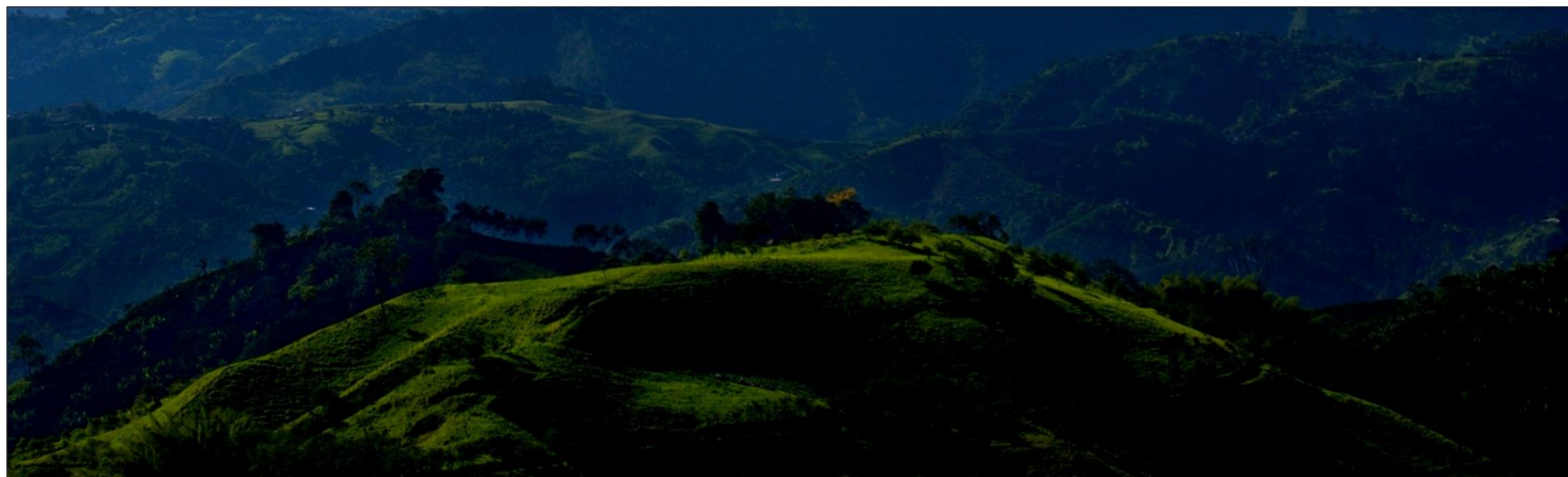




Foro: Integración, cooperación y articulación un sueño de región



Articulación de Manizales a la ecorregión cafetera



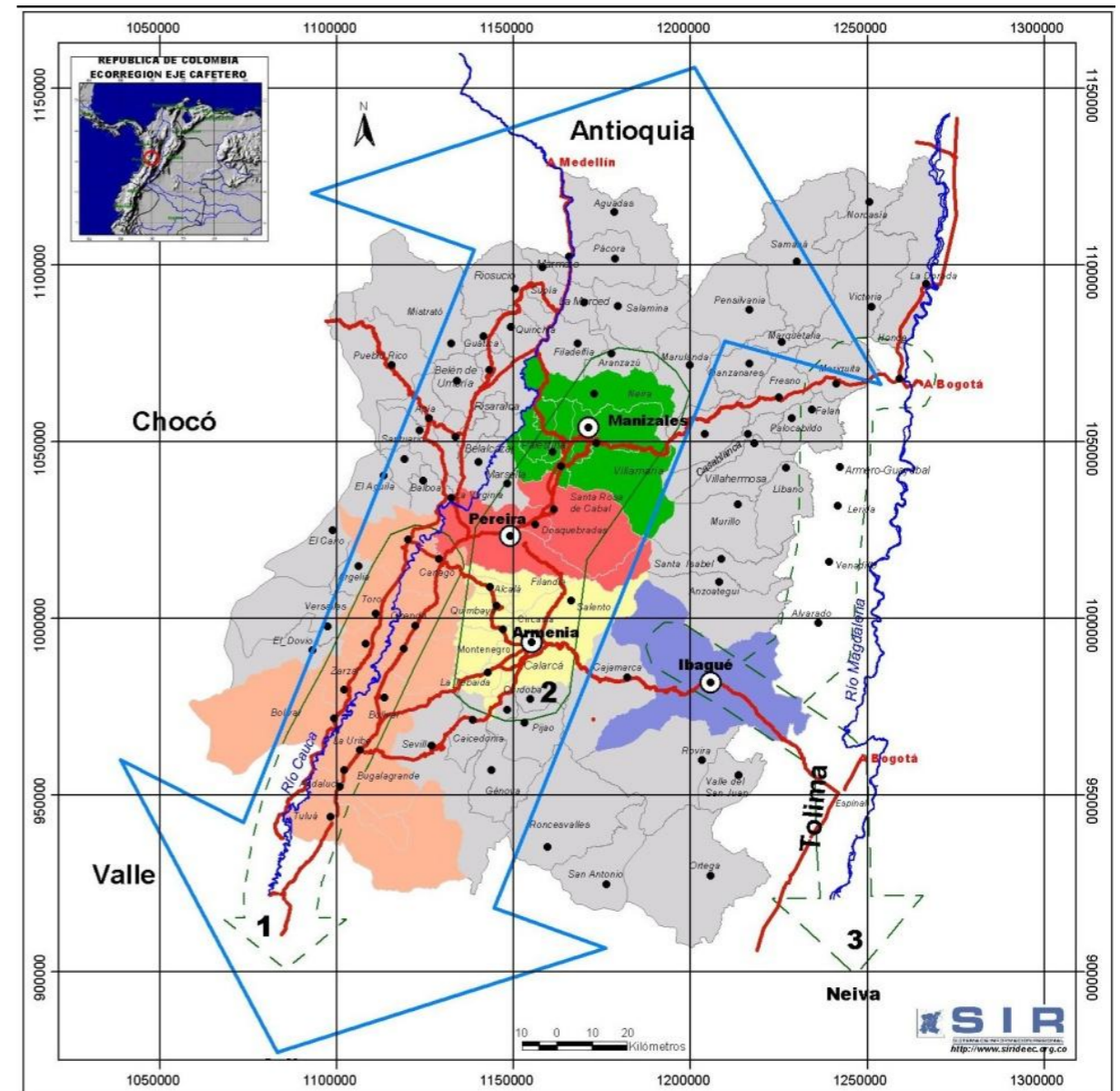
Gonzalo Duque Escobar *

Manizales, 20 de Julio de 2013.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia

Integración, cooperación y articulación: un sueño de región

- La construcción de **un territorio de paz**, obliga a acuerdos entre los actores sociales regionales y acciones integrales de los entes territoriales que lo conforman, en función de objetivos estratégicos de interés común con el fin de generar **sinergias culturales y ambientales**, resolver los conflictos y lograr la solución a las problemáticas socio-ambientales, a partir procesos participativos que propendan por la equidad en el gasto público, el empoderamiento del territorio, el diseño de **políticas públicas** en materia social, ambiental y económica, y la transformación de las **ventajas comparativas** culturales y naturales, en factores de competitividad.
- Veamos algunos elementos en el caso del Eje Cafetero, donde debemos abrazar el proyecto " Colombia: un país de regiones", que propone Eduardo Verano de la Rosa, en: <http://www.colombiapaisderegiones.com>



Ecorregión Cafetera. Fuente: SIR.
Comité Nacional de Cafeteros.

Ecorregión y territorio como sujeto

La relación entre las colectividades humanas y el medio ecosistémico, es una relación dialéctica de simbiosis y de parasitismo, cuyo resultado es **la cultura**.

El carácter de sujeto de un territorio facilita la comprensión de las relaciones socio-ambientales e históricas, y previene la fragmentación de los ecosistemas y la desestructuración del tejido socio-cultural que lo soporta.

De ahí que la planificación y ordenamiento de la ecorregión cafetera de Colombia, obligue a considerar el territorio como una construcción social e histórica, que obliga a **la integración, cooperación y articulación** entre la sociedad civil, la empresa y el Estado.

Por lo anterior, la declaratoria de **Patrimonio de la Humanidad** para el Paisaje Cultural Cafetero colombiano, exige implementar acciones institucionales concertadas, con visión de futuro, para mitigar las amenazas sobre el frágil sistema natural y cultural en que se soporta **la declaratoria de la Unesco**.

