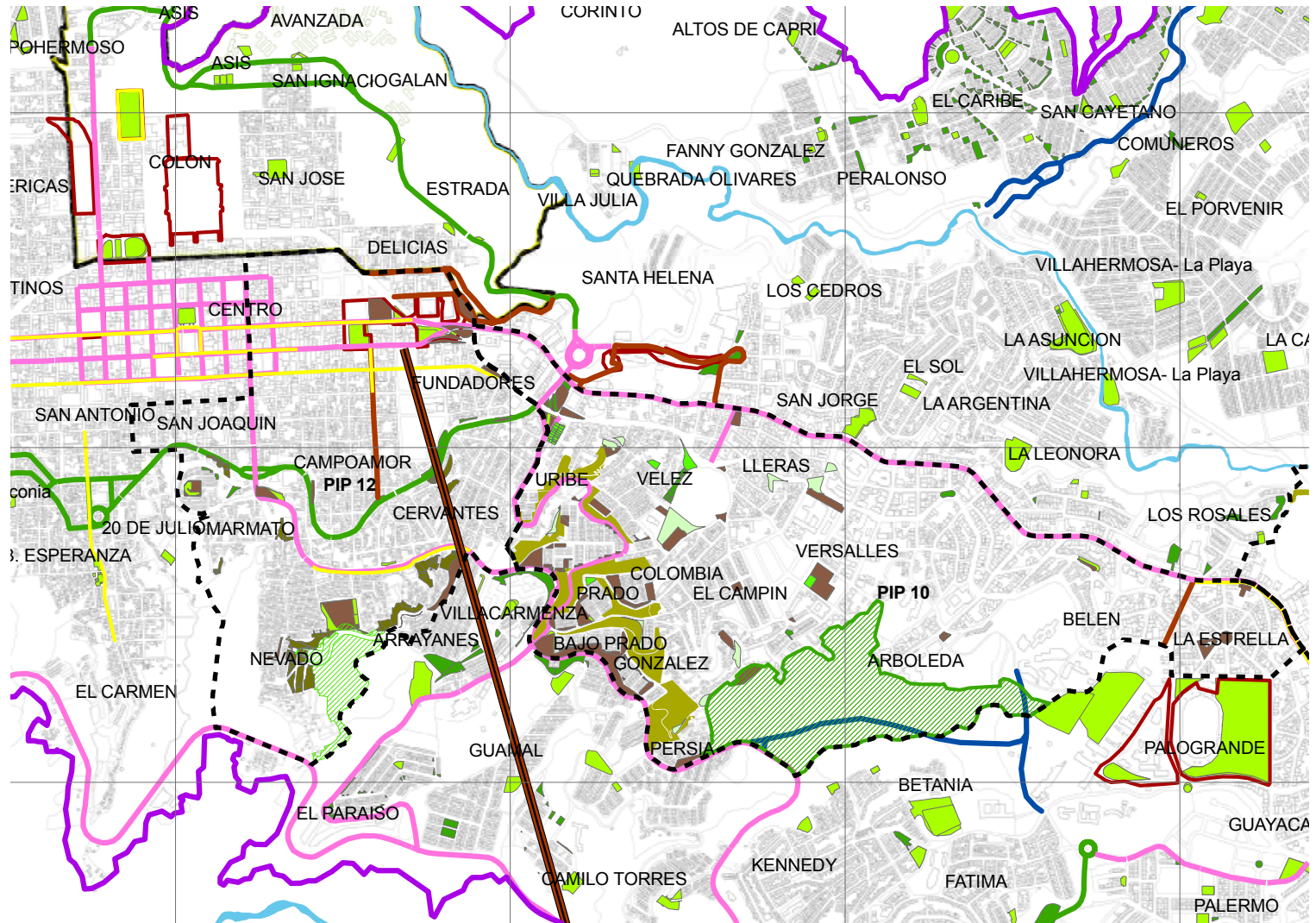


Fig. 4.2 – Propuestas de infraestructura sostenible existentes.

Estrategia de calidad de vida y red ecológica – Información general

Iniciativa	Descripción
Estrategia de red ecológica	<ul style="list-style-type: none"> Marco integrado, adoptado formalmente y vinculado a POT Consulta con accionistas y el público
Auditoría de red ecológica	<ul style="list-style-type: none"> Auditar y asignar activos de infraestructura ecológica existentes Evaluar la calidad y función de activos de infraestructura ecológica existentes Identificar brechas en la red
Guía de diseño de espacio abierto	<ul style="list-style-type: none"> Evaluar demandas y necesidades de espacio abierto en la ciudad teniendo en cuenta el perfil demográfico de las comunidades individuales. Desarrollar asesoramiento para el diseño, la mejora y la implementación de espacios abiertos. Proporcionar estándares actualizados y asesoramiento respecto del tamaño, el suministro de espacios recreativos, los tipos de mobiliario urbano, los materiales, los acabados, la plantación y el uso.
Propuestas/ estrategia de red ecológica	<ul style="list-style-type: none"> Definir oportunidades para acortar las brechas en la red como parte de nuevos desarrollos. Desarrollar planes de acción para partes clave de la ciudad. Desarrollar espacios abiertos multifuncionales y mejorar la funcionalidad de los espacios existentes. Mejorar la calidad de los espacios abiertos existentes. Proporcionar mejores conexiones con el campo mediante sendas peatonales/ ciclovías.
Diseño e implementación	<ul style="list-style-type: none"> Aumentar el espacio verde en calles estratégicas mediante la plantación de árboles. Desarrollar diseños para nuevos parques y espacios. Desarrollar diseños para mejoras de parques y espacios existentes. Desarrollar diseños para conexiones con el campo mediante sendas peatonales/ ciclovías. Proporcionar especificaciones por escrito y detallar los paquetes de licitación de diseños para los contratistas en relación con todo el trabajo de implementación. Proporcionar supervisión del sitio para el trabajo de implementación.
Gestión y mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> Producir planes de mantenimiento de espacio abierto para todos los parques y espacios abiertos nuevos. Producir planes de gestión de parques para todos los parques y espacios verdes existentes y propuestos.
Áreas públicas	<ul style="list-style-type: none"> Pautas generales acerca de las áreas públicas (señalización, tratamientos de superficie, mobiliario urbano, etc.) Proyectos de demostración clave Peatonalización de calles en los lugares adecuados Considerar oportunidades para la peatonalización en conjunciones clave. Control de tráfico en los lugares adecuados
Adaptación al cambio climático	<ul style="list-style-type: none"> Introducir techos y paredes verdes. Introducir sistemas de drenaje urbano sostenibles.

