



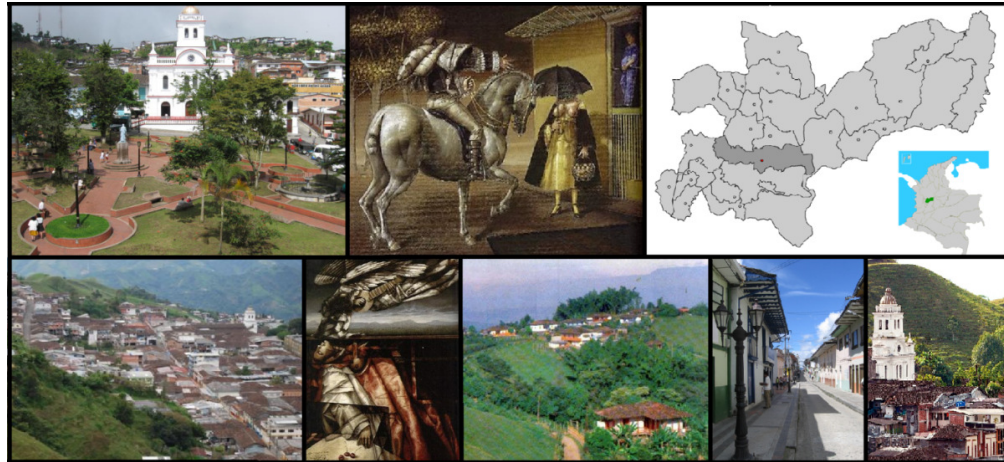
Neira: entre la ruralidad y la ciudad región

Gonzalo Duque Escobar

Neira, 19/08/2011

Presentación

- Estas notas pretenden mostrar la necesidad de acometer tareas en pro del desarrollo de Neira, reconociendo además de algunos elementos relacionados con la infraestructura futura, las circunstancias asociadas a la profunda brecha de productividad entre los medios rurales y urbanos, y otras problemáticas socio-ambientales y posibilidades que inciden en las dinámicas de estructuración de su territorio.



La falta de políticas de C&T para el sector rural imbricadas con la cultura como catalizadora del desarrollo, y haber dejado al sector rural como comodín en la negociación del TLC con los EEUU, son dos hechos que imponen retos sociales con el campo colombiano.

Mientras Los ingresos urbanos medios de Bogotá alcanzan cuantías seis veces mayores al ingreso rural de Colombia, el TLC con EEUU reducirá los ingresos rurales hasta el 50% de los actuales niveles.

El Eje Cafetero no es tan homogéneo, ni siquiera el Quindío que es el más homogéneo de sus departamentos

Lo industrial y lo artesanal, no son lo mismo.

En lo artesanal y en lo rural, los productos deben ser bienes culturales con identidad cultural específica, soportados en economías asociativas .

En lo industrial y agroindustrial, donde se habla de producción en serie, la complejidad de los bienes es la clave que los hace competitivos.

- El alto occidente, tierra de resguardos y negritudes, además de ser una subregión panelera, es minera: en Marmato y Riosucio existe más novela y poesía que en el café.
- La región Cafetera que empieza en Neira y llega hasta el norte del Valle, es la de las Chivas, el bahareque, los cables aéreos y la música de carrilera.
- La región San Félix Murillo tiene sus propios íconos: cóndor, pasillo, ruana de Marulanda, palma de cera, y sombrero aguadeño.
- El Magdalena centro, es tierra de ranchos de hamacas, chinchorros, subiendas, petróleo, vapores y río

Neira, posee dos escenarios estratégicos: el sector del Cauca como corredor supra-regional y Manizales

Para un turismo internacional y autóctono, debemos generar una oferta de bienes rurales y servicios ambientales con identidad cultural, garantizar la seguridad y la conectividad vial, y apostarle a un desarrollo aeroportuario con vuelos a más allá de las 3000 mil millas, para alcanzar los mercados europeo, norteamericano y del cono sur: Aerocafé será clave.

- El Paisaje Cultural Cafetero exige diferenciar una caficultura orgánica nutrida de elementos culturales, de otra no amigable con el medio ambiente y de corte agroindustrial.
- Esta declaratoria abre una opción para una nueva economía rural, que exige la recuperación del paisaje deforestado hace cuatro décadas cuando se le dio paso a una caficultura que afectó la biodiversidad y contaminó las aguas.
- Es hora de emprender una reconversión del modelo socio-ambiental, de valorar el patrimonio arquitectónico y de apostarle a un turismo verde.

La planeación racional ha sido exitosa en el número de fracasos

Se requieren tres condiciones para formar una ciudad región: articularse a un centro urbano de igual nivel de relevancia, que sea económicamente complementario, y que esté a 2 o 3 horas de distancia.