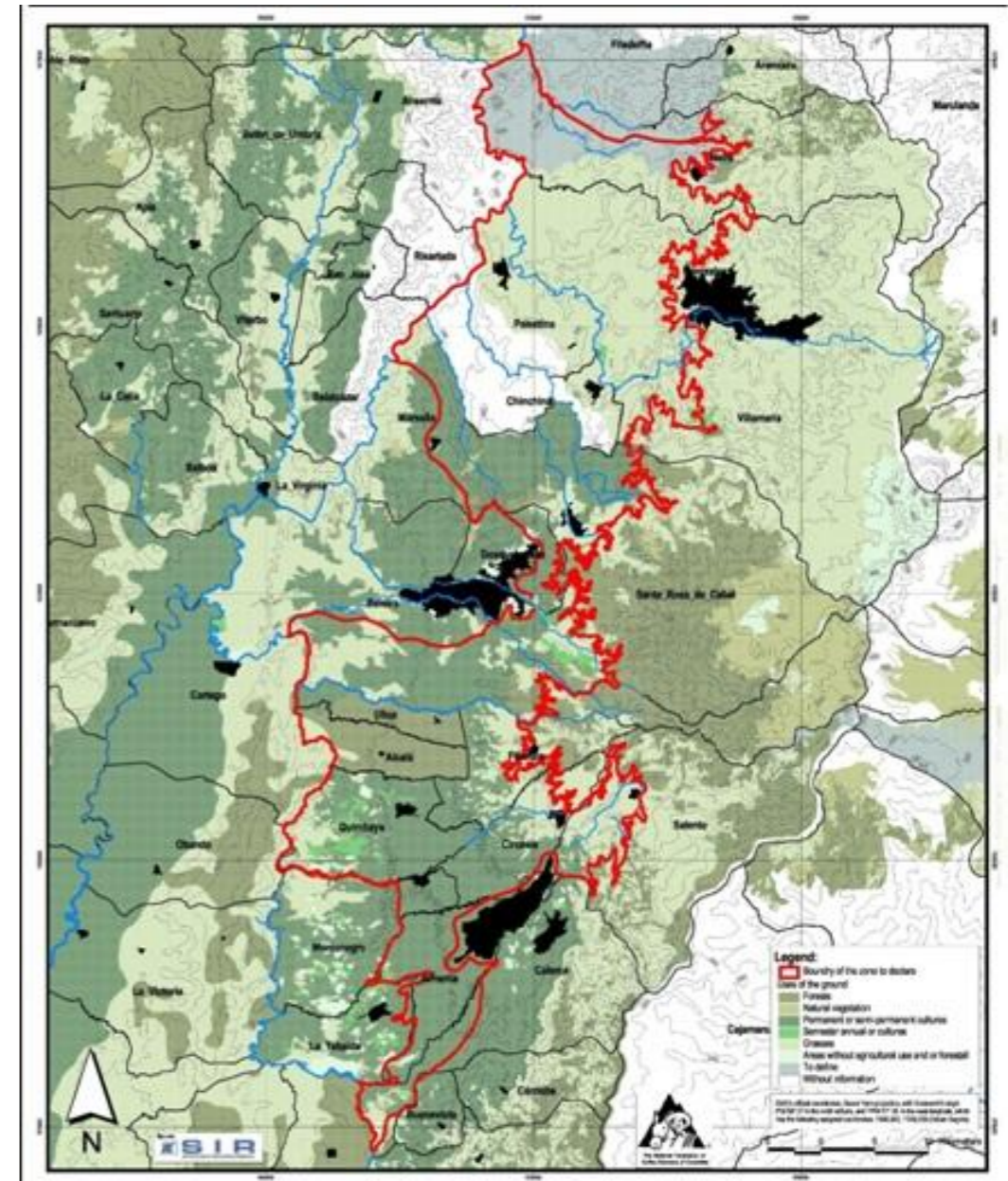


Imagen: Área del Paisaje Cultural Cafetero PCC (rojo) y ubicación poblados (negro).
Fuente: SIR. Comité Nacional de Cafeteros.

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 para una ecorregión pluricultural.

- *Samoga, el Mueso Interactivo de la U.N., propone siete mundos para este propósito:*
- *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 que empieza en Neira y llega hasta el norte del Valle del Cauca, y 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 de la alta cordillera.*
- *Los otros mundos de Samoga, son la ciencia, la tecnología y la cultura, tres dimensiones necesarias para resolver la problemática y aprovechar las potencialidades de la ecorregión.*

