

La autogestión como estrategia para la urbanización de emergencia desde políticas públicas. Caso de estudio: Manizales – Colombia

Self-management as a strategy for emergency urbanization since Public Policy. Case Study: Manizales - Colombia

Gustavo A. ARTEAGA [1](#); Diego A. ESCOBAR [2](#); Carlos A. MONCADA [3](#)

Recibido: 24/07/16 • Aprobado: 25/08/2016

Contenido

- [1. Introducción](#)
- [2. Materiales y estudio de caso](#)
- [3. Resultados y discusión](#)
- [4. Conclusiones](#)
- [Agradecimientos](#)
- [Notas pie de pagina](#)
- [Referencias](#)

RESUMEN:

El municipio de Manizales (Colombia), se caracteriza por estar construido en una zona de topografía abrupta, asentada sobre la cordillera central en un sector sísmicamente activo. Las últimas décadas una serie de tragedias han golpeado el territorio, con víctimas mortales. Dichas condiciones especiales, han establecido fuertes determinantes a los procesos de urbanización, situación que se refleja en parámetros estrictos en cuanto la posibilidad de habitar, ya que se requieren fuertes transformaciones del territorio, para dar garantías y permitir el desarrollo urbano necesario, que acompañe las dinámicas de crecimiento. Esto provoca que en momentos críticos, la falta de suelo urbanizable, el crecimiento poblacional y falta de políticas públicas que anticipen situaciones críticas, generan condiciones cíclicas de emergencia, donde la informalidad en la urbanización, provocan condiciones que inducen las tragedias. En el municipio de Manizales,

ABSTRACT:

The municipality of Manizales (Colombia), is characterized by being constructed in an area of strong and steep topography, is settled on the central mountain chain in a seismically active sector. The last decades a series of tragedies have struck the territory, with fatalities involved. These special conditions, have established strong determinants for urban planning, which is reflected in high parameters in terms of housing construction, as strong transformations of the territory are required to give guarantees and allow urban development and articulate the dynamics of growth of the city. This causes that at critical moments, the lack of developable land, high population growth rate and lack of adequate public policies that anticipate critical scenarios, it generate cyclical conditions of emergency in the city, where the no-formal urbanizations process, are creating conditions that makes tragedies happens. In this sense, Manizales city

se tiene un ejemplo de autogestión y autoconstrucción que respondió de manera correcta a las necesidades de la población en su momento, recurriendo a estrategias y modelos de acción común y participativa, donde la construcción del Barrio El Caribe es un claro ejemplo. El barrio pasó de ser un área ocupada por viviendas informales a ser un área urbanizada que actualmente cuenta con todos los servicios necesarios para adecuada convivencia.

Palabras clave: Autoconstrucción, Tejido Urbano, Tragedia, Urbanismo, Viviendas Precarias.

have an example of self-management and self-construction that responded adequately to populations needs at that time, the use of strategies and models of common and participatory action, where the construction of Barrio El Caribe and Alto Caribe are a clear example. The neighborhood were transformed from an informal dwellings area to an urbanized sector which currently has all services and required land uses for an adequate housing area.

Keywords: Self-construction, Urban grid, Tragedy, Town Planning, Slum Housing.

1. Introducción

El municipio de Manizales se encuentra localizado en la zona centro – occidente de Colombia, región montañosa que la ubica como una de las ciudades emplazadas a mayor altura en el país (2200 msnm); posee una población cercana a los 400.000 habitantes de los cuales más del 90% se asientan en el área urbana del municipio (CIE, 2014).

Durante las últimas décadas, en el municipio de Manizales-Colombia, una serie de tragedias han golpeado el territorio, dadas las condiciones topográficas especiales que impone a la ciudad, estar asentada en la cordillera central, dentro del conjunto montañoso de los Andes; en proximidad al Parque Natural de los Nevados, recordando de manera particular, la erupción de Volcán Nevado del Ruiz, en noviembre de 1985, que causó lo que se denominó la Tragedia de Armero (DUQUE, 2010).

Las condiciones topográficas particulares de la ciudad, ha generado fuertes determinantes a los procesos de urbanización, (ROBLEDO, 1996), y han exigido aún más las restricciones de uso, en cuanto a la posibilidad de habitar, ya que se requieren fuertes transformaciones del territorio, para dar garantías y permitir el desarrollo urbano necesario, que acompañe las verdaderas dinámicas de crecimiento del municipio (CIFUENTES i LONDOÑO, 2010).

