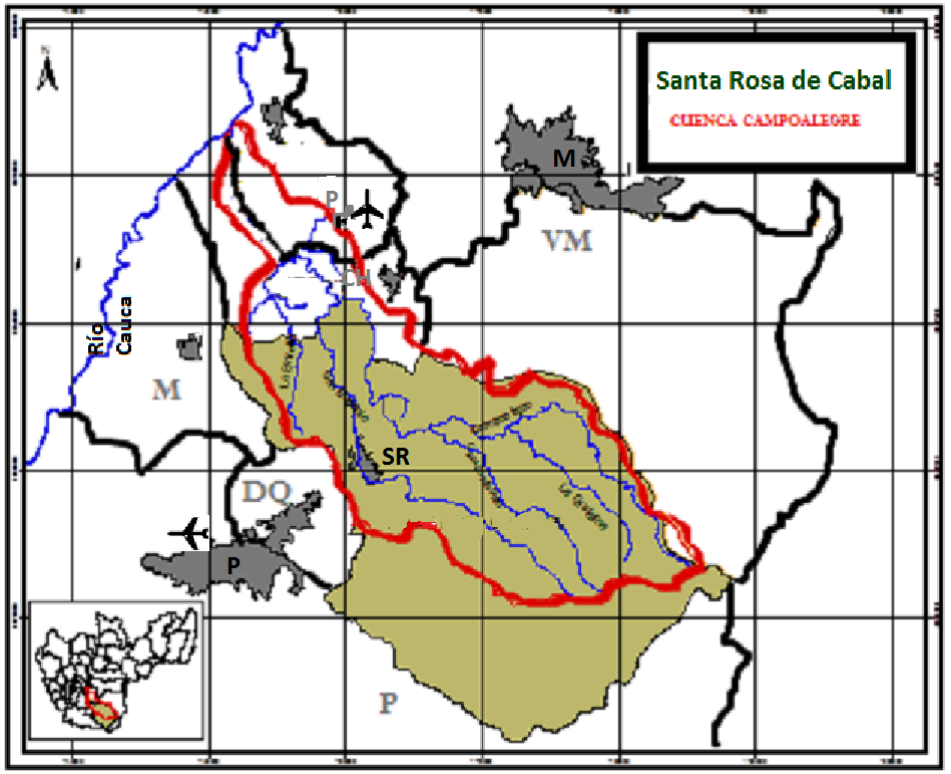


Foro Regional de Ordenamiento Territorial
- Auditorio Pascual López López

—

Infraestructura de Conectividad Regional: Impactos y Desafíos para Santa Rosa de Cabal

Gonzalo Duque-Escobar *

Santa Rosa de Cabal, Abril 17 de 2015

Introito…

- Estas notas presentan visiones y desafíos territoriales para el desarrollo de Santa Rosa de Cabal, a partir de la ventaja comparativa asociada a su ubicación sobre la conurbación Manizales – Pereira, y a la posición geoestratégica del Eje Cafetero, como consecuencia del inevitable avance de los medios de transporte por el centro occidente de Colombia, y de la capacidad local asociada al potencial ambiental y cultural de su territorio y, sobre todo, a la calidad humana de los santarrosanos.

- Imagen: Templo de Nuestra Señora de Las Victorias, construido entre 1935 y 1949 sobre la obra fundacional iniciada en 1875. Fuente: santarosa- santarosadecabal-risaralda.gov.co

La Ecorregión Cafetera...

Lo industrial y lo artesanal, no son lo mismo: en lo artesanal y en la producción rural, los productos deben ser bienes culturales con identidad cultural, soportados en economías asociativas y cadenas productivas: los cafés especiales, por ejemplo.

Contrariamente, lo industrial y agroindustrial son otra cosa, donde obliga la metodología de los clúster, basada en la producción en serie y en economías de escala.

En Colombia, existe un clúster cafetero, cuya crisis se explica por haber concedido la transformación y el mercadeo, para dedicarnos a vender el café pergamino como materia prima.

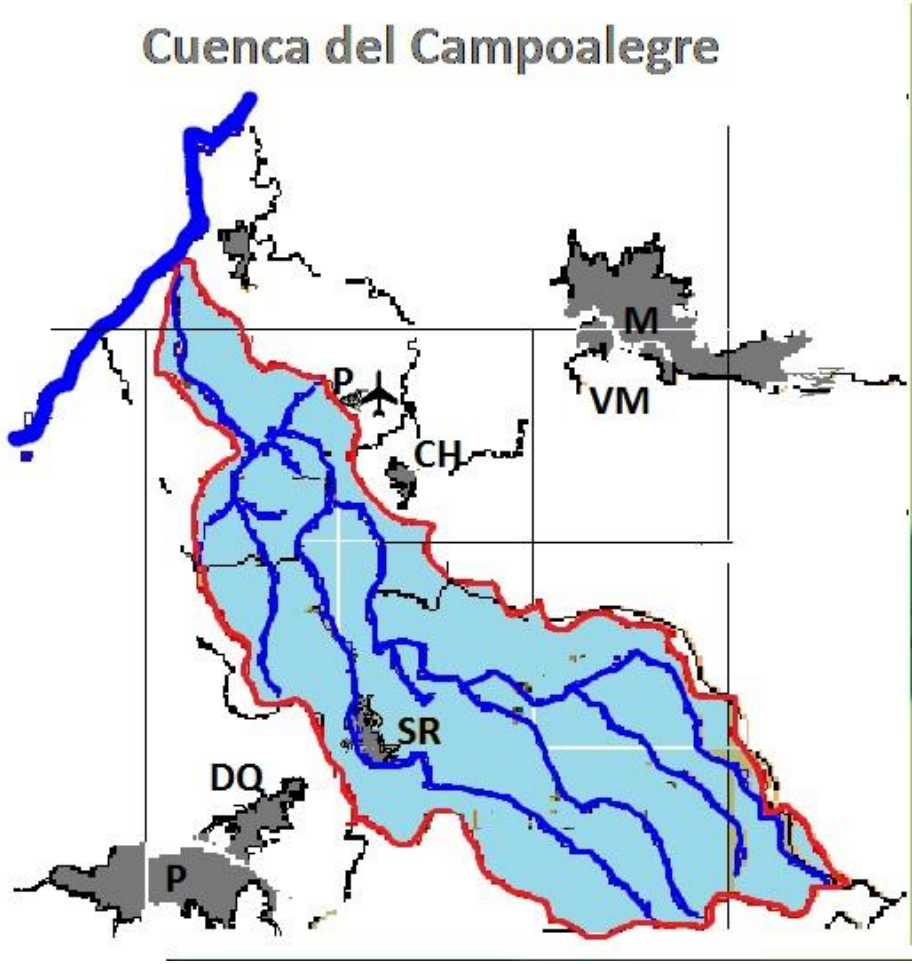
Imagen: los mundos de Samoga en samoga,unal.edu.co

Conocemos los íconos del Tolima Grande y del Valle del Cauca; los de la región cundiboyacense y del llano, los del Pacífico y del Caribe, pero no los de la Ecorregión Cafetera, como un escenario biodiverso, mestizo y pluricultural:

- 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.
- La región Cafetera que empieza en Neira y llega hasta el norte del Valle, es la de las chivas, el bahareque, los cables aéreos, los Ferrocarriles Cafeteros y la música de carrilera.
- La región San Félix-Murillo-Rocesvalles que tiene sus propios íconos en el cóndor, el pasillo, la ruana de Marulanda, la palma de cera y el sombrero aguadeño.
- El Magdalena Centro, tierra de ranchos de hamacas y chinchorros, de subiendas de bagres, nicuros y bocachicos, de los vapores por el río y de la expedición botánica.

