



**ALCALDÍA DE PEREIRA**  
POR UNA PEREIRA MEJOR



Universidad  
Tecnológica  
de Pereira

**100**  
AÑOS  
1912 - 2012

**SOCIEDAD  
DE  
MEJORAS  
PÚBLICAS**  
MANIZALES



# EJE CAFETERO: ELEMENTOS PARA UNA VISIÓN PROSPECTIVA

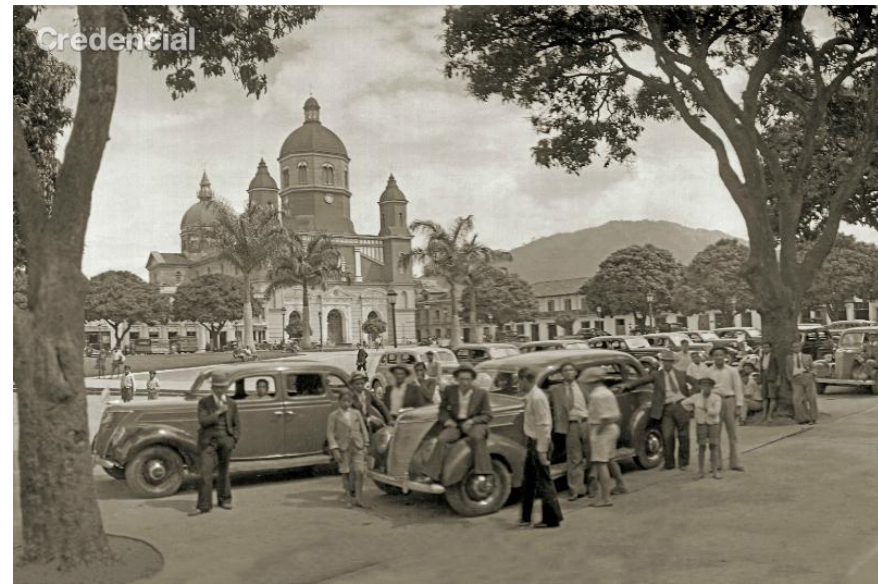


Por Gonzalo Duque-Escobar \*

Pereira, Nov 29 y Dic 5 y 6 de 2013.

# Presentación

- En el marco del proyecto de creación de un Centro de Pensamiento a partir del examen del ejercicio de Prospectiva al año 2032 efectuado en 2011 en Pereira, según se infiere de la amable invitación que me hace el Doctor Guillermo Gamba a nombre de la UTP y de la Secretaría de Planeación de la Alcaldía de Pereira, a continuación me permito presentar una visión sobre algunos proyectos estructurantes y varios proyectos de infraestructura estratégica, de interés para el desarrollo del Eje Cafetero y de los cuales me he ocupado.
- Proyectos estructurantes: Identidad Cultural y Conocimiento Científico, la Ciudad Región, el Paisaje Cultural Cafetero PCC y el Transporte Urbano Conurbado.
- Infraestructura suprarregional: Aeropuerto del Café, Puerto Multimodal de La Dorada, Transversal Cafetera por Letras, Tren de Occidente, Ferrocarril Verde Interoceánico y Autopista de la Prosperidad.



