Un eje que se entreteje

entre historias, carreteras y café

Centro de Control Operacional Autopistas del Café. Dosquebradas, Risaralda.

Un eje que se entreteje
entre historias, carreteras y café

ISBN: 978-958-53118-0-0
300 págs. p.; 30 x 28 cm
Primera edición, noviembre de 2020

Autora
Gloria Inés Montoya Mejía

Prologuistas
César Gaviria Trujillo
Mauricio Ossa Echeverri

Director
Mauricio Vega Lemus

Coordinadora editorial
Lina Marcela Arboleda Giraldo

Diseñador gráfico
Elkin Aníbal Muñoz Duque

Editor literario
Juan David Villa Rodríguez

Impresión y terminados
Editorial La Patria S.A.

Fotografías:
Archivo fotográfico Autopistas del Café
Archivo fotográfico Álvaro Camacho Andrade

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada o transmitida por un sistema de recuperación de datos, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, digital, por fotocopia, o por cualquier otro, sin el permiso previo del autor.

Centro de Control Operacional Autopistas del Café. Dosquebradas, Risaralda.

Intersección La Romelia y oficinas Autopistas del Café.
Dosquebradas, Risaralda.

Tabla de contenido

Prólogo 11

Autopistas del Café: vías que se tejen con historias 15

Introducción 7

Capítulo 1.
El Eje Cafetero: un territorio asombroso 21

La región del Eje Cafetero 23

Sobre la cordillera de los Andes 23

Eje de la cordillera Occidental 34

Vertiente derecha de la cordillera Occidental 36

La región de Los Mellizos 39

Valle del Risaralda 43

Cordillera Central 45

El Quindío 45

Los Valles Transversales 52

Ladera oriental de la cordillera Central 54

Valle del Magdalena 55

El río Cauca 56

Pobladores ancestrales 58

El descubrimiento de América: una caja de Pandora 62

El café, el último regalo traído del Viejo Mundo 76

Curiosidades de la Gran Antioquia colonial 78

Migración desde Antioquia, origen
del territorio cafetero 83

La cultura cafetera 90

El camino del Privilegio: primera vía
en concesión del occidente 99

El mapa de Antioquia se modifica nuevamente:
la creación del Viejo Caldas 99

Las nacientes carreteras en el departamento
del Viejo Caldas 102

Las carreteras del Quindío 103

La Federación Nacional de Cafeteros y su aporte
en el desarrollo vial del Viejo Caldas 104

Buses escalera: transporte típico de la cultura
cafetera 106

El jeep, el nuevo silletero del Eje Cafetero 107

El Gran Caldas da origen a tres pujantes
departamentos 112

Capítulo 2.
Autopistas del café: una vía mágica 115

Una vía muy bonita… 117

La Constitución Política de 1991,
espíritu vivo de la concesión 137

La ingeniería colombiana respondió
al nuevo modelo de apertura económica 139

La concesión: espacio efectivo para
la participación ciudadana 145

Peajes: un punto controversial de inicio 150

Peajes en guadua: orgullo regional con historia 151

El camino del Privilegio, antecedente histórico
de los peajes del Eje Cafetero 155

El tema del medioambiente hace su aporte
a la concesión 157

Entre los peajes y el terremoto se sacude
la concesión 159

Mucho más que mover tierra… 169

Planeación para el ordenamiento territorial,
una orden constitucional 171

Un nuevo Gobierno, un nuevo acuerdo
para las Autopistas del Café 177

Colombia (PCC) 194

Los efectos de una construcción concertada con las fuerzas vivas ... 196

Avenida Ferrocarril ... 196

Variante Condina ... 199

Par vial El Jazmín-Chinchiná ... 200

Una vía engalanada de gastronomía y turismo ... 206

Una vía vestida de arte… ... 215

Los tambos de Autopistas, un encuentro con la historia y la cultura cafetera ... 220

Los tambos: intersecciones del Eje ... 226

Una vía mágica ... 228

Capítulo 3.
La ciudad región: la conquista del siglo XXI ... 233

Autopistas del Café, una conquista del territorio ... 235

El negocio del café: parte del ADN de la región cafetera ... 236

El café, una bebida para los sentidos ... 245

Rueda del sabor del café ... 246

El clúster del turismo, un tema de región ... 248

Arqueología y turismo: una alianza hacia el futuro ... 255

La Región Administrativa de Planeación del Eje Cafetero (RAP) ... 263

Y ahora Autopistas del Café… ... 275

Epílogo. La historia para conocernos y proyectarnos ... 285

Dicen que el que busca encuentra ... 289

Referencias bibliográficas ... 291

Entrevistas ... 295

Prólogo

César Gaviria Trujillo, presidente de Colombia 1990 – 1994
Foto año 1993.

Gustoso recibí la invitación a participar en este esfuerzo literario de construir juntos el libro *Un Eje que se entreteje entre historias, carreteras y café*, a través del cual la concesión de Autopistas del Café quiere compartir con todos sus socios y amigos las distintas etapas de la construcción de la vía, en el contexto de la propia historia de la región.

Sería más fácil dedicarme a contar los hitos técnicos de ingeniería o más bello escribir sobre el paisaje, tan verde, tan diverso y tan particular, que recorre la vía en su curso y que yo como risaraldense bien conozco. Pero sería poesía y el objetivo de estas líneas iniciales es hablar sobre la génesis de las vías por concesión de primera generación, que se quedaron incrustadas en la más reciente historia del país como principio de una etapa muy importante en el desarrollo de la infraestructura nacional.

Y me atrajeron los principios que guían a este libro: contar una historia viva, conectada, ojalá divertida y lineal en el tiempo, con presunción de juntar el pasado y el futuro. Así que aprovecho la retrospectiva para dar cuenta de cómo los pensamientos y las decisiones de una generación tienen sus efectos en la siguiente, no para evaluarlos, solo para reconocerlos y estimar su repercusión en el presente y su posible incidencia en el futuro.