El territorio santarrosano

- Con 54.4 km2 de extensión y una población de 67400 habitantes, de los cuales el 28% eran rurales en 2005, Santa Rosa de Cabal, cuya cabecera se fundada en 1844, es declarado municipio en 1852.
- Su territorio, que parte del Parque Nacional Natural los Nevados, cuyo 20% está en jurisdicción del municipio, se desarrolla por las cuencas del río Otún, del río Campoalegre y del Río San Francisco.
- La Cuenca del Campoalegre, la más representativa por tener ¾ partes en jurisdicción de Santa Rosa de Cabal, comprende las subcuencas de los ríos Campoalegrito y San Eugenio, entre otras.
- El recurso hídrico de calidad se explica, por el buen estado de las cabeceras, ya que los mayores conflictos entre uso y aptitud del suelo se localizan en la cuenca media.
- Comparte tres Parques Regionales Naturales y Ecológicos: El Nudo, Ucumarí y La Marcada, además del Parque Municipal Natural Campoalegre.
- El mayor conflicto en la cuenca alta, es la ganadería; en la media, el riesgo hidrogeológico en el medio urbano, los problemas fitosanitarios y el empleo de productos de base química empleados en la zona cafetera.



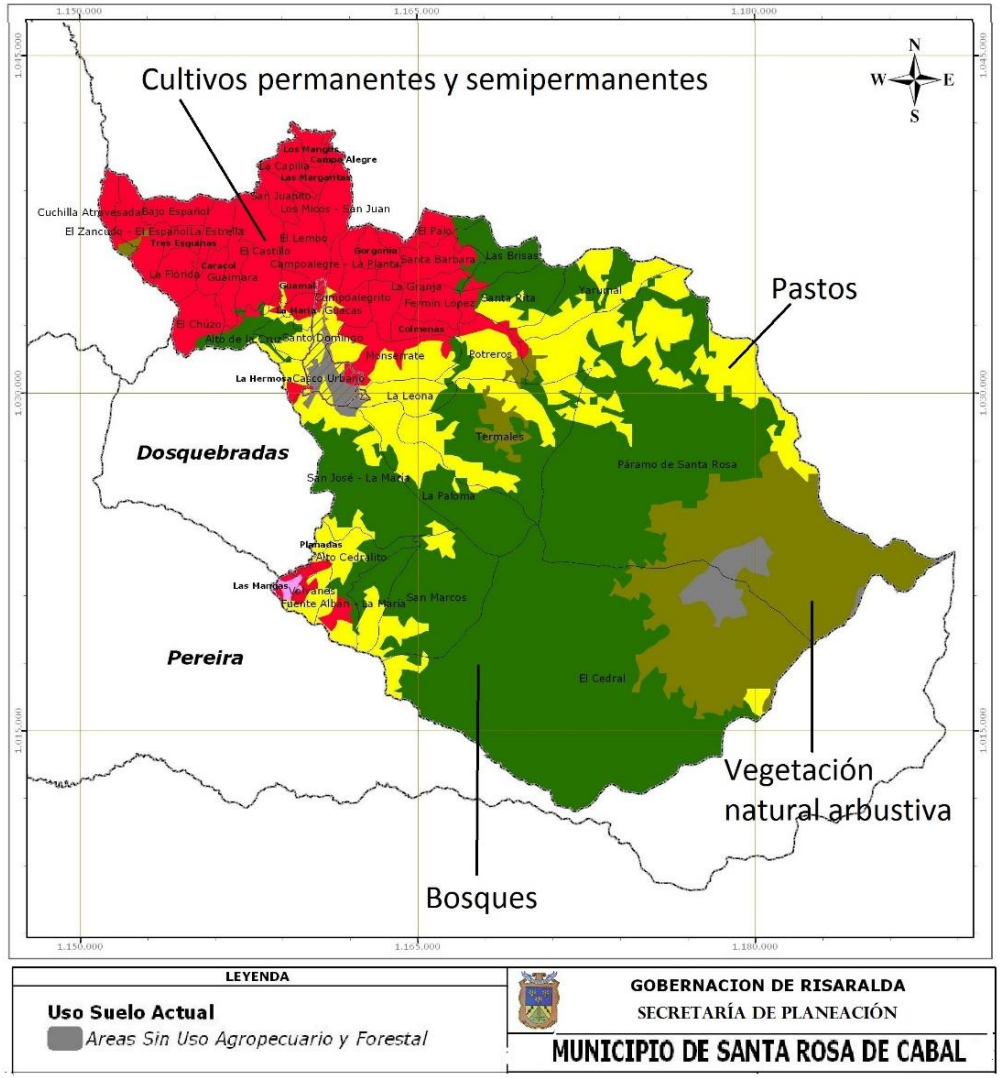
Cuenca del río Campoalegre, con 42,9 km2 de extensión, 75% en jurisdicción de Santa Rosa o Risaralda y 25% en Caldas. Corp. Aldea Global.

La economía…

- El PIB de Santa Rosa, a 2008: Actividades agroindustriales, 37%; Actividad turística, 15%.
- Empleo en Santa Rosa, a 2008: Empleo independiente, 35%; Comercio, 33%; Sector agropecuario, 20%. NBI: 24% en 2012.
- Cobertura de SSPP a 2008: Agua potable, 90.8%; Alcantarillado, 88.2%; Aseo, 87.2%; Energía eléctrica, 98.3%.
- Brecha educativa a 2008: Habitantes con Primaria inconclusa, 17 mil; Habitantes con secundaria inconclusa, 10 mil.
- **Entre los proyectos minero-energéticos** de importancia para Risaralda, según señala Gabriel Poveda Ramos en el Plan Minero-Industrial de Caldas 2006-2016, están:

1- el aprovechamiento del manganeso de Apía y Viterbo, dada la importancia de este yacimiento minero-metálico

2- el aprovechamiento de las jaguas de los beneficios y de las gangas de las explotaciones auríferas de la ecorregión, para obtener apreciables cantidades de sulfuros de zinc, de plomo, de hierro, de cobre, de antimonio y de arsénico, o zinc metálico y sus derivados.



El cafetero colombiano

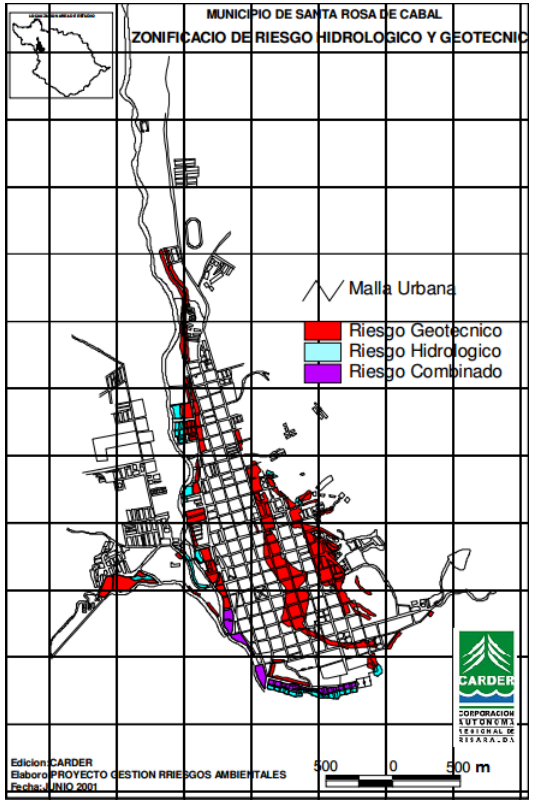
La economía en el siglo XX, se ha soportado en una caficultura de pequeña superficie y en el trabajo de campesinos propietarios, organizados en el gremio Cafetero.

Imagen: Santa Rosa de Cabal ayer – Video de Julián Rendón Santacruz

- Los habitantes de la “Tierra del café”, poseemos 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 también con la producción agraria que surge de la colonización del Siglo XIX.
- Mientras durante la colonia, la minería en la provincia del Cauca, se basaba en la esclavitud, la de Antioquia dependía del minero independiente. Similarmente, mientras el modelo agrario del Cauca se basaba en un régimen de servidumbre, el de la colonización antioqueña se establece con productores libres, bajo el principio de la tierra es para quien la trabaje.
- No obstante lo anterior, también el carácter **laborioso y emprendedor** del cafetero, se enriquece con el aporte del caucano de clase media, caracterizado por sus imaginarios de libre pensador. Dicha apertura del payanes se explica por recibirse en la provincia del Cauca: información del virreinato del Perú, al depender de Quito; información de Panamá y la Nueva España, al extraer el oro de Barbacoas; e información del virreinato de La Nueva Granada, al comerciar con Santafé.

