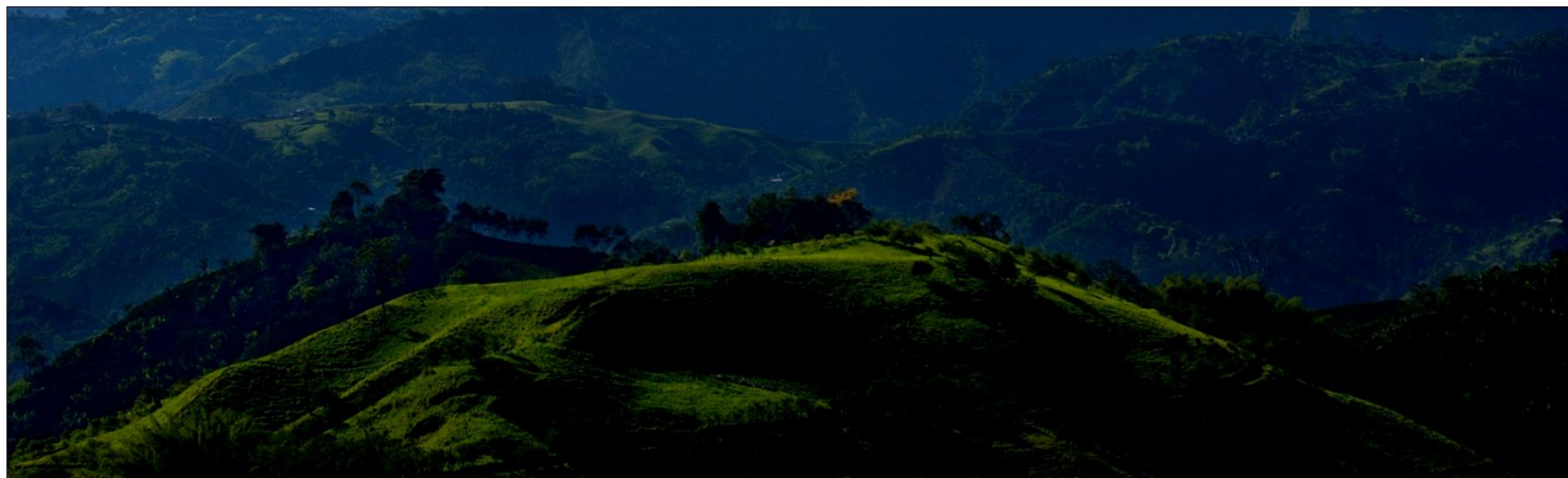




Celebración de los 102 años de fundación de la SMP de Manizales



Territorio y Región: Caldas en la ecorregión cafetera



Gonzalo Duque Escobar *

Manizales, 27 de junio de 2014.

Integración, cooperación y articulación: un sueño de región

- La construcción de **un territorio de paz**, obliga a acuerdos regionales sobre acciones integrales, en función de objetivos estratégicos que generen **sinergias culturales y ambientales**, buscando resolver los conflictos y las problemáticas socio-ambientales de la ecorregión, a partir procesos participativos que propendan por la equidad en el gasto público, el empoderamiento del territorio, del diseño de **políticas públicas** en materia social, ambiental y económica, y de la transformación de las **ventajas comparativas** culturales y naturales, en factores de competitividad, implementando estrategias de C&T, imbricadas con la cultura.
- Veamos algunos elementos en el caso del Caldas y del Eje Cafetero.



Imagen: En el Triángulo de Oro de Colombia habita el 52 % de los colombianos y se genera el 64% del PIB. Fuente:

<http://godues.wordpress.com/2014/03/05/>

Ecorregión y territorio como sujeto

- En el Eje Cafetero con 2.5 millones de habitantes, el PIB pasó del 4.5% en 2001 al 3.2% en 2011. Caldas, con 984.000 habitantes, participa con el 1,5% del PIB, del cual el 65% se concentra en Manizales cuya población de 393.000 representa el 40% de los habitantes, y el 35% restante del PIB se genera en los otros 26 municipios donde habita el 60% de dicha población.
- Una oportunidad para resolver esa brecha, puede surgir de un nuevo modelo urbano “más verde e incluyente” que descentralice la infraestructura social y económica, y que contemple la conurbación del Eje Cafetero, además del aprovechamiento de proyectos estratégicos como la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero PCC, siempre y cuando se apliquen estrategias de C&T que incluyan la Cultura, y se orienten las políticas públicas hacia la consolidación de un territorio más justo, equitativo y soberano, y al desarrollo del capital social en la ecorregión.