Lo anterior, provoca que en momentos críticos, la falta de suelo urbanizable, el alto crecimiento poblacional y la falta de políticas públicas que anticipen los escenarios, generen condiciones cíclicas de emergencia en la ciudad, donde la informalidad en la urbanización de los suelos no aptos, inducen las inesperadas tragedias, haciendo que cada vez más población requiera atención de urgencia, acumulando necesidades básicas que deben ser centro de atención y reacción por parte del estado y la administración local. Situación que se escala en magnitud al saber que en la mayoría de ciudades Latinoamericanas un importante porcentaje de la población resuelve sus necesidades de vivienda mediante mecanismos alternos al mercado inmobiliario formal (DI VIRGILIO, GUEVARA y ARQUEROS, 2014).

A finales de la década de los 70 ´s, se presentaron una serie de tragedias que fueron consecuencia del crecimiento urbano desahogado y sin planeación, situación que fue impulsada por la llegada de diferentes grupos poblacionales que venían a la ciudad en búsqueda de oportunidades. Dicha migración poblacional, generó fenómenos asociados a la informalidad en la urbanización, provocando la invasión de suelo urbano, para la construcción de viviendas precarias, denominadas "tugurio" (CANDIA, 2007).

La dinámica descrita se traduce en una profunda transformación del territorio, que en la gran mayoría de los casos, no es acompañada de procesos formales de urbanización, lo que en estrecha relación con las características agrestes del terreno, fue escenario propicio para acontecimientos desafortunados, donde las tragedias asociadas a los deslizamientos de tierra, fueron los más negativos, al comprometer el patrimonio de las familias en el más leve de los casos y registrar pérdida de vidas humanas en el peor de los casos.

En este sentido, en el municipio de Manizales, se ha tenido una experiencia latente y comprobable de autogestión urbanística, la cual respondió de forma adecuada a las necesidades de la población en su momento, recurriendo a estrategias y modelos de acción común y participativa, donde la construcción de los Barrios El Caribe y Alto Caribe son muestra de ello.

Luego de la introducción, se exponen los materiales y estudio de caso respectivo, posteriormente se presentan los principales resultados y discusión de los mismos, para finalmente establecer las conclusiones de la investigación.

2. Materiales y estudio de caso

La vivienda que se ha desarrollado en las últimas décadas en el Municipio de Manizales, viene respondiendo a factores específicos de consolidación y desarrollo urbano, donde los aspectos poblacionales en cuanto condición socioeconómica, han sido determinantes, permitiendo evidenciar ocho periodos desde 1884 hasta 2003, y tres en particular, que definen de manera característica los fenómenos del desarrollo urbano de la ciudad.

El primero de 1924 a 1935, el segundo de 1966 a 1999 y el tercero de 1999 a 2003, siendo el segundo periodo de crecimiento urbano (dado entre 1966 y 1999), el que más presionó fenómenos de urbanización, ya que la población paso de 225.743 habitantes a 379.964 habitantes, incrementando la superficie urbana de 299 hectáreas a 562 hectáreas (CIFUENTES i LONDOÑO, 2010). Los anteriores valores muestran la gran demanda de suelo que se generó durante dicho período, para el desarrollo de proyectos de vivienda, lo que no fue acompañado oportunamente por la administración local, ya que diferentes tragedias se fueron presentando evidenciando la falta de planificación, gestión y acciones (PERIÓDICO LA PATRIA, 2011).

Entre los años 1980 y 1982 la administración local adquirió la finca "El Caribe", y el gerente de la Caja de la Vivienda Popular (CVP) de aquel entonces, de manera preliminar, distribuyó y adjudicó en planos los respectivos predios, situación que se presentó de forma paralela al desarrollo de las campañas políticas, lo cual resultó impulsando y fomentando la invasión e informalidad en el proceso de urbanización. En pocas palabras, la informalidad era auspiciada por dirigentes políticos de la época (MOSQUERA, 1982), y la zona se convirtió en el destino de las familias que habían sido víctimas en tragedias anteriores.

El 7 de enero de 1982, ocurrió la tragedia del barrio San Fernando, que afectó 20 viviendas, quitando la vida de 22 personas, hecho que termino de exponer ante la opinión pública las practicas mencionadas, produciendo el repudio generalizado de la sociedad y el clamor por una nueva forma de enfrentar la problemática de la vivienda, para sectores sociales necesitados. Lo anterior obligó que la urbanización "El Caribe", fuese la oportunidad de mostrar un ejemplo y modelo de gestión, que debía primero negociar lo que ya se encontraba en el lugar, con las nuevas necesidades que exigían un desarrollo futuro. Un total de 100 "Ranchos1" ya se encontraban asentados en la parte baja del terreno (Ver Figura 1), situación que presionó a los funcionarios de la CVP, para negociar y concertar las condiciones del proceso de urbanización.

