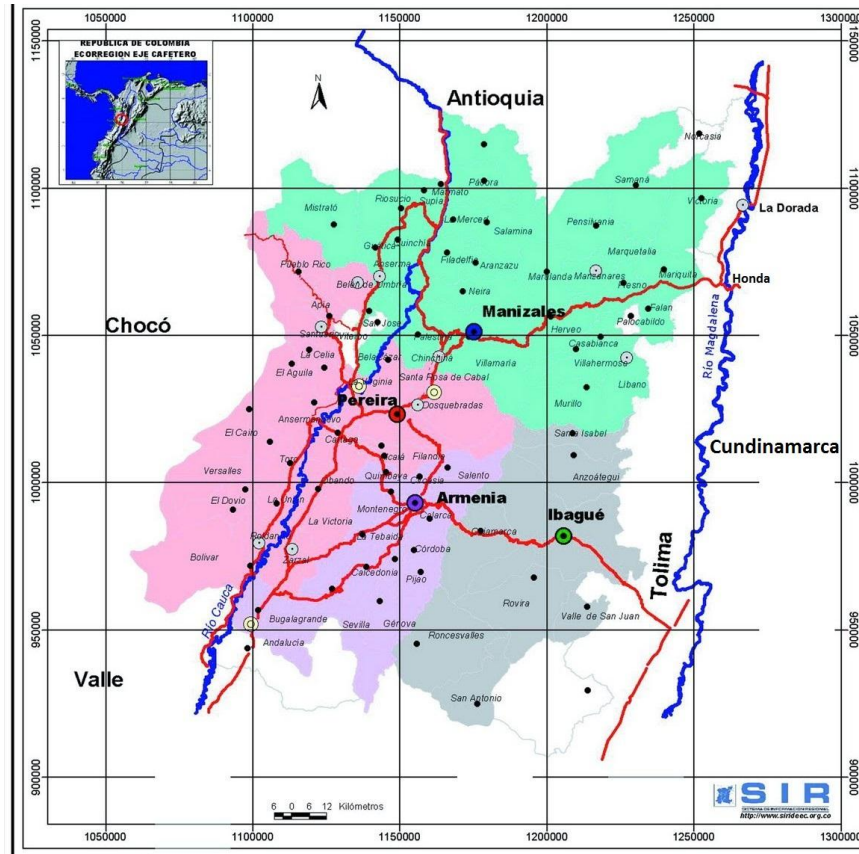


## Eje Cafetero: Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional



Ecorregión Eje Cafetero. Fuente: <http://www.sirideec.org.co/>

**Por Gonzalo Duque Escobar \***

Sin ser un historiador y como el más lego de todos los que en la materia aventuramos, me propongo en las siguientes notas presentar para este encuentro internacional con la historia y la cultura, una visión sobre el pasado y futuro del proceso de desarrollo regional del denominado Eje Cafetero de la República de Colombia, gracias al honroso encargo que me hiciera la Academia de Historia del Departamento de Caldas, atendiendo solo mi calidad de obrero de la cultura, ya como Profesor de la Universidad Nacional de Colombia, ya como Miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de esta ciudad.

Para el efecto y dado el carácter y la temática de este Primer Foro Latinoamericano, conmemorativo del Centenario de nuestra Benemérita Asamblea Departamental, intentaré plantear la visión que me propongo en este ejercicio, tomando como hilo conductor la dimensión histórica, para contemplar en ella varios períodos del desarrollo regional, que a mi juicio parecerían ser de alguna utilidad.

## Explorando y ocupando el territorio

Estas breñas de empinadas laderas en tierras mediterráneas del centro occidente de Colombia, que ligan los volcanes nevados con los estrechos valles tropicales de los ríos Cauca y Magdalena, dos depresiones que marcan los plegamientos de los Andes más septentrionales de América, fue explorada por el sector occidental cuando Sebastián de Belalcázar y sus capitanes fundaron la ciudad de Anserma en 1539, sobre la cabecera de la cuenca del río Risaralda, un año después a Cartago donde hoy está Pereira, y tres después la población de Arma; y por el oriente, por quienes intentaron hasta 1553 al menos 5 veces la fundación de Victoria, en vecindades del río La Miel y de la entonces provincia de Mariquita. Y en cuanto al occidente de la región de la cual me ocuparé, a comienzos del siglo XVI el espacio lo poblaba la nación indígena de los Ansermas, la que se esparcía entre las cimas de la Cordillera Occidental de Colombia y el río Cauca, entre los actuales departamentos de Antioquia y del Valle del Cauca.



Carabelas, en [static.icarito.cl](http://static.icarito.cl)

Abatida y menguada la población indígena donde sobresalían los laboriosos Quimbayas por el poniente y los grupos Pijaos por el naciente, y saqueadas sus riquezas durante la Conquista, ya en la Colonia se concentran las actividades antrópicas en dos frentes: uno para la explotación del enorme potencial minero en algunos ríos y montañas, introduciendo la esclavitud negra a las áreas de Marmato, Supía, Arma y Victoria, donde merece destacarse la fundación del Real de Minas de Quiebralomo en 1540 convertido en centro esclavista por haber sido uno de los más ricos del país por aquel entonces. Y otro, para el estudio de la biota de la Nueva Granada en Mariquita, gracias a la Expedición Botánica encomendada a Mutis como punto central de las propuestas ilustradas de Carlos III para hacer de América un proyecto rentable para España, y con el cual la corona contribuyó a generar unas

condiciones que, sumadas a hechos como la Batalla de Trafalgar y la incursión napoleónica en España, favorecieron la Independencia de las tierras Americanas.

Aquí creo importante resaltar que la Nueva Granada abastecía el 40% del oro mundial, razón suficiente para haber declarado un nuevo virreinato con capital en Santafé y construido la defensa amurallada para Cartagena de Indias. Mientras la minería en la provincia del Cauca, donde se generaba el 70% de la producción de oro, se soportaba en la esclavitud, el modo de producción empleado en Antioquia era fundamentalmente diferente, por soportarse en el trabajo del minero independiente, tal cual se puede inferir de los rasgos raciales dominantes en la población vecina a Barbacoas y a Santa Rosa de Osos.

