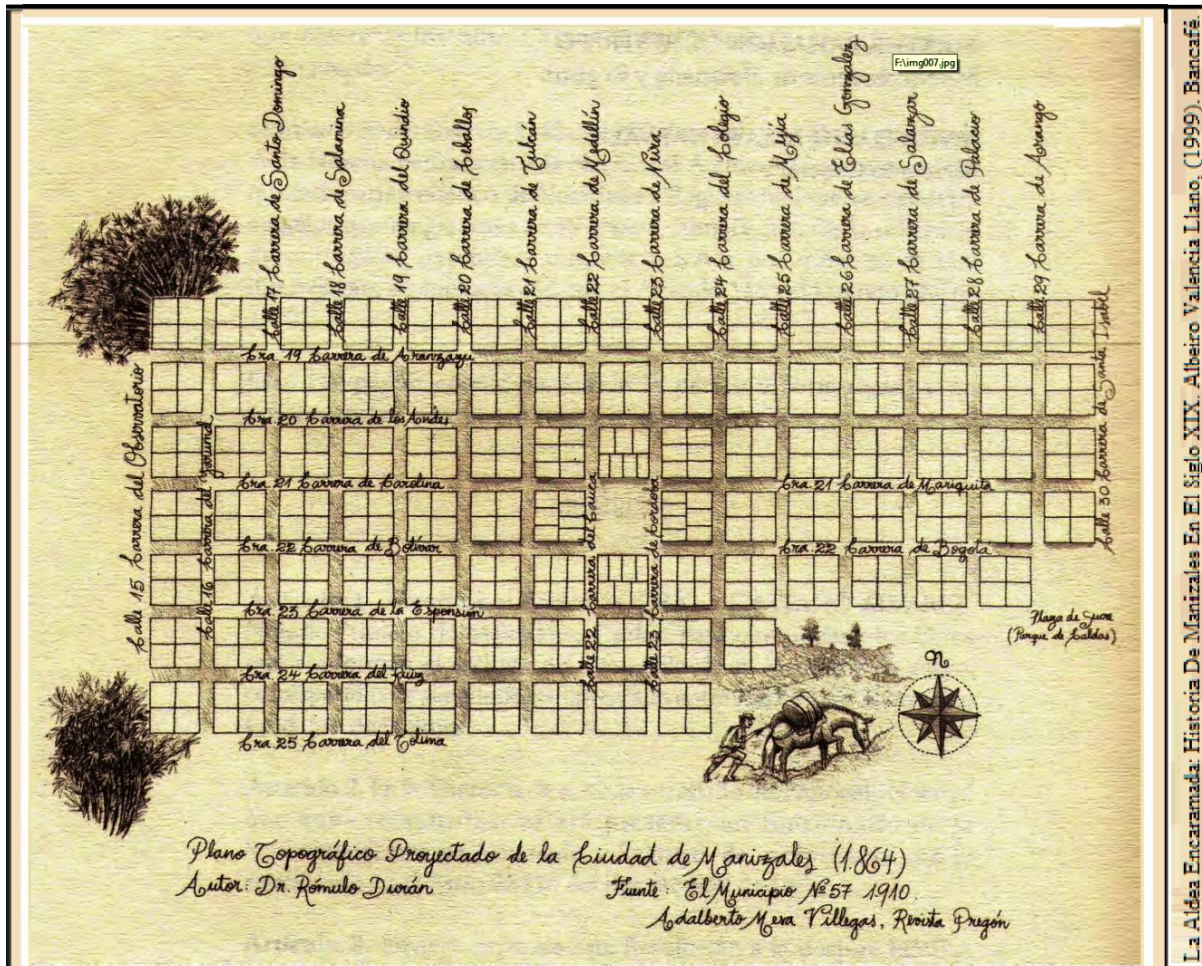


Manizales: integración regional y desarrollo territorial



Por Gonzalo Duque Escobar *

Documento presentado a nombre de la U.N. de Colombia y la SMP de Manizales, en el Foro: Ocupación del territorio e Integración regional. Universidad de Caldas - Secretaría de Planeación de Manizales. Sala Carlos Nader. Manizales, Agosto 14 de 2013.

