

Eje Cafetero: Transporte y desarrollo regional



Por: Gonzalo Duque-Escobar *

Conferencia presentada en el Foro Infraestructura y Desarrollo “Alternativas para la vía Manizales-Mariquita”, evento celebrado en el marco del Centenario de la Cámara de Comercio de Manizales (1913-2013), organizado por la Universidad Nacional de Colombia con el soporte logístico de la Sociedad Caldense de Ingenieros Civiles SCIC y la Cámara de Comercio de Manizales, como una actividad que hace parte de la estrategia del Comité Académico de la Sub-región Centro Sur de Caldas

Lugar, Auditorio Carlos E. Pinzón de la Cámara de Comercio de Manizales. Fecha, Manizales, viernes 15 de marzo de 2013.

- **Introducción**



Imagen 1- Don Carlos E. Pinzón (1879-1925). Fuente, C de C de Manizales

Estamos en este lugar conmemorando los 100 años de la Cámara de Comercio de Manizales, para asistir a un hecho histórico, como lo es recibir uno de los proyectos más relevantes de nuestra región: las alternativas de la nueva vía al Magdalena, por haber sido la Centenaria Institución la gestora de obras similares en importancia, como lo fue el FFCC de Caldas construido entre 1923 y 1927, gracias a la visión empresarial de Don Carlos E. Pinzón, su primer Presidente.

- **Marco histórico**



Imagen 2- Torre de Hervéo en Manizales/ Fuente SMP de Manizales

De la arriería del siglo XIX en tiempos del bahareque, pasamos a los FFCC y cables cafeteros impulsados por Carlos E. Pinzón desde la Cámara de Comercio, hace 100 años.

Luego vienen los caminos cafeteros y la vía al Magdalena (1939), para cerrar con el marginamiento de Manizales consecuencia de la apertura de la Troncal de Occidente por Irra previo a la segregación del Viejo Caldas (1967).

Hoy, el Gobierno de Santos escribe una página del desarrollo regional con la transversal cafetera por Caldas, una obra comparable a las anteriores y que esperamos pueda tener las características de una vía de primer orden comparable a las Autopistas de la Prosperidad, para que sea una alternativa y real complemento de la vía por la Línea.

- **Dinámicas urbanas**

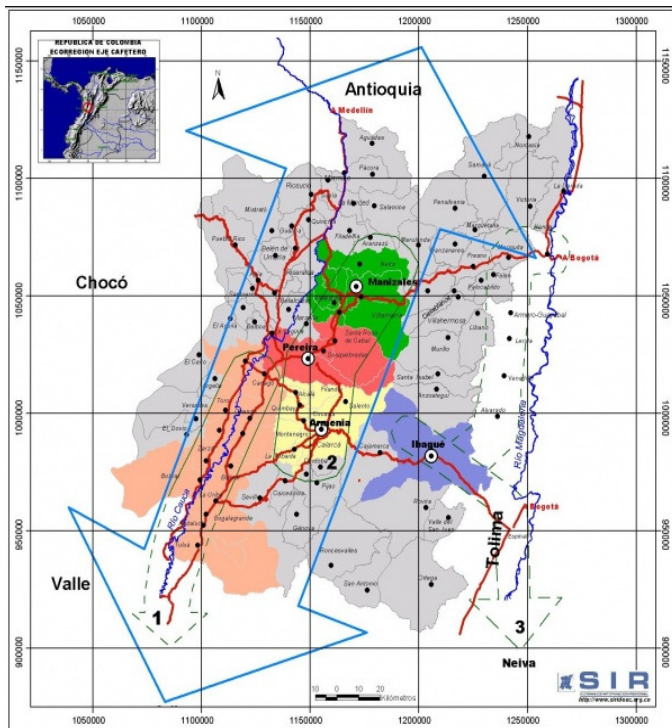


Imagen 3: Eje Cafetero. Fuente SIR.

Para ver que el transporte es sólo un factor detonante de las condiciones de desarrollo preexistentes en un territorio, y no su propia causa, basta señalar algunos ejemplos:

1- Mientras el desarrollo de Medellín ha sido consecuencia del sistema de convergencia de las vías de Antioquia en torno a su capital, los poblados periféricos han sufrido los consecuentes fenómenos de vaciado.