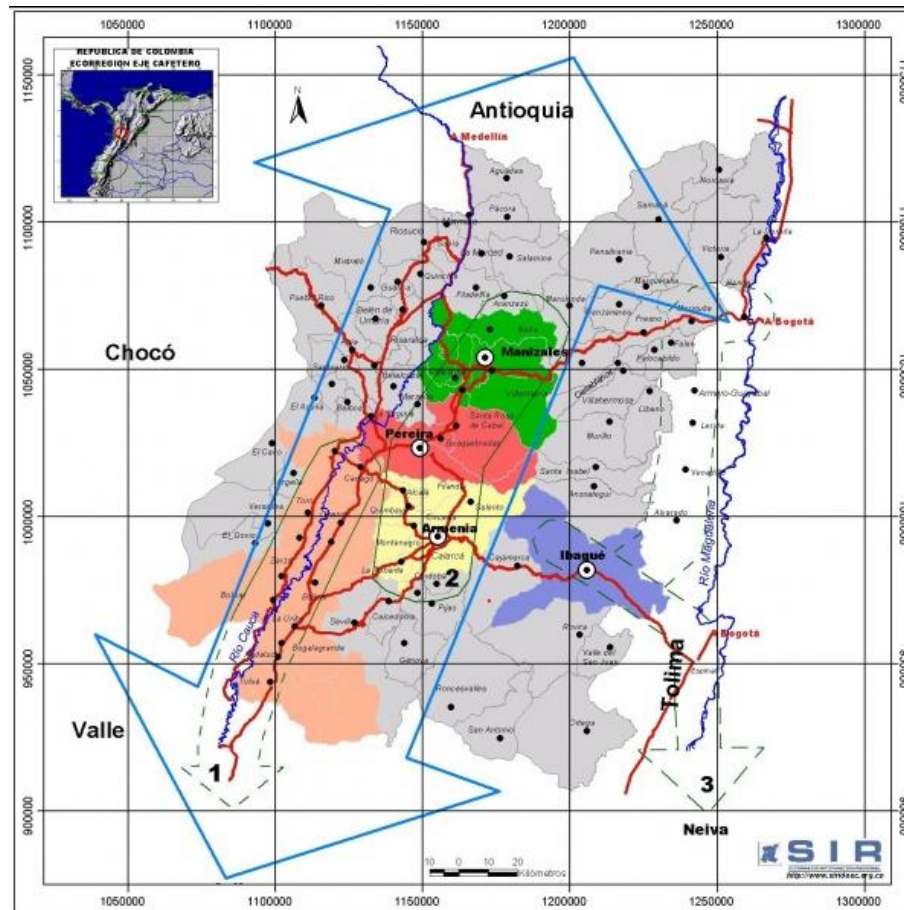
# El Eje Cafetero

El Eje Cafetero es un escenario rur-urbanizado, localizado en el centro de gravedad del **Triángulo de Oro de Colombia**, sobre el cual puede detonar la **conurbación Cali-Medellín**. En el Triángulo de Oro donde se genera el 64% del PIB de Colombia y habita el 52% de la población del país, aparece la capital colombiana, lugar donde se concentran las decisiones sobre el gasto público, bajo un modelo centralizado que dificulta el desarrollo de las regiones.

Para Manuel Roberto Meneses, la ecorregión cafetera es **un jardín verde**, en el que los bosques cubren el 54% el territorio y las zonas urbanas solo el 5%, lo que obliga a emprender acciones para resolver con acierto los conflictos entre uso y aptitud del suelo en el 41% del suelo restante, destinado a las actividades productivas, implementando políticas públicas de C&T para reducir la brecha de productividad que explica la concentración del ingreso en las capitales cafeteras.



# Proyectos estructurantes



**Identidad Cultural y Conocimiento Científico, La Ciudad Región, el Paisaje Cultural Cafetero PCC y el Transporte Urbano Conurbado.**

# Identidad Cultural y Conocimiento Científico

- La Ecorregión Cafetera es un territorio pluricultural, multiétnico y biodiverso, donde inciden la antioqueñidad y la caucanidad, hacen presencia comunidades amerindias, de origen europeo y afrodescendientes, y el medio biofísico contiene los elementos propios del trópico andino.
- No obstante se requiere una segunda expedición botánica y una segunda misión corográfica, para alcanzar objetivos estratégicos en la construcción social de un territorio, como son la construcción de nuestra identidad cultural a partir del reconocimiento de las subregiones, y para la creación de sinergias entre economía verde y economía del conocimiento.
- Son los tiempos de la sociedad del conocimiento, donde la ciencia y la tecnología juegan un rol definitivo en materia de desarrollo, y donde la estructura del empleo ha cambiado, lo que obliga a priorizar la formación de capital social sobre el crecimiento económico, a implementar un nuevo modelo educativo que desarrolle el talento humano y a liberar la democracia y el medio ambiente de los apetitos del mercado.



# La Ciudad Región

- Las capitales cafeteras se han conurbado, en un escenario donde urge consolidar zonas metropolitanas, complementar sus economías, y articular el territorio tal cual lo viene logrando el Quindío en su propuesta de desarrollo turístico.
- Se requieren tres condiciones para conformar una Ciudad Región: articularse a un centro urbano de igual nivel de relevancia, que sea económicamente complementario, y ubicado a menos de 2 o 3 horas de distancia. Así, los beneficios de la conurbación se pueden expresar en la consolidación de diferentes clúster y en la construcción de sinergias territoriales.
- 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 específica para dicha ciudad.
- Mientras Bogotá es la única megalópolis de Colombia, 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 y Medellín.