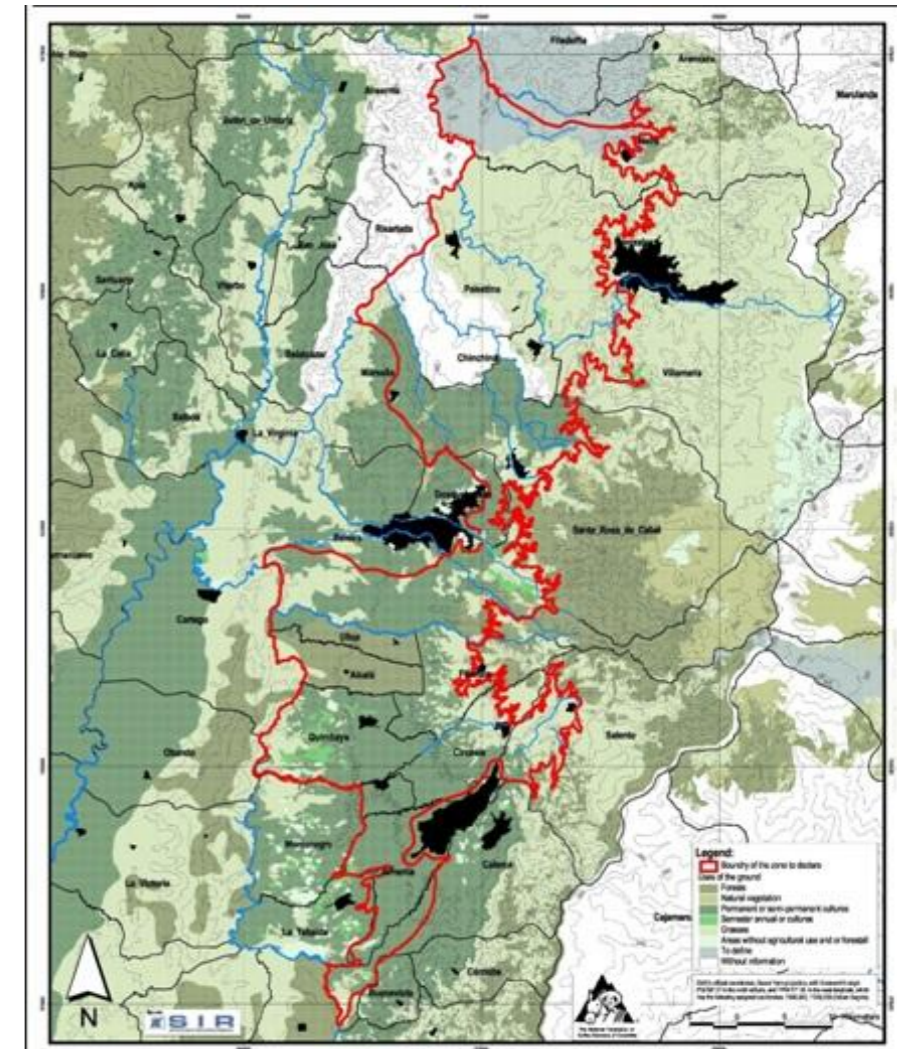
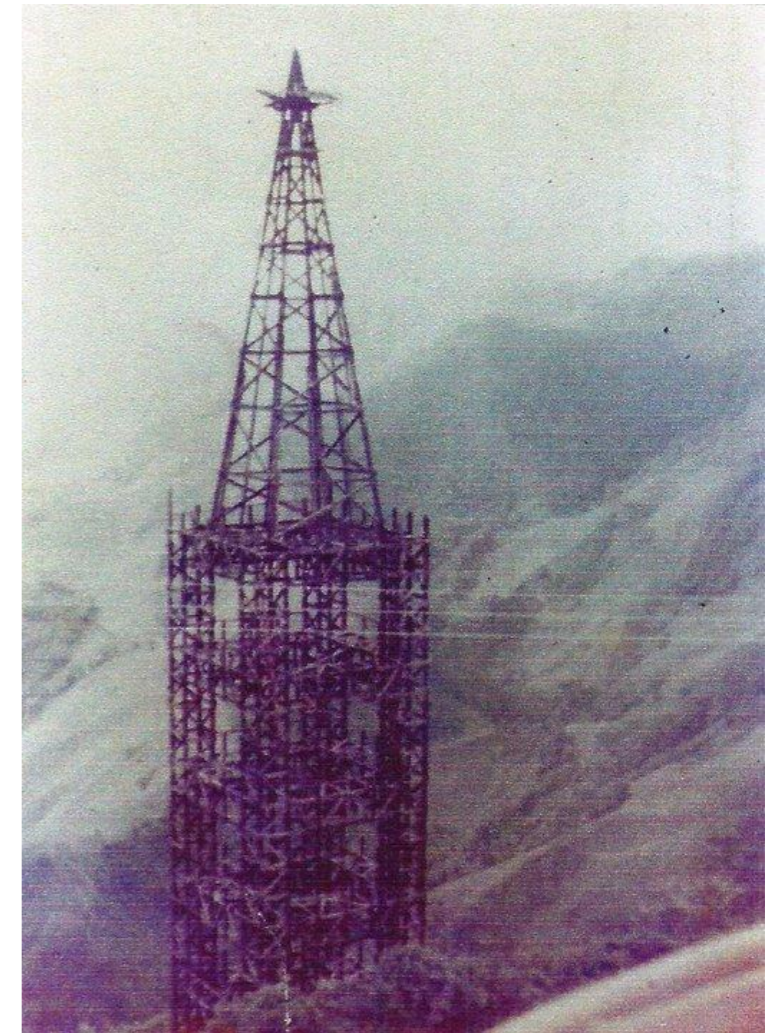