2- Mientras poblaciones como Puerto Wilches no crecen a pesar de su ubicación a la vera del Magdalena con su ferrocarril y carretera, Montería ubicada al margen del sistema vial nacional sí ha crecido, gracias a la riqueza del Sinú-San Jorge, región cuya productividad le impondrá límites a su desarrollo.

3- Mientras grandes urbes como Bogotá crecen y los poblados de su periferia palidecen y expulsan población, algunas poblaciones del entorno, caso Girardot y Soacha, logran mantenerse gracias a las competencias que desarrollan de cara a las demandas de la capital.

4- Mientras las megalópolis como Bogotá, están obligadas a resolver problemas de escala y a volverse internacionalmente competitivas, las ciudades intermedias tienen como prioridad conformar una ciudad región, y por lo tanto a conurbarse.

5- Pueden conurbarse las ciudades intermedias cuando siendo de similar nivel de relevancia, estén a menos de tres horas de distancia y decidan complementar sus economías, para no competir entre sí.

Lo anterior a prevenir el fenómeno de vaciado sobre Manizales, con alternativas que la aislen.

- **Dinámicas regionales**

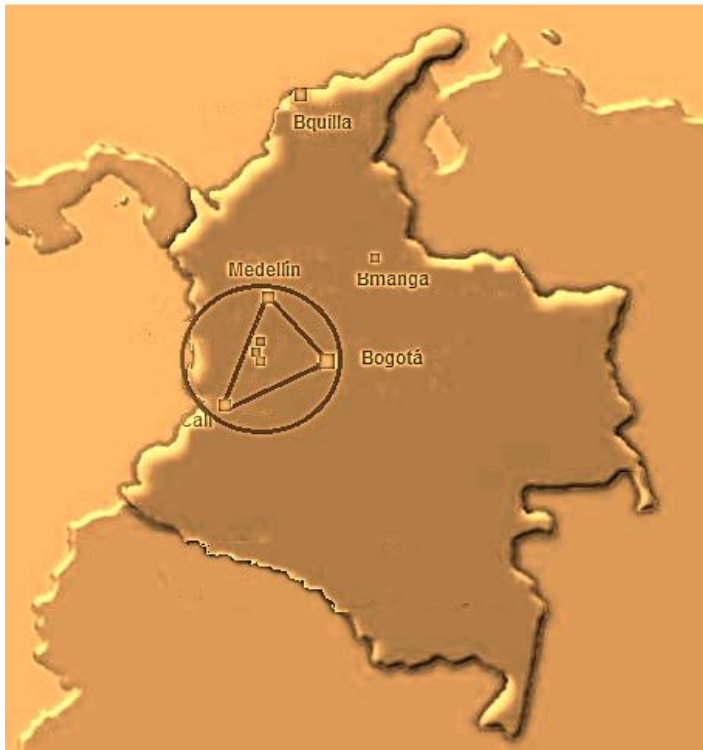


Imagen 4- El “triángulo de oro de Colombia”, en un radio de 200 km, que se extiende hasta Buenaventura y Tribugá. Imagen propia.

Parte I- Mientras en el valle interandino del Magdalena se genera el 30% de la carga de Colombia y en la región Caribe el 20%, en el Occidente Colombiano se genera el 40% de la carga del país. El 10% restante, le corresponde a la Onoquia, Amazonía y Nariño.

Mientras en la Región Andina Central el Altiplano es la zona de mayor relevancia de generación de carga dada la participación de Bogotá, para el Occidente Colombiano el centro de gravedad se localiza al sur de Pereira, como consecuencia de la relevancia productiva del Valle del Cauca.

En el “triángulo de oro de Colombia”, donde se genera el 64% del PIB nacional y habita el 52% de la población del país, el Eje Cafetero a pesar de su condición mediterránea, tiene una posición de privilegio como centro de convergencias aéreas y terrestres.

Parte II- Resulta conveniente mirar la historia de Manizales desde su fundación hasta la segunda mitad del siglo XX y articularla al desarrollo del Centro Occidente de Colombia, para comprender la importancia de la caicultura que parte de la colonización antioqueña, el protagonismo de Manizales y luego su relevo por Pereira como nuevo centro de las actividades regionales, para valorar el desarrollo urbano del Eje Cafetero y sus posibilidades en el Siglo XXI, tras la conurbación del Occidente Colombiano. De ahí la importancia de mantener la convergencia del sistema de transportes sobre la conurbación Manizales- Pereira.