A fin de poder alcanzar las acciones que se identificaron en la estrategia del centro de la ciudad existe la necesidad de desarrollar un mecanismo adecuado de financiación y gestión. La tabla a continuación presenta cada uno de los mecanismos potenciales y un estudio de caso para cada uno.

Mecanismos de financiación y otros	Estudio de caso
<p>Contribuciones de planificación: las contribuciones de planificación se utilizan en muchos países y, si bien los sistemas destinados a conseguir contribuciones varían, el objetivo principal sigue siendo el mismo, es decir, asegurar las contribuciones financieras o territoriales de los desarrolladores para la infraestructura física y social a fin de satisfacer las demandas y necesidades adicionales creadas por el desarrollo. Las contribuciones de planificación se informan mediante una base de datos que incluye una evaluación actualizada de la necesidad de infraestructura en relación con el desarrollo, del impacto sobre ella y de sus costos. El nivel de contribución se negocia entre el consejo y el desarrollador y se conviene en un acuerdo jurídicamente vinculante.</p>	<p>Las contribuciones planificadas en el Reino Unido (RU) se establecen en ‘Acuerdos de planificación’. Los Acuerdos de planificación son el resultado de negociaciones entre las autoridades de planificación y los desarrolladores acerca de asuntos relacionados con el desarrollo. Estos acuerdos por lo general se realizan en conformidad con la Sección 106 (S106) de la Ley de Planificación del País y de la Ciudad, y se negocian junto al proceso de garantizar el permiso de obras. Los acuerdos imparten obligaciones sobre el desarrollador como una forma de acceder a parte del valor de desarrollo creado por el otorgamiento del permiso de obras. El valor se utiliza para proporcionar infraestructura (esto incluye vivienda accesible) y otras necesidades más importantes asociadas al desarrollo.</p>
<p>Canon de infraestructura comunitaria (CIL): un canon de infraestructura es un mecanismo financiero que se utiliza para garantizar la financiación de infraestructura de forma estandarizada. El CIL es pagado por los desarrolladores al consejo local sobre la base del tamaño y el tipo de desarrollo; el importe se calcula por metro cuadrado de desarrollo. Los fondos provenientes del CIL se utilizan para pagar infraestructura estratégica, como mejoras en el transporte, nuevas escuelas, establecimientos de atención de la salud, etc. El canon se diseña de modo que sea más justo, rápido y transparente que las obligaciones de planificación, dado que proporciona certeza al desarrollador respecto de cuánto dinero necesitará para pagar la infraestructura que respaldará el desarrollo.</p>	<p>En el Reino Unido, Milton Keynes es una de cuatro áreas de crecimiento importantes en el sudeste de Inglaterra. También fue una de las primeras autoridades del país que utilizó un canon de infraestructura. Como resultado de este estado habrá niveles significativos de desarrollo nuevo durante los diez años entre 2006 y 2016. Con el fin de garantizar que este crecimiento sea sostenible y exitoso y que no impacte en la calidad de vida, se necesitará nueva infraestructura como rutas, escuelas y establecimientos de atención de la salud a la par del desarrollo de empleos y nuevas viviendas. Para financiar esta infraestructura de manera eficaz, se cobra una ‘Tarifa’ por cada propiedad residencial construida y por metro cuadrado de superficie de suelo en los casos de locales comerciales (estos están vinculados a índices que dan cuenta de la inflación con el tiempo).</p>

Mecanismos de financiación y otros	Estudio de caso
<p>Recuperación de plusvalía inmobiliaria: es un sistema que recupera una parte o la totalidad del valor que genera la inversión en infraestructura pública para los propietarios de tierras privados. Colombia ya cuenta con el sistema de plusvalía, por lo tanto, debe tomarse en consideración cómo o si esto puede revisarse a fin de permitir que los fondos provenientes de allí sean destinados al cumplimiento de las acciones relacionadas con la estrategia de calidad de vida y red ecológica.</p>	
<p>Fondos de compensación: los fondos son pagados por aquellas personas que deseen explotar tierras en áreas de expansión como una forma de compensar la pérdida de espacios abiertos y campo. El dinero sería destinado a la financiación de proyectos de recreación ya identificados.</p>	
<p>Derechos de desarrollo transferibles (TDR): los derechos de desarrollo transferibles en combinación con la zonificación como incentivo permiten a los propietarios vender los derechos de desarrollo a otros propietarios, permitiendo así que los derechos de desarrollo sean independientes de una parcela de tierra en sí misma. De este modo, los derechos pueden transferirse de la propiedad o parcela de tierra original a otra en una ubicación diferente. Una vez que los derechos de desarrollo han sido transferidos, el propietario de la tierra (cuyos derechos han sido transferidos) es restringido del desarrollo de su tierra por lo general mediante un acuerdo legal. El comprador del TDR puede explotar su territorio de modo más intenso que el permitido por su zonificación de línea de base. Esto podría usarse como una forma de separar territorios para espacios abiertos.</p>	<p>Los programas de TDR tienen una difusión relativamente amplia en los Estados Unidos; actualmente, hay 140 programas implementados. No obstante, el diseño del programa varía en gran medida, al igual que los resultados. El Condado de Calvert, en Maryland, Estados Unidos adoptó un programa de TDR en 1978. El enfoque del programa era preservar la tierra de labranza y los bosques. El condado está ubicado cerca de Washington DC, que ha contribuido a que este se convierta en uno de los condados de más rápido crecimiento del estado. El condado es principalmente rural, no tiene grandes comunidades y la mayor parte de su desarrollo residencial se encuentra en subdivisiones de baja densidad. Al permitir a los propietarios de tierras de las áreas zonificadas para usos de baja densidad que vendan sus derechos de desarrollo a aquellos en la ciudad, el condado ha podido preservar las zonas rurales.</p>
<p>Actividades generadoras de ingresos en parques: al permitir la realización de actividades generadoras de ingresos en parques, ya sea de forma permanente mediante restaurantes, cafeterías y quioscos, o de forma temporaria como contratando eventos (conciertos, exhibiciones, cine al aire libre, etc.), las autoridades locales pueden generar fondos para el mantenimiento del parque.</p>	<p>Muchos parques y espacios abiertos en el Reino Unido han introducido actividades generadoras de ingresos. Los Parques reales en Londres ahora generan el 60% de su ingreso por medio de restaurantes, eventos y la concesión de licencias. Esto, a su vez, hizo posible una reducción en los subsidios del gobierno durante la última década, por lo cual el costo de los parques que afecta al contribuyente es muy bajo.</p>