Imagen: Área del Paisaje Cultural Cafetero PCC (rojo) y ubicación poblados (negro). Fuente: SIR. Comité Nacional de Cafeteros.

La dimensión socio-económica

Fundado Manizales (1849), el poblado de bahareque y de caminos de arriería, vive un primer período de economía de subsistencia y guerras civiles que llega hasta la guerra de los Mil días (1900-03).

- En los albores del siglo XX la aldea entra a un segundo período de acumulación gracias al café, el de los cables y ferrocarriles que llevan dicho producto más allá de los mares.
- Sigue un tercer período de verdadero desarrollo económico, el del los Jepaos y las Chivas cuando se abren los caminos rurales para electrificar el campo y dotarlo de acueductos, escuelas y puestos de salud, con el concurso de la Federación Nacional de Cafeteros (1927).
- Finalmente, a partir de 1970 entramos a un cuarto período de crisis, en el que palidecen los poblados cafeteros y el campo, no sólo por el deterioro de los términos de intercambio, sino también por las consecuencias demográficas y ambientales de la Revolución Verde.
- Y tras palidecer la sociedad industrial de ayer y haber desmontado el Estado solidario, nuestra sociedad ahora fragmentada entra a un quinto período, el de la globalización de la economía y la cultura.



- **Proyectos notables para Manizales:** Camino de La Elvira (1847); Camino de La Moravia (1890); Cable Aéreo Manizales - Mariquita (1922); Ferrocarril de Caldas (1927); Vía al Magdalena (1939); La Nubia (1961); Vía Irra La Felisa y Túnel El Espejo (1986). Imagen: Torre de Herveo; Centro de Historia de Manizales

La dimensión ambiental

- En este territorio verde donde existen conflictos severos entre uso y aptitud del suelo, y los eventos extremos por el calentamiento global acechan, se debe avanzar **en el ordenamiento de las cuencas**, emprender acciones de adaptación al cambio climático, asegurar el suministro de agua potable y preservar los frágiles ecosistemas.
- La mega-minería que amenaza los ecosistemas andinos y el agua en toda la alta cordillera, ha desestructurado el patrimonio cultural del occidente caldense en Marmato - Riosucio.
- Como principio debe plantearse que mientras el oro y el carbón como recursos pueden ser explotados, **el agua y la biodiversidad son un patrimonio.**
- Mientras los recursos son una mercancía objeto de explotación por el mercado, el agua, el suelo y la biodiversidad como bienes patrimoniales que deben preservarse, sólo deben ser objeto de aprovechamientos responsables.