- **1- La aldea de bahareque en tiempos de la arriería**



Imagen 5- Manizales año 1900. Centro de Historia de Manizales

El primer período que transcurre entre 1849 a 1905, es de ocupación y pertenece a la colonización antioqueña, uno de los procesos sociales más importantes de la historia de Colombia ocurrido en el siglo XIX. En él se da la fundación de nuestras ciudades bajo una economía de subsistencia, y Manizales como teatro de los acontecimientos se favorece por las inversiones en las guerras entre los estados federales de Antioquia y Cauca, ocurridas en 1860, 1876 y 1884.

Las nacientes aldeas de bahareque y teja de barro, construcciones de estructuras de guadua, arboloco y más maderas nativas empañetadas con cagajón y de propiedades sismo-resistentes, se levantaban en una retícula ortogonal. Esta época cierra con la portentosa empresa de la arriería de miles de mulas y bueyes que transitan desde Manizales por las trochas del occidente colombiano y la Cordillera Central, para sacar el café por el río Magdalena.

- **2- Ferrocarriles Cafeteros**



Imagen 6- Vapor Sucre frente a Yumbo. Imagen U. ISECI

Luego, tras cerrar la “Guerra de los mil días” (1903) y recuperarse la economía mundial, llega un segundo período de verdadero crecimiento económico para Colombia gracias al café de esta región, en el que se crea el departamento de Caldas (1905). Tras los grandes incendios (1922/25 /26) que consumen 36 manzanas del poblado, surge una nueva ciudad de arquitectura ecléctica.

Con el concurso de la Cámara de Comercio (1913) y de la SMP de Manizales (1912), instituciones de las cuales don Carlos E. Pinzón es cofundador, cuando los vapores navegaban el Cauca entre Puerto Caldas y Puerto Isaacs, los ingleses preocupados por el impacto que tendrá el Canal de Panamá (1903-1914), construyen el Cable Aéreo a Mariquita (1913-1922) y el gobierno nacional el FFCC de Caldas (1923-1927) como apéndice del FFCC del Pacífico. En 1927, se crea la Federación Nacional de Cafeteros.

- **3- El período del “Departamento modelo de Colombia**



Imagen 7- Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo

Continúa el tercer período que es de verdadero desarrollo, consecuencia del transporte rural y del liderazgo cívico cafetero, período que va desde la recesión del año 29 hasta el desmembramiento del territorio del Viejo Caldas (1967).

Gracias al efecto redistributivo del ingreso cafetero intensificado por el pequeño tamaño de la propiedad, con los comités de cafeteros se construyen escuelas y puestos de salud, se abren caminos veredales y, tras consolidar la CHEC, se electrifica el campo. Además, en esta época donde surgen Lúker (1906), Única (1919) y La Patria (1921), se da impulso a las fuerzas productivas al construir vías como la Carretera de Occidente y la Vía al Magdalena (1939) y crear, a partir del proyecto de Universidad Popular (1943), la universidad pública (1948).

- **4- El período de la crisis cafetera**



Imagen 8- Barriada manizaleña, en: ammyownreporter.com

Después de los tiempos del Jeep, el Willys y “la chiva”, fruto de la revolución verde se pierde el sombrío y con él la biodiversidad, al implementar el monocultivo del Caturra (1970); además aparecen los agroquímicos que atentan contra el suelo y el agua, y se acentúa el deterioro de los términos de intercambio.

En este período de crisis, los prósperos campesinos propietarios ayer, emigran a la ciudad para proletarizarse y modificar la estructura urbana, en la que la forma de “cometa” de Manizales, constituida por la retícula ortogonal del poniente y las avenidas que avanzan al naciente, se nutre de áreas satelitales desarticuladas que ocupan frágiles laderas, haciéndolas vulnerables a los movimientos en masa durante las temporadas invernales.