Mecanismos de financiación y otros	Estudio de caso
<p>Adopción de espacios abiertos: el desarrollador planifica y construye infraestructura de espacios abiertos dentro de su sitio. El desarrollador traspasa las responsabilidades legales, de propiedad y de mantenimiento a la autoridad pública. Esto es adecuado para los proyectos de planes maestros del sector privado de gran escala en los que la entrega de infraestructura previa a las ventas por unidad es una ventaja comercial.</p>	<p>En el Reino Unido, toda la infraestructura del sitio es proporcionada por el desarrollador; en solo algunos casos, el desarrollador transfiere la propiedad a la autoridad pública. En algunos casos el desarrollador retiene la propiedad y la responsabilidad del mantenimiento del espacio abierto, pero permite el acceso público a dicho espacio a perpetuidad mediante un acuerdo legal.</p>
<p>Fideicomisos de desarrollo de la comunidad: se trata de organizaciones dirigidas, controladas y basadas en la comunidad, que pueden trabajar en sociedad con los sectores público, privado o voluntario en un área específica a fin de suministrar beneficios ambientales, sociales o económicos para la comunidad. Pueden establecerse como una compañía o una organización benéfica. Los fideicomisos de desarrollo de la comunidad podrían ocuparse de la planificación, la administración y el mantenimiento de los espacios abiertos locales en el área.</p>	<p>Fideicomiso de desarrollo de Heeley en Sheffield. Fue establecido en 1996 por un pequeño grupo de residentes locales con el fin de transformar nueve acres de terreno abandonado en un parque comunitario. En 1997, adquirieron la propiedad del territorio por 125 años y crearon el Heeley Millennium Park. De allí en adelante, el fideicomiso ha recaudado más de £1 millón para invertir en nuevas instalaciones al aire libre para que disfruten los lugareños y el parque es ahora reconocido a nivel nacional como un ejemplo único de espacio verde controlado y gestionado por la comunidad.</p>

Temas de discusión

- ¿Qué componentes son importantes para llevar adelante e implementar los planes existentes?
- ¿Qué mecanismos de financiación podrían ser los más adecuados para Manizales?
- ¿Qué accionistas podrían incorporarse para crear un abordaje exitoso?

Iniciativa de marketing y personalización de la marca

Alcance

El desarrollo de una marca de una ciudad refleja dos objetivos importantes: crear una imagen unificada y atractiva para los turistas, comercios e inversores y facilitar la mejora de la calidad de vida de los residentes. Una identidad de marca saludable ayuda a definir y gestionar las ventajas competitivas de una ciudad y a canalizar los recursos de los socios locales para lograr los mejores resultados a partir del esfuerzo conjunto, actuando como catalizador para atraer negocios e inversiones.

La creación de una imagen no trata sobre inventar una nueva imagen para la ciudad, sino que se relaciona con un proceso de creación basado en características locales únicas existentes que permiten diferenciarla de otras ciudades colombianas y del mundo.

Manizales ofrece esta plataforma con su distintivo patrimonio del café y el clima, como así también su herencia urbana y sólida base educativa. El enfoque emergente de la ciudad en la economía del conocimiento y el enfoque en las industrias relacionadas con TIC como una “montaña de silicio” proporcionan otra base para proyectar la identidad de la ciudad. El área metropolitana podría beneficiarse de la creación de un enfoque unificador para todas las organizaciones de los sectores públicos, privados y no lucrativos, y promover los esfuerzos en:

- Corregir las percepciones desactualizadas, imprecisas o desequilibradas.
- Aumentar el atractivo de los productos locales.
- Aumentar la capacidad de atraer, reclutar y retener personas talentosas.
- Proporcionar las bases para el futuro desarrollo de productos, negocios nuevos e inversiones.
- Fortalecer el orgullo cívico.
- Contribuir a una base económica más amplia.
- Mejorar las percepciones de la imagen y el potencial de la ciudad no se relaciona únicamente con hacer campaña y publicidad, sino que requiere de un abordaje bien planificado y sistemático que permita alcanzar beneficios a largo plazo.

Es necesario consolidar los esfuerzos y vincularlos directa o indirectamente a otras grandes iniciativas de la ciudad, como la creación de empleos y las oportunidades de ingresos, los avances educativos y tecnológicos; como así también alinearlos con las prioridades establecidas para la planificación del espacio y el suministro de infraestructura, y la inclusión social. Si bien la personalización de la marca como imagen tiene el objetivo de exhibir todos los atributos, sería más sensato dar prioridad a los aspectos clave que mejor reflejan las cualidades de la ciudad y proporcionar una imagen claramente definida.

Acciones clave:

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Estrategia de marketing de la ciudad	<p>Definir objetivos claros como parte de este proceso, como los resultados específicos del desarrollo de una estrategia de marca y los logros esperados.</p> <p>Identificar e involucrar socios en una etapa temprana.</p> <p>Realizar estudios de mercado para comprender al público y sus percepciones actuales de la ciudad, como así también sus necesidades (internas/externas).</p> <p>Llevar a cabo una revisión de las iniciativas actuales y las brechas en el desarrollo.</p> <p>Identificar la imagen y las brechas actuales y desarrollar un posicionamiento para dirigirse a un público específico.</p> <p>Establecer indicadores de rendimiento clave.</p>	<p>Consolidar la oferta existente entre los socios de la ciudad relevantes.</p> <p>Probablemente encargar/ desarrollar una estrategia con una agencia de comunicaciones experta en la personalización de la marca para proporcionar un desafío/una revisión externa.</p>

Estudio de caso

La marca Glasgow: Scotland with Style

La marca Glasgow: Scotland with Style fue diseñada para continuar con el éxito de la campaña original Glasgow's Miles Better con el fin de promover el turismo, la inversión y el orgullo cívico en la ciudad. Se lanzó en 2004 con una financiación total de £4,4 millones en dos tramos provenientes del Consejo municipal de Glasgow, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y la Oficina de Turismo de Greater Glasgow y Clyde Valley.

El objetivo era crear alrededor de 1.900 puestos de trabajo de tiempo completo y generar £95 millones para la economía local.

Después del lanzamiento de la marca, se estimó que la iniciativa contribuyó a atraer 359.769 visitantes adicionales a la zona metropolitana de Glasgow durante la noche, lo que generó cerca de £42 millones y aumentos en la cantidad de puestos de trabajo en el turismo.

Las actividades clave incluyeron:

- Patrocinar BBC Proms en el parque de Glasgow y un cliper con el nombre Glasgow: Scotland with Style
- Una serie de organizaciones locales, entre las que se incluyen comercios y organizaciones cívicas, universidades, centros comerciales y hoteles respaldaron la marca y la utilizaron en su propia estrategia de marketing.