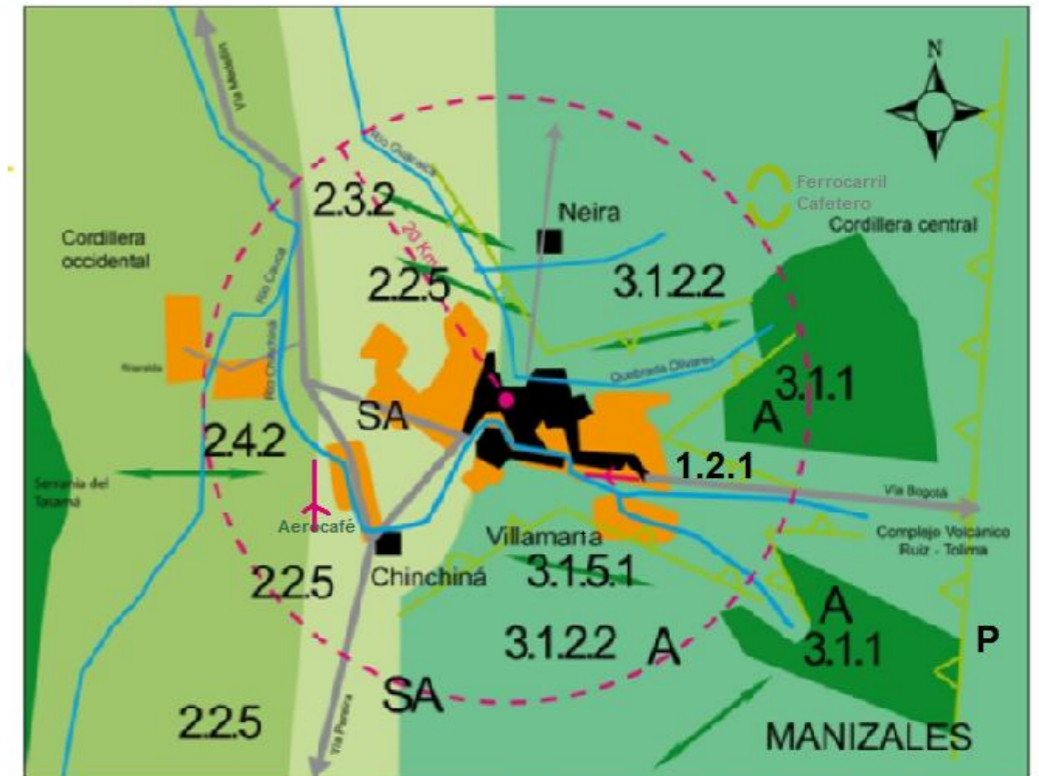


Figura Organización espacial de la dispersión del sistema urbano de Manizales (Ajustado)
Juan Leonardo González Plazas Instituto de Estudios Regionales INER UA 2009

El eje cafetero es un gran jardín deforestado: mientras el suelo apto para potreros es solamente el 4% del territorio, para dicho uso se destina el 49%; y mientras el potencial forestal es del 50%, la cobertura de bosques sólo alcanza el 30%. Imagen del INER UA 2009.

La ecorregión: un escenario biodiverso y pluricultural a resignificar y descubrir



Conocemos los íconos culturales del Tolima Grande, de la Región Cundiboyacence, de las Montañas Santandereanas de la Costa Atlántica, de Antioquia, del Pacífico o de los Llanos Orientales, pero no hemos desarrollado los nuestros en la ecorregión cafetera. Imagen, Los Mundos de Samoga en:

<http://godues.wordpress.com/2011/10/02/>

- *La Ecorregión Cafetera es multidiversa y pluricultural:*
 - *- El Mundo de la Tierra: El alto occidente, que como tierra de resguardos y negritudes, además de ser una subregión panelera, es minera: en el oro de Marmato y Riosucio existe más novela y poesía que en el café.*
 - *- El Mundo del Agua: El Magdalena centro, que es tierra de ranchos de hamacas, de chinchorros, de subriendas de bagres, nicuros y bocachicos, del petróleo de Barranca, de los vapores por el río y de la expedición botánica.*
 - *- El Mundo del Aire: La región cafetera, tanto la que empieza en Neira y llega hasta el norte del Valle del Cauca, como la que avanza por Manzanares, es la de las chivas, el bahareque, los cables aéreos, los Ferrocarriles Cafeteros y la música de carrilera.*
 - *- El Mundo del Fuego: La región San Félix-Murillo de fértiles tierras y paisajes andinos, que tiene sus propios íconos en el cóndor, el pasillo, la ruana de Marulanda, la palma de cera, y el sombrero aguadeño, es la zona fría de la alta cordillera.*

La sociedad cafetera 1



Imagen: Manizales años 20. Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo <http://luisguillermovallejo.com>

- Los habitantes de la “Tierra del café”, poseemos una cultura donde inciden determinantes de la caucanidad y la antioqueñidad, relacionados con los modos de producción de la minería de la Colonia y con los de la actividad agraria que florece en el Siglo XX, en ambos escenarios.
- Primero, en la minería aurífera los modos de producción fueron diferentes: en la Provincia del Cauca se soportaba en la esclavitud y en la de Antioquia en el trabajo del minero independiente. Segundo, mientras el modelo agrario caucano era el latifundio soportado en un régimen de servidumbre, el de la producción cafeteras que surge del trabajo en el minifundio propiedad del colono.
- No obstante, el cafetero también se enriquece del aporte librepensador del caucano de clase media, fruto de una apertura cultural que lo orienta al comercio: El payanes al explotar el oro de Barbacoas recibía una información de la Capitanía de Panamá, también recibía información del Virreinato del Perú por depender de Quito, e información de la Nueva Granada con quien finalmente comerciaba.