Problemáticas santarrosanas

- Entre las problemáticas a abordar, sobresalen las asociadas a dos factores: primero, a la brecha de productividad de las zonas rurales cafeteras; y segundo, a las dinámicas de desindustrialización y desempleo de las áreas cafetaleras.
- **Para lo primero**, habrá que priorizar la formación de capital humano y social sobre el crecimiento económico, e intensificar políticas de C&T que contemplen sectores estratégicos como las TIC y la Biotecnología, y en especial aquellas imbricadas con la cultura, como catalizadora del desarrollo en los medios rurales y sectores artesanales.
- **Para lo segundo**, además de propiciar la conurbación para sacar ventajas de la Ciudad Región, al integrar el transporte entre las zonas metropolitanas de Manizales y Pereira de forma sistémica, se deberá aprovechar las ventajas del Paisaje Cultural Cafetero y de las plataformas logísticas que surjan en los nuevos nodos del transporte regional.
- La agenda institucional, social, ambiental y cultural, centrada en temas como el respeto por lo público, el fortalecimiento de la sociedad civil y la solución a los conflictos ambientales, además del desarrollo de la identidad cultural, serán condiciones transversales necesarias.
- Al igual que un sistema de transporte integrado entre las capitales cafeteras, es un factor de impacto urbano, el transporte rural y las TIC, son los temas estratégicos para un desarrollo rural, en el marco del PCC.

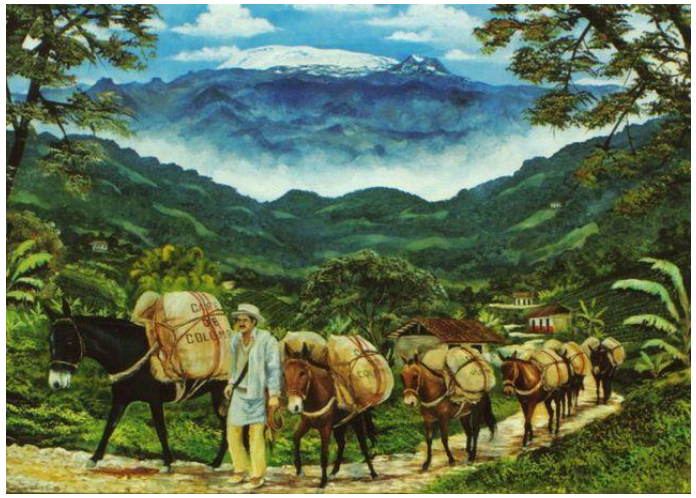


Riesgos hidrogeológicos en la cabecera de Santa Rosa de Cabal a 2001. Imagen en: carder.gov.co

La crisis ambiental, social y económica del café.

Entre las capitales cafeteras, conforme se han intensificado los factores de conectividad y movilidad, el territorio distal se ha rururbanizado.

El “suelo de transición”, ubicado entre el espacio urbano y rural, dependiendo de su cercanía a la ciudad se denomina así: suburbano (cercano), periurbano (intermedio), y rururbano (alejado).

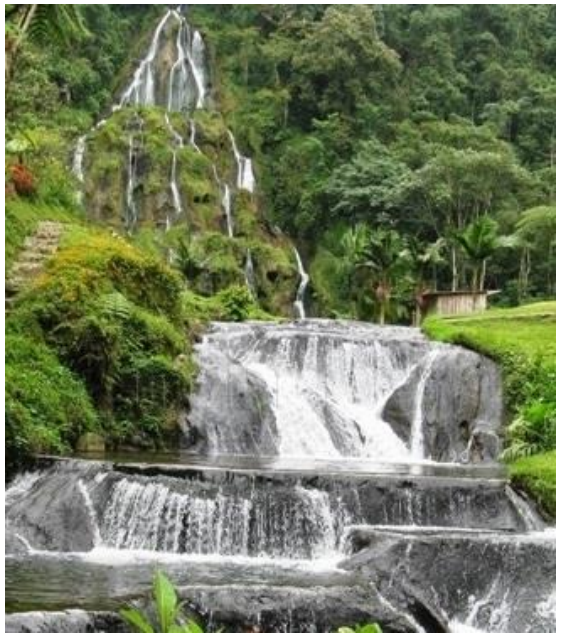


Pintura del Maestro Guillermo Vallejo

- En los últimos 40 años, la población que habitó el campo se ha desplazado a los medios urbanos, sobre todo después y como consecuencia de la revolución verde implementada en la zona cafetera, cuando la población de Colombia pasa del medio rural al urbano.
- Esta revolución que trae el Caturra para la zona cafetera, propone monocultivos que arrasan el sombrío, y se acompaña de una propuesta de productos de base química, cuya consecuencia fue la pérdida de la biodiversidad.
- Con el monocultivo del café los prósperos campesinos, que por su bajo nivel de escolaridad no pudieron absorber la tecnología de la agricultura moderna, ni los complejos paquetes financieros, venden la tierra y emigran a la ciudad.
- Pero en relación con los centros urbanos de las zonas cafeteras, el “suelo de transición” proximal, conforme va pasando a propietarios urbanos, también pierde su vocación económica como medio de cultivo.

El turismo

La economía santarrosana, gira en torno al café como actividad agrícola y al termalismo del sector turístico, dos elementos claves para el Paisaje Cultural Cafetero, para los cuales Santa Rosa de Cabal debe establecer sinergias con Marsella y Chinchiná.



Termales de Santa Rosa de Cabal, en esphoto500x500.mnstatic.com

- Habrá que articulan las ventajas del patrimonio arquitectónico santarrosano, aprovechando los inmuebles de bahareque de mediados del siglo XX, con sus casonas de la Colonización Antioqueña, y unas vías lentas que partan del páramo, sigan por los termales, pasen por el pueblo, y continúen por el alto del Nudo, hasta Marsella, o por las veredas cafeteras hacia Chinchiná.
- La SMP de Marsella ha venido avanzando en el proyecto de la primera “vía lenta” de Colombia, lo que incluye ordenar la cuenca del río San Francisco, con 70% del área en jurisdicción suya.
- La oferta turística, permitirá disfrutar de caminos de herradura, cafetales, rutas ecológicas, aguas termales y baños medicinales, paisaje de montaña, cascadas y torrentes, además de la observación de aves, de visitas a talleres de artesanos, al Parque de las Araucarias con su templo de Nuestra Señora de Las Victorias, y a las propias casonas de Santa Rosa.
- La Casa de la Cultura, que desarrolla cursos de música, teatro, danzas, pintura y habilidades artesanales, debe ser parte activa participando con actividades y exposiciones en temporadas a lo largo del año.
- Además de los emblemáticos chorizos santarrosanos, habrá que promover otras delicias de la gastronomía local, en cada uno de los pisos térmicos del territorio.

Mayor capital social y humano

Gracias al protagonismo del saber, hemos entrado a la sociedad del conocimiento. Según Ken Robinson, el actual modelo educativo, inspirado en la sociedad industrial de ayer, no desarrolla el talento humano.

Dicho modelo educativo, además de ser anacrónico y aburrido, privilegia las matemáticas, las ciencias y el lenguaje, dejando en un segundo plano las ciencias sociales, y de lado las artes, la cultura, y la formación del cuerpo humano.