Pero contar cómo llegamos a creer en la necesidad de hacer funcionar la capacidad instalada de infraestructura de transporte para salir de la crisis, y poner el país en el camino de la competitividad en el libre mercado mundial, es un ejercicio difícil en dos o tres páginas. Así que solo retrocederé hasta 1989, año recordado por las profundas transformaciones geopolíticas, cuando en Berlín por fin fue golpeado tan fuerte el muro de la discordia que cayó el 9 de noviembre ante los ojos expectantes del mundo entero. Este hecho marcó el comienzo de la reunificación de Alemania y fue un paso más hacia la unión de Europa.

La disputa entre el capitalismo y el socialismo ya parecía mostrar a favor de quién se había movido la balanza y emergió fluidamente un proceso económico

de globalización del mercado en el contexto del libre comercio. Las instituciones financieras internacionales y sus organismos multilaterales prepararon el camino de las naciones por ellos reguladas.

Ese año será recordado en Colombia como el tiempo en que el muro que protegía el mercado caficultor también cayó tras romperse el acuerdo firmado en 1962 conocido como Convenio Internacional del Café. Este había sido suscrito por primera vez entre países productores y consumidores con el objetivo de estabilizar el precio del grano y, supuestamente, lograr un "equilibrio de largo plazo" entre la oferta y la demanda. Este acuerdo le permitió a la nación un crecimiento de esa industria durante el siglo XX y fue el motor para generar una riqueza importante en dinero y, sobre todo, en el desarrollo de una cultura social con identidad sin igual para el país, la cultura cafetera.

Con el conocimiento de aquella realidad mundial y nacional, varios partidos políticos nos enfrentábamos en la contienda pública más violenta de la historia para llegar a gobernar la nación y "emprender o no" los cambios que armonizaran con la política económica mundial dominante.

Era el 7 de agosto de 1990 y yo juraba como presidente de esta conmocionada república, que en medio del terror de una larga y cruenta guerra interna había asistido a las urnas para elegir nuestras ideas de cambio. Emprendimos con esa misma ilusión la responsabilidad histórica de pacificar la vida colombiana y modernizar las instituciones para responder a las nuevas necesidades del mundo y de los ciudadanos; asimismo, para fortalecer la economía y construir juntos una nación más pujante, más próspera, más justa.

Buscábamos un revolcón institucional, era evidente, que nos pusiera a la vanguardia de la nueva época. Y luego de un proceso de concertación, las fuerzas vivas de la nación nos reunimos para reformar la vieja Constitución Política escrita en 1886, y así darle principios filosóficos y ordenamiento jurídico a un país que agonizante por el conflicto interno debía responder a un nuevo ordenamiento mundial, el del libre comercio.

Justo el pasado 7 de agosto de 2020 se cumplieron 30 años de aquel excepcional momento de convergencia nacional para el diálogo hacia la Constitución de 1991; un diálogo que no se limitó a los grupos armados y fue abierto a todas las capas de la sociedad. Entonces detonó esa necesidad de mantenernos unidos por el sueño conjunto de la paz, a la que le otorgamos una protección de ley y que sin duda trascendió hacia los desafíos del futuro, a los cuales, dicho sea, respondió la Carta Magna (esos desafíos hoy son visibles).

El siglo XX fue para esta nación un vigoroso proceso de poblamiento y colonización. En la última década de ese siglo contábamos con vastos sectores de la población en estado de indigencia, efecto de la industrialización y la migración rural-urbana. Se requería la presencia del Estado para la prestación de servicios públicos esenciales: salud, educación, vivienda, nutrición, cultura, recreación y deporte. El país recibió la colaboración, muy eficaz, de la Federación Nacional de Cafeteros (FNC), la cual, en alianza con varios gobiernos, cumplió la tarea de la ejecución de obra y prestación de servicio social para el desarrollo de las comunidades.

Se necesitaba, en este orden de ideas, un nuevo modelo de intervención del Estado para poder expandir a todo el territorio la infraestructura de respaldo y que las ciudades pudieran cumplir cabalmente con sus funciones: movilidad, vivienda, recreación, educación y trabajo, y la nación en pleno aprovechara las nuevas oportunidades y enfrentara las posibles amenazas macroeconómicas exógenas que vendrían con el siglo XXI.

Había que mirar hacia afuera, entender el mundo en el que estábamos viviendo, donde los mismos vientos de democracia y libertad soplaban en materia económica y comercial, para que las políticas en el plano interno resultaran suficientes. Debíamos avanzar hacia la internacionalización de la economía. Para ello eran necesarios los estímulos a la inversión privada, la modernización del sistema de transporte terrestre y del sistema de puertos, la recuperación de la red ferroviaria y la reducción de las tarifas aéreas y marítimas.

Solo las naciones que exportan son capaces de superar sus crisis. Teníamos que entrar en la tendencia de apertura económica, detonar un proceso de modernización del Estado apoyado por el crecimiento de las exportaciones y destinado a garantizarnos un puesto en aquel mercado mundial. "Exportar más, importar más, producir más, hacer más rica nuestra economía, y así generar más empleo".[1]

En medio de aquel maremágnum de sucesos del "revolcón" en marcha, en 1992[2] Colombia exportó su mayor volumen de café en la historia (16,6 millones de sacos) y el producto, aunque en los vaivenes del mercado estaba bajando su participación en la canasta exportadora del país, formaba parte del ADN del pueblo colombiano. Así que en el contexto de aquella nueva Constitución y su marco de regulación que dejó el espacio para permitir la intervención del sector privado en actividades que habían sido privilegio de actuación del Estado, sacamos a licitación la concesión de la vía Armenia, Pereira, Manizales (los mayores productores de café en ese momento), con el fin de hacer un corredor vial eficiente que mejorara la movilidad del occidente. Pero no hubo un proponente adecuado, lo que nos obligó a declararla desierta a nuestro pesar y sabiendo la urgente necesidad de que el Eje Cafetero tuviera esa carretera para avanzar en su desarrollo.