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Componentes potenciales		
Entorno natural de primera clase	Mejora de la presentación y la interpretación de atracciones Paisaje y clima andinos Biodiversidad Actividades al aire libre en un entorno seguro/agradable Salud y bienestar	Instalaciones que permitan el acceso al paisaje andino y la biodiversidad de la región. Centros al aire libre – mejora del acceso al campo y de la capacidad de acceso a las actividades al aire libre – que conviertan a Manizales en un centro de especial interés para el turismo. Paisajismo gestionado por el “Proyecto Edén”, que muestre la flora y fauna de las zonas climáticas
Cultura y patrimonio	Paisaje cafetero Comida y productos naturales Centro de la ciudad Arte, teatro y festivales	Bienvenida al visitante y paquetes de atracciones relacionadas con la ciudad Ejemplos: <ul style="list-style-type: none"> • Amplia gama de productos y segmentos de turismo • Oferta de alojamiento mejorada – especialista • Programa de eventos expandido • Centro para el visitante mejorado • Guías/interpretación de las atracciones de la ciudad, p. ej., senderos, paneles interpretativos, embajadores culturales
Lugar para hacer negocios	Facilidad para hacer negocios – favorable a la inversión Habilidades y fuerza laboral Múltiples oportunidades de inversiones listas para aprovechar. Incentivos a la inversión – lado suave y posicionamiento – diferenciados de los de otras ciudades colombianas.	Ejemplos: <ul style="list-style-type: none"> • Personalización de la marca y mejora de sitios clave para prepararlos para la inversión.

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Componentes potenciales		
Innovación	Investigación y educación Creación de nuevas empresas Ejemplos de innovaciones y compañías.	Gestor de inversiones dedicado para atraer la inversión interna por parte de compañías colombianas e internacionales vinculadas a la inversión en Caldas. Objetivo de inversión del gobierno en tecnología e innovación. Sociedad de investigación Objetivo de institutos educativos para la ubicación en Manizales. Colaboraciones internacionales
Accesible: más cerca de lo que usted cree.	Una vez que el Aeropuerto Del Café esté en funcionamiento	Una vez realizadas las mejoras – cambio de percepción de Manizales dentro de Colombia mediante una estrategia de comunicación. Atracción de una variedad de aerolíneas para mejorar la conexión por aire.

Temas de discusión:

¿Qué procesos se están llevando adelante actualmente que pueden proporcionar un punto de partida hacia un abordaje fortalecido centrado en promover el área metropolitana?

¿Qué iniciativas potenciales podrían ser prioridad?

¿Qué accionistas podrían incorporarse para crear un abordaje exitoso?

Un primer paso fundamental es identificar la secuencia de actividades que deberían llevarse a cabo para consolidar y fortalecer la oferta. Un abordaje en etapas vinculado a mejoras e inversiones en actual desarrollo en la ciudad puede generar rápidos beneficios y ayudar a captar el interés.

Entrega de sitio de inversión estratégica

Alcance

Una tarea de planificación significativa es idear soluciones innovadoras para llevar adelante una cartera de sitios de empleo que se adapten a la escala y el tipo de actividades económicas que la ciudad pueda atraer. Proyectos como Zona Franca están cubriendo estas necesidades, pero se ocupan rápidamente, por lo cual se necesitan proyectos y oportunidades adicionales que ofrezcan alternativas y flexibilidad a los posibles habitantes en términos de tipo de ubicación, locales y calidad del entorno, infraestructura y otros servicios.

El sector público debería trabajar en conjunto con socios privados para garantizar que el área metropolitana tenga un nivel suficiente de sitios comerciales y locales a fin de satisfacer las necesidades de las empresas y alcanzar un crecimiento económico sostenible. Esto permite la asignación de parcelas de tierra adecuadas para el uso, protegiendo la tierra para usos particulares en los casos en que haya requisitos especiales o demandas conflictivas.

Un abordaje de este tipo permitirá que la ciudad demuestre a los inversores que puede satisfacer sus necesidades con los sitios adecuados, en la ubicación adecuada y en el momento adecuado. Además, proporciona una plataforma para evaluar y coordinar el suministro futuro de infraestructura y servicios locales para respaldar el desarrollo y la variedad de incentivos del lado suave que la ciudad tiene para ofrecer.

Un proyecto que lleva los planes para el área metropolitana al siguiente nivel es proporcionar claridad en términos de las intenciones para el desarrollo futuro y los sitios individuales, de modo que estas puedan reflejarse en el POT. Proporciona una señal clara a las empresas y los inversores respecto de las oportunidades disponibles, en línea con las necesidades de sectores y subsectores particulares, proporcionando una herramienta útil para la atracción y promoción de las inversiones.

Para poder comprender realmente el potencial de desarrollo de territorio disponible (sitios grandes y pequeños), es esencial identificar la demanda futura de sitios detalladamente. En el caso de Manizales, una serie de sitios disponibles se han destinado al desarrollo. También podrían surgir otras oportunidades a partir del nuevo desarrollo de sitios existentes para proporcionar un suministro adicional de viviendas o terrenos para el empleo.

Por lo tanto, llevar a cabo una evaluación integral de la oferta existente y del territorio que pueda desarrollarse en el futuro en comparación con el análisis de la demanda para diferentes usos es importante para evitar desajustes y brechas que podrían ser un impedimento para la explotación del potencial de la ciudad. Un ejercicio sobre el escenario de desarrollo de alto nivel que se llevó a cabo como parte de este proyecto resaltó la necesidad de proporcionar sitios de posible desarrollo de alta calidad de aproximadamente 94 hectáreas a fin de adaptarse al crecimiento del empleo para 2025. Dado que la mayoría de estos sitios se destinan a locales comerciales y reflejando las aspiraciones de una economía impulsada por el conocimiento y la inversión interna, hay una necesidad de identificar sitios estratégicos en ubicaciones importantes que estén bien conectados y cuenten con todos los servicios en plazos muy breves.