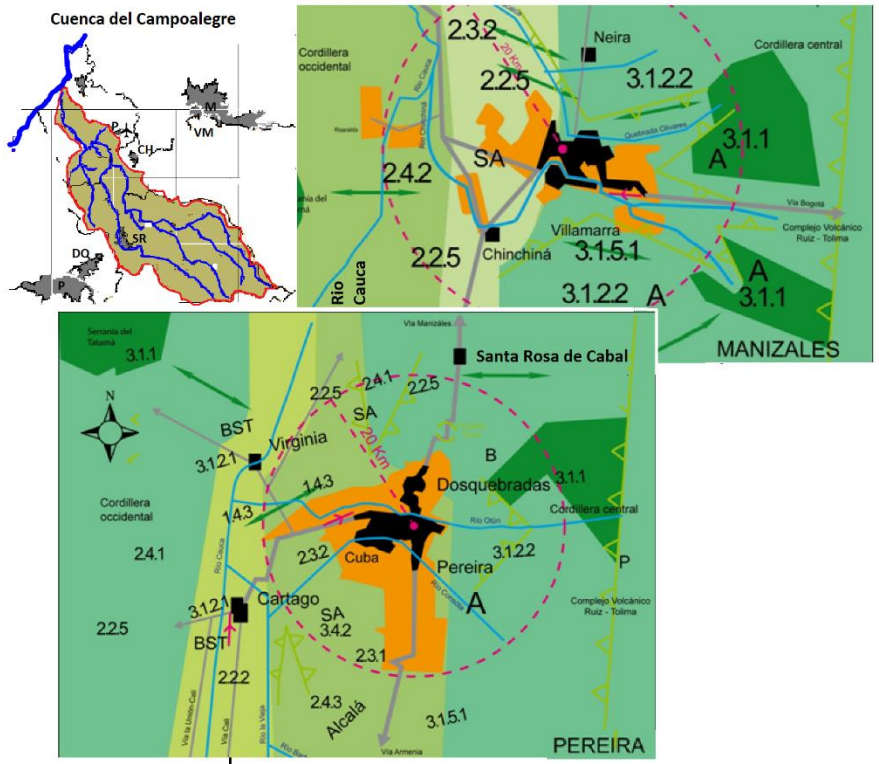
Se deberá extender el aula de clase al jardín botánico, al museo, al laboratorio, al teatro, a la biblioteca, a la sala de música, al taller de pintura, al gimnasio…

Imagen: Camino del Alto del Chuzo, a Segovia (Marsella). En atalaya-santarosa.blogspot.com

- El nivel de escolaridad en las zonas urbanas de Colombia es de 10 años, y en las rurales de 4 años; esto es, no hemos concluido el ciclo básico.
- El empleo y la producción, ya no dependerán de fuerza muscular y de habilidades manuales: su estructura que está cambiado, demandará más en competencias intelectuales y sociales, y en desarrollo tecnológico.
- Sin avanzar en el nivel de educación para llevar a los educandos más allá de la básica, y sin entrar a la formación tecnológica y profesional en los medios urbanos, haciendo viable el desarrollo de bienes y servicios culturales para las comunidades rurales y de artesanos, no se podrán resolver los problemas estructurales del desempleo cafetero.

Un modelo urbano más amable

Si en algo ha influido el café, es en el desarrollo de la ecorregión cafetera.
El pequeño tamaño de la propiedad rural con su efecto redistributivo del ingreso y la asociación de los cafeteros buscando irrigar sus beneficios desde los Comités, explican el nivel de vida observado en el Eje Cafetero a mediados del Siglo XX:
Partimos de la arriería, pasamos por cables y ferrocarriles (1910-1930), y avanzamos con el transporte rural en ese período de desarrollo que cierra en 1970, cuando los campesinos emigraron a los medios urbanos, consecuencia de los impactos de la “revolución verde” implementada con el Caturra.
Imagen: de Juan Leonardo González Plazas (Adaptada)



- Nuestro desarrollo urbano, soportado en la fragmentación social y espacial del territorio, ha configurado estructuras duales de guetos para los ricos y de guetos para los pobres.
- Mientras implementemos modelos de ciudad insolidarias y excluyentes, las consecuencias se harán insostenibles: los programas públicos terminarán fracasando, las intervenciones del Estado no llegarán al objetivo, la fragmentación social privilegiará el clientelismo, los programas de seguridad palidecerán frente a las tensiones, y la población pauperizada irá transitando de la ilegalidad a la delincuencia.

La Ciudad Región del Eje Cafetero...

Se requieren tres condiciones para formar una ciudad región: articularse a un centro urbano de igual nivel de relevancia, que sea económicamente complementario, y que esté a menos de 2 o 3 horas de distancia.

Las capitales cafeteras podrían palidecer frente a Cali y Medellín, o actuar como ciudad región complementando sus economías, para conurbarse con ellas en lugar de sufrir procesos de “vaciado”.

Las zonas metropolitanas bien constituidas, facilitarán desarrollos y prevendrán conflictos con su articulación urbana, estructura que podrá resolver de paso la descoordinación de las funciones urbanas.

- Mientras la urgencia de las megalópolis es la de volverse internacionalmente competitivas y manejar problemas de escala, las ciudades intermedias deben conurbarse para conformar la ciudad región.
- Entre tanto, los poblados como Chinchiná, Santa Rosa de Cabal y Marsella deberán asociarse, para luego articularse a un centro urbano de mayor nivel de importancia como Manizales y Pereira, desarrollando una competencia específica de cara a una conurbación, como lo sería la Ciudad Región del Eje Cafetero.
- Mientras Bogotá es nuestra única megalópolis, Medellín es una ciudad intermedia grande que parecía palidecer en medio de su soledad, y Manizales y Pereira ciudades intermedias pequeñas obligadas a conurbarse en el Eje Cafetero para interactuar con Cali y Medellín.

Zonas y funciones urbanas.

Chinchiná y Santa Rosa, deberán transformarse en ciudades intermedias, especializando sus funciones urbanas.

Como referentes para Santa Rosa: en 25 años, mientras la población de Chinchiná crecerá 50 mil habitantes con Aerocafé, la de La Dorada se incrementará en unos 100 mil habitantes por el Puerto Multimodal.

- Los poblados se transforman en ciudades al espacializar sus funciones urbanas, así:
- **Las zonas industriales** cuyo valor depende de su posición con respecto a los medios de transporte, deben ubicarse de cara a los ferrocarriles, puertos, aeropuertos y autopistas.
- **Las zonas residenciales que valen** por su función estética y paisajística, deben prevenir conflictos alejándose del paisaje de chimeneas de las zonas industriales, donde ruidos y vibraciones se suman a la polución de los vertimientos fabriles.
- **Las zonas comerciales** que suelen coincidir con los Centros Históricos, al estar constituidas por los viejos inmuebles deben ser preservadas porque ellas le imprimen él carácter a la ciudad, mitigando la amenaza de la informalidad y los procesos de lumpenización.
- **Las zonas de servicios** que se valoran por su nivel de equipamiento, deben promover la eficiencia del transporte urbano, los centros de investigación y de convenciones, los cómodos hoteles, los hospitales con servicios complejos, la peatonalización de los espacios y las instalaciones culturales y deportivas…
- Imagen: Pereira en el año 1940 academiacaldensedehistoria.blogspot.com

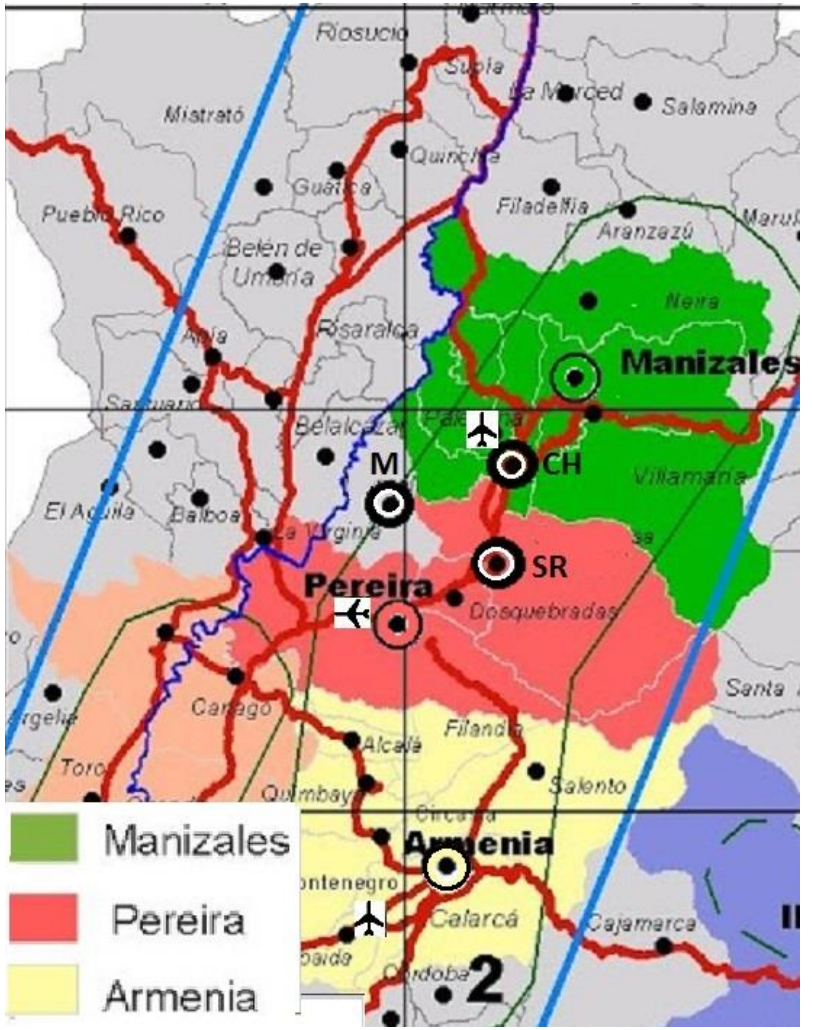
La conectividad regional…

En lo externo: Sobre el eje Cali-Medellín, podrá surgir la mayor conurbación del Pacífico Latinoamericano. Cuando el 90% del comercio global se da en los mares, la Cuenca del Pacífico genera más de 2/3 del PIB del planeta. Esto obliga a resolver nuestra condición mediterránea.