Sin embargo, pusimos la primera piedra de Autopistas del Café, sin imaginarnos que pasarían varios gobiernos haciendo gestión con enormes dificultades. Todos sabemos que los caminos, ya sean de barro, de hierro o de asfalto, son en realidad arterias por las que pasa la vida con sus anécdotas y sus contradicciones, y donde se deposita también la muerte.

1 Fue reformado el Estatuto Cambiario, que le había brindado al país un marco que contribuyó decisivamente al desarrollo del comercio exterior y a la estabilidad cambiaria. Ajena a la realidad de una economía más grande, más diversificada y más sólida que aquella que fue objeto del estatuto. Así lo impone el desarrollo de nuestro comercio exterior y el de los mercados financieros de bienes y servicios.

2 Entre 1994 y 1998, los precios tuvieron una recuperación parcial, y Colombia exportó entre 9,8 y 11,7 millones de sacos. En el conjunto de las exportaciones colombianas, el café dejó de ser el rubro más importante después de 1986, y en los años 90 su nivel de participación fue de menos del 25 %, lo que llevó al sector a una profunda reestructuración de su negocio.

Intersección La Uribe-Manizales.

En todo caso, la construcción de esta carretera de primera generación es una huella de un "revolcón" del que emergieron una nueva Constitución y un sinnúmero de leyes que pusieron a transitar por las nuevas arterias en construcción a las nuevas instituciones.

La empresa privada entró en el negocio de la construcción de vías y tuvo que aprender a establecer una nueva relación con el ciudadano veedor que contaba con herramientas eficaces para hacer valer los derechos de las comunidades, con el ambientalista preocupado por los recursos naturales y con el arqueólogo ansioso de hallar tras la tierra levantada los tesoros ancestrales de los antepasados y su historia. Claramente se hizo más complejo el proceso, pero de la misma manera ha permitido hacer mejor las cosas.

Hoy el Eje Cafetero tiene una "vía mágica" que lo conecta, le da velocidad, lo hace competitivo, lo despeja y le permite pensar en nuevos negocios como el turismo o el aguacate hass. Su café sigue siendo el "mejor café suave del mundo", mientras el modelo de construcción de infraestructura de movilidad por concesión permanece y se perfecciona gobierno tras gobierno, para seguir conectando una red de carreteras que entretejen a esta región, que la unen con la nación y que, a su vez, unen a la nación con el mundo del libre comercio, cobijando así el territorio en una sola historia, la misma que hace unir a 50 millones de habitantes que caminan desde sus ancestros por rutas del Privilegio y Autopistas del Progreso.

César Gaviria Trujillo
Presidente de Colombia (1990-1994)

Autopistas del Café: vías que se tejen con historias

Mauricio Ossa Echeverri, presidente de Odinsa.

Escribir la historia de Autopistas del Café es una forma de preservar el patrimonio del Eje Cafetero; es una manera de rescatar nuestras raíces para encontrar y construir identidad, ya que conociendo de dónde venimos podemos trazar el camino hacia el futuro.

En este libro se recoge un trabajo estructurado y riguroso acerca de cómo se fueron tejiendo, como redes, las vías que conectan al Eje Cafetero y cómo nos fuimos interconectando como región para consolidar lo que hoy son las Autopistas del Café, las mismas que nos posicionan en un polo de desarrollo en Colombia y nos han hecho ejemplo en la gestión vial del país.

Recorrer la historia y el origen de las vías que nos conectan les brinda la oportunidad a los lectores de entender el presente desde una visión holística y de otorgarle un significado más profundo a muchas de las cosas que forman parte de la esencia cultural del Eje Cafetero.

Las Autopistas son la representación contemporánea de lo que eran los caminos de los arrieros: un origen lleno de simbolismo que contribuyó a la formación del paisaje de la zona y que fue un elemento central de la idiosincrasia de su gente (aspectos que este libro busca reconocer y conservar).

Así es como ***Un Eje que se entreteje entre historias, carreteras y café*** exalta la conformación del territorio a partir del trazado vial e invita a quienes leen estas páginas a pensar distinto, a resignificar la historia y a concebir desde otra mirada los caminos que atraviesan lo que hoy se conoce como Eje Cafetero, el corazón de Colombia, espacio donde confluyen estos departamentos unidos por un conjunto de vías y que se constituye como un eje de conectividad, desarrollo y bienestar para todo el país

Uno de los principales indicadores de crecimiento y avance de una sociedad es el desarrollo de su infraestructura de carreteras; este demuestra crecimiento en el comercio y mayor conexión que enriquece el intercambio en todos los sentidos (la movilidad es un determinante para la calidad

Intersección La Romelia, Dosquebradas, Risaralda.

de vida de los habitantes). Es así como esta publicación consolida una mirada histórica del transporte y el desarrollo vial en la región como elementos transformadores de la realidad cotidiana.

Las vías del Eje Cafetero toman un sentido adicional: al observar la imponente cordillera de los Andes, construir allí ha representado un reto para la ingeniería, de ahí que los esfuerzos por trazar y construir vías de calidad sean loables y deban contarse como hazañas modernas que demuestran el tesón de nuestra gente. A ellos, en esta publicación queremos rendirles sentido homenaje: su esfuerzo ayudó a la consolidación de este proyecto vial por donde no solo transitan autos, sino también sueños e ideas.

Que Autopistas del Café esté bajo la administración de importantes socios, entre ellos Odinsa, empresa de concesiones del Grupo Argos, ha sido un gran privilegio. Nuestro enfoque de las inversiones sostenibles, conscientes del medioambiente y la sociedad, ha jugado un papel primordial y nos ha permitido ejecutar prácticas de vanguardia a través de una operación responsable, segura, que crea valor con las actividades realizadas y que busca nuevas oportunidades que garanticen la mejor experiencia para colaboradores, clientes y usuarios; lo que es traducido en bienestar, desarrollo y crecimiento responsable de las comunidades.