- **¿Y ahora qué?**



Imagen 9- Manizales 1937. Libro Centenario SMP Manizales

La globalización de la economía y la cultura, el protagonismo del saber, el auge del sector terciario, las condiciones geográficas y de recursos naturales asociados, y el buen desarrollo esperado de la Constitución Política, deben servir para aprovechar las posibilidades surgidas de los largos años requeridos para los procesos de identificación de los tres departamentos del Eje Cafetero, consolidar la competitividad subregional a partir de políticas que prioricen la formación del capital social sobre el crecimiento económico, y de estrategias como un ordenamiento y equipamiento tecnológico orientados al emprendimiento y la innovación, para la construcción de un territorial de paz.

- **Tiempo de esperanza**

Para ese desarrollo, un elemento central de soporte es la dotación de una infraestructura del transporte que facilite la articulación interna y externa del territorio, tarea que se ha propuesto el Gobernador de Caldas cuando priorizó desde los inicios de su gestión temas como las vías terciarias, dado el rol del transporte rural como catalizador en la reducción de la pobreza, como objetivo prioritario de su plan de gobierno.

Igualmente Aerocafé, aprovechando su posición geoestratégica como nodo de convergencias para naves de mayor alcance y tarifas reducidas, dada la necesidad de contar con un aeropuerto que haga viable el Paisaje Cultural Cafetero y una solución estructural a la condición mediterránea de la ecorregión. En un radio de 200 km, la población servida por Aerocafé, de más de 23 millones de habitantes, le permitirá complementar la oferta de El Dorado para vuelos de largo recorrido.

- **A modo de epílogo**



Imagen 10- Escultura del Monumento a los Colonizadores de Manizales. Luis Guillermo Vallejo.

Sea esta la oportunidad para agradecerles y reconocerles, antes que todo al Señor Presidente Dr. Juan Manuel Santos como también al ex Ministro Dr. Germán Cardona Gutiérrez a la Ministra Cecilia Álvarez-Correa Glen y al

Director General de INVÍAS Dr. Leónidas Narváez Morales, e igualmente al Gobernador de Caldas Dr. Guido Echevery Piedrahita, al Alcalde de Manizales Dr. Jorge Eduardo Rojas Giraldo y a nuestros Parlamentarios, tanto por la gestión, formulación y entrega de este proyecto en Fase I fundamental e histórico para la región, como al Gobierno nacional por el buen recibo que se haga de las sugerencias que con sensatez se propongan desde este territorio, buscando mejorar su desempeño, dado que existen posibilidades de implementar un corredor logístico con una vía de primer orden que articule regiones, y no una carretera de segundo orden para unir dos ciudades sin opciones de “bancabilidad” para una APP.

• Fuentes

- Alternativa verde para el ferrocarril del Chocó biogeográfico. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3724/>
- Civismo, transporte y desarrollo regional. <http://godues.wordpress.com/2011/07/30/>
- Colombia Mira a la Cuenca del Pacífico. <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>
- Décadas de oro de la centenario SMP, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/6805/>
- Desde el Eje Cafetero: dos proyectos estructurantes de corredores logísticos. <http://www.bdigital.unal.edu.co/4002/>
- El alba iluminada de la Cámara de Comercio de Manizales <http://www.bdigital.unal.edu.co/9220/>
- Eje Cafetero: perfil de las ciudades. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6092/>
- El carácter amable, pujante y laborioso del cafetero. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6731/>
- El Paisaje Cultural Cafetero PCC. <http://www.bdigital.unal.edu.co/7193/>
- El transporte rural y el desarrollo de Caldas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/>
- Elementos para la visión prospectiva de Aerocafé. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1597/>
- Entre rieles y corredores logísticos. <http://www.bdigital.unal.edu.co/8428/>
- Entre utopías y previsiones. <http://www.bdigital.unal.edu.co/8355/>
- Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/>
- "Frenado" el transporte en Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1697/>
- Fundamentos de Economía y Transportes. <http://gonzaduque.es.tl/FUNDAMENTOS-DE-ECONOMIA-Y-TRANSPORTES.htm>
- Gestión del riesgo en Manizales. <http://godues.wordpress.com/2012/06/21/>
- Historia de los procesos urbanos y económicos del Eje Cafetero. <http://www.galeon.com/economiaytransportes/>
- Infraestructura clave en tres modos <http://www.bdigital.unal.edu.co/9119/>
- Introducción a la economía del transporte: presentación. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1567/>
- La inversión en infraestructura para el desarrollo no es inflacionaria. <http://godues.wordpress.com/2008/10/21/>
- La navegación por el Magdalena. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>
- La navegación por el Magdalena: Tres preguntas. <http://godues.wordpress.com/2012/12/06/>
- Las Transversales Cafeteras al Pacífico. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3300/>
- Los guetos urbanos o la ciudad amable. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2064/>
- Macroproyectos para el Eje Cafetero. <http://godues.wordpress.com/2012/01/10/>
- Manizales: funciones urbanas y metropolitanas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>
- Manual de geología para ingenieros. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1572/>
- Matecaña: opciones aeroportuarias. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3716/>
- Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1667/>
- Multimodalidad y nuevo puente en “La Glorieta Nacional”. <http://www.bdigital.unal.edu.co/8184/>
- Notas sobre transporte y desarrollo regional. <http://godues.wordpress.com/2013/03/08/>
- Nuestro corredor logístico para el PND 2010-2014. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3199/>