La construcción de un territorio de paz, obliga a acuerdos entre los actores sociales regionales sobre acciones integrales, en función de objetivos estratégicos, con el fin de generar sinergias culturales y ambientales, resolver los conflictos y lograr la solución a las problemáticas socio-ambientales de la ecorregión, 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 para la integración de Manizales y la construcción de región el caso del Eje Cafetero

ECORREGIÓN Y TERRITORIO COMO SUJETO

En el Eje Cafetero con 2.5 millones de habitantes, el PIB pasó del 4.5% en 2001 al 3.2% en 2011. Según Manuel Roberto Meneses, en el periodo 2010/2011 hemos tenido una tasa de crecimiento promedio en los tres departamentos del 4.8%, inferior a la de Bogotá (6.3%), Antioquia (7.8%) y Valle (4.6%).

La condición rururbana que ha adquirido el territorio, obliga a enfrentar los desafíos de la movilidad y de la construcción de sinergias ambientales, entre los entes territoriales. Una oportunidad, puede surgir de un nuevo modelo urbano, más verde e incluyente, descentralizando la infraestructura social y económica, que contemple la conurbación del Eje Cafetero como factor de subsistencia y el aprovechamiento de la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero PCC, entre otros asuntos, orientando los esfuerzos hacia la consolidación de un territorio más justo, equitativo y soberano, y al desarrollo del capital social en la ecorregión.

LA DIMENSIÓN SOCIO-ECONÓMICA Y AMBIENTAL

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).

Luego, 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.

En lo 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%, mientras las zonas pobladas representan 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 el paisaje y el agua en toda la alta cordillera, además del 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 que como tal deben preservarse y aprovecharse de forma responsable, y no considerarse una mercancía objeto del mercado.

ECORREGIÓN MULTIDIVERSA Y PLURICULTURAL

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 en la ecorregión cafetera, un escenario biodiverso y pluricultural a resignificar y descubrir. Veamos, mediante una analogía, el carácter de nuestro territorio:

- El Mundo de la Tierra: El 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: Es la alta cordillera con sus volcanes , donde aparece 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.

PAISAJE CULTURAL CAFETERO

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.

Con el Paisaje Cultural Cafetero 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.

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 DEL MEDIO URBANO

Cuando el poblado se transforma en ciudad, define sus zonas urbanas industrial, residencial, comercial y de servicios.

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 contaminación 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

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.

Ahora, en lo local, para construir sinergias en la Subregión Centro-Sur de Caldas, Manizales aportará su potencial económico y cultural, además de su equipamiento y oferta de servicios urbanos como ciudad intermedia.

Villamaría además de su natural vocación para las función residencial, contribuirá con el potencial turístico y ambiental de un segmento del Parque Natural de los Nevados.

Neira su patrimonial arquitectura del bahareque en que se soporta el PCC, y la posición geoestratégica de Planes y El km41, aptas para una zona industrial ligada a los corredores férreos y viales del cañón del Cauca.

Chinchiná la herencia cultural del caucano librepensador, como epicentro de los beneficios de la conurbación cafetera cuando se desarrolle Aerocafé e interactuemos como ciudad región con Pereira. La Nueva Transversal Cafetera, puede detonar en Chinchiná y el Rosario, un nodo de desarrollo logístico.

Palestina es la llave de entrada para la ecorregión a las oportunidades de la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero. Aerocafé equipado con pista extendida a 3600 m, presenta ventajas para un aeropuerto de convergencias aéreas, para alcanzar mercados a 5000 millas con tarifas económicas.

LA INFRAESTRUCTURA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE

En materia de infraestructura, los proyectos notables para Manizales, son: el Camino de La Elvira (1847), el Camino de La Moravia (1890), el Cable Aéreo Manizales – Mariquita (1922), el FF CC de Caldas (1927), la Vía al Magdalena (1939), La Nubia (1961), la Vía Irra La Felisa por el Túnel El Espejo (1986) y las Autopistas del Café (2010). Veamos ahora las propuestas y visiones para la integración regional.