Autopistas del Café, Pacífico 3 con la variante Tesalia, las dobles calzadas al Valle, El Túnel de La Línea y la nueva Vía al Magdalena, se sumarán a los beneficios de Aerocafé y Matecaña como aeropuertos complementarios del Centro Occidente de Colombia.

En lo interno: Con la variante Tesalia capturando el transporte pesado, se fortalece la posibilidad de hacer de la Autopista del Café, un corredor de conectividad para la movilidad intraurbana entre Pereira y Manizales, con beneficio directo para Santa Rosa y Chinchiná.

Si se integra el transporte urbano de las zonas metropolitanas de las capitales cafeteras, Santa Rosa por estar en el eje de la conurbación Pereira-Manizales, tendrá una importante ventaja competitiva que podrá aprovechar construyendo sinergias con los municipios más cercanos de Caldas y Risaralda: como Santa Rosa, Chinchiná, Palestina y Marsella, por estar localizados en el corazón del PCC.

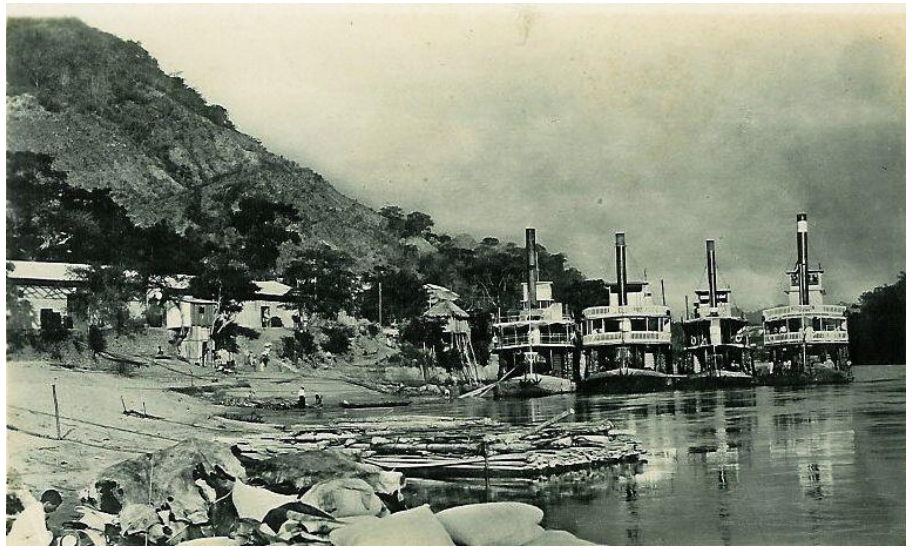


Áreas metropolitanas en la Ecorregión Cafetera, un territorio que no reconoce el PDN 2014-2018. Fragmento de mapa SIR -Alma Mater (Adaptado) http://www.almamater.edu.co

La Hidrovía del Magdalena…

Mientras el altiplano y el norte del valle son los epicentros de generación de carga de la Región Andina, Bogotá es el epicentro de la producción manufacturera de Colombia. Pero sacar un contenedor del altiplano al mar, cuesta U$ 2100 por Buenaventura y U$ 2600 por Cartagena; mientras llevarlo de allí al Asia, cuesta U$ 1500.

- Cormagdalena ha tenido como objetivos misionales: recuperar el Magdalena afectado por sedimentos y variaciones de caudales, consecuencia de la deforestación de sus cuencas, y restablecer la navegación por esta arteria fluvial, que pasa por la historia y la economía de Colombia.
- El potencial del río es de 500 millones de toneladas al año, equivalentes a 150 trenes de 10 mil Ton-día. Si se cambia del modo carretero al fluvial, el costo por TEU entre La Dorada y la costa norte, bajaría seis veces, y por tren el costo sería 3 a 4 veces inferior. Esto significa economías en fletes, y la posibilidad de implementar la multimodalidad para reducir más los costos del transporte, lo que permitirán incrementar el nivel de las exportaciones.



El Magdalena se navegaba desde Honda a Neiva (400Km) y a Cartagena o Barranquilla (900km), Imágenes en: http://smpmanizales.blogspot.com/

Ferrocarriles y multimodalidad

La Ecorregión Cafetera es un territorio estratégico, por su localización en el centro de gravedad del Triángulo de Oro de Colombia, donde se genera el 64% del PIB y habita el 52% de la población del país.

Como determinantes de las dinámicas económicas en la ecorregión, aparecen el Puerto Multimodal de la Dorada en el Magdalena Centro y la conurbación de las capitales del Eje Cafetero en el Cañón del Cauca. Ver imagen de Geotren.es

El Ferrocarril Cafetero para unir La Dorada con el Km 41, además de articular el Sistema Férreo de Colombia, puede detonar dos plataformas Logísticas, una entre Honda y La Dorada y otra entre La Virginia y La Felisa.

Dado que en fletes los modos fluvial y el férreo son en su orden seis y de tres a cuatro veces más competitivos que la tractomula, en lugar de poner a competir tren, carretera y río a lo largo del Magdalena, debería extenderse el Corredor Férreo del Cauca hasta Urabá y hasta La Dorada.

Respecto a Cartagena, Urabá reduce la distancia al mar un 40% para Medellín y un 30% para el Eje Cafetero.

Urabá – Cupica: la ruta interoceánica

El Ferrocarril Verde por Chigorodó, como alternativa contraria al Ferrocarril Chino (rojo), se complementaría con la hidrovía del Atrato llegando a Vigía del Fuerte, para luego ir a Cupica, sirviendo de canal interoceánico.

Contrario a lo que ocurre con el Puerto de Tribugá vecino al P.N. de Utría y con el Ferrocarril Chino cruzando el P.N. del Darién, el Ferrocarril Verde que avanza parcialmente a Medellín, en 260 km de recorrido, no afectaría los parques naturales.

Lo anterior, obliga a replantear la salida más conveniente al mar para el Eje Cafetero, y la ubicación de un puerto profundo en el Pacífico: posiblemente la clave estaría en una salida férrea desde Buenaventura a Urabá pasando por Irra, y desde Urabá a Cupica.

A la Izquierda, el Ferrocarril Chino (Rojo) y el Ferrocarril Verde (Verde), transitando por márgenes diferentes del Atrato (Azul) Cada tren es de 10 mil Ton y cada barcaza de 5 mil Ton.