# El Paisaje Cultural Cafetero PCC.

- Ayer cuando arrasamos el sombrío, con la interrupción del modelo cafetero abandonamos un modo de producción cafetera que engrandeció a Colombia entre 1900 y 1970, cuando al apostarle a la Revolución Verde con el Caturra y el monocultivo del café, renunciamos a la caficultura orgánica. Los campesinos con solo dos años de escolaridad, al no poder asimilar el nuevo modelo financiero y tecnológico de la caficultura moderna, vendieron su tierra para emigrar a la ciudad, generando una inversión demográfica en la que el país rural se urbaniza.
- Para recuperar la senda perdida, con el Paisaje Cultural Cafetero PCC debemos generar capital social, recuperar la estructura natural y simbólica de la caficultura tradicional, y resolver la brecha de productividad de nuestras comunidades rurales. Entre los retos que impone el proyecto, están lograr que el Plan de Manejo del PCC se exprese en los POMA de las cuencas y emprender políticas públicas para darle coherencia a las acciones ambientales y sociales del territorio, incluyendo el tema del calentamiento global.





## Infraestructura suprarregional



**Aeropuerto del Café, Puerto Multimodal de La Dorada, Transversal Cafetera por Letras, Tren de Occidente, Ferrocarril Verde Interoceánico y Autopista de la Prosperidad.**

# El Aeropuerto del Café

- Aerocafé, proyecto que extendiendo su pista a 3600 m podrá resolver la condición mediterránea del Eje Cafetero y hacer viable el Paisaje Cultural Cafetero, dada la excepcional ventaja de su ubicación que le permite cumplir funciones aeroportuarias de convergencia aérea, al contar con 23 millones de habitantes en un radio de 200 km, y poder levantar en Palestina con un Jumbo 112 mil libras, 75 mil desde Río Negro y 83 mil desde El Dorado, alcanzando desde Palestina a bajo costo mercados ubicados a 5000 millas, como Europa, el Cono Sur, Canadá y las costas oeste de Norte América y de África.
- Aerocafé, con esa ventaja de eficiencia, sumada a la de su posición en el centro demográfico de Colombia y de las Américas, se complementaría con el Matecaña donde sus limitaciones solo permiten operaciones aéreas desde Pereira en naves intermedias de fletes más costosos y de alcance hasta las 3000 millas (Lima o México p.e.), y también se complementaría con el José María Córdoba y con El Dorado al poder levantar más carga desde Palestina, ofreciendo fletes menores en un 49% y un 35% respectivamente.



# El Puerto Multimodal de La Dorada

- Al dragarse el Magdalena, con la recuperación del río en el nonagenario puerto caldense se movilizarían 2 millones de toneladas de los 11 millones anuales que se transportarían por el río.
- En La Dorada donde inciden 10 rutas importantes de transporte, Colombia tendría uno de los escenarios urbanos e industriales más estratégicos del siglo XXI, gracias a que el medio fluvial le ofrecerá a la región Andina, fletes seis veces menores que el carretero y a mitad de los ferroviarios, para movimientos de carga desde y hacia el Caribe.
- El potencial desarrollo de La Dorada, que a diferencia de Puerto Wilches es puerto de convergencia y no un puerto de paso, facilitará el emplazamiento de grandes industrias químicas de base minera que podrán elevar el precario PIB de la ecorregión cafetera colombiana.
- Aún más, conviene extender el dragado hasta Honda, y conurbar sendos puertos magdalenenses, para aprovechar los beneficios del río y extenderlos al Magdalena Centro y regiones vecinas como el Tolima Grande y la Ecorregión Cafetera.