La dimensión socio-económica

- Fundado Manizales (1849), el poblado de bahareque y 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 como producto agroindustrial**, y a los cables y ferrocarriles para llevar dicho producto más allá de los mares.
- Sigue el tercer período de **verdadero desarrollo económico**, 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 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**.
- Urge **priorizar la formación de capital social** sobre el crecimiento económico, para fortalecer la paz, la solidaridad y la ruralidad en el territorio.
- La ecorregión es un territorio fundamentalmente rural, cuya problemática socioambiental obliga a un nuevo modelo educativo que haga viable la generación de empleo, la reconversión productiva del sector agropecuario, y las estrategias de CT&I y Cultura **cerrar la brecha de productividad e ingresos** entre ciudad y campo.
- En esta nueva sociedad del conocimiento, la estructura del empleo ha cambiado: ya no depende de habilidades manuales y fuerza muscular, sino de competencias sociales e intelectuales .
- La profunda crisis de valores y del empleo, se relacionan con un **modelo educativo** que no desarrolla el talento humano y el bajo nivel de escolaridad que en la ciudad apenas supera los 10 años y en el campo 4,2 años.
- Además de priorizar ciencias, matemáticas y lenguaje, deben tener similar relevancia las humanidades, el arte, la cultura, la música y el desarrollo del cuerpo humano.

La dimensión ambiental

- El eje cafetero es **un gran jardín**: la cobertura forestal supera el 50% del área territorial y las zonas de uso agropecuario el 40%, y las zonas pobladas menos del 10%.
- Aunque **los centros poblados son una fracción reducida del territorio**, también son los mayores vectores de contaminación, dados los procesos de transformación, uso y disposición final de los recursos.
- La mega-minería amenaza los ecosistemas andinos y el agua en toda la alta cordillera, y el patrimonio cultural del occidente caldense en Marmato - Rio Sucio.
- Como principio debe plantearse que mientras el oro y el carbón como recursos pueden ser explotados, **el agua y la biodiversidad son un patrimonio**, y como tal deben preservarse y no considerarse una mercancía objeto del mercado.
- 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.
- Esto supone mejorar la cobertura de bosques, recuperar humedales y fuentes de agua, establecer corredores regionales de conectividad biológica, implementar prácticas agroforestales y silvo-pastoriles, además de avanzar en el saneamiento básico y en procesos de reconversión tecnológica orientados a la producción limpia.
- Lo anterior demanda fortalecer el **sistema regional de áreas protegidas y los planes de manejo de las áreas de interés ambiental**.

PCC: bioturismo y vías lentas



Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo <http://luisquillermovallejo.com>

- Con el PCC la suerte de los pequeños poblados cafetaleros dependerá del papel del **transporte rural** como catalizador 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**.
- 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.
- 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**.

Valoración ambiental de las zonas urbanas industrial, residencial, comercial y de servicios.

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, Armenia y Manizales.

Si compiten entre sí, Pereira sacará una ventaja temporal, porque también palidecerá en medio del eje de desarrollo con Cali y Medellín, impidiéndole de paso a la capital de Antioquia resolver su soledad por no contar con un centro urbano de relevancia para conurbarse.

- Los poblados se transforman en ciudades 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 fabriles.
- **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, 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 en el sistema de transporte

- 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 en **un canal interoceánico y puertos de gran calado** para articular sus mares y entrar a los océanos, en los que se moviliza el 90% de la economía planetaria.
- Segundo, aunque el **transporte fluvial** es 6 veces más económico que el Carretero, y el **ferroviario** 3 o 4 veces más barato, olvidamos el Magdalena y abandonamos los ferrocarriles. Ambos medios son clave para **conectarnos a los dos océanos** de Colombia, así: para Medellín, saliendo por Urabá en lugar de Cartagena, y para Bogotá implementando la multimodalidad con el río, lo que en cada caso los fletes al Caribe en un 40%. Además, si el Tren de Occidente busca a Urabá y no a Santa Marta o Cartagena, para las exportaciones los fletes por kilómetro en el occidente colombiano, caerán entre tres y cuatro veces respecto a los carreteros.
- Tercero, mientras el 30% de la carga del país se genera en la región Centro-Andina y el 40% en el Occidente colombiano, falta un sistema de **vías transversales** para el transporte troncal cruzando El triángulo económico de Colombia: esta sería la nueva **Transversal Cafetera** que uniría a Bogotá con Pereira, como centros de gravedad de ambas, que complementaría la alternativa del Túnel de La Línea.
- Cuarto: **Aerocafe**, 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.
- Quinto: La navegación **por el Magdalena** es viable en naves de poco calado para contenedores: con el dragado para un canal navegable de medio centenar de metros y 6,5 pies de profundidad, se proyecta movilizar por lo menos **11 millones de toneladas por año** a lo largo de todo el río. La Dorada a diferencia de Puerto Wilches, es un puerto de convergencia y no un puerto de paso, donde convergen: cinco carreteras, tres rutas de FFCC, un aeropuerto, un poliducto y el río.