Figura 1. Condición de la urbanización encontrada en el sector bajo, antes de iniciar el proceso.



Fuente: Cano, 1983.

Resultado de dicha concertación, la comunidad incorporo propuestas de actuación basadas en el respeto por la continuidad en el lugar (sin procesos de desalojo de viviendas declaradas informales), aceptando, de forma simultánea, la metodología de la autoconstrucción, como alternativa para la planificación, gestión y desarrollo del proyecto, entendiendo que todos los habitantes involucrados directamente con el proyecto comprendían y reconocían el estado de emergencia.

La comunidad relacionada con el proyecto se establece como una estructura social organizada, que ejecutaba tareas específicas en miras de cumplimiento de unos objetivos claros, la cual comprendía de forma anticipada las limitantes, pero que veían en la relación con la administración la posibilidad de dar gestión a las diferentes necesidades por ellos mismos identificadas.

Como resultado, se conforma una asociación que define los objetivos, permitiendo que los técnicos de la CVP se pudiesen incorporar rápidamente en la estructura social mencionada, desempeñando funciones de planificación en un rol participativo y de concertación, lo que decantó la capacitación y formación de la comunidad, para el desarrollo de tareas técnicas básicas, como trazado y divisiones topográficas, diseños de las unidades de vivienda y localización de las infraestructuras y equipamientos colectivos, entre las más importantes (Ver Figura 2).

Figura 2. Construcción del campamento de obra por parte de la comunidad del Barrio ya asociada.



Fuente: Cano, 1983.

El ejercicio, encontró rápidamente eco en el gobierno nacional, dentro de las políticas de vivienda, lo que permitió que los líderes del barrio, pudiesen formar parte de la organización CONSTRUYAMOS la cual reunía a los líderes nacionales de autoconstrucción. A partir de ese momento, las diferentes actividades de recolección de recursos desde diferentes actores (comunidad, administración, cooperación internacional y ciudadanía en general) se pudieron ejecutar, con lo cual la Asociación de Vivienda por Autogestión del Barrio El Caribe, recibió el impulso necesario para su puesta en marcha y consolidación.

La asociación tenía una junta directiva (Ver Figura 3) que fue la encargada de liderar las actividades planeadas cada semana, establecer las normas y vigilar por el estricto cumplimiento de las mismas, lo que era complementado con informes detallados de los estados financieros que les permitía diseñar nuevos cronogramas de acciones a ejecutar.

Figura 3. Junta directiva de la Asociación de Vivienda por Autogestión del Caribe.



Fuente: Cano, 1983.

La coordinación del trabajo se definió en cinco frentes o grupos de trabajo, contando cada uno con un líder, y veinticinco personas encargadas de las tareas a ejecutarse. Cada uno de los frentes debía incluir en sus tareas las necesarias para mejorar los procesos, minimizar los posibles accidentes y comunicar a la junta directiva las ideas que pudiesen hacer más eficiente la ejecución de los compromisos adquiridos.

Los cinco grupos de trabajo fueron:

1. Grupo de recolección de materiales de río (piedras, arena y agregados para cemento).
2. Grupo para hacer adaptaciones al terreno.
3. Grupo de recolección de arena en las minas cercanas al lugar.
4. Grupo de construcción de las bodegas, depósitos de agua y obras complementarias.
5. Grupo de constructores, maestros de obra y ayudantes.

Como grupos adicionales de respaldo, se tenían los encargados de hacer las gestiones ante la administración municipal para el suministro de energía eléctrica, compra de materiales y trámites necesarios para el adecuado desarrollo del proyecto.

El modelo de administración y acompañamiento hecho por la CVP, evidenció rápidamente la necesidad de comprar máquinas para elaboración de materiales de construcción, ya que dada la capacidad de organización, resultaba viable la fabricación de los mismos, lo que representaría una economía significativa. Se tomó la decisión de comprar la bloquera mecánica (Figura 4), dinamizando de manera significativa la construcción de las viviendas.

Figura 4. Máquina para la construcción de los bloques de cemento.



Fuente: Cano, 1983.

Las actividades de la junta directiva en cuanto al seguimiento de las decisiones, el control de las tareas, la asignación de los recursos y la forma de incorporar la experiencia para hacer mejora sistemática, dio resultados rápidos que permitieron mantener la motivación en el trabajo, el cumplimiento de los objetivos trazados de forma continua, mantuvo cohesión en los grupos de trabajo, lo que permitió la urbanización y construcción del sector bajo del barrio y plantear el desarrollo de la parte alta según los parámetros de éxito.