Acciones clave:

Los componentes clave de una estrategia de entrega de sitios de inversión estratégica podrían incluir lo siguiente:

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Evaluación de la demanda	<p>Analizar las tendencias económicas y demográficas pasadas y actuales en más detalle.</p> <p>Llevar a cabo una revisión de las iniciativas actuales y planificadas y de los desarrollos para cuantificar el potencial de empleo y las necesidades de locales.</p> <p>Identificar los requisitos de los habitantes actuales.</p> <p>Analizar las tendencias del mercado inmobiliario.</p> <p>Perfeccionar el modelo económico y demográfico para actualizar los escenarios y finalizar los requisitos futuros.</p> <p>Perfeccionar y segmentar los requisitos de aprovechamiento del territorio por tipo de actividad y uso.</p>	<p>Comprender el impacto del espacio y la potencial concentración de usos y requisitos por área para ayudar a elaborar propuestas de POT.</p> <p>Realizar consultas y encuestas para recopilar información sobre los requisitos actuales.</p>
Evaluación del suministro	<p>Evaluar los locales existentes.</p> <p>Identificar todos los sitios de desarrollo potenciales, incluidos aquellos adecuados para el nuevo desarrollo.</p> <p>Evaluar la aptitud para el desarrollo según el uso.</p>	<p>Incluiría una evaluación integral de los sitios individuales en términos de su potencial de desarrollo para informar acerca de la escala de desarrollo posible y los sectores relevantes que los sitios podrían adoptar.</p>
Categorización de sitios	<p>Consolidar la evaluación de oferta y demanda.</p> <p>Análisis de brechas</p>	<p>Ajustar la oferta y la demanda e identificar opciones para satisfacer las necesidades aún por resolver, y garantizar que haya oportunidades y opciones suficientes que permitan ofrecer alternativas y flexibilidad.</p>
Evaluación del impacto	<p>Analizar los requisitos de infraestructura y servicios locales, y el impacto potencial sobre estos.</p>	<p>Identificar la división en fases y la secuenciación de habilitar infraestructura que pueda ser requerida.</p>
Pautas generales para el desarrollo futuro	<p>Para los sitios clave, proporcionar una planificación clave y asesoramiento sobre el diseño respecto de qué usos pueden desarrollarse en cada sitio. Pueden incluirse informes de diseño o planes maestros para sitios más grandes a partir de la consulta con propietarios de tierras.</p>	<p>Proporcionar asesoramiento acerca del monitoreo y la revisión, y de cómo puede lograrse el crecimiento del empleo mediante la entrega de territorios para el empleo.</p>

Temas de discusión:

- ¿Se han completado ya aspectos del análisis anterior?
- ¿Hay requisitos específicos que hayan sido identificados por inversores potenciales que la ciudad considere un desafío?
- ¿Hay requisitos importantes que hayan sido propuestos por habitantes actuales para la expansión/reubicación de locales existentes o futuros?
- ¿Cómo podría llevarse adelante el abordaje? ¿Qué apoyo podría necesitarse?

Estudio de caso

Los territorios para el empleo estratégicos de Northamptonshire necesitan evaluación

Northamptonshire tuvo que enfrentar un desafío importante respecto de la entrega de la cantidad de espacio para el empleo (industrial, comercial, venta minorista) que el empleo proponía. Mientras que era importante centrar el enfoque en la capacidad para proporcionar sitios de disposición inmediata a fin de satisfacer las necesidades de las compañías existentes, otro objetivo era promover la inversión interna por parte de fuentes regionales, nacionales e internacionales, lo que requería una cantidad de sitios de tamaño estratégico para ofrecer.

En muchos casos, la entrega de sitios relativamente grandes será necesaria para poder respaldar el costo de la inversión en infraestructura y, además, para ofrecer una masa crítica de desarrollo adecuada para atraer nuevas inversiones a gran escala y habitantes a Northamptonshire. Estos sitios deben ser de cierta calidad de modo que capten el interés del mercado nacional y, como tales, deben estar específicamente destinados a suplir las necesidades de sectores de mercado específicos. Dichos sitios deberán ser “sitios insignia” para el condado y sus alrededores, y los propietarios individuales deberán recibir un gran apoyo de marketing por parte de las partes del sector público involucrado en la promoción de Northamptonshire en general.

El estudio evaluó el mercado inmobiliario comercial de Northamptonshire, analizó pronósticos de empleo y asignaciones de terrenos para el empleo actuales en relación con las demandas del mercado comercial y las prioridades estratégicas, y proporcionó un marco de evaluación de los terrenos para el empleo para el uso por parte de socios locales, del condado y regionales que aspiran a resultados a largo plazo hasta 2031.

Propuestas de implementación – Clúster de Aeropuerto Del Café

Alcance

La evidencia demuestra que los aeropuertos cumplen un rol importante en el desarrollo de las ciudades, resaltando particularmente la perspectiva de las zonas entre el aeropuerto y el centro principal de la ciudad como uno de los sectores de crecimiento más uniformes del área metropolitana. Las conexiones aéreas y la posición estratégica dentro del contexto regional convierten al sitio del aeropuerto más grande en una de las ubicaciones comerciales más atractivas del área metropolitana y en el enfoque del cambio de este a oeste que conecta con el acceso a Medellín y Pereira.

Existe una tendencia internacional de incorporar en los planes maestros de los aeropuertos el desarrollo inmobiliario cerca de las terminales. Este cambio ha sido apoyado por una cantidad cada vez más grande de empresas anteriormente ubicadas en los centros de las ciudades u otros parques empresariales periféricos atraídos por el impacto que generan la ubicación del aeropuerto y las excelentes conexiones. En la tabla siguiente se presentan ejemplos de usos que pueden beneficiarse de la proximidad a un aeropuerto.

En el contexto del área metropolitana de Manizales, el propuesto Aeropuerto del Café podría prestar servicio a un área mucho más amplia que solo el área metropolitana, convirtiéndose así en el aeropuerto clave para la región del café. En combinación con la inversión planificada en infraestructura vial, el área podría servir como un centro multimodal clave en la región, facilitando y aumentando el comercio. Además, proporcionaría un estímulo para el sector turístico emergente de la región, permitiendo el acceso constante a los turistas que deseen conocer el área.

La ubicación del nuevo Aeropuerto del Café en la municipalidad de Palestina se beneficia de la proximidad respecto del sitio de desarrollo estratégico en Rosario. Esto proporciona la oportunidad para crear un desarrollo de usos

combinados a gran escala que no solo atraerían empleo e inversores al área, sino que además ayudaría a cubrir las necesidades de vivienda de Manizales en cualquier otra parte del área metropolitana. Además, permitiría estabilizar la población del área local en Palestina, que ha experimentado una pérdida constante de población local durante los últimos 10 años.

Acciones clave:

Una serie de acciones adicionales serían necesarias para evaluar el impacto económico y el potencial que podría generar el aeropuerto en la región, como así también para desarrollar propuestas y planes que se adapten a la inversión planificada en el mismo aeropuerto. Ya se ha compartido una propuesta para llevar a cabo una evaluación del impacto económico.