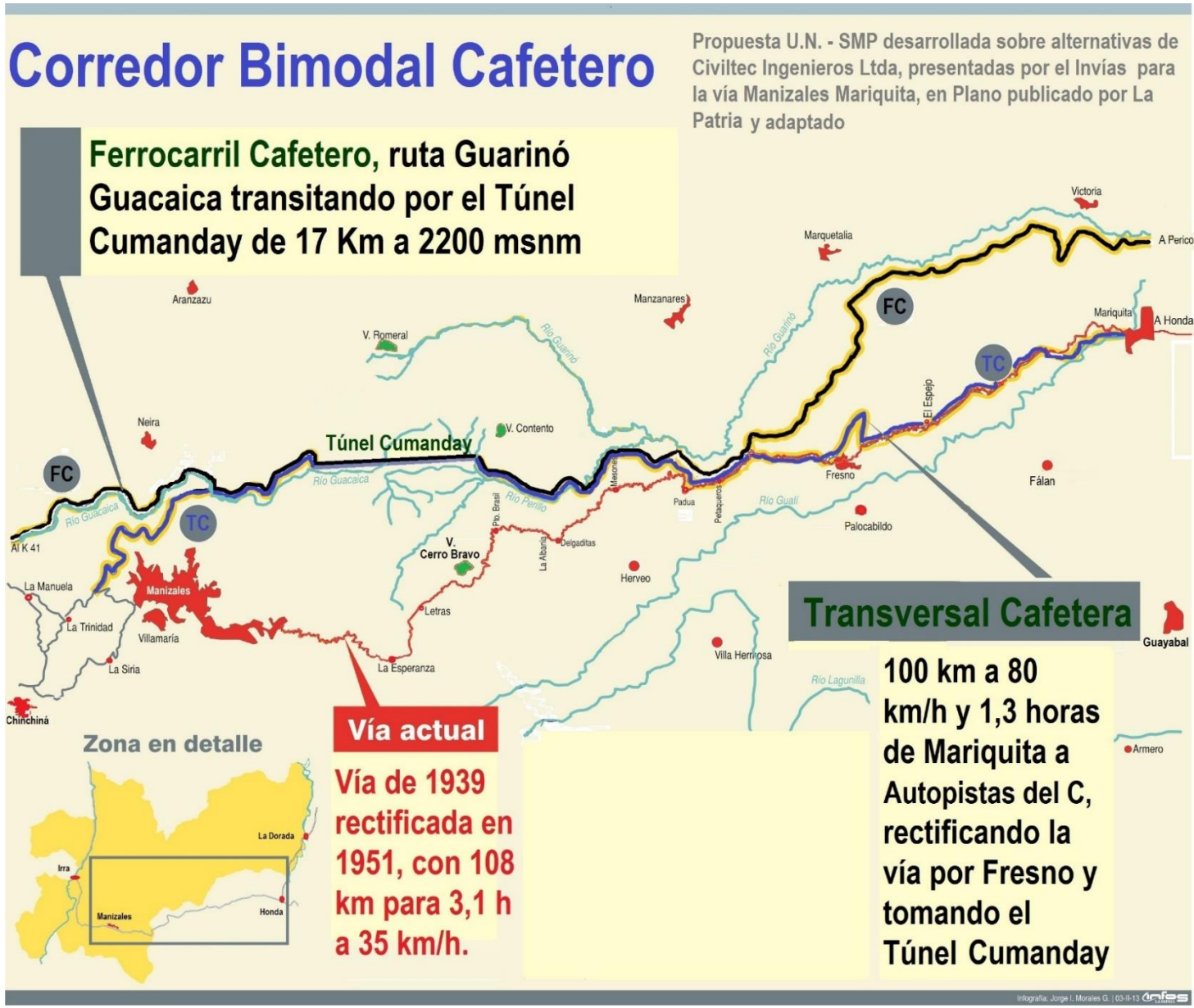
El Ferrocarril Cafetero

Ferrocarril Cafetero de 150 km de extensión, transitando entre El Km 41 y La Dorada, para articular el Corredor Férreo del río Cauca con la Hidrovía del Magdalena, y con la cual se fortalecería el sistema intermodal de carga.

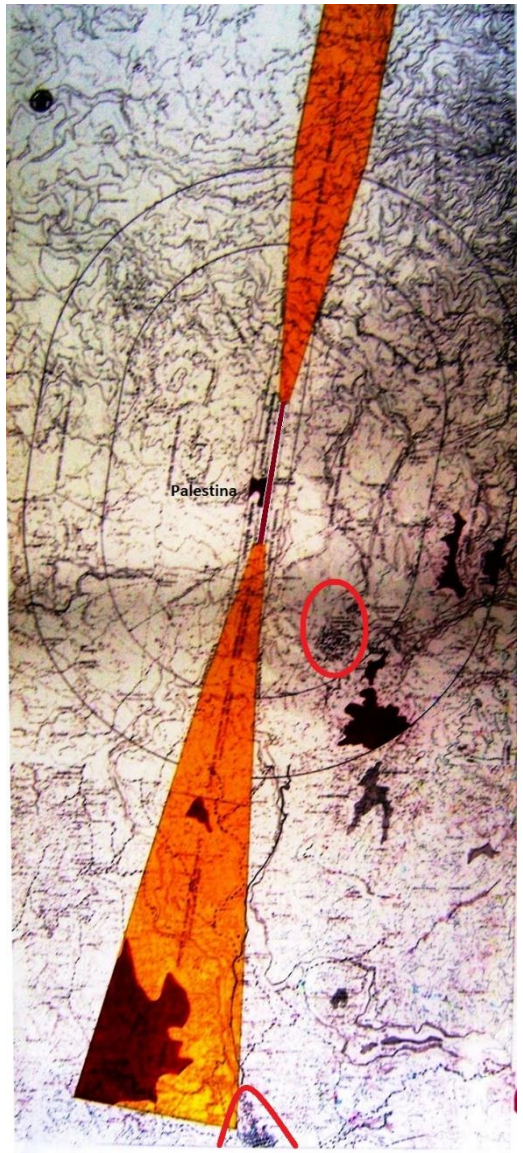
El Proyecto incluye el Túnel Cumanday para salvar la Cordillera Central, perforando rocas graníticas con auto-soporte por el norte de Cerro Bravo.

Las obra férrea costaría no más de US 900 millones, incluidos el tren y un solo túnel, inversiones que se pagarían con los beneficios de 15 mil a 30 mil toneladas diarias del carbón andino exportándose por el Pacífico al Asia, gracias a que el medio férreo ofrece fletes tres a cuatro veces inferiores a los de la tractomula.

Para las dos plataformas logísticas, y para el futuro poblamiento del valle del Risaralda, mientras el recurso hídrico del Magdalena Centro es excedentario, el del corredor del Cauca tiene enormes limitantes de agua, lo que obliga a extender las previsiones a las cuencas tributaria al norte de Irra y al oriente de Tesalia, en Santa Rosa.



Aerocafé condición necesaria para el PCC



- Aerocafé con pista de 3600 m llena el vacío aeroportuario entre Rionegro y Palmaseca, e integra al Eje Cafetero con mercados ubicados a 5000 millas, que no están al alcance de Matecaña. Contrariamente, el Aeropuerto Santa Ana de Cartago, comparte cuenca aeroportuaria con el Palma Seca, ya depreciado.
- En 25 años Santa Rosa, al igual que Chinchiná, podría incrementar su población en 50 mil habitantes con el proyecto completamente desarrollado, cantidad similar a la que crecerá Manizales en el mismo período.
- Con Aerocafé, detonarían actividades estratégicas para Chinchiná, Marsella y Santa Rosa en bioturismo y salud, y en cultivo y exportación de productos perecederos, como heliconias, hortalizas y frutas tropicales.
- Habrá que pensar en más y en mejor educación, en más agua, en la reconversión del sector productivo y del sector agropecuario, pensando en una nueva industria de valor agregado, concebida para la sociedad del conocimiento, y no para la sociedad industrial de ayer, y por lo tanto orientada a los servicios, al bioturismo y a la mecatrónica, lo que obliga a un ordenamiento del territorio y a trazar políticas públicas que permitan apalancar nuevos desarrollos, transformando radicalmente la estructura urbano regional y productiva, de acuerdo con las reales opciones del territorio.
- De conformidad con la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles ACAC, el mismo Jumbo que levanta 75 mil libras del aeropuerto de Rionegro y 83 mil de El Dorado, podría levantar 112 mil libras de Palestina, contando con una pista de 3600 m de longitud, lo que le daría a Aerocafé posibilidades operando con notable ventaja en fletes competitivos y mayor alcance, como “Aeropuerto Low Cost” y de carga pesada para vuelos largos, sin perjuicio para El Edén y para Matecaña.