Las capitales cafeteras podrían palidecer frente a Cali y Medellín, o actuar como ciudad región complementando sus economías para conurbarse con ellas.

- Mientras la urgencia de las megalópolis es la de volverse internacionalmente competitivas y manejar problemas de escala, las ciudades intermedias deben conurbarse para conformar la ciudad región, y no palidecer.
- Entre tanto, los pequeños poblados como Neira, deben articularse a un centro urbano de mayor nivel de relevancia, desarrollando una competencia específica de cara a un centro urbano de relevancia.
- Mientras Bogotá es nuestra única megalópolis, Medellín es una ciudad intermedia grande que debe conurbarse y Manizales una ciudad intermedia pequeña articulada al Eje Cafetero.

Las zonas para las funciones urbanas, son: la industrial, la residencial, la comercial y la de servicios.

Se puede ofrecer una función para un centro urbano de relevancia desde un pequeño poblado como Neira, desarrollando desde este una competencia. Esto supone aprovechar ventajas comparativas que resuelvan las limitaciones de la gran urbe vecina, tal cual ocurre con el km 41 y Pueblorico.

- Las zonas industriales se valoran por su posición con respecto a los medios de transporte: para el caso de Manizales, el km 41 ofrece ventajas.
- Las zonas residenciales valen por su valor estético y paisajístico: los mejores desarrollos de Manizales se están dando al oriente, sobre un paisaje contaminado y de chimeneas.
- Las zonas comerciales suelen coincidir con los Centros Históricos, hoy amenazados por cambios como la desinstitucionalización y lumpenización del medio ciudadano.
- Las zonas de servicios, se valoran por su nivel de equipamiento: centros de investigación, hoteles para convenciones y para los propios ciudadanos, e instalaciones culturales y deportivas...

Colombia debe avanzar con una nueva infraestructura para articular subregiones y con el transporte rural como catalizador de la pobreza .

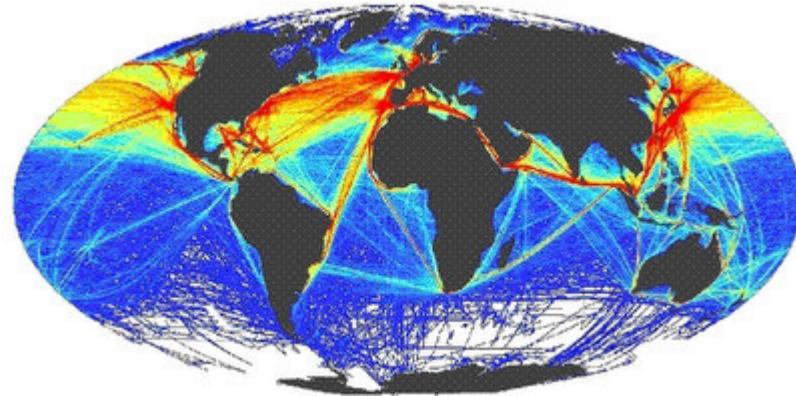
La Transversal de Caldas por Marulanda, como la vía Neira Aguadas o Riosucio Anserma, tienen importancia no como corredores logísticos sino como transporte articuladoras del transporte rural







El eje Irra-la Felisa, como corredor de conectividad, le da al Cañón del Cauca una ventaja comparativa.

El Aeropuerto del Café con pista larga, cuya cuenca llegaría hasta el S-W de Antioquia.

- Los Puertos profundos en Tribugá y Urabá son clave para una ruta interoceánica, con un FFCC verde por el territorio limítrofe entre Chocó y Antioquia, que llegue hasta el río Murri, donde entra al Atrato medio para buscar Tribugá.
- El FFCC de Occidente llegando a un puerto profundo en Urabá, que tendría un tramo común con el FFCC verde, resolvería la salida al Mar para el Occidente Colombiano, y de paso la soledad de Medellín: Urabá es un 40% más cercano que Cartagena.
- El Túnel Cumanday y el de Cocoló, son clave para la principal transversal de Colombia: de optarse por una vía de 80 km/h, la ruta Pereira-Bogotá por Mannizales, quedaría de 300 km que se recorrerían en 4 h, contra 6 horas por la vía del Túnel de La Línea, que será de 350 km.
- Igualmente el proyecto Autopistas de la Montaña resuelve la soledad de Medellín, al ligarlo con El Eje Cafetero y con Urabá.