Este libro es la manifestación de un sentimiento colectivo, de un compromiso con el territorio y su historia, con las comunidades que han vivido cientos de años en la zona y con las nuevas generaciones. La materialización de cada una de estas páginas, cargadas de sorpresa y emotividad, parte del sentido de pertenencia y unión que caracteriza a esta región y a sus habitantes. Más que un recuento de años y anécdotas, es la preservación de la memoria de un pueblo que se siente orgulloso de sus orígenes.

Estimado lector, bienvenido a este viaje histórico que fue hecho con un amor profundo por esta tierra y con la convicción de que rescatando nuestro origen podemos sembrar un mañana mejor. Lo invitamos a que se deje llevar por esta hermosa región, su gente, la importancia del café y cómo nos fuimos adaptando hasta consolidar el territorio que somos. Solo queda sentarse y disfrutar para aprender y conocer.

Mauricio Ossa Echeverri
Presidente Odinsa

Variante La Paz, vía Chinchiná-Manizales.

Introducción

¡**Escribir** la historia de una carretera! ¿Qué podría haber de asombroso tras 256 kilómetros de asfalto en un país como Colombia, que lucha incesantemente por desatrasar siglos de movilidad caminera y rutas del Privilegio (caminos de herradura, hoy solo el 20 % de las vías están pavimentadas)?[3] ¿Qué se puede contar que no sepa un ciudadano corriente sobre el milagro de la ingeniería? ¿Qué sobre el esfuerzo de los obreros que concurren desde cada rincón del territorio a desgreñar la tierra a punta de pico y pala? Tal vez la curiosidad se halle en las fórmulas matemáticas y geométricas con las que los ingenieros resolvieron sus problemas técnicos; pero un tema tan especializado solo sería lectura obligada de los expertos. Quizás si desempolvamos los documentos del archivo, podríamos construir una tabla de fechas y hechos, y tras escanear las firmas de los sujetos que protocolizaron los hitos de la construcción, tendríamos elementos para estructurar una cronología que casi nadie intentará recordar y, sin embargo, se convertirá en una pieza histórica por la rigurosidad de los datos (exquisito plato para historiadores).

3 "**Departamento Nacional de Planeación:** el director **Simón Gaviria advirtió que Colombia** sigue presentando rezagos muy importantes en su **infraestructura vial:** para 2016, solo el 20 % de las vías estaban **pavimentadas,** y en **vías** terciarias la cifra llegaba a escasamente a un 6 %" (Caracol Radio, 2016).

Si buscamos contundencia en este escrito, un registro fotográfico ordenado en una correcta línea de tiempo, cumpliría con la famosa máxima: "Una imagen vale más que mil palabras". Y, sin embargo, no todos los posibles lectores quedarían satisfechos, pues la apropiación de la imagen requiere una información previa que nos ayude a captar la idea del mensaje. De todas formas, es una buena apuesta esta de las imágenes, mas, eso sí, complementadas con una pesquisa de la noticia: ¿quién mejor que los periódicos para reseñar los hechos, aunque solo contengan la verdad a tramos por la inmediatez de la primicia? Nadie duda de que en ellos se halle un valioso registro que nos ayude a leer las imágenes.

Ahora bien, la historia no es una materia muerta ni obedece siempre a datos muy antiguos. Es el caso de esta carretera: la mayoría de los personajes que intervinieron en cada etapa están vivos. ¿Cuántas historias divertidas hallaremos?, ¿cuántos secretos se levantarán entre la reconstrucción de los hechos? y ¿cuántos de los que ya no están vivos, tras estos recuerdos, despertarán para recibir un suspiro de existencia, pues la muerte solo se concreta cuando el olvido ha superado al recuerdo? Cada uno narra, en todo caso, desde el prisma de su propia verdad cómo fue que vivió el proceso y qué siente ahora al transitar por la vía.

¡Y entonces!... ¿Cómo empezar a construir el texto, a definir los momentos, a identificar las personas, los retos técnicos, las dificultades que llevaron paulatinamente al cumplimiento de este sueño de conexión, de movilidad, de prosperidad en el Eje Cafetero?

Qué emocionante es construir un texto entre todos y con el apoyo de esa variedad de elementos sugeridos. Este texto nace en lo ya investigado por los historiadores Jaime Lopera Gutiérrez,[4] Ricardo de los Ríos Tobón[5] y Alfredo Cardona Tobón,[6] hombres destacadísimos de la región que han hilado cada detalle de la historia de los caminos de su pueblo, de su cultura, de su desarrollo cafetero. Se les unió, con gran experticia y encanto, el ingeniero Alberto Naranjo Arango, quien ha detallado cada tramo construido en la Autopista, y algunos de los gerentes, como Hugo Saldarriaga (el primero en ocupar este cargo), quienes han contado su historia con esta vía fundamental.

Así que este libro llegó a sumarse a este esfuerzo literario con un solo objetivo: aportar el asombro de esta forastera que al transitar por las Autopistas del Café y hacer fila en un peaje de Guadua, reposar en el tambo del Privilegio, degustar un café de origen y parar para disfrutar el Mural de los Pájaros, tocará a la puerta de los protagonistas para escuchar en primera persona los detalles que pronto develarán amores y desamores, rivalidades y acuerdos, para comprender que el gran logro de esta concesión vial es haberse convertido en una importante mesa de discusión regional que ha hecho visibles, con el tiempo, la riqueza cultural, la diferencia vocacional y la inminente necesidad de unir fuerzas para ser una voz con incidencia en las decisiones de país.

4 Jaime Lopera Gutiérrez. Academia de Historia del Quindío. Encargado por Autopistas del Café para escribir la historia de los distintos sistemas de transporte en la región (2011).
5 Ricardo de los Ríos Tobón. Academia de Historia del Risaralda. Encargado por Autopistas del Café para escribir la historia de los distintos sistemas de transporte en la región (2011).
6 Alfredo Cardona Tobón. Academia de Historia de Caldas. Encargado por Autopistas del Café para escribir la historia de los distintos sistemas de transporte en la región (2011).