	Negocio principal	Relacionado con el aeropuerto	Orientado al aeropuerto	Se beneficia de la imagen del aeropuerto
Alto valor/ m2	Servicios de terminal: venta libre de impuestos, servicios de TI, etc.	Sede logística internacional	Actividades comerciales internacionales (sede); WTC (centro de comercio internacional)	Compra Empresas de TIC y otras oficinas
	Asistencia en tierra	Servicios postales y de correo Centros de prueba y capacitación Servicios de restaurante	Hoteles Organización de conferencias Restaurantes Centro de atención médica	Entretenimiento Parque de ciencias Investigación y desarrollo Educación
	Mantenimiento del aeropuerto	Feria de flores Centros de distribución	Logística de valor agregado (ciudad de carga) Centro de exhibición internacional	Industria farmacéutica Industria de alta tecnología Industria electrónica Industria gastronómica
Bajo valor/ m2	Centros de recepción		Centro de exportación de economía regional; transporte y distribución internacional, a gran escala	Compañías de transporte y distribución regional Recreación, campo de golf

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Comprender el mercado de aviación nacional y regional.	Perfil de infraestructura de aviación regional de línea de base Identificar los impulsores clave de demanda de pasajeros y carga. Desarrollar pronósticos de demanda nacional y regional. Identificar limitaciones y oportunidades de capacidad. Evaluación del impacto	Una evaluación del mercado de aviación nacional y regional ayudaría a identificar posibles habitantes e inversores futuros para los establecimientos de aprovechamiento del territorio asociados al nuevo aeropuerto.
Evaluación de la demanda de aprovechamiento del territorio	Perfil económico y demográfico nacional y regional de línea de base Consulta con accionistas clave, como empresas, y organizaciones del sector público Escenarios de desarrollo futuros para el área metropolitana de Manizales Identificación de los requisitos de aprovechamiento del territorio	El análisis podría identificar aquellos usos que podrían reubicarse desde otro lugar en el área metropolitana y, además, captar la demanda de nuevos usos.

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Plan maestro detallado	Análisis detallado del sitio Desarrollo de opciones para la creación de planes maestros Desarrollo de plan maestro de infraestructura Desarrollo de plan maestro de transporte Diseño urbano y paisajismo	En la mayoría de los casos, un plan maestro de concepto proporcionaría un nivel suficiente de detalle para informar un proceso de desarrollo; no obstante, un plan maestro detallado permitiría comprender realmente los posibles impactos y costos estimados.
Evaluación del impacto ambiental	Identificar y evaluar los impactos ambientales, incluidos los ecológicos, socioeconómicos, de calidad del aire, etc. Proporcionar medidas de atenuación.	El inicio temprano en una evaluación del impacto ambiental permite tomar en consideración los problemas que puedan surgir y las medidas de atenuación que puedan tomarse en la fase de diseño.
Plan de negocios	División en fases del desarrollo Gastos de capital (CAPEX), gastos operativos (OPEX) Cálculo de flujo de trabajo y tasa interna de rendimiento	Propiedad y gestión del sitio Incentivos de inversión adecuados para atraer el interés de posibles habitantes e inversores
Marketing	Preparación de paquetes de información para el inversor Organización de ferias	Participación de especialistas en comunicaciones apropiados, incluida la publicidad en medios nacionales e internacionales.

Parque empresarial de Changi, Singapur



Superficie:

- 66 hectáreas

Características principales

- Representativo del nuevo entorno de trabajo

Industrias clave:

- Empresas de alta tecnología
- Empresas de datos y software
- Divisiones de I + D
- Instalaciones para alta aplicación del conocimiento
- Características principales
- Entorno de jardines
- infraestructura resistente que incluye un sistema de refrigeración de distrito para el ahorro de costos
- Servicios en las cercanías



Zona franca de Shannon, Irlanda

Superficie:

- 240 hectáreas, establecida en 1959

Dimensiones:

- 110 empresas, incluidas multinacionales
- 7.500 empleados

Industrias clave:

- Aeroespacial
- Servicios sujetos a comercio internacional
- Servicios financieros
- Ingeniería y fabricación de productos electrónicos
- Tecnología de la información y comunicaciones
- Médica

Incentivos:

- Subvenciones (empleo, I + D, formación, capital)
- Impuesto sobre sociedades
- Vínculos con la educación

Infraestructura:

- Un centro muy eficiente, con alta especificación, de infraestructura mecánica, de electricidad, tecnología y gestión de la seguridad
- Espacios de jardines para uso social y comunal
- La inversión en la educación, la capacitación y la formación desarrolla un grupo de personas altamente cualificadas



Aeropuerto de Edimburgo

Edimburgo es la capital de Escocia, pero se encuentra en segundo lugar después de Glasgow en términos de población y función comercial. Para desarrollar el aeropuerto de Edimburgo y el área circundante como una zona de crecimiento, se elaboró un plan maestro con el fin de mejorar la función del aeropuerto. Este ya no solo prestaría servicios principalmente a un mercado europeo local de destinos cercanos, mejoraría en términos de conectividad internacional y el área a su alrededor se convertiría en un centro comercial y una puerta para la ciudad en general. La zona de crecimiento del Oeste de Edimburgo, donde está ubicado el aeropuerto, fue designada como un proyecto de desarrollo económico de gran importancia para toda Escocia. La visión para esta zona de crecimiento incluye el desarrollo del Acceso a las empresas internacionales, un área destinada especialmente a desarrollos de sedes de alto valor agregado para importantes compañías internacionales.

En 2008 se estimó que el aeropuerto generó 3.530 ftes (puestos de trabajo equivalentes de tiempo completo) directamente en el sitio, otros 290 ftes por medio de efectos directos fuera del sitio y otros 1.520 ftes en el área metropolitana, y 2.370 ftes en Escocia por medio de impactos indirectos e inducidos. En total, el aeropuerto de Edimburgo contribuyó con alrededor de £118,4 millones del valor añadido bruto (VAB) del área metropolitana y con £146,2 millones en toda Escocia.

El impacto del nuevo plan maestro propuesto que se está llevando adelante resultaría en un aumento de la cantidad de puestos de trabajo generados en el área metropolitana de Edimburgo a alrededor de 12.790 ftes y a alrededor de 16.040 ftes en Escocia para 2030. El aeropuerto realizará una contribución correspondiente al VAB de alrededor de £702,3 millones al año en el área metropolitana de Edimburgo y de £867,2 millones al año en Escocia en total.

Temas de discusión:

- ¿Las propuestas existentes para Palestina-Rosario pueden incluir una mayor proporción de usos comerciales?
- ¿Hay un interés existente en desarrollar el sitio para usos combinados, en especial por parte de inversores que busquen locales personalizados?
- ¿Qué accionistas (regionales, nacionales) podrían incorporarse para crear un abordaje exitoso?
- ¿Se han considerado propuestas para abordar los problemas ambientales y de acceso a la superficie en relación con el aeropuerto y el área de expansión?

Centro de conocimientos impulsado por el sector público vinculado a TIC y a las fortalezas de la educación superior.