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 con el FFCC Verde del Atrato, para 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, el transporte fluvial es 6 veces más económico que el Carretero, y el ferroviario 3 o 4 veces más barato: para Medellín, la salida al mar por Urabá en lugar de Cartagena, reduce la distancia en un 40%. Además, con el Tren de Occidente buscando a Urabá y no a Santa Marta o Cartagena, los fletes por kilómetro en el occidente colombiano, caerán entre tres y cuatro veces más, 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 regiones, lo que complementaría la alternativa del Túnel de La Línea.

Cuarto: AeroCAFÉ, 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 con naves de poco calado, reducirá los fletes 6 veces a lo largo del río y un 40% para Bogotá y el Eje Cafetero. 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, dada su proximidad deben complementar sus economías en lugar de competir e implementar un sistema de conectividad y movilidad interna para conurbar sus áreas metropolitanas.

Además de atender las demandas ambientales de las cuencas blindando los ecosistemas estratégicos de la ecorregión cafetera, y de priorizar la acción del Estado en la formación de capital social frente al crecimiento económico, se debe avanzar en los procesos de identidad cultural en las diferentes subregiones.

El nuevo modelo urbano impone redistribuir la infraestructura social y económica para lograr ventajas asociadas a la construcción de sinergias territoriales, a partir de diferencias naturales y culturales, dado que la ecorregión es biodiversa y pluricultural.

Para abatir el centralismo como obstáculo para el desarrollo, cada departamento debe articular esfuerzos para consolidar la Región del Eje Cafetero, como única estrategia para resolver la limitación de su pequeño tamaño frente al PIB de la Nación.

El Eje Cafetero debe, resolver la condición mediterránea: 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); tercero materializando un aeropuerto de gran tamaño como AeroCAFÉ para hacer viable el Paisaje

Cultural Cafetero; cuarto fortaleciendo el transporte rural por ser un catalizador de la reducción de la pobreza; y quinto expandiendo las TIC por toda la geografía regional

CONCLUSIONES

Una región debe soportarse en un territorio, entendido como un sujeto con identidad cultural, resultado de procesos sociales e históricos. El transporte rural como catalizador de la pobreza y las TIC, son fundamentales para consolidar el territorio.

Deben implementarse políticas públicas soportadas en procesos de Ciencia, Tecnología y Cultura, para construir un territorio ambientalmente sustentable, socialmente equitativo y económicamente viable.

Urge un nuevo modelo urbano soportado en sinergias territoriales, y en acuerdos para resolver la integración regional, abordando temas sustantivos como: pobreza, ruralidad, agua, cuencas, inversión pública, servicios públicos, y movilidad urbana.

De implementarse un sistema de transporte que abrigue las áreas metropolitanas y rururbanas de las capitales cafeteras, crecerán la economía y las oportunidades sociales de la población.

Además, la integración del Eje Cafetero que empieza por consolidar las áreas metropolitanas de sus capitales y obliga a diferenciar competencias en las funciones urbanas, y a consolidar nuestra Ciudad Región, también será la fórmula para estructurar un eje de desarrollo en el Occidente Colombiano, entre Medellín y Cali.

Para el desarrollo del Eje Cafetero, se hace necesaria la integración de los entes territoriales, en función de la autonomía institucional 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 DE CONSULTA

- Anserma puntal del occidente por sus raíces Umbra, en: <http://godues.wordpress.com/2012/10/01/>
- Articulación de Manizales a la Ecorregión Cafetera, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/9792/>
- Conurbación para el Magdalena Centro, en: <http://godues.wordpress.com/2013/08/06/10745/>
- 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: Conurbación Centro-Sur y Ciudad Región del Eje Cafetero, en:
<http://godues.wordpress.com/2013/05/24/manizales-eje-cafetero/>
- 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/>*
- 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>
- Un nuevo modelo educativo. *<http://godues.wordpress.com/2013/06/12/>*
- Un nuevo modelo urbano. *<http://godues.wordpress.com/2012/12/10/>*
- 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, y del Plan de Acción Centenario SMP Manizales. Imagen: Manizales, 1864. La aldea encaramada. Albeiro Valencia Llano.

* Gonzalo Duque-Escobar: Profesor de la Universidad Nacional de Colombia y Miembro de la SMP de Manizales. Miembro del CODECTI y del CROT de Caldas.
<http://godues.wordpress.com>

Manizales, 14 de agosto de 2013.