Imagen de H.J.Ross con el entorno topográfico y el cono de aproximación de Aerocafé, con pista de 3500 m, mostrando a Chinchiná y Santa Rosa http://smpmanizales.blogspot.com/

Paisaje
Cultural Cafetero PCC

El PCC se soporta en la economía y la cultura de esta región cuyo territorio se ha forjado alrededor del café, durante más de un siglo.

El bioturismo que se soporta en lo autóctono y en la biodiversidad exige, además del apoyo institucional soportado en políticas públicas adecuadas, una revolución educativa para hacer viable la reconversión productiva, el desarrollo cultural y el fortalecimiento del tejido social.

Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo http://luisguillermovallejo.com

Con el Paisaje Cultural Cafetero PCC, la suerte de los pequeños poblados cafetaleros dependerá del papel del transporte rural como catalizador de la reducción de la pobreza, del bahareque dado su valor patrimonial como arquitectura vernácula, de la salud del suelo y del agua, del sombrío y la biodiversidad, de las sanas costumbres, del arrullo de pájaros y cigarras, y de esta clase de elementos tangibles e intangibles de nuestro patrimonio cultural y natural.

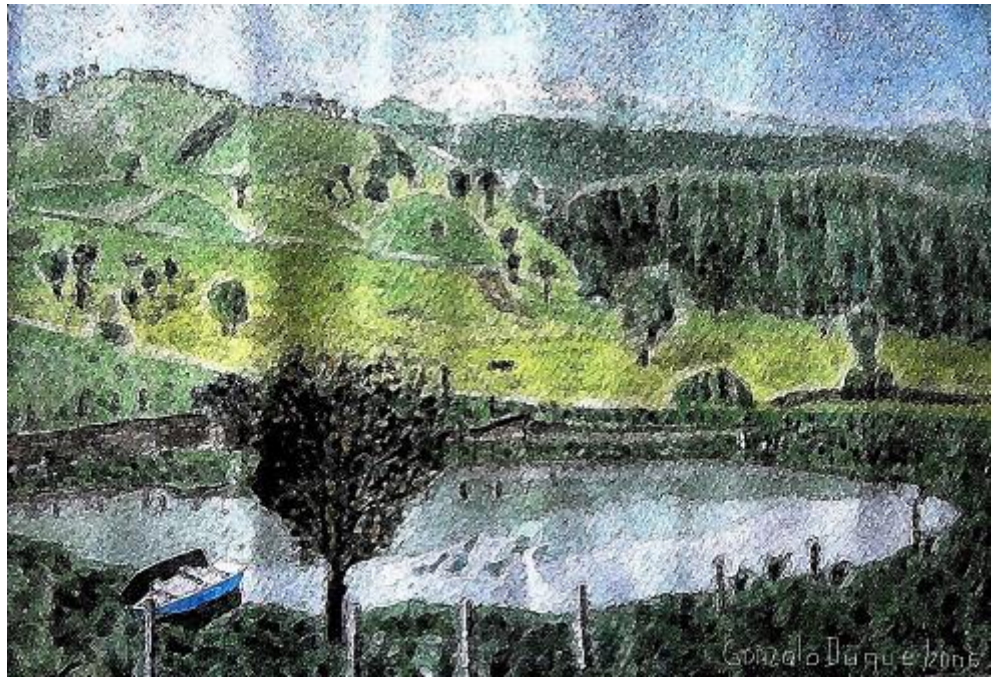
Una estrategia para hacer del Paisaje Cultural Cafetero un factor de desarrollo, es la implementación del “bioturismo”, concepto que incorpora cultura y medio ecosistémico, apalancado con un programa de vías lentas que cruce poblados lentos, tal cual lo propone la SMP de Marsella, al emprender el ordenamiento de la cuenca del río San Francisco.

Conclusiones

- Entramos al ciclo del POT 2012-2021, con un reto para repensar y reformular el territorio.
- De la sociedad civil local, depende que el Plan de Desarrollo y el POT sean Instrumentos de Paz o instrumentos generadores de Conflictos.
- La Planeación del Desarrollo debe ser un proceso que busque mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, a partir de la construcción colectiva de escenarios futuros, posibles y deseables.
- El P. de D. debe ser es el medio para guiar y orientar las decisiones y la aplicación de los recursos comunes, en bien de todos, con responsabilidad social y ambiental.
- Las ciudad no es del alcalde… tampoco es de los planificadores… y menos lo es de los científicos sociales o de los académicos…
- El territorio rural y urbano, es de todos y para todos, incluidas las futuras generaciones.
- El desarrollo sostenible debe contemplar por lo menos, las dimensiones: institucional, social, ambiental y económica.

- Dado que existe una relación directa y efectiva entre movilidad y economía, la inversión en infraestructura estratégica no resulta inflacionaria.
- Para sacar ventaja de los impactos de la nueva infraestructura de conectividad en Santa Rosa de Cabal, el nuevo ordenando territorial, incorporaría cuatro desafíos:
- 1- Transformar a Santa Rosa de Cabal en ciudad intermedia, para prevenir conflictos y potenciar nuevos desarrollos inducidos por la nueva infraestructura, gracias a su posición geoestratégica.
- 2- Abordar la problemática socioambiental de su sector rural, con una reconversión productiva orientada a la producción limpia y al ecoturismo, conformando una alianza territorial con Chinchiná y Marsella para generar sinergias territoriales.
- 3- Orientar el nuevo aparato productivo a sectores asociados a la sociedad del conocimiento. El desarrollo cultural, la expansión de las TIC y el transporte rural, serán elementos estratégicos.
- 4- avanzar en una asociación municipal para implementar acciones estratégicas en alianza con Chinchiná y Marsella.
- Considerando el notable potencial ambiental y cultural de Santa Rosa de Cabal, sumado a ventaja comparativa como su cercanía a Matecaña y Aerocafé, y nivel de expansión espacial del termalismo como factor de carga, la mejor opción para el desarrollo inmediato estaría en un eco-turismo apalancado en Paisaje Cultural Cafetero.

Gracias



- Profesor U.N de Colombia y Socio de la SMP de Manizales. http://godues.webs.com
- Imágenes de portada: Municipio de Santa Rosa de Cabal y cuenca del río Campoalegre. Fuente CARDER (Adaptada). Imagen contraportada: El Porvenir. Valle del Campoalegre. Fotografía y Acuarela de GDE.
- Este es un documento U.N. de Colombia - SMP Manizales, preparado para el Foro sobre el POT de Santa Rosa de Cabal.
- Santa Rosa de Cabal, Abril 17 de 2015

Fuentes 1

- *A Digital Books: Gonzalo Duque Escobar, en: http://godues.wordpress.com/2011/09/09/*
- *Aeropuerto del Café, Ciudad Región y Paisaje Cultural Cafetero, en: https://godues.wordpress.com/2015/04/*
- *Aspectos geofísicos de los Andes de Colombia (II versión). Duque Escobar, Gonzalo (2009), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/1580/*
- *Asuntos del clima andino en Colombia / Duque Escobar, Gonzalo (2012), en: http://godues.wordpress.com/2011/11/08/asuntos-del-clima-andino-en-colombia/*
- *Aspectos Urbanos del Eje Cafetero. Duque Escobar, Gonzalo (2007), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/1910/*
- *Anotaciones para un crecimiento previsivo y con desarrollo. Duque Escobar, Gonzalo (2011). Las Patria, en: http://www.bdigital.unal.edu.co/4200/*
- *Bioturismo y adaptación ambiental para la Ecorregión Cafetera, en: http://www.bdigital.unal.edu.co/4645/1/gonzaloduqueescobar.201162.pdf*
- *Calentamiento global en Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2011) Instituto Universitario de Caldas, en: http://www.bdigital.unal.edu.co/3673/*
- *Carbón andino colombiano. Duque Escobar, Gonzalo (2015) La Patria. http://www.bdigital.unal.edu.co/46528/*
- *Ciencia, saberes, empleo y ruralidad, en el PND 2010-2014. Duque Escobar, Gonzalo (2011), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/3255/*
- *Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas.*
- *http://www.bdigital.unal.edu.co/12623/1/gonzaloduqueescobar.201421.pdf*
- *Colombia mira a la Cuenca del Pacífico. Duque Escobar, Gonzalo (2011), SMP Manizales, en: http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/*
- *Conexión Pacífico: la nueva Troncal de Occidente http://godues.wordpress.com/2014/06/23/conexionpacifico-la-nueva-troncal-de-occidente/*
- *Chinchiná Siglo XXI. Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: Tercer Encuentro de la Palabra, 22 al 25 de agosto de 2011, Chinchiná, Caldas. - http://www.bdigital.unal.edu.co/4437/1/gonzaloduqueescobar.201155.pdf*
- *Desarrollo minero-energético de Caldas. La Patria. Duque Escobar, Gonzalo (2014) http://www.bdigital.unal.edu.co/46067/*