Una agenda y unas estrategias

- Si bien cada capital cafetera independientemente considera legítima su economía basada en actividades diversas, el riesgo surge no solo de poner a competir sus economías en lugar de complementarlas, sino también de no lograr ventajas asociadas a la construcción de sinergias regionales, a partir de diferencias naturales y culturales. Esto, dado que la ecorregión es biodiversa y pluricultural.
- Para no marchitar frente a las acciones metropolitanas que se avecinan desde Cali y Medellín, además de priorizar la acción del Estado en la formación de capital social frente al crecimiento económico, las capitales cafeteras deben sacar ventaja conformando una ciudad región de tamaño relativamente similar y una creciente conectividad y movilidad interna y de tipo urbana entre sus áreas metropolitanas, aún por implementarse.
- No obstante, para lograrlo falta consolidar las áreas metropolitanas en Manizales y Armenia, dotarse de infraestructura estratégica buscando construir sinergias territoriales para la conurbación, y sobre todo emprender una reconversión de su industria y agroindustria, y el fortalecimiento del sector de los servicios.
- Además, como ciudad región, debe resolver la condición mediterránea de la conurbación, 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); y tercero materializando un aeropuerto de gran tamaño, como Aerocafé, para hacer viable el Paisaje Cultural Cafetero y sacar productos de alto valor agregado a bajo costo, alcanzando mercados lejanos como Europa, el Cono Sur, África Occidental y Canadá.

Conclusiones

- Una región debe soportarse en un territorio, entendido como un sujeto con identidad cultural, resultado de la “integración, cooperación y articulación” de procesos sociales e históricos.
- Deben implementarse políticas públicas soportadas en procesos culturales, para construir un territorio ambientalmente sustentable donde se contemplen estrategias y acciones concertadas.
- La pobreza campesina deberá enfrentarse, 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.
- Urge un nuevo modelo de ciudad para resolver la integración, abordando temas sustantivos como: agua, cuencas, inversión, servicios públicos, y movilidad, además de la vocación de los entes territoriales con perspectiva de futuro y de región, como elementos clave para decidir sobre la asignación de las funciones metropolitanas y usos del suelo.
- Así la integración del Eje Cafetero que empieza por consolidar las áreas metropolitanas de sus capitales y obliga a diferenciar competencias en las funciones urbanas, también será la fórmula para estructurar un eje de desarrollo en el Occidente Colombiano.
- Para el desarrollo del Eje Cafetero, además de la integración en la ecorregión, se hace necesaria la autonomía 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

- *Anserma puntal del occidente por sus raíces Umbra*, en: <http://godues.wordpress.com/2012/10/01/>
- *Eje Cafetero: fortaleza minero-industrial y posibilidades agropecuarias*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/6656/>
- *El carácter amable, pujante y laborioso del cafetero*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/6731/>
- *El Paisaje Cultural Cafetero*, en: <http://godues.wordpress.com/2012/08/06//>
- *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: funciones urbanas y metropolitanas*. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>
- *Manizales: Conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero*, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/24/>
- *Pacífico colombiano*, en: <http://godues.wordpress.com/2012/12/30/>

Fuentes 2

- *Pobreza y ruralidad cafetera*, en: <http://godues.wordpress.com/2012/12/24/>
- *Proezas cafeteras y desafíos de futuro*, en: <http://unal.metabiblioteca.org/5272/>
- *Prospectiva para el desarrollo magdalenense*. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6576/>
- *Región cafetera e infraestructura para la conectividad*, en: <http://godues.wordpress.com/2013/07/22/>
- *Retrospectiva histórica de Marmato*, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5948/>
- *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/>
- *Sobre las alternativas de la vía al Magdalena*. <http://www.bdigital.unal.edu.co/9170/>
- *Sueños en el tintero*. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6196/>
- *Transversales de La Línea v.s. Letras con el Túnel Cumanday* <http://godues.wordpress.com/2011/11/22>
- *Un “ferrocarril verde” para articular los mares de Colombia*. <http://www.bdigital.unal.edu.co/8429/>
- *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/>



GRACIAS

Este documento utiliza elementos del propio autor, en particular 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, cuyas fuentes se presentan en la bibliografía adjunta.

Gonzalo Duque Escobar <http://godues.wordpress.com>