Ya en los albores de la República, siendo este un territorio despoblado en el que la economía urbana sucumbía frente a las actividades agropecuarias y mineras, por lo que el Estado no podía gobernar sus inconexas provincias, y donde el modelo político administrativo de subordinación centralista de la Colonia acentuaba la insularidad de Colonias y Capitanías, parten corrientes migratorias de la denominada Colonización Antioqueña que llegan a estos lares, como un fenómeno social tan importante para nuestra historia como lo fueron la Revolución de los Comuneros y la Independencia. En los procesos de ocupación global de nuestro territorio, dicha colonización fue complementada por otras migraciones de colonos provenientes del gran Tolima y del ya estado soberano del Cauca.

En esta compleja Colonización, luego de la ocupación de tierras baldías de Antioquia durante su primera etapa entre 1770 y 1874, sigue la que avanza por las tierras selváticas del costado occidental de la Cordillera Central, ubicadas desde el norte de Caldas hasta Quindío, tierras sobre las que existían títulos de propiedad colonial como la Concesión Aranzazu y la Concesión Burila, lo que conduce a enfrentamientos entre colonos y propietarios. Así, las expediciones se establecieron en colonias, y fundaron pueblos que a su vez sirvieron de puntos de partida para avanzar a otras zonas y repartir las tierras. Entonces se fundaron Aguadas en 1808, Salamina en 1825 y Manizales en 1849. Y de tales conflictos entre colonos y Concesiones, y entre aparceros y latifundistas, cuenta el historiador Albeiro Valencia Llano, que “los terratenientes avanzaban con sus brigadas de asalto -inspectores, jueces, guardianes, levitas, alcaldes, leguleyos-, iban destruyendo cultivos, arrastrando las sementeras; incendiando casas”.

### **De una economía de subsistencia a otra de acumulación**

Finalizando el primer período presidencial Tomás Cipriano de Mosquera (1798-1878), quien ha impulsado la navegación de vapores por el Magdalena, la apertura de caminos y la mejoras de los servicios de correo, entrando el General José Hilario López al poder, cuando la República se prepara para declarar la manumisión de 16 mil esclavos (1852), se da una emancipación que era temida en los grandes feudos de las provincias de Popayán y Cauca y en las grandes minas de Antioquia, Chocó y Barbacoas, y se proponen cambios fundamentales como la ley agraria, la separación de la Iglesia y el Estado, la libertad de prensa y la federalización de la República.



Esclavos, en [grandesexploradoresbbva.com](http://grandesexploradoresbbva.com)

A medio siglo de haberse perdido la importancia comercial alcanzada por Honda durante la Colonia, quien actuó como nodo terminal de la navegación del Magdalena desde Barranquilla, en la ruta para las mercancías con destino a Bogotá, Antioquia, el Cauca y Quito, después de la independencia cuando se afecta la hidrovía por la apertura de puertos sobre el Pacífico en Guayaquil, Tumaco y Buenaventura y por el camino para Antioquia establecido por Nare, surge Manizales como el poblado más estratégico de la provincia sur del Estado de Antioquia; entonces esta aldea que se desarrolla sobre una retícula con centro en la plaza mayor, va emergiendo al ritmo de la arriería, al tiempo que se va desarrollando un bahareque de tierra como tecnología vernácula, con la que se expresa la adaptación del hábitat a la oferta cultural y natural por la amenaza sísmica del trópico andino, con esta tecnología constituida por una mezcla de estiércol de equinos y limos inorgánicos aplicados sobre una esterilla de guadua, dispuesta sobre una armadura de tallos de la misma bambusa.

Durante esta segunda media centuria que cierra el Siglo XIX, luego de duros años de trabajo empleados por los colonos con la esperanza de hacerse a la tierra como medio de subsistencia y buscando el ascenso social, Manizales pasa a ser el teatro de las confrontaciones armadas de 1860, 1876 y 1884, entre los estados de Antioquia y Cauca, donde el necesario aprovisionamiento de las tropas favorece su economía de subsistencia, al generarse una demanda adicional de alimentos bebidas y vestuario, cuya oferta posiblemente da pie al surgimiento del plato montañero, un típico de la gastronomía regional preparado con las provisiones de plátano, maíz, frijol y carne de cerdo aportados por los colonos. Los gastos para la manutención de cerca de 3 mil soldados de las huestes conservadoras que de este lado enfrentaban a los liberales del Cauca, que en número prácticamente igualaban a la población de la Manizales de la primera guerra, pero también el ambiente por las confrontaciones, le causan pérdidas enormes al país, lo que impide el desarrollo de las importantes obras ferroviarias que venían en curso.

Para 1876 la población de la aldea de bahareque y tapia pisada llegaba a 10 mil habitantes, y la del país a unos 3 millones. Entre tanto, la promisoriosa economía del fértil valle del río Cauca, donde se esperaba el

fruto de grandes esfuerzos, como fueron la construcción del Ferrocarril del Cauca, el telégrafo y el carreteable entre Palmira y Cali, además de la creación de la Compañía de Vapores del Cauca y del Banco del Cauca, se fue a pique como consecuencia de la inestabilidad política de estas guerras civiles: específicamente, por la guerra de 1876, cuyo impacto causó tanta ruina que la mayoría de las haciendas que venían produciendo en un régimen de servidumbre, quedaron sin capacidad para reiniciar la explotación de tierras en dicho territorio.

Pasado este difícil período, las pequeñas fincas de pan coger del área entre Quindío y Manizales, que se laboran bajo el modelo de producción familiar, se siembran ahora, con propósitos comerciales, primero en caucho y posteriormente en café, dando origen a un sistema económico y social diferente al de peonaje y haciendas característico de los grandes predios de los estados de Cundinamarca y Cauca, fundamentado en el trabajo asalariado del colono, ya que con la colonización del Siglo XIX, al establece el principio de “la tierra para quien la trabaje”, se crean las bases en este territorio del Gran Caldas, para un modo de producción capitalista.