# La Transversal Cafetera por Letras

- El INVIAS ha presentado tres alternativas para una nueva vía entre Manizales y Mariquita, todas cruzando sobre los 2700 msnm y concebidas para velocidades que en promedio alcanzan 60 km/h, lo que las convierte en opciones importantes para una carretera de segundo orden, pero sin que impacten al Triángulo Económico de Colombia. Como referentes, la Transversal de la Línea cruza la cordillera a 2500 msnm y las Autopistas de la Montaña están diseñadas para transitar a 80 km por hora.
- La distancia Pereira Bogotá que por La Línea es de 350 Km, se puede reducir a 300 k/h con el Túnel Kumanday y el Túnel de Cocoló. Esto obligaría a mejorar la velocidad de diseño y a cruzar a menor altura la cordillera por Letras, para darle bancabilidad al proyecto, con la construcción del Túnel Cumanday de unos 22 km entre las vecindades de Hervéo y las de Manizales, aprovechando las rocas estables y cristalinas del Stock de Manizales para una vía de primer orden que impacte la economía nacional.
- Una opción alternativa y de mayor trascendencia, es la utilización de dichas rocas graníticas para un túnel ferroviario que articule las dos regiones de mayor generación de carga de Colombia, dado que en estas rocas cristalinas además de tenerse autosoporte, el rendimiento constructivo del tunelado alcanza entre 7 y 10 km por año.



# El Tren de Occidente

- Mientras en el centro de la Región Andina se genera el treinta por ciento de la carga del país, en el Occidente Colombiano se genera casi el cuarenta por ciento; no obstante, siendo el transporte ferroviario tres veces más económico que el carretero, el Tren de Occidente sólo está movilizandando cerca de 90 mil toneladas, de un potencial de 1 millón de toneladas por año.
- Para aprovechar los beneficios del Tren de Occidente, estas reflexiones que pasan por Antioquia: en comparación con Cartagena, Urabá reduce la distancia al mar en un 40% para Medellín y en un 30 % para el Eje Cafetero. De llevarse el Tren de Occidente a Urabá, las exportaciones de la región crecerían tres veces lo que puedan reducirse los fletes, no solo al reducir la distancia en esas cuantías, sino por hacer uso de un medio tres veces más económico.
- En lugar de llevar el tren de Occidente de Bolombolo a Puerto Berrío y poner a competir el ferrocarril con el Magdalena y la Ruta del Sol, parece más sensato buscar un ferrocarril que sirva de puente interoceánico seco, entrando al escenario de Urabá.



# El Ferrocarril verde interoceánico

- En un plano de mayor nivel de desarrollo, en lugar de persistir con Tribugá o de darle vía libre al ferrocarril Chino transitando por el Darién afectando comunidades nativas y frágiles ecosistemas, puede construirse esta línea férrea para unir Urabá y Bahía Cupica por el Atrato antioqueño, pasando por Chigorodó y cruzando el Atrato por Vigía del Fuerte.
- Se trata de un corredor logístico y férreo que articularía sendos puertos profundos en los dos océanos de Colombia para entrar a la cuenca del Pacífico donde se generan 2/3 del PIB mundial, porque las embarcaciones de 4.500 Teus tipo Pánamax no son rentables para transitar el mayor océano de la Tierra.
- El sistema troncal de contenedores que articula a Europa, Norteamérica y Asia, que pasará por Panamá ya ampliado y que usa los ferrocarriles ya depreciado de Norteamérica, haría uso de este corredor ferroviario articulado a la red férrea colombiana en Chigorodó, cuando se construya el Ferrocarril entre Medellín y Urabá, concebido en los albores del siglo XX por Carlos E Restrepo.



# La Autopista para la Prosperidad

Se trata del Ramal Sur de la Autopista de la Montaña que unirá a Irra con La Virginia al pasar por el Túnel de la Tesalia, y cuya importancia parte del impacto generado sobre la conurbación del Eje Cafetero, al transformarse en la nueva Troncal de Occidente dejando de lado a Chinchiná y Santa Rosa de Cabal, para convertirse en la conexión expedita entre Medellín y Buenaventura.

Para no sufrir en las capitales cafeteras los “procesos de vaciado” desde Cali y Medellín, consecuencia de conurbación detonada con la reducción de tiempos que se produce con las autopistas y dobles calzadas a Cali y a Medellín, no solo habrá que tomar decisiones sobre el modelo de ocupación del territorio en lugares como La Felisa, Planes, El Km 41 y La Virginia, sino también sumar esfuerzos para extender las salidas viales a estos lugares y conformar nodos de convergencia, además de llegar a las alianzas y acuerdos necesarios entre Caldas y Risaralda, para conurbar el Eje Pereira-Manizales.

## AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD- RAMAL SUR

*Camilocé-Bolombolo-La Pintada-Primavera-Ancon Sur: 145 km \$2,3 billones*



*La Pintada-La Manuela + Variante Tesalia-Asia-LaVirginia: 234 km \$1,3 billones*

# Conclusiones

La creación del Centro de Pensamiento que se propone Pereira para desarrollar proyectos de impacto en la ecorregión cafetera que necesariamente deben acceder a fuentes de financiamiento del presupuesto nacional o a regalías, es una apuesta que obliga a integrar esfuerzos políticos, empresariales y académicos a nivel regional, además de implementar políticas públicas, concertar objetivos de planificación y modelos de ocupación del territorio, definir prioridades en inversión pública y articular instrumentos como observatorios ambientales, económicos y sociales.



# Bibliografía 1

- Aerocafé: visión o ilusión para el desarrollo regional, en: <http://godues.wordpress.com/2011/09/12/>
- Ciencia, Tecnología, Cultura y ruralidad en el POT de Caldas, en: <http://godues.wordpress.com/2013/08/22/>
- Ciencia, tecnología y ruralidad en el POT de Caldas, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/9875/>
- Conurbación para el Magdalena Centro, en: <http://godues.wordpress.com/2013/08/06/>
- De La vía Manizales-Mariquita a La Transversal Cafetera, en: <http://godues.wordpress.com/2013/09/09/>
- Eje Cafetero: transporte y desarrollo regional, en: <http://godues.wordpress.com/2013/03/18/>
- El carácter amable, pujante y laborioso del cafetero, en: <http://godues.wordpress.com/2012/06/11>
- Entre rieles y corredores logísticos, en: <http://godues.wordpress.com/2012/11/12/>
- Estrategias del desarrollo urbano-regional de Manizales, en: <Http://godues.wordpress.com/2013/09/16/>
- Integración del mar de Balboa, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/27/>
- La ciudad región del Triángulo del Café, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/07/>
- La identidad del territorio caldense, en: <http://godues.wordpress.com/2013/07/08/>
- La navegación del Magdalena y la conurbación Honda – La Dorada, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/24>
- La Patria: Mi Columna de Opinión, en: <http://godues.wordpress.com/2012/05/17/>
- Macroproyectos cafeteros y ciudad región, en: <http://godues.wordpress.com/2013/05/04/>

# Bibliografía 2

- Manizales: funciones urbanas y metropolitanas. [Http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/](http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/)
- Manizales: integración regional y desarrollo territorial, en: <http://godues.wordpress.com/2013/08/17/>
- Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales, en: <http://godues.wordpress.com/2013/04/20/>
- Pacífico Colombiano, en: <http://godues.wordpress.com/2012/12/30/>
- Paisaje Cultural Cafetero: Bioturismo y ruralidad en la Ecorregión Cafetera, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/4541>
- Pensamiento crítico para construir la Paz, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/10613/>
- Región cafetera e infraestructura para la conectividad, en: <http://godues.wordpress.com/2013/07/22/>
- Sesquicentenario de “La Perla del Otún”, en: <http://godues.wordpress.com/2013/08/19/>
- Subregión Centro-sur & Ciudad-región, en: <http://godues.wordpress.com/2012/07/23/>
- Traversales De La Línea V.S. Letras con el Túnel Cumanday, en: <http://godues.wordpress.com/2011/11/22/>
- Un “ferrocarril verde” para articular los mares de Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2012/11/09/>
- Un diálogo con el Paisaje Cultural Cafetero, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/7038>
- Una salida al mar para el occidente colombiano, en: <http://godues.wordpress.com/2012/01/19/>
- Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero, en: <http://godues.wordpress.com/2011/12/09/>



**ALCALDÍA DE PEREIRA**  
POR UNA PEREIRA MEJOR



Universidad  
Tecnológica  
de Pereira

**100**  
AÑOS  
1912 - 2012

**SOCIEDAD  
DE  
MEJORAS  
PÚBLICAS**  
MANIZALES



Imagen del Maestro Luis Guillermo Vallejo

\* Gonzalo Duque Escobar, Profesor UN de Colombia, Director del Museo Interactivo Samoga y Miembro de la SMP de Manizales. <http://gonzaduque.es.tl>

**GRACIAS**