Tribugá y Urabá como puertos puente para la ruta interoceánica Europa - Asia



COMPARACIÓN DE BUQUES	Eslora	Calado	
Panamax Class 	259 a 290 m	12 m	 Colombia
Post Panamax 	275 a 305 m	13 m	 Demanda creciente de Calado
Post Panamax Plus 	335 m	14 m	
Súper Post Panamax 	397 m	15,5 m	

Fuente: Autoridad Portuaria del Canal de Panamá. EL UNIVERSO. Adaptado por GDE www.galeon.com/economiaaytransportes

A la izquierda, ferrocarril verde por Chigorodó y Vigía del Fuerte como ruta interoceánica que no afecta al Darién y avanza parcialmente a Medellín. Arriba, densidad de rutas del comercio marítimo mostrando que Colombia puede entrar con un canal interoceánico seco, y gráfica con los barcos que pueden llegar a Colombia para advertir que faltan puertos profundos como los propuestos en Tribugá y Urabá, para poder acceder con barcos 5 veces más económicos al comercio global de construir un canal seco con ese FFCC articulado a Colombia.

La Transversal de Caldas de 212,7 km, dependerá de programas como el Paisaje Cultural Cafetero PCC

- Una carretera en sí, no trae desarrollo, sino que detona el desarrollo a partir de las condiciones pre-existentes .
- Una opción para el transporte rural, es apalancar el turismo.
- El programa de una vía “lenta” conectando pequeños poblados “lentos” , como estrategia para el turismo rural, aplica en Pueblorico (Neira).
- Este enfoque de la SMP de Marsella resulta válido en el contexto del Paisaje Cultural Cafetero, pero igualmente para Neira, Salamina o Aguadas, en virtud de su valioso patrimonio arquitectónico , cultural y paisajístico.



Imágenes en: <http://smpmanizales.blogspot.com/>

Fuentes I

- *Aspectos geofísicos de los Andes de Colombia (II versión)*. Duque Escobar, Gonzalo (2009), en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1580/>
- *Aspectos Urbanos del Eje Cafetero*. Duque Escobar, Gonzalo (2007), en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1910/>
- *Anotaciones para un crecimiento previsivo y con desarrollo*. Duque Escobar, Gonzalo (2011). La Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/4200/>
- *Calentamiento global en Colombia*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) Instituto Universitario de Caldas, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3673/>
- *Ciencia, saberes, empleo y ruralidad, en el PND 2010-2014*. Duque Escobar, Gonzalo (2011), en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3255/>
- *Colombia mira a la Cuenca del Pacífico*. Duque Escobar, Gonzalo (2011), SMP Manizales, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>
- *Desde el Eje Cafetero: dos proyectos estructurantes de corredores logísticos*. Gonzalo Duque-Escobar (2011) SMP & UN, en: <http://godues.wordpress.com/2011/08/05/>
- *El Eje Cafetero y las Ciudades Intermedias*. Gonzalo Duque Escobar (2006) Revista Eje XXI, en: <http://www.galeon.com/cts-economia/ciudades.htm>
- *El transporte rural y el desarrollo de Caldas*. Duque Escobar, Gonzalo (2010), en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/>
- *La dimensión cultural como catalizadora del desarrollo*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) Ed. RAC, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3287/>
- *Las Transversales Cafeteras al Pacífico*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) La Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3300/>

Fuentes II

- *Memoria Sobre La “Transversal De Caldas”*. Franco, Omar et al (1999), SMP Manizales, en: <http://galeon.com/smp-manizales/transversal.pdf>
- Neira: La Puerta Amable del Norte - La Perla del Roble, en: <http://neira-caldas.gov.co>
- Notas de interés para el desarrollo de Caldas y Manizales. Duque Escobar, Gonzalo (2011), en: <http://godues.wordpress.com/2011/08/16/>
- *Paisaje Cultural Cafetero: disrupción para un desarrollo sostenible*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) La Patria. En: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3757/>
- *Relevancia del proyecto Aeropuerto del Café*. Duque Escobar, Gonzalo (2011). Ed. RAC, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3592/>
- *Rieles para el empleo cafetero*. Duque Escobar, Gonzalo (2011). La Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3558/>
- Temas de agenda pública para Manizales y Caldas, en: <http://godues.wordpress.com/2011/07/23/temas-de-agenda-publica-para-manizales-y-caldas/>
- *Un modelo educativo anacrónico y aburrido*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) *La Patria*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3593/>
- *Una salida al mar para el occidente colombiano*. Gonzalo Duque Escobar (2009) SMP Manizales, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>
- Una visión y dos enfoques de Manizales, en: <http://www.galeon.com/gonzaloduquee/vision.pdf>
- Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>



En nombre de la SMP de Manizales y la Universidad Nacional de Colombia,

GRACIAS