Con el eje articulador Autopistas del Café en pleno funcionamiento, los ritmos en Caldas, Risaralda y Quindío han mejorado. Muchos visitantes del mundo entero han llegado deseosos de visitar el país de Juan Valdez y su mula Conchita,[7] pasar por el Puente Helicoidal y compartir con esta gente culta, industriosa, comercial y amable, como todos los descendientes de la Montaña.

Aquí, entonces, están todos los elementos: la idea, la información, los datos, las imágenes, las entrevistas, el conocimiento… Solo queda construir el diálogo de la mano de los historiadores.

"¿Por dónde empezamos a desnudar la carretera, a levantar tramo a tramo este asfalto?", les pregunté ansiosa a los historiadores. "Ricardo", dijeron ellos al unísono. Él es el encargado de llevarnos a recorrer esa que bien ha llamado **"topografía arisca",** donde se asienta el territorio.

Gloria Montoya Mejía
Autora

7 La mula más famosa de Colombia, que acompaña la imagen de Juan Valdez.

Región de los Mellizos. Foto: Gloria Montoya

Capítulo 1

El Eje Cafetero: un territorio asombroso

Intersección La Uribe-Manizales.

La región del Eje Cafetero

"El Eje Cafetero es el nombre más popularizado, en la actualidad, para el conjunto de tres departamentos colombianos: Caldas, Risaralda y Quindío. Se llama así por la importancia que ha tenido el café en la formación de su economía y de su cultura".[8] Está asentado en las estribaciones de las cordilleras Occidental y Central, y ha dependido de los ciclos del café, de las altas temperaturas y las heladas, de la vegetación robusta que da sombrío, de la incidencia de las pestes que lo atacan y el desarrollo de los pesticidas que lo protegen, factores unos que influyen en la crisis y otros que aportan al florecimiento que emerge de su prosperidad.

Son las poblaciones, como las llamó el historiador Luis López de Mesa, de "la civilización de vertiente".[9]

> Estas también se manifiestan en regiones vecinas, como algunas del noroeste y noreste del departamento del Valle del Cauca, del sur del departamento de Antioquia y del noroeste del departamento del Tolima. Pero hay que aclarar que el nombre Eje Cafetero se aplica, por extensión, a zonas no cafeteras de los tres departamentos que lo conforman, razón por la cual algunos prefieren utilizar el apelativo genérico Gran Caldas, refiriéndose al ente político original de los mismos.[10]

La relación íntima con el café viene desde la época republicana y cada uno de los aspectos de su desarrollo histórico (las vías, el transporte, la salud, la educación, la recreación y sus distintas expresiones culturales) tiene ese matiz. Y esta región le da, a su vez, identidad a Colombia con la riqueza de su paisaje cafetero, declarado patrimonio de la humanidad.

Estos departamentos están ubicados en el occidente colombiano, entre las vertientes occidental y central de los Andes septentrionales, y tienen al río Cauca entre sus principales elementos topográficos. Más al occidente está el océano Pacífico, una salida hacia otros continentes, y al oriente cuentan con el río Magdalena como uno de los límites y conexión hacia el océano Atlántico. ¡Una ubicación geográfica estratégica!

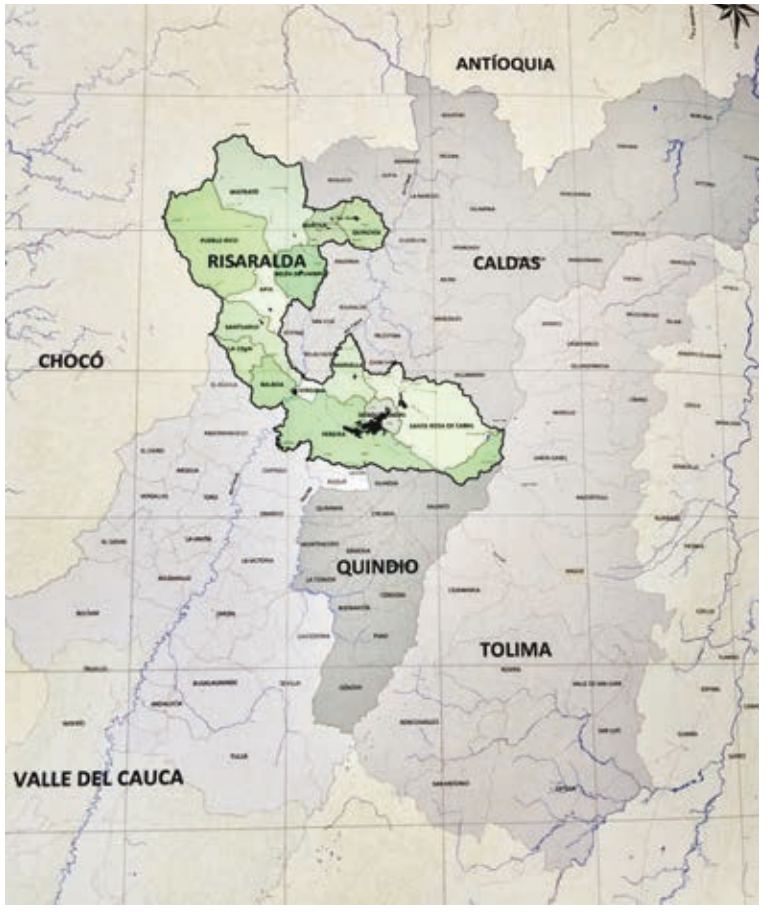
Sobre la cordillera de los Andes

Se excitan los ojos, se erizan los cabellos y el alma exhala vida cuando ve cómo brotan entre estas "cumbres coronadas de niebla, relieves pedregosos, planicies áridas con espejos de sal, campos cuyos tonos de verde y ocre evidencian la fertilidad, bosques inmersos en la niebla, ríos y lagos, aldeas en empinadas laderas, los vestigios de las culturas ancestrales que poblaron sus parajes de incomparable belleza y las gentes multicolores que habitan sus montañas y valles".[11]

8 De los Ríos Tobón (2011).
9 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017).
10 De los Ríos Tobón (2011).
11 Banco de Occidente (2018).