Alcance

El sector público a menudo ha desempeñado un papel central a la hora de aprovechar el valor agregado y la inversión del sector privado en las ciudades. Esto ha sido de particular importancia para las ciudades que se centran en o aspiraban a atraer industrias con gran uso del conocimiento. Si bien las ocupaciones impulsadas por el conocimiento comprenden cada vez más una parte significativa del empleo, pocas ciudades se han convertido en grandes ejemplos de economías urbanas donde el sector privado se ha convertido en un impulsor clave del progreso económico y el desarrollo físico sin algo de inversión del sector público y, en muchos de estos casos, la proporción del empleo en los sectores con gran uso del conocimiento públicos con frecuencia supera aquella de los sectores con gran uso del conocimiento privados. Existen dos vertientes notables que representan fortalezas existentes y emergentes de Manizales:

Educación superior e investigación y desarrollo

La educación superior cumple una función principal en la economía de una ciudad. Cuanto mejor es la reputación de la universidad y sus vinculaciones internacionales con otras instituciones académicas, mayor es la cantidad de estudiantes atraídos por la ciudad, lo que además proporciona un impulso para el desarrollo de una economía de respaldo, es decir, de servicios.

Las ciudades con sectores de educación superior sólidos suelen mantener relaciones estrechas con las empresas. Las universidades desarrollan investigación, asesoramiento y consultoría para las empresas y “transfieren el conocimiento” en diversos grados. En muchas ciudades es evidente que la investigación que llevan a cabo las universidades ha resultado en una serie de compañías fundadas desde la universidad y firmas con gran uso del conocimiento y de gran innovación.

Un elemento importante de esto es la ubicación conjunta de universidades y laboratorios gubernamentales, que representa un centro de conocimientos capaz de respaldar actividades del sector privado de alta tecnología.

Su capacidad para sostener el éxito de las compañías privadas ha sido atribuida al respaldo proporcionado para crecer más allá del estado de incubadora por medio del suministro de viviendas adecuadas y de espacios de trabajo y servicios. Cambridge en el Reino Unido es un ejemplo clásico de este abordaje del desarrollo económico, donde desde la década de 1970 las empresas fundadas desde la universidad han catalizado las oportunidades del sector privado en las industrias relacionadas con la tecnología, que actualmente han aumentado hasta convertirse en un clúster de importancia internacional.

Con los años, Manizales ha establecido una base educativa sólida con varios institutos de educación superior ubicados en la ciudad y una cantidad de estudiantes cada vez mayor. También se han realizado esfuerzos considerables para vincularlos con otras instituciones académicas internacionales de excelente reputación. En línea con la estrategia del gobierno nacional que apunta a mejorar la base educativa del país y proporcionar una plataforma consistente para la innovación, el área metropolitana de Manizales podría convertirse en un centro educativo clave de Colombia.

Servicios del sector público

Los avances tecnológicos están modificando rápidamente la forma de hacer las cosas en todos los sectores económicos. Manizales podría establecerse como un centro para las instituciones y las compañías que ayudan a desarrollar y aplicar innovaciones relacionadas con TIC en las compañías y agencias gubernamentales colombianas.

El sector público colombiano ha estado adaptando cada vez más los procesos para tomar

en cuenta el desarrollo del sector de TIC y el potencial del gobierno electrónico. Esto tiene la ventaja de ofrecer servicios desde una ubicación a distancia y ha abierto la oportunidad de reubicar servicios gubernamentales en otra parte.

La reubicación del sector público tiene el potencial de generar un impacto significativo en el área local en términos de puestos de trabajo, habilidades, inversión y recuperación, además de ayudar a reducir las disparidades regionales. Crea empleo directo e indirecto mediante la compra de bienes y servicios. En segundo lugar, el movimiento de personal altamente capacitado puede tener un impacto directo en la fuerza laboral local al aumentar y ampliar las habilidades disponibles en el área. En tercer lugar, actúa como incentivo para que los departamentos gubernamentales reduzcan la inversión en infraestructura, lo que, en consecuencia, puede atraer una mayor inversión del sector privado hacia el área. Como resultado, el aumento de la inversión puede llevar a la recuperación de áreas locales. El apoyo y la colaboración del gobierno nacional para este abordaje hacia el trabajo sería claramente necesario, pero Manizales tiene potencial para construir sobre el éxito actual en esta área.

La oportunidad de mercado podría ser un catalizador para ayudar a Manizales a desarrollar un clúster de servicios empresariales de procesamiento y externalización de conocimientos relacionados con TIC hacia el extremo final de la cadena de valor, desarrollando una masa crítica de compañías y capacidades creadas a partir de las fortalezas de las instituciones de educación superior. Además de apuntar al sector público en Colombia, apuntar a compañías internacionales para que se ubiquen en Manizales como base para sus operaciones con Latinoamérica debería ser una ambición para Manizales, siempre y cuando se centre en nichos particulares a fin de que las compañías puedan elegir de entre una variedad de cualidades especializadas.

Temas de discusión

- ¿Hay una estrategia para expandir la oferta universitaria en Manizales?
- ¿Cuál es la actual relación entre las universidades y el sector privado en el área metropolitana?
- ¿Qué progreso se ha realizado en términos de redes académicas establecidas con universidades internacionales?

Estudio de caso

York es una de las seis ciudades científicas del Reino Unido. Las ciudades científicas se desarrollaron como sitios con activos sólidos basados en la ciencia, como una universidad importante o un centro de investigación, y una sociedad bien establecida entre el gobierno local y las universidades.

En el contexto de York, la universidad desempeña un papel fundamental en la ciudad como impulsora de la economía por medio de la ciudad científica que subyace a la biotecnología y a TI y a los clústeres digitales. La estrategia comunitaria de la ciudad se centra en la ciencia del desarrollo y en industrias con gran uso del conocimiento, aumentando las nuevas empresas, las compañías fundadas desde la universidad y los comercios existentes.

Oportunidades clave:

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Creación de un núcleo de educación superior nacional	<ul style="list-style-type: none"> Trabajar con instituciones de educación superior permite desarrollar una estrategia para expandir la oferta y generar conexiones con instituciones existentes, como así también publicitar a Manizales como un destino propicio para instituciones de educación superior u otra de los sectores público y privado. Expandir la oferta de cursos y aumentar la especialización. Destacar la función de investigación y desarrollo. Establecer sociedades a largo plazo con instituciones académicas internacionales. Proporcionar un entorno de avanzada e identificar ubicaciones para la inversión donde podrían ubicarse nuevas instalaciones. Organizar conferencias académicas nacionales e internacionales. 	El objetivo es promover la reputación de Manizales en Colombia como un centro de excelencia educativa a nivel nacional.
Participación del sector privado	<ul style="list-style-type: none"> Acceder a sitios de trabajo para estudiantes en empresas locales. Convocar la participación de empresas líderes en proyectos de investigación. Proporcionar incentivos y medidas preferenciales para las empresas fundadas desde universidades, incluido el espacio temporal. Estrategia objetivo para atraer a una pequeña cantidad de firmas colombianas e internacionales para que establezcan sus operaciones en Manizales. 	Es fundamental proporcionar un entorno físico adecuado y servicios técnicos.