La sociedad cafetera 2

- Pero tras décadas de verdaderas proezas cafeteras, abandonamos un modo de producción que engrandeció a Colombia entre 1900 y 1970, por apostarle a la Revolución Verde con el monocultivo del café y renunciar a la caficultura orgánica: los campesinos con solo dos años de escolaridad, al no poder asimilar el modelo financiero y tecnológico de la caficultura moderna, vendieron su tierra para emigrar a la ciudad, generando una inversión demográfica en la que el país rural se urbaniza.
- Hoy las estadísticas señalan que la proporción de población con Necesidades Básicas Insatisfechas, en Caldas es 17.76%, contra 0.99% en Manizales donde se concentra casi el 70% del PIB caldense, simplemente se obliga a considerar nuestra pobreza campesina no sólo bajo parámetros de pobreza monetaria, sino de otros factores para plantear soluciones a la inequidad regional y social, y a las deficiencias en el desarrollo de las capacidades humanas de la población.



Imagen: Manizales años 20. Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo
<http://luisguillermovallejo.com>

Paisaje Cultural Cafetero como macroproyecto integrador

- Una estrategia para hacer del Paisaje Cultural Cafetero un factor de desarrollo, es la implementación del “**bioturismo**”, concepto que incorpora cultura y medio ecosistémico, apalancado con un programa de **vías lentas** que cruce **poblados lentos**, tal cual lo propone la SMP de Marsella, Risaralda, al emprender el ordenamiento de la cuenca del río San Francisco.
- Con el Paisaje Cultural Cafetero PCC la suerte de los pequeños poblados cafetaleros dependerá del papel del **transporte rural** como catalizador de reducción de la pobreza, del **bahareque** como arquitectura vernácula, de la salud del **suelo y del agua**, del sombrío para la **biodiversidad**, de las **sanas costumbres**, y de un cúmulo de elementos tangibles e intangibles de nuestro **patrimonio cultural y natural**.
- Pero el bioturismo que se soporta en lo autóctono y en la biodiversidad, exige una **revolución educativa**, para hacer viables la reconversión productiva, el desarrollo de la identidad cultural, el fortalecimiento del tejido social, la solución de la brecha de productividad entre ciudad y campo, y **eficaz el apoyo institucional**.



Imagen: Arriería cafetera. Obras del Maestro Luis Guillermo Vallejo
<http://luisguillermovallejo.com>

La descentralización de la infraestructura y las funciones urbanas

Los poblados cafeteros que se han rur-urbanizado, deben desarrollar competencias estratégicas para los centros urbanos de la Ciudad Región, bajo el presupuesto de **la complementariedad de las funciones urbanas** en las áreas metropolitanas de Pereira y Manizales.

El nuevo modelo urbano, debe propender por núcleos urbanos autosuficientes, donde se privilegie **la movilidad autónoma y el transporte colectivo**, en lugar de aplicar modelos de ciudades expandidas y de guetos urbanos, pensadas para el automóvil y donde la infraestructura urbana privilegia al mercado.

Los poblados se transforman en ciudades intermedias, al espacializar sus funciones urbanas, así:

- **Las zonas industriales** que al valorarse por su posición con respecto a los medios de transporte, obligan a ubicarse de cara a los ferrocarriles, puertos, aeropuertos y autopistas.
- **Las zonas residenciales** que valen por su función estética y paisajística, deben ubicarse lejos del paisaje de chimeneas de las zonas industriales, donde ruidos, vibraciones y aceites derramados se suman a la polución de los vertimientos industriales.
- **Las zonas comerciales** que suelen coincidir con los Centros Históricos, al estar constituidas por esos viejos inmuebles que le imprimen el carácter a la ciudad, deben mitigar el deterioro del espacio público, la informalidad y los procesos de lumpenización del centro ciudadano.
- **Las zonas de servicios** que se valoran por su nivel de equipamiento, deben promover la eficiencia del transporte público urbano, y contar con centros de investigación y convenciones, cómodos hoteles, hospitales con servicios complejos, grandes centros comerciales e instalaciones culturales y deportivas...

Hacia la Ciudad Región en un escenario rur-urbanizado y conurbado.

Las capitales cafeteras se han conurbado, en un escenario donde urge consolidar zonas metropolitanas más equitativas, para actuar como Ciudad Región complementando sus economías, y articulando el territorio tal cual lo ha logrado el Quindío.

Se requieren tres condiciones para conformar una Ciudad Región: articularse a un centro urbano de igual nivel de relevancia, que sea económicamente complementario, y ubicado a menos de 2 o 3 horas de distancia.