- Pacífico colombiano. <http://godues.wordpress.com/2012/08/>
- Proezas cafeteras y desafíos de futuro. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5272/>
- Puertos para el siglo XXI en Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1675/>
- Seis diálogos con el territorio. <http://godues.wordpress.com/2012/05/13/>
- Sismos y volcanes en el Eje Cafetero: Caso Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6544/>
- Sobre las alternativas de la vía al Magdalena. <http://www.bdigital.unal.edu.co/9170/>
- Sobre puertos y mares en Colombia. <http://godues.wordpress.com/2012/01/15/>
- Subregión Centro-sur & Ciudad-región. <http://www.bdigital.unal.edu.co/7036/>
- Sueños en el tintero. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6196/>
- Territorios para el desarrollo socioambiental de Manizales y Caldas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5786/>
- Transversales de La Línea V.S. Letras con el Túnel Cumanday ... <http://godues.wordpress.com/2011/11/22/>
- Túnel Cumanday para la Transversal Cafetera en Caldas. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3612/>
- Túnel Manizales. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2046/>
- Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1688/>
- Un diálogo con el Paisaje Cultural Cafetero. <http://www.bdigital.unal.edu.co/7038/>
- Un diálogo con la dinámica urbana. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3712/>
- Un “ferrocarril verde” para articular los mares de Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/8429/>
- Un nuevo modelo urbano . <http://godues.wordpress.com/2012/12/10/>
- Una salida al mar para el Occidente Colombiano. www.bdigital.unal.edu.co/1690/
- Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero. <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>
- Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>

Gracias



Imagen 11- Estación Manizales del FF CC de Caldas. Fuente, Centro de Historia de Manizales

En nombre de la Universidad Nacional de Colombia, agradecimiento a los asistentes que colmaron este espacio, a los ponentes Dr. Germán Grajales Q. Secretario General Técnico del INVIAS y Dr. Federico Restrepo P. Gerente de Autopistas de la Prosperidad, al Gobernador de Caldas Dr. Guido Echevery P. por la apertura del Foro, y al

Alcalde de la Ciudad y al Senador Mauricio Lizcano por su presencia, a la Cámara de Comercio de Manizales y a la SCIC por su invaluable soporte logístico, y a la prensa de la ciudad por la difusión y cubrimiento del evento.

Manizales, viernes 15 de marzo de 2013.

* Gonzalo Duque Escobar: Profesor de la Universidad Nacional de Colombia y Coordinador Académico del Foro. Además, miembro del Comité Académico de la SR Centro-Sur y Socio de la SMP de Manizales.
<http://galeon.com/economiaytransportes>

ANEXO



Imagen 12- **Alternativas para la Vía al Magdalena.** Fuente, La Patria.

Sería deseable una vía más rápida cercana a 80 km/h (pendiente máxima 6% caso Autopistas de la Montaña) con un túnel más bajito (y largo) en las alternativas 2 o 3 para cruzar la cordillera. El paso de la Línea está a 2500 msnm. En la alternativa 2, dicho túnel entraría a los granitos estables y cristalinos, donde el costo se reduce a la mitad del que ofrecerían las rocas de la 3. **Vista del plano en detalle:**

<http://3.bp.blogspot.com/-jXa5HoOk8Z8/UUZQyB1vMsi/AAAAAAAAAJ6k/xrefb9XYoPs/s640/via+1.jpg>