### **El grano de oro para el desarrollo**

Los habitantes de la “Tierra del café”, poseen una cultura donde inciden determinantes de la caucanidad y de la antioqueñidad, relacionados con los modos de producción de la minería de la Colonia y de la actividad agraria que parte del el siglo XIX. Si en el Cauca gravitó el modo esclavista en la minería y feudal en la hacienda terrateniente, en el colono venido de Antioquia, que laboró como minero independiente, convertido ahora en un campesino propietario, la nueva caficultura será una actividad minifundista soportada en el trabajo asalariado de pequeños propietarios, donde la cultura se enriquece con el aporte del caucano de clase media, caracterizado por sus imaginarios de libre pensador, lo que forja una sociedad laboriosa y emprendedora en este territorio cafetero, y una economía que florece durante los primeros setenta años del siglo XX.



Colonización antioqueña, en [lacolizacionpaisa.blogspot.com](http://lacolizacionpaisa.blogspot.com)

Así, en una perspectiva socioambiental, Manizales, Pereira y Armenia como capitales del Eje Cafetero, un territorio antes denominado El Gran Caldas y que lo constituyen los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío, son también tres ciudades hijas de la Colonización Antioqueña, y por lo tanto herederas de una cultura imbricada: primero por tener profundas trazas de esa racionalidad propia de las empresas terratenientes de Antioquia, la tierra del hacha y la ruana, y segundo por estar inficionada por la mentalidad abierta y liberal de la “caucanidad”, cuya racionalidad impulsa al ciudadano no vinculado a la tierra ni a la minería, hacia el comercio y la producción manufacturera; pues ciertamente dado que en la tierra del sabio Caldas se recibía información de la Capitanía de Guatemala por su vecindad a Panamá gracias a las actividades mineras en Barbaocoas, del Virreinato del Perú al depender de Quito, y de la Capitanía de Venezuela a través de la Nueva Granada con quien finalmente se desarrollaba el comercio caucano, con la posibilidad de ampliar miras y tener más horizontes de referencia, se moldea la mente del payanés hacia las ideas progresistas.

Aunque Manizales aparece cuando empieza la transformación política y social de Colombia (1849), Pereira se funda cuando Mosquera da la guerra con Ecuador por Tumaco (1863), y Armenia surge al detonar en Santander la guerra de los “Mil Días” (1899-1903); si bien las fechas de fundación de estas tres ciudades intermedias y capitales conurbadas de la tierra del café, emplazadas sobre los abanicos aluviales de tres ríos que nacen en el Complejo Volcánico Ruiz-Tolima para drenar por la vertiente occidental de la cuenca media del río Cauca, son del período republicano, el mayor esplendor de la región apenas conformada, se vivió en la década de 1920, gracias al impacto de los ferrocarriles cafeteros, donde café y ferrocarril aparecen como fuerzas motrices del poblamiento del centro-occidente colombiano.

Para entonces cambia la fisonomía de esta capital que pasa de ser un pequeño poblado a tener aires de ciudad, gracias a su nueva arquitectura ecléctica donde participan estilos victorianos y afrancesados, ya que el nuevo modelo urbano que abandona el trazo de la retícula para seguir las curvas de nivel a lo largo de la escarpada topografía, exhibe un bahareque que ha evolucionado al utilizar láminas de acero, tablas y cemento, para proteger una estructura de madera con mayores proyecciones; igualmente, los numerosos periódicos y tertulias anuncian una corriente de intelectuales y artesanos. Si para la fundación de Manizales (1849), la población del país apenas sobrepasaba los 2 millones de habitantes, y cuando se funda el Departamento de Caldas (1905), alcanza 4 millones y medio, en 1970 ésta se acerca a 20 millones y actualmente (2010) a 44 millones de habitantes.

Si bien la rubiácea de la antigua Etiopia llegó durante la Colonia con las Misiones Jesuitas al oriente de Colombia, los primeros cultivos comerciales aparecen en Santander, desde donde Antonio Pinzón lo lleva, primero a Antioquia facilitando su difusión durante la segunda mitad del Siglo XIX, y luego a estas tierras para impulsar el hábito del consumo y estimular su siembra con propósitos mercantiles. Le sucede en su proyecto a este visionario, su hijo Carlos Eduardo Pinzón (1874-1925), quien en la década de 1920 alcanzará a exportar cerca del 35% del café colombiano, tras abrir el mercado de los Estados Unidos, por lo que The New York Times lo bautiza El Rey del Café. Para entonces el “grano de oro” representaba el 16 % del PIB de la nación y su principal exportador era la Casa Comercial Pedro A. López, también propietaria del entonces Banco López cuya quiebra ocurrida en 1923 da origen al actual Banco de La República, con el cual se moderniza e institucionaliza el sistema financiero para tan importante período de la economía del país.

Ahora, habiéndose constituido el café en el motor del desarrollo nacional, dicho empresario antioqueño pudo apoyar el Cable Aéreo Manizales-Mariquita, obra construida por los ingleses entre 1912 y 1922, con 9 estaciones a lo largo de 72,6 km, un medio con la longitud necesaria para cruzar la Cordillera Central y encontrar en el puerto de Honda la salida al Caribe, transitando el Magdalena; también hace lo propio este emérito comerciante promoviendo el Ferrocarril de Caldas como apéndice del Ferrocarril del Pacífico, el que por decisión del Congreso de la República se construye entre 1923 y 1927, con una ferrovía de una yarda a lo largo de 117 km para unir a Cartago con Manizales, asegurándole a la región la salida al Mar de Balboa por el Puerto de Buenaventura. En este punto resulta importante decir que, inaugurado el Canal de Panamá en 1914, Buenaventura que respondía por el 8% de las exportaciones del país, pasa a mover el 32%.

Igualmente que gracias al café se da la explosión de la navegación por el Magdalena, cuando el Ferrocarril de Antioquia, construido entre 1875-1914 llega a Puerto Berrío, y bajan los de la Sabana alcanzando los puertos de Girardot en 1909 y de La Dorada en 1921. Para la salida del café, los vapores navegaron el Magdalena hasta el incómodo puerto Arranca-plumas, en la quebrada Yeguas frente a Pescaderías, lugar vecino a Honda, tras salvar con dificultad la Curva Conejo donde florecerá, por las dificultades de este meandro, La Dorada. Hacia 1904, The Railway Company extendió hasta Yeguas el ferrocarril que venía de Girardot llevándolo aguas abajo de Honda, población ubicada cerca del salto donde el río Gualí cae al Magdalena.

