

EJE CAFETERO: PERFIL DE LAS CIUDADES



<http://www.sirideec.org.co/>

Por: Gonzalo Duque-Escobar *

Las capitales del Eje Cafetero, son las cabeceras de una región mediterránea del centro occidente colombiano, cuya oferta cultural y variado potencial de pisos térmicos dada la biota propia del medio tropical andino, contrastan con una problemática socioambiental que expresa la crisis del café -su principal producto y base de la economía regional por cerca de una centuria-, una dificultad exacerbada primero por la ruptura del pacto del cafetero y luego por las dinámicas de la apertura económica.

En una perspectiva sociocultural, Manizales, Pereira y Armenia son herederas de una cultura imbricada en la “antioqueñidad” y la “caucanidad”, primero por las profundas huellas de los empresarios terratenientes y laboriosos actores de la colonización antioqueña, y segundo por el aporte del caucano de mentalidad abierta como natural promotor del comercio y la producción manufacturera, gracias a una apertura aprendida desde la colonia ya que en Popayán se recibía información de Panamá a través de las actividades mineras en Barbacoas, del Perú por depender de Quito, y de la Nueva Granada con quien finalmente se desarrollaba el comercio.

Si bien las fundaciones de estas ciudades intermedias emplazadas sobre abanicos aluviales de ríos que descienden del complejo volcánico del Ruiz por la vertiente occidental de la cuenca del Cauca, son del período republicano, el mayor esplendor de su arquitectura y economía se da en la década de 1920 gracias al portentoso impacto de los ferrocarriles cafeteros, donde café y ferrocarril aparecieron como las fuerzas motrices del poblamiento del centro-occidente colombiano y de la industrialización de Colombia, por lo que el meridiano político y económico de la Patria pasó por la Manizales de entonces.

Aunque el antiguo Caldas surge al iniciar Siglo XIX cuando el café cambia la economía de subsistencia y la arriería por la de un período de acumulación con trenes y cables aéreos, en el que el trazo urbano abandona la retícula para seguir las curvas de nivel, el bahareque evoluciona hacia la arquitectura ecléctica, y se acentúa la ocupación del territorio con pequeños y numerosos poblados, también el precioso grano como cultivo de pequeña superficie marca la estructura de la tenencia de la tierra por lo que el ingreso se redistribuye, y se forja un carácter independiente y de liderazgo en esa sociedad de propietarios, donde algunos presumen un abolengo sin tradición ni historia, mientras otros van construyendo la nueva sociedad en el marco de una singular y fértil actividad cultural que surge en la Manizales del Gran Olimpia como epicentro de los acontecimientos.

Para 1970, la distribución y desarrollo de pequeños poblados y veredas sobre la ecorregión cafetera, resulta en conjunto importante y vigoroso tras décadas de beneficios explicados por una actividad agropecuaria gremialmente organizada. En épocas del “Jeepao y la Chiva”, con el concurso de los comités de cafeteros se abrieron por los verdes campos: caminos, escuelas, puestos de salud, acueductos y redes para la electrificación rural, hasta que llega el caturra como fórmula de una revolución verde con efectos nocivos para la salud del agua y del suelo, monocultivos que destruyen la biodiversidad, con propuestas financieras y paquetes tecnológicos que no logran asimilar los campesinos de la próspera región. Estos venden sus tierras a comerciantes y profesionales para migrar buscando oficio en un industrial en reconversión tecnológica más exigente, por lo que terminan cambiando la fisonomía periurbana de las capitales cafeteras y tercerizando una economía que aun cabalga sobre la informalidad.

Con el apogeo del automóvil en la década del sesenta se empieza a conformar una ciudad región, donde las frustraciones agravadas por el clientelismo, sumada a los sueños de liberales marginados y a las contradicciones de las bases cafeteras, impulsan la segregación del “Gran Caldas” en 1966, un hecho afortunado que anticipa la descentralización ordenada en la Constitución Política de 1991 y que le da vida administrativa y presupuestal a los municipios, pero que no se ha aprovechado por las heridas premodernas que van gravitando durante los años precedentes mientras se va construyendo una nueva identidad en cada departamento, hasta ahora cuando apenas se alcanzan a vislumbrar propuestas colectivas para la construcción de una región coherente bajo el rótulo de Eje Cafetero, gracias al esfuerzo visionario de Alma Mater.

En los últimos 25 años la población de las capitales ha crecido así: 41% en Manizales, 96% en Pereira y 60% en Armenia, lo que muestra la asimetría en los niveles de conectividad y ubicación de los tres núcleos urbanos, donde evidentemente gravita la ventaja de Pereira como centro de la conurbación; en el mismo período Medellín ha crecido un 86%. Hoy las tres

ciudades que enfrentan problemáticas como la del desempleo a pesar de su posición geoestratégica en el centro del “Triángulo de Oro de Colombia”, suman 1.134.536 habitantes que se distribuyen en 388.525 para la capital de Caldas, 457.103 para la del Risaralda y 288.908 para la del Quindío. A pesar de todo, más por su natural vocación que por las intenciones de sus dirigentes, las tres ciudades no han puesto a competir sus economías, al orientarse la de Manizales hacia el sector industrial, la de Pereira hacia el comercio, y la de Armenia al turismo.

Y mientras los nuevos desarrollo urbanos deben propender por la integración hacia adentro y hacia afuera de estas capitales, en lo interno solo se ha logrado conformar el área metropolitana de Pereira, falta articular funciones que aprovechen las mejores competencias de los municipios periféricos y centros poblados de menor jerarquía tal cual lo ha logrado Armenia; y en lo externo, para que las tres conurbadas logren integrarse y prevenir un fenómeno de vaciado, y puedan enfrentar con éxito las acciones metropolitanas que las acechan desde Cali y Medellín, deben lograr que sus economías se complementen, incrementar la movilidad y reducir distancias entre sus centros urbanos, logrando interactuar como conjunto donde el Eje Cafetero muestre el mismo nivel de relevancia de las capitales de Antioquia y Valle.

Pero para no palidecer, el reto para Manizales debe empezar por ordenar y reconvertir su industria orientándola a productos de alto valor agregado que hagan uso de un medio aéreo competitivo, bienes para el mercado nacional conforme a como fueron concebidas en el modelo de sustitución de importaciones, e actividades que se ubican del lado de la materia prima y no del consumidor. A su vez Armenia que ha logrado articular las fortalezas de la oferta ambiental del Quindío y constituirse en el segundo destino turístico de Colombia, puede diversificar su economía a partir de su función articuladora de las cuencas del Cauca y Magdalena gracias al Túnel de la Línea como ruta hacia el Pacífico. Y Pereira, podrá sacar superior ventaja al constituirse en centro del eje de desarrollo Cali-Medellín, dado que las Autopistas de la Montaña y dobles calzadas del Valle facilitarán los hechos metropolitanos de esa gran ciudad-región donde se genera el 40% de la carga del país, con la más importante conurbación del Pacífico Latinoamericano para el Siglo XXI.

*** Profesor Universidad Nacional de Colombia: <http://gonzadueque.es.tl> Manizales, 2010.09.28**

Relacionados:

Manizales: funciones urbanas y metropolitanas, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>

Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>

Proezas cafeteras y desafíos de futuro, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5272/>

Aerocafé: visión o ilusión para el desarrollo regional, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/4646/>