Nevado del Ruiz. Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.

Aquí se asientan los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío dentro de la estela geográfica que deja la cordillera de los Andes a su paso por Colombia.



El planeta Tierra surgió hace 4500 millones de años, en un periodo de gran actividad tectónica en el que la masa terrestre cambió de posición y de forma,[12] pues tras violentas colisiones, se fragmentó y algunos pedazos se adhirieron nuevamente para crear las placas continentales: Asia, Europa, África, América del Norte, América del Sur, Oceanía y Antártida.

Increíble puede parecer que en otros tiempos de la historia planetaria la placa de Suramérica hubiera estado pegada a la de África en una sola corteza[13] y que tras una fisura de ese bloque, el agua del mar penetrara y las separara empujando a Suramérica hacia el occidente. El agua siguió entrando: les arrebató espacio y las distanció cada vez más, mientras emergía entre ellas el océano Atlántico.

La placa terrestre en que se asienta Suramérica sigue moviéndose actualmente hacia el occidente entre 30 y 50 centímetros anuales y su borde occidental choca de forma permanente con la placa de Nazca (sumergida en el Pacífico), un encuentro violento y desgarrador, al punto de generar fragmentaciones y fricciones que dejan su huella en la geografía: deformaciones y levantamientos en la corteza terrestre. Muestra inequívoca de esta ebullición geológica permanente es la imponente y dramática cordillera de los Andes.[14]

Los Andes son un sistema montañoso de enormes proporciones que cruza a lo largo del borde occidental de Suramérica: es una de las formaciones naturales más complejas de la tierra, la más larga y la segunda más alta.[15]

12 De hecho, hace 250 millones de años se conformó el último gran subcontinente, llamado Pangea (del griego pan, todo, y gea, tierra).

13 Pangea se dividió hace 170 millones de años en dos grandes bloques: Laurasia y Gondwana. El primero se desplazó hacia el norte y dio nacimiento a los territorios de Norteamérica, Groenlandia, Europa y Asia. Gondwana, hace 125 millones de años, empezó a desmembrarse: una parte de su territorio oriental se separó y se dividió para dar origen a India, Australia o se abrió una brecha en forma de L invertida que fue invadiendo el mar y fraccionando el territorio para dar origen a Suramérica y África (Banco de Occidente, 2018, p. 25).

14 Banco de Occidente (2018, p. 25).

15 Después de la del Himalaya.

Parque Nacional Natural Los Nevados.

En sus 8900 kilómetros de longitud recorre Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela, determinando con su presencia la hidrografía y el clima de todo el continente.

"Alberga ambientes tan diversos como cumbres nevadas a la orilla del océano Pacífico, el desierto más seco del mundo (el Atacama), un inmenso altiplano donde se encuentra a una mayor altitud un lago navegable (el Titicaca), numerosos volcanes activos [como el del Ruiz en Caldas[16]] y una de las regiones más ricas en flora y fauna del planeta":[17] el Andén Pacífico o Chocó biogeográfico, patrimonio ecológico que ocupa el primer puesto en el mundo en biodiversidad.

> En este se encuentran los más importantes bancos biogenéticos, concentrados en la flora y en la fauna silvestre y acuática. Las plantas y animales que en la época de los glaciares desaparecieron en otras latitudes, hoy constituyen endemismos que han pervivido en este espacio vital, surgido del fondo marino en el Plioceno y que ahora sirve de puente que une los dos subcontinentes americanos y, a la vez, separa el Atlántico del Pacífico.[18]

En Colombia, que forma parte de los Andes del norte o

Guatín. Foto: Álvaro Camacho.

septentrionales,[19] los paisajes son exuberantes y diversos, pues se asientan en tres vertientes de características diferentes (en alturas, geología, tiempos de conformación) en las cuales se ha dividido la cordillera justo al entrar a nuestro país. Su naturaleza, gracias a la cantidad de ambientes, altitudes y climas, es una de las más impresionante y diversas de la franja tropical. Y como si fuera poco, su localización en plena convergencia de los vientos procedentes del norte y del sur hace de la zona montañosa de Colombia una de las más húmedas de los Andes y de Suramérica.[20]

16 Considerado el segundo volcán más peligroso de Colombia después del Galeras (Nariño). Según el Servicio Geológico Colombiano, el Ruiz, con 5364 metros de altura, presentó su primera erupción hace 1,8 millones de años y a partir de entonces tuvo una actividad sísmica constante con emisiones de ceniza. En noviembre de 1985, el Nevado del Ruiz hizo erupción y produjo el segundo desastre volcánico más mortífero del siglo XX en el mundo: la explosión generó una avalancha que arrasó con el pueblo de Armero, donde murieron unas 25.000 personas, otras 5000 resultaron heridas y cerca de 5000 hogares quedaron destruidos (Serna Duque, 2018).

17 Banco de Occidente (2018, p. 23).

18 Díaz Cañadas (2011).

19 La subdivisión natural de los Andes se hace con base en sus rasgos naturales más sobresalientes, independientemente de las divisiones político-administrativas. Y aunque no existe un consenso universal, se ha partido del tema fisiográfico para lograr una clasificación, gracias a la cual han resultado tres grandes regiones: Andes meridionales, también llamados australes o del sur, Andes centrales y Andes septentrionales o del norte (Banco de Occidente, 2018, p. 35).