La importancia del “grano de oro” será fundamental, primero para encontrar la viabilidad del Departamento de Caldas que se crea en 1905 al haberse constituido Manizales en un próspero poblado de 25 mil habitantes, cuando Medellín llegaba a 60 mil, además por lo que se apreciará en la década de 1920 cuando el meridiano económico de Colombia pasará por esta ciudad como fuente de divisas para la industrialización del país, condición que le permitió reconstruirse luego de los devastadores incendios de 1922, 1925 y 1926, que arrasan cerca de 1/3 del pujante poblado. Al fin de cuentas, la industrialización de Colombia y su primera apertura cultural y económica, no se dieron ni con la quina, ni con el tabaco, ni con el caucho, sino con el café, recurso con el cual también pudo seguir avanzando el país a pesar de la crisis de la economía global de 1929.

### **Comités de Cafeteros para el desarrollo y caturra para la crisis**

Aunque el antiguo Caldas apenas surge en 1905 tras la reforma territorial de Rafael Uribe Uribe (1859-1914), en cuestión de nada se pasa de una economía de subsistencia y de grandes empresas de arriería que le apuntan al mercado nacional, a otra de acumulación, con ferrocarriles y cables aéreos que buscan los puertos marítimos. De ahí que los modelos de urbanización que se advierten en una trama urbana más orgánica y el bahareque de la zona Cafetera enriquecido en formas y nuevos materiales, hayan evolucionado como consecuencia de la apertura cultural y comercial; allí, la nueva sociedad presume un abolengo y tradición que no posee en virtud de su breve historia, y el café como cultivo de pequeña superficie asegura la estructura minifundista de la tenencia de la tierra, lo que a su vez incide en la conformación de unas comunidades donde el liderazgo abunda y el ingreso se distribuye, y en un modelo de ocupación soportado en multitud de pequeños poblados vecinos entre sí, lo que tendrá validez hasta la década de 1970.



Los caminos del café en Manizales. Luis Guillermo Vallejo

Pero en 1927 se funda en Colombia la Federación Nacional de Cafeteros, institución que tiene hoy una cobertura de medio millón de familias en los 356 municipios productores de 15 departamentos de Colombia. El sistema que garantiza un precio de sustentación financiado por un fondo nacional que se nutre de la contribución de los cafeteros, se soporta en una organización representativa, compuesta por productores elegidos por los mismos cafeteros para los Comités Municipales y Departamentales, como instituciones que en últimas han logrado irradiar los beneficios de la caficultura al campo, aportando y cofinanciando para el medio rural la construcción de caminos, acueductos, puestos de salud, redes eléctricas y escuelas rurales. Entre tanto, tras la crisis del año 29 el nuevo modelo de desarrollo y la banca internacional, desestiman los ferrocarriles y cables para empezar a promover el sistema carretero y con él fortalecer la Demanda agregada, por lo que la Colombia andina, y en especial la región, entra a la era de la Chiva y el Yipao. Para entonces la economía y la vida de las comunidades de los pequeños pueblos y caseríos de las veredas de nuestra región, resultan pujantes, por lo menos hasta 1970.

Pero si en efecto, la zona cafetalera de Colombia por excelencia es la del área de influencia de las capitales de Caldas, Risaralda y Quindío, gracias al impacto inicial del Ferrocarril de Caldas y luego por el aporte integral de la organización de los productores cafeteros, tal como ocurrió en el caso de Medellín como consecuencia del Ferrocarril de Antioquia y su naciente industria, a mediados del siglo XX cuando Manizales ha celebrado su Centenario, la población de toda la región del Gran Caldas se ha polarizado por la vertiente occidental de la Cordillera Central, estableciéndose sobre el eje Manizales-Pereira- Armenia, donde ascendía a 421 mil habitantes, distribuidos en 21 poblaciones. Esto, mientras en la vertiente occidental del Magdalena donde está La Dorada, llegaba a 58 mil, y por la vertiente occidental del Cauca, donde están Marmato, Anserma y Riosucio, en el más mestizo de este territorio, sumaba 141 mil habitantes. Este hecho aunado a las consecuencias de un centralismo que desde la crisis de 1929 terminaba clonándose en las provincias, facilitará la escisión del Gran Caldas, al crearse los departamentos de Risaralda y Quindío en 1966, en el Gobierno de Carlos Lleras Restrepo (1908-1994).



Pero si antes de la segregación del Gran Caldas el conjunto de poblados importantes y vigorosos que se distribuían a lo largo de la geografía de la ecorregión, gozó por varias décadas de los beneficios de una caficultura organizada y del alto efecto de la redistribución del ingreso, después de la segregación llega el caturra con los efectos de una revolución verde cuyos paquetes tecnológicos y financieros no pudieron ser asimilados por los campesinos, como propietarios de la próspera región: la consecuencia, sus tierras pasaron a manos de comerciantes y profesionales, entre tanto aquéllos migraron a la ciudad para no encontrar en ella el empleo y las oportunidades soñadas, justo en momentos en los cuales la reconversión tecnológica presentaba mayores exigencias y empezaba a modificar la estructura del empleo. Así es que la fisonomía de las capitales cafeteras cambia dramáticamente y su economía empieza un proceso acelerado de tercerización, en este período en que se da el ocaso de la sociedad industrial. En la medida en que se ha venido conurbando el territorio vecino a las capitales cafeteras, la racionalidad agropecuaria en la tenencia de la tierra, ha cambiado por otra relacionada con los potenciales usos del suelo urbano.