El resultado final fue la construcción de 586 soluciones habitacionales completas, de las cuales en los primeros años, se hicieron las necesarias para remplazar los "ranchos" que existían y planificar las condiciones de crecimiento en cuanto a la infraestructura necesaria.

Actualmente, el barrio cuenta con una adecuada red de servicios públicos, equipamientos para la recreación y el deporte, así como equipamientos para la salud, la educación y la seguridad, los cuales son servidos con cuatro rutas de transporte público colectivo urbano.

3. Resultados y discusión

Las condiciones actuales en las ciudades latinoamericanas, donde la informalidad asociada a la pobreza e indigencia, aumenta nuevamente desde el año 2012, llegando a 167 millones de pobres y 71 millones de indigentes (NU. CEPAL, 2016, p. 18), evidencia que las decisiones tomadas, no acompañan la urgencia, para responder al ritmo de crecimiento de los fenómenos urbanos, y por el contrario, los esfuerzos no han sido suficientes para contrarrestar el impacto de la desigualdad presente en los países de la región.

Asociado, el déficit de vivienda también aumenta progresivamente, mostrando la incapacidad de los gobiernos, en el diseño de estrategias de planificación que permitan enfrentar las realidades subyacentes, donde 110 millones de personas no cuentan con una vivienda adecuada (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015), lo que presiona de manera particular, las periferias de las áreas urbanas ya consolidadas, y que como se evidencio en el caso particular de ciudades de montaña, pone en riesgo a la población, la cual se ve obligada a habitar los suelos menos aptos y sin garantías, lo que se traduce en inducir ciclos de tragedias como en el caso de la ciudad de Manizales.

Lo anterior, hace que los buenos ejemplos de gestión ya ejecutados en décadas anteriores, que siguen mostrando resultados hasta la actualidad, tomen valor adicional, y se enmarquen dentro de las rutas que deben seguirse para el diseño de nuevas políticas públicas que propendan por proporcionar vivienda digna a los sectores de la población que más lo requieren, junto con las garantías que posibilitan un hábitat que impulse el acompañar los proyectos de vida de la comunidades.

En este sentido, lo ocurrido con el Barrio El Caribe, al partir de los tejidos sociales para la conformación de la comunidad, se detectan claras fortalezas en cuanto los procesos de autogestión y autoconstrucción, ya que la auto-organización de la comunidad es fácilmente acompañada por la administración municipal, al focalizar las etapas y distribuir las responsabilidades, donde los aspectos técnicos son fácilmente soportados por ambas partes.

Dicha distribución de la responsabilidad e interacción, capacita y forma al miembro de la comunidad, generando además apropiación que vincula condiciones de identidad, arraigo y pertenencia, que dan condiciones adicionales al proyecto, en cuanto el mejoramiento progresivo de lo construido, como lo demuestra el estado actual del Barrio El Caribe, donde un gran porcentaje de la población participante siguen siendo miembros activos y promotores de semejantes modelos de auto-organización para fortalecer las condiciones urbanas del lugar. En la Figura 5 se observa una panorámica actual del Barrio "El Caribe".

Figura 5. Panorámica del barrio "El Caribe".



Fuente: Cano, 2013.

4. Conclusiones

El análisis permite evidenciar, que la autoconstrucción como resultado del acompañamiento en la gestión del proyecto, genera grandes beneficios, que van desde aspectos financieros (al permitir incorporar a los procesos de construcción, la mano de obra de la comunidad, la posibilidad de fabricar materiales para el proyecto, disminución de costos al comprar por volumen, entre los más importantes), hasta figuras de organización social y comunitaria que permite definir y constituir las estructuras sociales que soportaran la rutina y cotidianidad del

mismo barrio.

Como lo demuestra el proyecto desarrollado para la construcción del Barrio El Caribe en sus dos etapas, es posible sostener que el incorporar la población objetivo del proyecto, se traduce en grandes economías en la construcción de las unidades de vivienda, pero también contribuye de manera directa a generar las condiciones para el surgimiento de las relaciones sociales, que después serán estructurales para la consolidación de los tejidos sociales del barrio y que serán soporte para la adecuada relación de las futuras generaciones.

La formalización en los procesos de consolidación urbana, debe ser colocada en las agendas de las administraciones municipales, ya que los costos asociados a la no atención en términos de salud, educación, y condiciones mínimas de habitabilidad, terminan siendo más altos, que la atención oportuna de las necesidades, esto sin mencionar las condiciones críticas que representan las tragedias, donde el costo de las vidas ya hace en si incalculable los costos para la ciudad. Bajo esta perspectiva es posible soportar con el caso estudiado en el barrio Caribe, que al vincular la población es posible hacer muy eficiente el uso de los recursos y que en gran medida es la misma comunidad la que puede hacer gestión acompañada del sentimiento de solidaridad de la ciudadanía en pro de una mejora considerable de las garantías de seguridad para la mayoría de la población.