- Sí la **urgencia de las megalópolis** es volverse internacionalmente competitivas y manejar problemas de escala, la de las ciudades intermedias es conurbarse conformando una ciudad región, para no palidecer.
- Entre tanto, los **pequeños poblados** deben articularse a un centro urbano vecino de mayor nivel de relevancia, desarrollando una competencia de cara a las necesidades de dicha ciudad.
- Mientras Bogotá es la única megalópolis de Colombia, con problemáticas como la movilidad y el crecimiento urbano, Medellín es una **ciudad intermedia grande** que sólo puede conurbarse con el Eje Cafetero, y las capitales cafeteras **ciudades intermedias pequeñas** cuya suerte dependerá de su capacidad de articularse hacia adentro y hacia afuera, buscando la complementariedad económica para no sufrir procesos de vaciado entre sí y desde Cali o Medellín.

La infraestructura estratégica para el sistema de transporte 1

- Primero, el desarrollo portuario colombiano “se ha modernizado” con una infraestructura insuficiente, donde la meta ha sido igualar las condiciones del Canal de Panamá construido en 1914. Colombia debe avanzar con el **FFCC Verde y la Hidrovía del Atrato**, para un canal interoceánico que articule sus mares, para entrar a los océanos de la economía planetaria, donde se moviliza el 90% de las mercancías y habita el 50% de la población del planeta.
- Segundo: mientras el 40% del PIB y el 30% de la carga del país se generan en la región Centro-Andina y el 30% del PIB y el 40% de la carga en el Occidente colombiano, falta un sistema de vías transversales para el transporte troncal cruzando El triángulo económico de Colombia: estas serían la nueva **Transversal Cafetera** que uniría a Bogotá con Pereira como centros de gravedad de ambas regiones, lo que complementarían la alternativa del Túnel de La Línea, y el **Ferrocarril Cafetero entre La Dorada y el Km 41**, para conectar el Altiplano con los mares de la Patria.



Ferrocarriles Cafeteros en Revista Credencial.

La infraestructura estratégica para el sistema de transporte 2

- Tercero: mientras el transporte fluvial es 6 veces más económico que el Carretero, y el ferroviario 3 o 4 veces más barato, Colombia sigue sacando en tractomula los contenedores a sus mares. Además de la navegación **por el Magdalena**, debería emplearse el modo férreo para salir del Altiplano por Manizales **a Buenaventura o a Urabá**, con lo cual los fletes por kilómetro caerían entre tres y cuatro veces respecto a los fletes carreteros. Para Medellín, la salida al mar por Urabá en lugar de Cartagena, reduce la distancia en un 40%, cuánta que se triplicaría en la reducción de los fletes extendiendo el tren de Occidente hasta el puerto antioqueño.
- La imagen ilustra tres nuevas líneas férreas: el Tren de Occidente extendido hasta Urabá; el Ferrocarril Cafetero, para conectar por Manizales el Tren de Occidente con el Sistema Férreo Central, y el Ferrocarril Verde que se complementarían con una hidrovía en el Atrato, para establecer un canal interoceánico entre Urabá y Cupica.
- Imagen en: <http://godues.wordpress.com/2014/04/28/>



La infraestructura estratégica para el sistema de transporte 2

- Cuarto: **Aerocafé**, proyecto que extendiendo su pista a 3600 m podrá resolver la condición mediterránea del Eje Cafetero y hacer viable el **Paisaje Cultural Cafetero**. Por su ubicación Aerocafé puede cumplir funciones de convergencia, al contar en un radio de 200 km con 23 millones de habitantes y permitir aviones tipo Jumbo, levantando 112 mil libras, contra 75 mil desde Río Negro o 83 mil desde El Dorado, alcanzando a bajo costo mercados a 5000 millas como Europa, el Cono Sur, Canadá y la costa oeste de Norte América.

- **Nota:** el desplazamiento de la Troncal de Occidente hacia la Variante La Tesalia, impondrá como reto aprovechar la ubicación estratégica del Km 41, sin gravar con nuevos peajes la conectividad interna de las comunidades rurales del Alto Occidente y Norte de Caldas.