Aquí vale la pena señalar que en materia de infraestructura, la región presenta diferencias y asimetrías profundas: de un lado, las áreas urbanas de las capitales y municipios cercanos a estas, donde se concentra la infraestructura y el ingreso; y las zonas rurales lejanas a las capitales conurbadas, menos equipadas y en las cuales cambian las condiciones relativas según se trate de zonas cafeteras donde el transporte rural ha cumplido una función esencial como catalizadora de la reducción de la pobreza, dada la alta densidad de su red vial, o de las cuencas altas donde la baja densidad poblacional y la precaria conectividad del territorio afecta poblados rurales aislados, como Marulanda (Caldas) y Pueblo Rico (Risaralda). De esta particular circunstancia, el Quindío ha podido sacar ventaja al tener integrado su territorio, lo que no Caldas ni Risaralda, donde la Transversal de Caldas que integra el 40% del territorio y la Vía al Pacífico por Apía en Risaralda, en cada caso, podrán atenuar esta deficiencia, máxime ahora cuando se hacen grandes inversiones en sendos proyectos, por parte del gobierno departamental en el primer caso y de la nación en el segundo. Además en Caldas, La Dorada actúa como un escenario urbano cuyo promisorio futuro dependerá de la suerte de la recuperación y navegación del río Magdalena y de su conurbación con Honda, y con la segunda, de la implementación de un sistema multimodal de transporte como detonante del desarrollo del Magdalena Medio y la Nación, donde el puerto fluvial como infraestructura estratégica, apenas es un elemento facilitador de los procesos globales del desarrollo, impactado por dicho proyecto.

### **De la segregación a la integración**

Hoy las tres ciudades capitales del Eje Cafetero que apenas suman 1.134.536 habitantes, campeonas del desempleo a pesar de su posición geoestratégica inexplorada, asociada a una ubicación de privilegio en el denominado “Triángulo de Oro de Colombia”, población que se distribuye en 388.525 habitantes para la capital caldense como la más septentrional de todas, en 457.103 para la del Risaralda como el pujante núcleo articulador del conjunto urbano, y en 288.908 para la del Quindío como la ciudad que ocupa la posición más meridional, conforman entre sí una ciudad región donde se comparten sueños y frustraciones. Unas y otras, aunque agravadas por el clientelismo e impulsadas por las ideas liberales desde las bases cafeteras, también son consecuencia de un conjunto de contradicciones surgidas antes, durante y después de la segregación del “Gran Caldas”, ya que los factores que explican este hecho de 1966, continuarán gravitando por los años siguientes, mientras se va construyendo una nueva identidad

cultural en cada departamento, como elemento que facilite el aprovechamiento de los indiscutibles efectos positivos de una descentralización ya consagrada en la nueva constitución política de Colombia, la que logró darle una vida administrativa a los municipios de una Nación que había acentuado la inequidad del desarrollo con su viejo modelo centralista, medida que para surtir efectos deberá acompañarse de una descentralización del presupuesto general de la Nación.



Templos mayores de Manizales, Armenia y Pereira. C de H de Manizales.

En la última generación -25 años-, la población de las tres capitales del Eje Cafetero ha crecido así: 41% en Manizales, 96% en Pereira y 60% en Armenia, crecimiento que pone en evidencia la asimetría en los niveles de conectividad interna y externa de los tres núcleos urbanos, cifras que muestran, primero, cómo evidentemente gravita la ventaja de Pereira como centro de la conurbación, y en segundo lugar las ventajas de la vía terrestre Bogotá-Buenaventura por Armenia. A modo de referente, en el mismo período, de 1985 a 2010 Medellín crece un 86%. Es que definitivamente la soledad de Medellín ha dejado en condición desfavorable a Manizales, sobre todo a partir de la apertura económica que se implementa en Colombia desde la reforma del año 1991. Ahora, con las autopistas de la Montaña, la integración del Eje cafetero y Medellín conurbará el conjunto y por lo tanto beneficiará a Manizales, ciudad que podría gozar de mayores beneficios si se da la conexión del sistema férreo, con el tren entre La Dorada e Irra para articular el sistema de carga de la Región Andina a la hidrovía del Magdalena y a los dos mares de Colombia.

Hoy, los nuevos desarrollos urbanos aún por implementarse en los planes de ordenamiento territorial del país, deben propender por la integración hacia adentro y hacia afuera de los núcleos urbanos. Esto es, las ciudades deben conformar sus áreas metropolitanas, articulando funciones que armonicen con las mejores competencias de los municipios periféricos. Igualmente las ciudades intermedias, una vez se conurben, deben integrarse para formar un clúster, con base en tres elementos: que las economías entre los centros urbanos en lugar de competir se complementen, que las distancias entre dichos centros se reduzca a menos de tres horas, y que los centros que interactúen tengan el mismo nivel de relevancia.

Y en la dimensión local, es evidente que Pereira ha logrado una conformación de un área metropolitana, lo que no ha podido lograr Manizales, ni Armenia que no ha sorteado con acierto las discrepancias con Calarcá. A pesar de todo, más por razones del destino, de la intuición y de la natural vocación, las tres capitales del Eje Cafetero han encontrado una forma de complementar sus economías para no palidecer más tarde bajo los efectos metropolitanos de Cali y Medellín, orientando la de Manizales hacia el sector industrial y académico, la de Pereira hacia el comercio, y la de Armenia al turismo. Para Pereira, la consolidación de un Clúster comercial y la metropolización del transporte urbano extendido hacia Manizales y Armenia, al igual que la conectividad férrea en La Virginia donde se consolidaría una plataforma logística sobre un nodo que detonaría con el tren entre La Dorada y Buenaventura, parecen ser estrategias promisorias.

Pero el reto de Manizales debe empezar por ordenar y reconvertir su industria, orientándola a tres líneas específicas sobre las cuales todavía no existe una conciencia empresarial: uno, a industrias de alto valor agregado que hagan uso del transporte aéreo en un aeropuerto que supere las limitaciones regionales, tal cual lo propone Aerocafé extendiendo su pista a 3600 m para extender su mercado hasta 5000 millas; dos, a industrias que satisfagan el mercado nacional, renglón para el cual fueron concebidas cuando imperaba el modelo de sustitución de importaciones; y tres, a industrias químicas de base minera que deben ubicarse del lado de la materia prima y no del consumidor, las cuales pueden hacer uso de una vía que busque los mares como la que se propone con la hidrovía del Magdalena y con el Ferrocarril de Occidente saliendo a Urabá y Buenaventura. Aún más, la propuesta de fortalecer las capitales como ciudad región con vocación Universitaria y Eje del Conocimiento, además de desarrollar el sector servicios y la economía verde (biotecnología, ecoturismo...), hace viable este desafío, siempre y cuando la academia se contraiga para cualificarse en áreas estratégicas, transformándose en universidades de conocimiento.