Fuentes 2

- *Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva. Duque Escobar, Gonzalo (2013)*
- *http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/1/gonzaloduqueescobar.201336.pdf*
- *Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia Condominios y estabilidad ecológica en los Andes Centrales colombianos. Juan Leonardo González P. (2009) En http://lunazul.ucaldas.edu.co/*
- *DIAGNÓSTICO DE RIESGOS AMBIENTALES- MUNICIPIO DE SANTA ROSA DE CABAL RISARALDA. Carder (SF) http://www.carder.gov.con*
- *Desarrollo y ruralidad en la región cafetalera. Gonzalo Duque Escobar (2012), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/5802/1/gonzaloduqueescobar.20126.pdf*
- *Desde el Eje Cafetero: dos proyectos estructurantes de corredores logísticos. Gonzalo Duque-Escobar (2011) SMP & UN, en: http://godues.wordpress.com/2011/08/05/*
- *El carácter amable, pujante y laborioso del cafetero. Duque Escobar, Gonzalo (2012), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/6731/1/gonzaloduqueescobar.201226.pdf*
- *El territorio como sujeto en el contexto del Magdalena Centro / Duque Escobar, Gonzalo (2012), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/5705/1/gonzaloduqueescobar.20123.pdf*
- *El Eje Cafetero y las Ciudades Intermedias. Gonzalo Duque Escobar (2006) Revista Eje XXI, en: http://www.galeon.com/cts-economia/ciudades.htm*
- *El transporte rural y el desarrollo de Caldas. Duque Escobar, Gonzalo (2010), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/*
- *Gobernanza forestal para la ecorregión andina. Duque Escobar, Gonzalo (2014) Revista Civismo. Manizales http://www.bdigital.unal.edu.co/46363/*
- *IDEAS SUMARIAS SOBRE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA, en:*
- *https://godues.wordpress.com/2015/04/03/ideas-sumarias-sobre-proyectos-de-infraestructura/*
- *Impacto por la multimodal en el Magdalena Centro. Duque Escobar, Gonzalo (2014) In: FORO "Panorama estratégico y sostenible del Magdalena Centro", Septiembre 11 de 2014, La Dorada, Caldas - http://www.bdigital.unal.edu.co/42001/1/gonzaloduqueescobar.201439.pdf*
- *La dimensión cultural como catalizadora del desarrollo. Duque Escobar, Gonzalo (2011) Ed. RAC, en: http://www.bdigital.unal.edu.co/3287/*

Fuentes 3

- *La navegación por el Magdalena. Duque Escobar, Gonzalo (2008) http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/*
- *Macroproyectos cafeteros y ciudad región, en: http://godues.wordpress.com/2013/05/04/*
- *Manizales: funciones urbanas y metropolitanas/ Duque Escobar, Gonzalo (2012), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/1/gonzaloduqueescobar.20122.pdf*
- *Minería: Anotaciones para un crecimiento previsivo y con desarrollo. En: http://www.bdigital.unal.edu.co/4200/1/gonzaloduqueescobar.201152.pdf*
- *Paisaje Cultural Cafetero PCC / Duque Escobar, Gonzalo (2012), en: http://godues.wordpress.com/2012/03/22/paisaje-cultural-cafetero-pcc/*
- *Paisaje Cultural Cafetero: Bioturismo y ruralidad en la Ecorregión Cafetera. En: http://www.bdigital.unal.edu.co/4541/1/gonzaloduqueescobar.201160.pdf*
- *Participación de la sociedad civil en el ordenamiento territorial. Duque Escobar, Gonzalo and Torres Arango, Claudia (2009). SMP Manizales. http://www.bdigital.unal.edu.co/1671/1/gonzaloduqueescobar.20091.pdf*
- *Plan de ordenación y manejo de la cuenca del río Campoalegre: fase prospectiva. Duque Escobar, Gonzalo and Ortiz Ortiz, Doralice and Riveros Laserna, Rosa Liliana and Dunoyer Mejía, Mónica (2008) Reporte técnico. Sin Definir, Manizales, Caldas, Colombia. http://www.bdigital.unal.edu.co/1695/1/gonzaloduqueescobar.200811.pdf*
- *Puerto multimodal de La Dorada http://www.bdigital.unal.edu.co/11655/1/gonzaloduqueescobar_201405.pdf*
- *Puertos secos y multimodalidad. Duque Escobar, Gonzalo (2014) La Patria. http://www.bdigital.unal.edu.co/11356/1/gonzaloduqueescobar.201401.pdf*
- *Retrospectiva histórica de la minería en Marmato, Duque Escobare, Gonzalo (2012), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/5948/1/gonzaloduqueescobar.20129.pdf*
- *Salamina, Caldas 187 años: "desarrollo rural en la región cafetera" Duque Escobar, Gonzalo (2012), en: http://www.bdigital.unal.edu.co/6732/1/gonzaloduqueescobar.201225.pdf*
- *Seis diálogos con el territorio. Duque Escobar, Gonzalo (2012), en: http://godues.wordpress.com/2012/05/13/seis-dialogos-con-el-territorio-abril-de-2012/*

Fuentes 4

- *Sistema Bimodal Cafetero: ferrocarril y carretera para integrar la Región Andina. Duque Escobar, Gonzalo (2014)* http://www.bdigital.unal.edu.co/39715/
- *Sistema férreo, la clave para la competitividad* http://godues.wordpress.com/2014/04/28/sistemaferreo-la-clave-para-la-competitividad/
- *Sistema multimodal en la Región Andina : Propuestas para PND 2014 - 2018. Duque Escobar, Gonzalo (2015) In: La Ecorregión Cafetera en el PND 2014 - 2018, 20-03- 2015, Alma Mater. UTP.* http://www.bdigital.unal.edu.co/47476/1/sistemamultimodalenlaregionandina.pdf
- *Sesquicentenario de "La Perla del Otún". Duque Escobar, Gonzalo (2013) La Patria .* http://www.bdigital.unal.edu.co/9872/
- *Subregión Centro-sur & Ciudad-región, en:* http://godues.wordpress.com/2012/07/23/
- *Temas de agenda pública para Manizales y Caldas/ Duque Escobar, Gonzalo (2011), en:* http://godues.wordpress.com/2011/07/23/temas-de-agenda-publica-para-manizales-y-caldas/
- *TEMAS DE CALDAS* https://godues.wordpress.com/2014/02/21/temas-de-caldas/
- *Temas de Ciencia, Tecnología, Innovación y Educación/ Duque Escobar, Gonzalo (2012), en:* http://godues.blogspot.com/2012/06/temas-de-ciencia-tecnologia-innovacion.html
- *Temas de educación/ Duque Escobar, Gonzalo (2011), en:* http://godues.wordpress.com/2011/06/23/temas-de-educacion/
- *Temas de ordenamiento y planificación del territorio/ Duque Escobar, Gonzalo (2012) , en:* http://godues.wordpress.com/2012/01/27/temas-de-ordenamiento-y-planificacion-del-territorio
- *Temas rurales para la ecorregión cafetera, en:* http://www.bdigital.unal.edu.co/4505/1/gonzaloduqueescobar.201157.pdf
- *Un diálogo con el Paisaje Cultural Cafetero, en:* http://www.bdigital.unal.edu.co/7038/
- *UN TREN ANDINO PARA LA HIDROVÍA DEL MAGDALENA,* https://godues.wordpress.com/2015/04/12/
- *Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero. Duque Escobar, Gonzalo (2011)* http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/1/gonzaloduqueescobar.201180.pdf
- *Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional / Duque Escobar, Gonzalo (2010), en:* http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/1/gonzaloduqueescobar.201026.pdf
- *Volcanes… en:* http://godues.wordpress.com/2012/05/13/volcanes/