- *Imagen 7: La nueva Troncal de Occidente, en <http://godues.wordpress.com/2014/06/23/>*



Una agenda y unas estrategias

- Si bien cada capital cafetera independientemente considera legítima su economía basada en actividades diversas, dada su proximidad, **en lugar de competir deben complementar sus economías** e implementar un sistema de conectividad y movilidad interna para conurbar sus áreas metropolitanas buscando consolidar un clúster urbano.
- Además de atender las demandas ambientales de las cuencas blindando los ecosistemas estratégicos de la ecorregión cafetera, y de **priorizar la acción del Estado en la formación de capital social frente al crecimiento económico**, se debe avanzar en los procesos de identidad cultural en las diferentes subregiones.
- El nuevo modelo urbano impone **redistribuir la infraestructura social y económica, para lograr ventajas asociadas a la construcción de sinergias territoriales**, a partir de diferencias naturales y culturales, dado que la ecorregión es biodiversa y pluricultural.
- Para abatir el centralismo como obstáculo para el desarrollo, **cada departamento debe articular esfuerzos para consolidar la Región del Eje Cafetero**, como única estrategia para resolver la limitación de su pequeña participación frente al PIB de la Nación.
- El Eje Cafetero debe **resolver su condición mediterránea**: primero con los corredores viales para acceder a los mercados internos (Transversales y Autopistas); segundo encontrando una salida al mar más expedita (la Navegación del Magdalena y el Tren de Occidente); tercero materializando un aeropuerto de gran tamaño como Aerocafé para hacer viable el Paisaje Cultural Cafetero; cuarto fortaleciendo el transporte rural por ser un catalizador de la reducción de la pobreza; y quinto expandiendo las TIC por toda la geografía regional.

Conclusiones 1

- Una región debe soportarse en un territorio, entendido como un sujeto con identidad cultural, resultado de procesos sociales e históricos. El transporte rural como catalizador de la reducción de la pobreza y las TIC, son fundamentales para consolidar el territorio.
- Deben implementarse políticas públicas soportadas en procesos de C&T y cultura, para construir un territorio ambientalmente sustentable, socialmente equitativo y económicamente viable.
- Urge un nuevo modelo urbano soportado en sinergias territoriales, y en acuerdos para resolver la integración regional, abordando temas sustantivos como: pobreza, ruralidad, agua, cuencas, inversión pública, servicios públicos, y movilidad urbana.