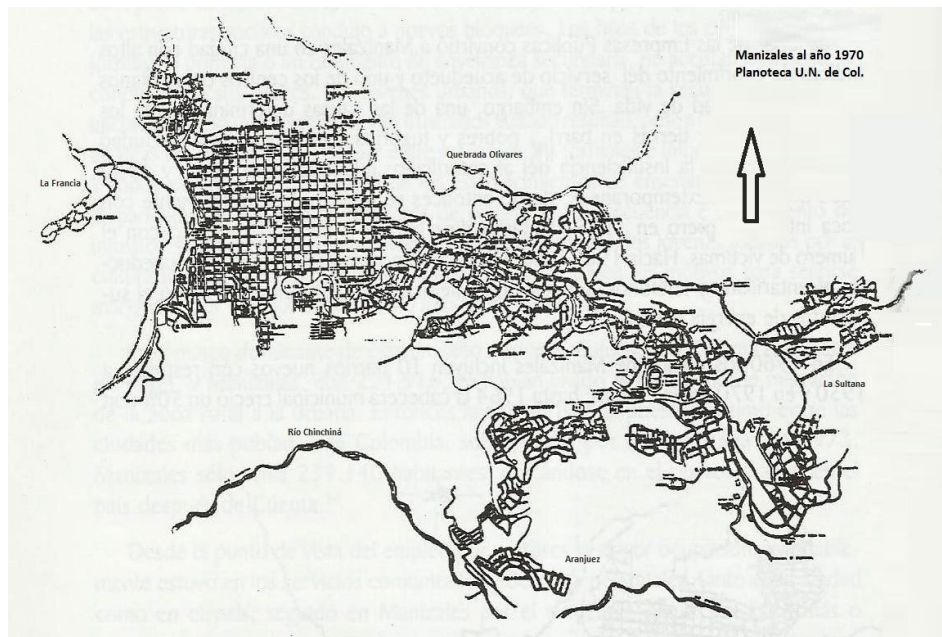
A su vez Armenia, ya ha logrado articular las fortalezas de la valiosa oferta ambiental del Quindío, dotándolo de una valiosa infraestructura de parques temáticos para constituirse en el segundo destino turístico de Colombia, y luego diversificar su economía aprovechando los beneficios de su condición de bisagra entre las cuencas del Cauca y Magdalena, y como nodo que enlaza la economía de Bogotá con la del Pacífico. Pereira a su vez, con el peso que adquiere al articular las economías de Manizales y Armenia, podrá sacar notoria ventaja al convertirse en el centro de una nueva conurbación entre Cali y Medellín, dado que las Autopistas de la Montaña y las dobles calzadas del Valle del Cauca facilitarán los hechos metropolitanos de esa gran ciudad-región, la que podrá ser vista como la conurbación más importante del Pacífico Latinoamericano cuando el desarrollo portuario de Colombia sea otro.

Y para cerrar, una mención a tres proyectos estructurantes que han quedado en este aparte: uno, el Ferrocarril Cafetero, un tren de montaña entre La Dorada y el Km 41 que integre la Región Andina para estructurar el sistema de transporte de carga de Colombia; dos el Aeropuerto del Café con pista de 3600 m para lograr impactar la región y hacer viable el Paisaje Cultural Cafetero, dado que Matecaña siempre estará limitado a aviones de mediano alcance; y tres, un puerto profundo en el Pacífico concebido en el marco del eje interoceánico Urabá-Cupica. El primero supone construir el nuevo Túnel Cumanday perforado en las granodioritas estables vecinas a Cerro Bravo, para que al articular esa vía férrea al Tren de Occidente, se pueda movilizar a menor costo un contenedor entre Bogotá y Buenaventura, y se facilite la salida del carbón andino al Pacífico colombiano. El segundo, como medio aéreo fundamental para resolver la condición mediterránea del Eje Cafetero, llegando a bajo costo a Norte América, Europa y el Cono Sur; y tercero la construcción de un canal interoceánico en el Chocó biogeográfico como

corredor logístico en la interface de los dos océanos de la economía planetaria. Esto, siempre y cuando planifiquemos y gestionemos estos proyectos, no viéndolos como simples inversiones en infraestructura, sino como verdaderos catalizadores del desarrollo nacional, y particularmente como expresión de la gran conurbación que ya se advierte en el occidente colombiano entre Cali y Medellín, con el Eje Cafetero como su elemento urbano integrador, articulado también al Magdalena Centro con su hidrovía.

### Retos y enfoques para la agenda

Es evidente que la sociedad de hoy reclama un Estado que debe implementar políticas sectoriales, culturales y educativas en el nivel local, atender con urgencia los desafíos ambientales y de pobreza e inequidad, y de paso erradicar la corrupción y adecuar de forma coherente el ordenamiento territorial de conformidad con la oferta cultural y natural de las regiones, y en atención a su problemática social y ambiental.



Mapa de Manizales en 1970. Planoteca UN

Pero sabemos que estos no son los tiempos de la sociedad industrial, del Estado solidario que expande sus beneficios gracias a los postulados Keynesianos, ni de unas fuerzas productivas soportadas en procesos intensivos en mano de obra. Ahora son los tiempos de la sociedad del conocimiento en la cual la estructura del empleo ha cambiado, así esta nueva sociedad sea más competitiva y se encuentre espacial y socialmente fragmentada. Pero en el caso de Colombia, cada vez más transmutada por la tecnología y donde el conocimiento ya alcanza el mayor protagonismo entre los factores de producción,

ha quedado al servicio del mercado y por lo tanto de espaldas a las grandes necesidades de una Nación, donde la pobreza y la fragmentación social imponen otras prioridades. Luego, el nuevo empleo que ya no se basa en destrezas manuales y fuerza muscular, sino en el desarrollo de competencias intelectuales para articularlo a procesos intensivos en tecnología, deberá soportarse en la educación, implementando otro modelo educativo que desarrolle el talento humano, la creatividad y la inteligencia social y emocional, como factores requeridos para el emprendimiento y la innovación.