20 Banco de Occidente (2018, p. 15).

En los Andes nacen los ríos más largos y caudalosos de Suramérica, incluyendo el Amazonas, el Magdalena, el Cauca y todos los grandes tributarios occidentales del Orinoco y del Paraná; además, todos los ríos suramericanos que drenan al Pacífico, aunque en tramos más cortos y menos caudalosos, tienen una importancia vital para el suministro de todos los países andinos.[21]

Las montañas juegan, dentro de este relieve, un papel crucial como "tanques elevados" que proporcionan agua a más de la mitad de la población humana del mundo. Los ríos que las atraviesan moldean su relieve y son de vital importancia para los ecosistemas. Debido a estas características propicias para el desarrollo de las actividades de los seres vivos, nuestra región andina es la más poblada del país, pues alberga cerca del 70 % de los colombianos y sobrelleva los mayores retos ambientales.[22] En este exuberante pedazo de la tierra está ubicada la región del Eje Cafetero.[23]

Estas características de habitabilidad que atraen a tanta población y dan cobijo a su particular historia mantienen también en la profundidad de su corteza la volatilidad de los movimientos de las placas tectónicas, que han dado origen a las fallas geológicas nacionales de Romeral y de Palestina; fracturas del subsuelo perceptibles en el suelo y elementos constitutivos del desarrollo de los pueblos, pues estos luchan por sostenerse en unas montañas que permanentemente los estremecen.

21 Banco de Occidente (2018, p. 66).
22 Banco de Occidente (2018, p. 15).
23 Los departamentos de Risaralda, Caldas y Quindío participan con un 4,57 % de la población del país, según cifras del censo del DANE del 2018.

> La falla de Romeral, la mayor del país, atraviesa al Eje Cafetero en sentido sur-norte, desde el Quindío hasta Aguadas, pasando bajo Armenia, Pereira, Manizales y veinte poblaciones más; y la falla de Palestina atraviesa todo el oriente caldense, después de nacer en las cercanías del volcán del Ruiz.[24]

Inmersa entre los ramales occidental y central de la cordillera de los Andes yace esta importante región de Colombia: una topografía diversa y discontinua, un abanico de posibilidades para el desarrollo de sus habitantes y un reto para la existencia y la comunicación.

En este contexto orográfico,[25] hagamos, Ricardo,[26] el recorrido de esta 'topografía arisca',[27] que tú describes plenamente, en el entramado que deja a su paso por el Eje Cafetero y las distintas alternativas de comunicación que han sido desarrolladas por los habitantes en su anhelo de conectarse internamente, con el país y con el mundo aprovechando su ubicación geográfica, muy estratégica y privilegiada.

> Después de avanzar separadas por el Valle del Cauca, al llegar a la región cafetera las cordilleras Occidental y Central tratan de encontrarse por medio de contrafuertes y serranías lanzados de lado y lado, dando origen a una zona montañosa continua de 20.000 kilómetros cuadrados, donde quedan incorporados los actuales territorios de Caldas, Risaralda y Quindío, más otros de Antioquia, Tolima y Valle.

La visión aérea del Gran Caldas presenta el imponente e intimidador aspecto de una sucesión de lomas y cañadas, valles profundos y riscos inaccesibles, en muchos de los cuales se ven poblaciones encaramadas y a veces grandes ciudades.

Tan típicamente montañosa es toda la región paisa, de la cual es parte el Eje Cafetero, que ha sido llamada, por antonomasia, la Montaña, sin que otras regiones de un país de cumbres como Colombia se atrevan a disputarle el título.[28]

Contemplemos, entonces, este territorio a través de sus regiones geográficas, que hacen una mejor lectura del ecosistema y que trascienden incluso la división política de los departamentos en cuestión, pero que muestran con más exactitud las dificultades que le plantea el relieve a la región para el desarrollo de su infraestructura vial.

---

24 De los Ríos Tobón (2011). Frente a estos temas tectónicos que tocan con el Eje Cafetero, el historiador recomienda la obra de Schaufelberger *Apuntes geológicos y pedológicos de la zona cafetera* y la reciente obra sobre la falla geológica de Romeral de José Luis Naranjo.

25 La **orografía** es la rama de la geografía física **que** analiza, describe y clasifica las formas del relieve terrestre. Asimismo, puede referirse al conjunto de elevaciones y montañas existentes de una zona, región o país.

26 De los Ríos Tobón (2011).

27 De los Ríos Tobón (2011).

28 De los Ríos Tobón (2011).

Apía, Risaralda. Foto: Álvaro Camacho.

Eje de la cordillera Occidental[29]

La cordillera Occidental señorea todo el territorio que colonizaron los antioqueños, desde los farallones de Cali al sur hasta los del Citará al norte. Al tocar territorio de Risaralda, la cordillera se alza y así cruza el ala izquierda de la antigua "Mariposa Verde"[30] caldense, hasta Antioquia, desde donde lanza la ya conocida serranía transversal de Los Mellizos. La cresta de la cordillera Occidental, con su imponente cerro del Tatamá, hoy parque nacional de la región, tiene como función ser el límite con el Chocó, y su parte sur es un derrame territorial que hace el Eje Cafetero sobre la vertiente del Pacífico, puesto que Pueblo Rico y las cabeceras del río San Juan quedan mirando hacia el gran océano.

El papel fundamental de la cordillera para el Eje Cafetero es su efecto en el clima: su baja altura deja pasar las húmedas nubes del Pacífico, que alcanzan a llegar hasta la cordillera Central, la cual sí las detiene y las obliga a entregar su carga de lluvia precisamente sobre el Quindío, para asegurar la vital humedad de esta región.

Políticamente, el eje cordillerano recorre tierras del Valle, Risaralda y Antioquia, y sirve de límite a ellos tres con el Chocó. Sus habitantes grancaldenses son los de Pueblo Rico, las comunidades indígenas chamíes, restos de antiguas comunidades empujadas por españoles y antioqueños y, recientemente, las comunidades negras que han ascendido desde el Chocó y ya están penetrando hacia las ciudades del Eje Cafetero.

La región es de gran importancia en cuanto a vías de comunicación. En efecto, los pueblos nativos ansermas habían abierto comunicación hacia el Chocó por entre la difícil montaña y luego los españoles trataron inútilmente de conquistar esta última región desde Anserma, por la misma ruta. Pero al fin fueron los mineros y los comerciantes los que abrieron por allí una ruta comercial y de contrabando para abastecer con la comida del occidente regional a los centros mineros chocoanos.

Posteriormente, uno de los primeros intereses del departamento de Caldas fue la vía hacia el Chocó, de la que quedaron largas historias en la incesante búsqueda de conectar al Eje Cafetero y al centro del país al océano Pacífico.[31]

29 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto "Una arisca topografía".