Iniciativa	Descripción	Notas/Próximos pasos
Suministro de servicios públicos	<ul style="list-style-type: none"> Continuar expandiendo la conectividad de TIC y las redes e infraestructura de telecomunicaciones de Manizales. Cursos y capacitación especializados en el gobierno electrónico y externalización del proceso de análisis Involucrar a las instituciones nacionales para que comprendan sus planes de TIC y gobierno electrónico y cómo las instituciones y compañías de Manizales pueden desempeñar una función importante. 	Potencial para alojar servicios y funciones relacionadas con TIC y el gobierno nacional.

Estudio de caso

La ciudad de los medios de comunicación Salford: la BBC, ITV y otras empresas de comunicación tienen estudios aquí y la Universidad de Salford tiene un campo universitario aquí – espacio para oficinas, espacio para venta minorista, arte y eventos culturales (museos y teatros, etc.), alojamiento residencial y hotelería. La ciudad tuvo éxito al competir con otras ciudades para atraer a la BBC para que elogiara la variedad de otros medios, educación superior y atracciones culturales que la ciudad ya había instalado o incorporado al área. La visión y la oferta y estrategias competitivas que desarrolló la ciudad hicieron que Salford tuviera éxito en superar a otras ciudades del Reino Unido más grandes que pueden haber sido percibidas como ciudades con más recursos financieros e influencia política.

Oficina de meteorología – Exeter. La ciudad de Exeter, en el Reino Unido, tuvo éxito al atraer a la agencia gubernamental de cambios meteorológicos y climáticos del Reino Unido desde su ubicación cerca de Londres. Se trata de una ciudad ubicada al sudoeste de Inglaterra, a alrededor de 200 millas de distancia de Londres. La atracción de que una agencia gubernamental clave estimula el crecimiento fue perseguida por otras ciudades del Reino Unido, por ejemplo, la ciudad de Leeds y el servicio de atención de la salud. La atracción de una agencia pública de gran tamaño vinculada a las fortalezas de investigación y educación superior existentes podría ser una estrategia que Manizales podría perseguir.

Parque de ciencias de Cambridge



Superficie:

- 61,5 hectáreas
- 145.450 m² de instalaciones de I + D
- 91 empresas
- 7.500 empleados

Industrias clave:

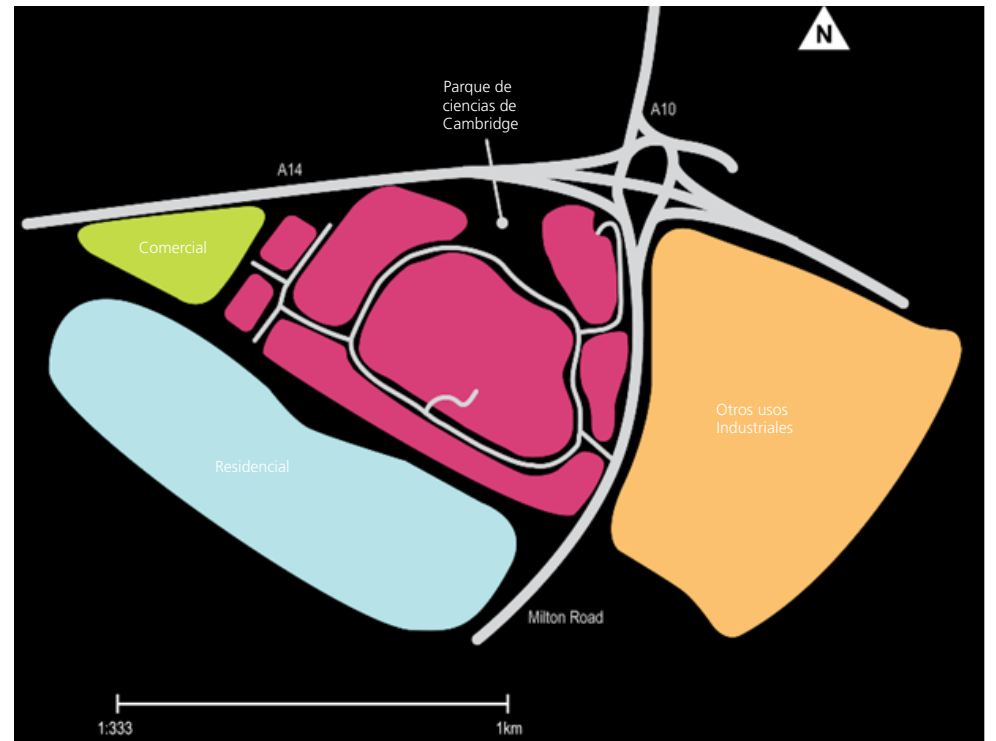
- Biomédica: 3%
- Informática / Telecomunicaciones 38%
- Consultoría (técnica): 9%
- Energía: 1%
- Financiera, de negocios y otras industrias no técnicas: 6%
- Tecnologías industriales: 4%
- Otras: 6%

Características principales

- Catalizador
- Financiación
- Contactos

Datos

- Establecida en 1970 para fomentar el contacto entre las universidades del Reino Unido y la industria basada en la ciencia
- Fundada y de propiedad de Trinity College, Universidad de Cambridge
- Muchas de las empresas ubicadas son spinoffs promovidas en forma directa por la Universidad, mientras que los centros universitarios también se encuentran dentro del parque
- Existen restricciones en cuanto al tipo de empresas a las que se les permite el acceso al parque de ciencias
- Es el mayor parque de ciencias del Reino Unido



Próximos pasos

Las propuestas que se exponen en los apartados 1 a 3 representan un Marco global de desarrollo del área metropolitana de Manizales (Resultados 1), basado en los planes y estrategias sectoriales existentes para la ciudad, y complementario a éstos.

Una serie de reuniones y talleres previstos para finales de enero en Manizales servirán para analizar y pulir el enfoque.

Sección 4 – Esta relacionada con el Resultado 2 de este proyecto. Incluye una serie de propuestas de respaldo a la implementación del plan, a fin de vincularlo con el POT.

Durante la consulta se llevarán a cabo debates para revisar las propuestas y acordar aquellas que se desarrollaran in mayor profundidad.