Ahora, si partimos de la premisa de que el enfoque holístico, prospectivo y democrático de la planeación y del ordenamiento del territorio, no es suficiente para lograr el desarrollo entendido como crecimiento sostenido con irrigación de los beneficios del progreso, es porque desconocemos que mientras no se priorice la acción del Estado en la formación del capital social, frente al crecimiento económico, y mientras no se equilibre la inversión en infraestructura social con la inversión destinada al impulso de las fuerzas productivas, no se estará situando a las personas en el centro del desarrollo.

Y admitiendo que el desarrollo humano consiste en un proceso educativo, entonces para cerrar la brecha de productividad entre los medios rurales y urbanos, lo que incluye la brecha existente entre productores rurales y empresarios agroindustriales, urge emprender un desarrollo educativo y cultural que haga factible una reconversión del sector agropecuario, orientada hacia modelos de producción limpia, donde saberes, conocimientos, aprendizajes y experiencias se integren a un desarrollo social y cultural de una región que no resulta ser tan homogénea como se ha pensado, al definirla como cafetera: esto es, se propone re-significar y re-elaborar el conjunto de símbolos y valores del patrimonio que da soporte a la identidad de un territorio biodiverso, mestizo y multicultural, dado que: en la Alta Cordillera de nuestra ecorregión los símbolos de la identidad se relacionan con el pasillo, el páramo, el bahareque de tabla, el sombrero aguadeño y la ruana de Marulanda; en el Magdalena Centro, con la navegación por el Magdalena, la Expedición Botánica, el bunde y la guabina, el rancho de hamacas y la subienda de nicuros, bagres y bocachicos; en Marmato, Supía y Riosucio, con la cultura indígena de las comunidades Embera y Umbra, y con la minería del oro y el carbón, nutrida del significativo aporte de las comunidades afrodescendientes, y con los currulaos en esta tierra de artesanías, panela y café. Existe más novela y poesía en el oro que en el café.

Y en el caso específico de Manizales, para mitigar el impacto que pueden tener los desastres y controversias de hoy sobre la confianza de la sociedad civil, respecto a las potencialidades de la ciudad y su región, miremos la capital como una urbe que gracias a su potencial cultural y natural, tiene la capacidad de emerger de sus desgracias y derrotas, haciendo uso del civismo de la gente, tal cual lo registra su historia con incendios, terremotos, erupciones volcánicas y otras acciones mucho más devastadoras, consecuencia de la despiadada acción humana sobre los bienes comunes o públicos. Al fin de cuentas, la civilidad es el valor supremo de la cultura urbana.

### **Fuentes Bibliográficas.**

50 Años de Economía: de la Crisis del Treinta a la del Ochenta. Caballero, Carlos (1987). Editorial Presencia.

Amenaza climática en el trópico andino. Duque Escobar, Gonzalo (2010) La Patria. Ver en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1861/>

Amenazas naturales en los Andes de Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2007) Documento de trabajo. Universidad Nacional de Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1579/>

Aspectos Urbanos del Eje Cafetero. Duque Escobar, Gonzalo (2007) Blog de Gonzalo Duque Escobar. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1910/>

Cambios en la distribución del ingreso, la pobreza y el desarrollo humano en las últimas décadas. (1996). Londoño, Juan Luís. Mimeo. BID.

Ciencia, Tecnología y Emprendimiento – CT&E. Duque Escobar, Gonzalo (2010) In: Conferencia para Instructores y alumnos del SENA sobre CT&E, 30-09-2010, Auditorio del SENA. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2108/>

Ciencias naturales y CTS. Duque Escobar, Gonzalo (2006) In: Primer Encuentro de Formación de Maestros Ondas, Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1584/>

Colombia 1942-1902. Desde el Descubrimiento hasta la guerra de los mil días. Martínez Carreño, Aida. (2010). Grupo. Ed. Norma, Bogotá.

Colonización: fundaciones y conflictos agrarios. VALENCIA LLANO, Albeiro. (2000). Manizales: Gráficas Tizán.

Comerciantes, Artesanos y Política Económica en Colombia. Academia Colombiana de Ciencias Económicas. Ocampo, José Antonio. (1990). Ensayos de Historia Económica de Colombia. Legis, Bogotá.

Crisis Mundial, Protección e Industrialización. Ensayos de Historia Económica. José Antonio Ocampo y Santiago Montenegro. (1984). CEREC, Bogotá.

CT&S. Fundamentos de CT&T y Economía. DUQUE ESCOBAR, Gonzalo. (2004). Manizales, en: [www.galeon.com/cts-economia/](http://www.galeon.com/cts-economia/)

Cultura & Astronomía. Contexto de Astronomía. OAM Manizales, 2007 <http://godues.wordpress.com/2014/05/01/12124/>

Derecho Agrario y otros temas de la tierra Morales Benítez Otto. (1981). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Despegue Cafetero, 1900-1928. Historia Económica de Colombia. Bejarano, Jesús Antonio. (1988). Pp. 173-207, FEDESARROLLO-Siglo XXI, Bogotá.

Dinámicas del clima andino colombiano. Duque Escobar, Gonzalo (2003) OAM (237). p. 1. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1589/>

Distribución del Ingreso y Desarrollo Económico. Colombia en el Siglo XX. Londoño, Juan Luís. (1995). Editorial Tercer Mundo, Bogotá.

Economía y Nación. Kalmanovitz, Salomón. (1994). Editorial Tercer Mundo, Bogotá.

El Café en Colombia 1850-1970: una historia económica social y política. Palacios, Marco. (1983). El Colegio de México y el Áncora Editores.

El Quindío antes y después del terremoto del Eje Cafetero. DUQUE ESCOBAR, Gonzalo. (1999) Crónica del Quindío. Armenia, junio de 1999.