Después del análisis realizado, resulta de interés proponer para estudios posteriores, analizar las condiciones actuales del barrio el Caribe, en cuanto indicadores de coberturas de educación y salud, monitorear los fenómenos delictivos, evaluar las condiciones de la prestación de servicios públicos entre otros, para contrastar con otros barrios construidos bajo la lógica tradicional del mercado de vivienda, y de esta forma evidenciar fenómenos particulares asociados a la autogestión y autoconstrucción. En este mismo sentido, poder estudiar los costos financieros, con el fin de proyectar las ventajas comparativas en cuanto la reducción de costo que implica el uso de mano de obra de la comunidad, la construcción de los materiales de obra y la administración de los recursos, bajo la figura de junta administradora en una asociación constituida por la comunidad beneficiaria.

Agradecimientos

Los autores expresan sus sinceros agradecimientos a la facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia – Sede Manizales, así como al semillero de investigación en Movilidad Sostenible, quienes colaboraron con la realización de la investigación.

Notas pie de pagina

1 Nombre dado a las viviendas construidas de forma precaria, con cartones, latas y maderas, para cerrar y techar un único espacio, en el cual los miembros de la familia habitaban de manera transitoria, a la espera de programas de formalización de propiedad del terreno o asignación de viviendas.

Referencias

Banco Interamericano de Desarrollo [BID]. (2015). *Vivienda para la Vida. Una discusión para superar el gran déficit de casa digna en Latinoamérica*. 2015. [último acceso: 26 de Marzo de 2016]. Disponible en: <http://blogs.iadb.org/urbeyorbe/2015/05/05/vivienda-para-la-vida-una-discusion-en-el-camino-hacia-habitat-iii/>

CANDIA, David. (2007). *Tugurios, migración y objetivos de desarrollo del Milenio*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas.

CANO, Antonio. (2013). Archivo fotográfico personal del proyecto. Director de la caja de la Vivienda Popular año 1983.

Centro de Información y Estadística [CIE]. (2014). Boletín Estadístico SPM. Caldas, Alcaldía de

Manizales Secretaría de Planeación, Manizales: Editorial Grafitel.

CIFUENTES, Paula A. y LONDOÑO, Juan P. (2010). *Análisis del crecimiento urbano*. Revista Gestión y Ambiente 13, nº 1, pp.53-66.

Di VIRGILIO, María; GUEVARA, Tomás y ARQUEROS, María S. (2014). *Políticas de regularización en barrios populares de origen informal en Argentina, Brasil y México*. Revista Urbano, Chile, Vol. 17(29), pp. 57-65.

DUQUE, Gonzalo. *Repositorio Institucional Universidad Nacional*. 9 de Noviembre de 2010. Disponible en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2281/1/gonzaloduqueescobar.201021.pdf>. [Último acceso: 19 de 3 de 2016].

MOSQUERA, Francisco. Tribuna Roja. Enero de 1982. [Último acceso: 19 de Marzo de 2016] Disponible en: <http://tribunaroja.moir.org.co/EL-GOBIERNO-TRAFICA-CON-LA-VIDA.html>.

NU. CEPAL. Desarrollo social inclusivo: una nueva generación de políticas para superar la pobreza y reducir la desigualdad en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL, 2016.

PERIÓDICO LA PATRIA. (2011). *Deslizamientos históricos en Manizales*. [Último acceso: 19 de 3 de 2016]. Disponible en: <http://consulta.lapatria.com/story/deslizamientos-históricos-en-manizales>

ROBLEDO, Jorge E. (1996). *La Ciudad de la Colonización Antioqueña*. Manizales: Editorial Universidad Nacional de Colombia.

1. Arquitecto, Magíster en Diseño Arquitectónico Avanzado, Magister en Construcción. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. Email: gaarteagabo@unal.edu.co

2. PhD. en Gestión del Territorio e infraestructuras del transporte, Universidad Politécnica de Cataluña. Director Maestría en Infraestructuras y Sistemas de Transporte. Profesor Asociado, Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. Email: daescobarga@unal.edu.co

3. PhD (c). en Ingeniería Civil. Profesor Asistente. Universidad Nacional de Colombia Sede Bogotá. Email: camoncadaar@unal.edu.co

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015
Vol. 38 (Nº 01) Año 2017

[Índice]

[En caso de encontrar algún error en este website favor enviar email a webmaster]