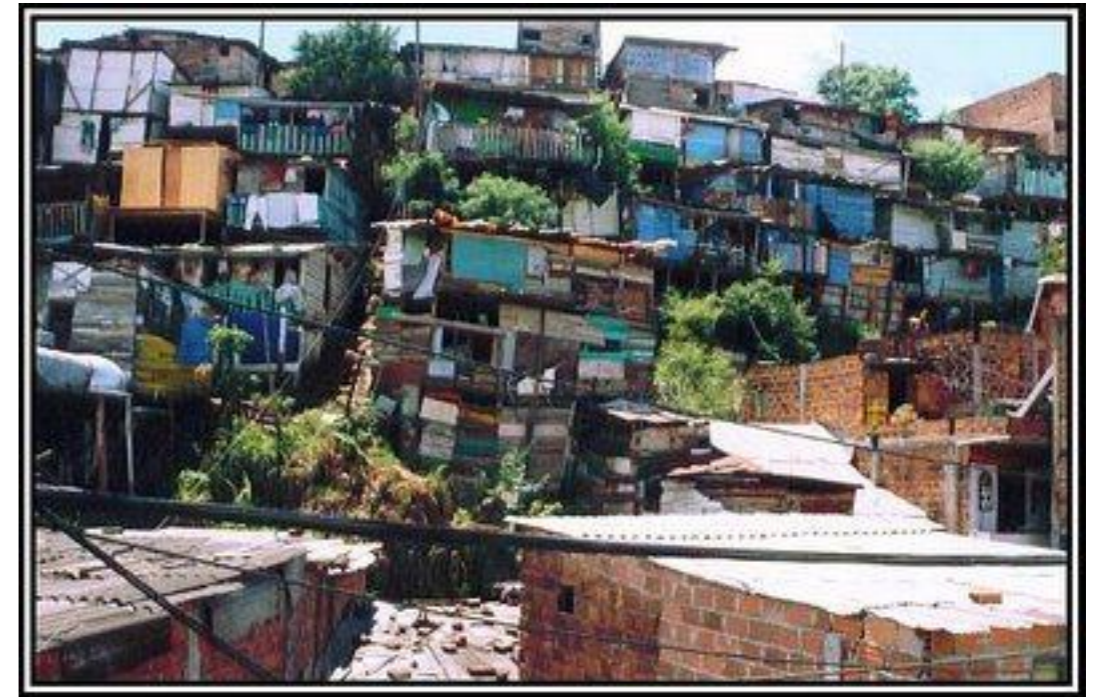


Imagen : Barriada manizaleña, en iammyownreporter.com

Conclusiones 2

- De implementarse un sistema de transporte que abrigue las áreas metropolitanas y rur-urbanas de las capitales cafeteras, crecerán la economía y las oportunidades sociales de la población.
- Mientras la infraestructura sugerida para implementar un sistema modal del transporte para la zona andina, permitirá el desarrollo de nodos estratégicos en La Dorada y entre La Felisa- Km 41-La Virginia, Aerocafé será la fórmula para apalancar la apertura del Paisaje Cultural Cafetero.
- Además, la integración del Eje Cafetero que empieza por consolidar las áreas metropolitanas de sus capitales y obliga a diferenciar competencias en las funciones urbanas, y a consolidar nuestra Ciudad Región, también será la fórmula para estructurar un eje de desarrollo en el Occidente Colombiano, entre Medellín y Cali.
- Para el desarrollo del Eje Cafetero, se hace necesaria la integración de los entes territoriales, en función de la autonomía institucional y descentralización de los recursos de la Nación, tal cual se señala en el proyecto "Colombia: un país de regiones", que propone Eduardo Verano de la Rosa, en:
<http://www.colombiapaisderegiones.com>

Fuentes 1

- Aerocafé: las cinco razones del proyecto <http://godues.wordpress.com/2014/01/24/>
- Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/12623/>
- Conexión Pacífico: la nueva Troncal de Occidente <http://godues.wordpress.com/2014/06/23/>
- Conurbación para el Magdalena Centro, en: <http://godues.wordpress.com/2013/08/06/10745/>
- Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva. Duque Escobar, Gonzalo (2013)
<http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/>
- Eje Cafetero: fortaleza minero-industrial y posibilidades agropecuarias, en:
<http://www.bdigital.unal.edu.co/6656/>
- Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/08/>
- La nueva Transversal Cafetera: Opciones e Impactos. <http://godues.wordpress.com/2013/04/26/>
- La navegación del Magdalena y la Conurbación Honda – La Dorada, en:
<http://godues.wordpress.com/2013/05/24/>
- La identidad del territorio caldense. <http://godues.wordpress.com/2013/07/08/>
- La ciudad región del Triángulo del Café, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/07/>
- Macroproyectos para el Eje Cafetero, en: <http://godues.wordpress.com/2012/01/10/>
- Manizales: Conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero, en:
<http://godues.wordpress.com/2013/05/24/>
- Manizales: funciones urbanas y metropolitanas <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>
- Manizales: intervención y uso del suelo urbano <http://godues.wordpress.com/2014/05/16/>
- Manizales: un diálogo con su territorio, en: <http://godues.wordpress.com/2014/03/05/>
- Paisaje Cultural Cafetero PCC <http://godues.wordpress.com/2012/03/22/>

Fuentes 2

- Pobreza y ruralidad cafetera, en: <http://godues.wordpress.com/2012/12/24/>
- Prospectiva para el desarrollo magdalenense. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6576/>
- Puerto Multimodal de La Dorada <http://godues.wordpress.com/2014/01/25/>
- Región cafetera e infraestructura para la conectividad, en: <http://godues.wordpress.com/2013/07/22/>
- Relevancia del Ferrocarril Cafetero <http://godues.wordpress.com/2014/03/18/>
- Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías clave para Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2014/02/11/11704/>
- Seis diálogos con el territorio. <http://godues.wordpress.com/2012/05/13>
- Seis girasoles emblemáticos para la problemática socioambiental de Caldas, en: <http://godues.wordpress.com/2013/06/09/>
- Sistema férreo, la clave para la competitividad <http://godues.wordpress.com/2014/04/28/>
- Sobre las alternativas de la vía al Magdalena. <http://www.bdigital.unal.edu.co/9170/>
- Temas e Caldas <http://godues.wordpress.com/2014/02/21/>
- Transversales de La Línea v.s. Letras con el Túnel Cumanday <http://godues.wordpress.com/2011/11/22>
- Transversal Cafetera de Caldas <http://godues.wordpress.com/2013/07/05/>
- Un “ferrocarril verde” para articular los mares de Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/8429/>
- Una política ambiental pública para Manizales, con gestión del riesgo por sismos, volcanes y laderas. Duque Escobar, Gonzalo (2012) <http://www.bdigital.unal.edu.co/6497/>
- Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>
- Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>



Imagen: El loro multicolor, ave emblemática de Caldas en <http://www.lapatria.com/medio-ambiente>

GRACIAS.

Este documento presentado en el marco de la celebración de los 102 años de fundación de la SMP de Manizales, utiliza elementos de otras presentaciones similares del propio autor elaboradas para el POT de Manizales, y del material de soporte para los módulos de la Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo y de Economía del Transporte del posgrado en Vías y Transportes de Ingeniería Civil, de la U. N. De Colombia.

- Gonzalo Duque Escobar Profesor Universidad Nacional de Colombia y Miembro SMP Manizales <http://godues.wordpress.com/>
- imagen de la portada: Fragmento fotográfico en la zona cafetera, por Jaime Duque Escobar