El Territorio del Gran Caldas, “La Tierra del Café”. Revista Civismo 460. SMP de Manizales, en: [www.galeon.com/smp-manizales](http://www.galeon.com/smp-manizales)

Elementos para la visión prospectiva de Aerocafé. Duque Escobar, Gonzalo (2009). Universidad Nacional de Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1597/>

Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Revista Eje 21, XXI (23). pp. 1-4. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/>

Fundamentos de economía y transportes. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Universidad Nacional de Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/>

Geografía Económica de Caldas. Antonio García Nossa. (1937) Contraloría Nacional, 1937 (Banco de la República, 1978).

Gestión del riesgo natural y el caso de Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2008) Documento de trabajo. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1699/>

Historia Económica de Colombia 1845-1930. McGreevy, William. (1975). Editorial Tercer Mundo, Bogotá.

Historia Económica de Colombia. Ocampo, José Antonio. (1997). Editorial Siglo XXI, Bogotá.

Indios, Encomenderos Y Empresarios En El Valle Del Cauca Valencia Llano, Alonso (1996). Historia Vallecaucana. Colección De Autores Vallecaucanos. Premios Jorge Isaacs. Cali. <http://alonsovalenciallano.com/>

La apropiación de la riqueza en el Gran Caldas. VALENCIA LLANO, Albeiro. (1987). Revista Universidad de Caldas. Manizales: v.8, p.1 – 192.

La catástrofe del eje cafetero en un país sin memoria. Duque Escobar, Gonzalo and Saavedra A., María del Rosario (1999) Revista Cien días (43). pp. 24-27. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1661/>

La colonización antioqueña. FICDUCAL (1989). Imprenta Departamental de Caldas, Manizales.

La Colonización del Quindío. Lopera Gutiérrez, Jaime. (1986), Banco de la República. Colombia, en:  
<http://www.calarca.net/libro/index.html>

La Creación de las Condiciones Iniciales para el Desarrollo: El Café. 50 Años de Desarrollo Económico Colombiano. Urrutia, Miguel. (1979). La Carreta, Bogotá.

La navegación por el Magdalena. Duque Escobar, Gonzalo (2008) Otro.  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>

La pobreza en la historia de los procesos de desarrollo del eje cafetero. Duque Escobar, Gonzalo (2001)  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>

Las lecciones del Ruiz a los 25 años del desastre de Armero: resumen. Duque Escobar, Gonzalo (2010)  
Blog de la SMP de Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2306/>

Los albores de la civilización. Duque Escobar, Gonzalo (2009) In: I Encuentro Internacional de Culturas Andinas, 20 Agosto de 2009, Pasto. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1666/>

Marmato: desaparecen más de 500 años de cultura por reorientación minera. Duque Escobar, Gonzalo (2008) Documento de trabajo. Universidad Nacional de Colombia, Manizales.  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/1701/>

Más Estado para una nueva sociedad. Duque Escobar, Gonzalo (2010) La Patria.  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/2180/>

Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales. Duque Escobar, Gonzalo (2006)  
Revista SCIA. pp. 1-6. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1667/>

Neoliberales y pobres, el debate continental por la justicia. CINEP Bogotá, (1993). CRT México, Centro Gumilla Caracas, CRAS México. Bogotá.

Notas al margen sobre ordenamiento territorial y participación comunitaria. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Documento de trabajo. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1669/>

Paisaje Cultural Cafetero PCC. Gonzalo Duque Escobar. Recopilación de artículos.  
<http://godues.wordpress.com/2012/03/22/>

Participación de la sociedad civil en el ordenamiento territorial. Duque Escobar, Gonzalo and Torres Arango, Claudia (2009) In: Jornada Académica y Taller de la SMP de Manizales, 07 Noviembre de 2009, Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1671/>

Peculiaridades del proceso de colonización y diferenciación social en el Gran Caldas. VALENCIA LLANO, Albeiro. (1985). In: V Congreso de Historia de Colombia. Armenia.



Plan de ordenación y manejo ambiental cuenca del río Guarinó: fase prospectiva. Duque Escobar, Gonzalo and Ortiz Ortiz, Doralice (2009) Reporte técnico. Corpocaldas, Manizales.  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/1696/>

Por la educación y la cultura en el pacto de gobernanza. Duque Escobar, Gonzalo (2010) La Patria.  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/2278/>

Problemática y posibilidades del sistema de transporte de carga en Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2008) Documento de trabajo. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1673/>

Reflexiones sobre la reconstrucción de Pijao. Gonzalo Duque, Rosario Saavedra y Héctor Álvarez. (1999). Pijao, Quindío, 8-17-1999. En: <http://www.galeon.com/gonzaloduquee/pijao.pdf>

Riesgo en zonas andinas por amenaza volcánica. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Documento de trabajo. Universidad Nacional de Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1679/>

Temas de Caldas. Gonzalo Duque Escobar. Recopilación de artículos  
<http://godues.wordpress.com/2014/02/21/temas-de-caldas/>

Temas de ordenamiento y planificación del territorio. GDE <http://godues.wordpress.com/2012/01/27/>

Territorio y Región: Caldas en la Ecorregión Cafetera. Duque Escobar, Gonzalo (2014) Manizales.  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/39441/>

Testimonio de un Pueblo. MORALES BENÍTEZ, Otto. (1962). Bogotá: Banco de la República.

Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo. La Patria. Manizales.  
<http://godues.wordpress.com/2014/07/21/>

Un tinto para la reconstrucción del Eje Cafetero. DUQUE ESCOBAR, Gonzalo. (2000). Café 7 días, enero de 2000.

Una salida al mar para el occidente colombiano. Duque Escobar Gonzalo. (2009). 2° Congreso Alianza Antioquia-Eje Cafetero de Sociedades de Mejoras Públicas, Envigado.  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>

Una urgencia del ordenamiento urbano. Duque Escobar, Gonzalo (2010) La Patria.  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/1898/>

Viajes por los Andes colombianos: (1882-1884). Hettner, Alfred. (1976). Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango. Colombia, En <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/>

**Manizales, 25 de noviembre de 2010.**

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia y Miembro de la SMP de Manizales.  
<http://galeon.com/gonzaloduquee>