30 Caldas, un departamento que pertenece a la llamada región paisa, fue creado en 1905, fruto de la reforma a la división político-administrativa propuesta por el general Rafael Reyes Prieto, quien asumió la presidencia en 1904. Hasta 1966 comprendió los territorios que ocupan los departamentos de Risaralda y Quindío, que se segregaron. A esta unión se le conoce popularmente como el Viejo Caldas, el Gran Caldas o la Mariposa Verde.

31 De los Ríos Tobón (2011).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho,
Plaza principal Pueblo Rico, Risaralda.

Vertiente derecha de la cordillera Occidental[32]

Esta zona de laderas es una franja templada de tierra buena y quebrada, abundantes aguas y clima estable, que antes fue un bosque de robles y cedros y ahora es un cafetal continuo. En la parte del antiguo Caldas, la ladera útil se ensancha y se proyecta hacia el valle del Risaralda, para confundirse enseguida con la región de Los Mellizos.

La ladera derecha fue densamente poblada por aborígenes y los españoles la recorrieron parcialmente en busca de oro, pero fueron los colonos paisas quienes la invadieron desde 1850, dejando un reguero de pueblos en las faldas.

Dos departamentos comparten la región: en el departamento del Valle están Trujillo, Ansermanuevo y El Águila; y en el de Risaralda están La Celia, Apía, Santuario, Belén de Umbría y Balboa.

La característica de la lucha de estos asentamientos humanos por comunicarse territorialmente ha sido diferente a la de otras regiones, ya que allí se ha vivido el fenómeno de "comunicarse con la troncal". En efecto, todos los pueblos enunciados han hecho grandes esfuerzos para unir sus cascos urbanos a la vía principal, la que comunica al Cauca con Antioquia, sea como camino que avanzaba por las partes altas de las montañas, sea después cuando había que salir a la carretera Villegas-Arquía. Y todos lo han logrado, por lo cual una tupida red de carreteras menores surca cañadas y lomas en los cerros del Occidente.[33]

32 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto "Una arisca topografía".

Entre dos cordilleras río Mapa, en el camino hacia Santuario y Apía, Risaralda.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho, Apía, Risaralda.

33 De los Ríos Tobón (2011).

ALMACEN Y SASTRERIA
REX
JAIME AGUDELO
Metalicas
OLIVER
FOTOCOPIAS
IBIZAS
PASO FINO

Embera catíos en la cordillera Occidental. Foto: Álvaro Camacho.

La región de Los Mellizos[34]

El macizo de Los Mellizos, ubicado en el límite entre Caldas y Antioquia, en la región occidental, configura una de las topografías más interesantes. Se trata de una gran cruz de cordilleras cuyo eje transversal es una alta serranía coronada por un macizo volcánico apagado, Los Mellizos, que trata de unir las cordilleras Central y Occidental, pero lo impide el Cauca; y dos ramales que forman el eje vertical de la cruz, el brazo del norte para separar los ríos Cauca y San Juan de Antioquia y el brazo del sur para separar a Risaralda del mismo Cauca.

Según los geólogos, el valle del río Cauca continuaba hacia el Norte, siguiendo la dirección del río Risaralda, pero un levantamiento de su fondo creó esa cordillera atravesada en el camino y, al taponarlo, dio origen a un gran lago que llegó hasta las cercanías de Popayán, 350 kilómetros más al sur. El represado Cauca gastó millones de años aplanando con limos el fondo de su lago, y esta es la causa de la fertilidad de la actual planicie valluna; y algún día, ayudado por cataclismos tectónicos, rompió la barrera y siguió de nuevo hacia el norte, pero no por la ruta original, sino bordeando la masa rocosa, lo que dio origen al actual cañón del Cauca y perfiló las dos serranías que lo separan de los ríos Risaralda y San Juan, en Antioquia.

El resultado geográfico de semejante debacle geológico es la región occidental del Eje Cafetero, hoy repartida entre Caldas y Risaralda, ocupada por el valle del río Risaralda, la serranía de Belalcázar y la meseta quebrada de la zona minera, con pequeños valles, mucho risco, tierra buena por las cenizas volcánicas, ríos cortos y torrentosos, frondosa vegetación y costados con rocas a la vista, repletas de venas minerales.

La región tuvo alta población nativa sustentada en el oro, la sal y la buena tierra, y fue la primera en la cual los españoles pusieron sus codiciosos ojos. Quedaron como hitos Caramanta, Supía y Anserma, y se presentó el único caso regional de supervivencia de la raza nativa: para 1860, los colonizadores antioqueños se integraron a las comunidades aborígenes existentes, y sembraron café, pero manteniendo el interés por los minerales.

La región fue límite entre los estados del Cauca y Antioquia y hoy concurren allí los departamentos de Caldas, Risaralda y Antioquia. En la parte más alta está Caramanta, del lado antioqueño; en la parte baja, en la meseta del sur, están los municipios de Riosucio, Supía y Anserma, que son caldenses, más Quinchía y Guática, de Risaralda. Donde la meseta derrama a los lados también hay poblados: del lado del cañón del Cauca cuelga Marmato, de Caldas, y al otro lado queda Mistrató, de Risaralda; y en el escalón del norte, en la parte antioqueña, están situados los municipios Jardín, Valparaíso y algunos otros…

34 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto “Una arisca topografía”.

Quinchía, Risaralda.

Guática, Risaralda.

También forma parte de este relieve la serranía de Belalcázar, que nace de la meseta citada anteriormente, a la altura de Anserma, y forma una angosta cordillera de 1500 metros de altura sobre el nivel del mar, que separa el cañón del río Cauca del valle del Risaralda.

Esta serranía tiene el interés de ser típicamente caldense por clima, tierras, producción cafetera y gente, y casi es una síntesis de la región, hasta por el gigantesco Cristo de concreto que mira desde lo alto a la mitad de la misma. En la cresta de la sierra se encuentran los municipios caldenses de Belalcázar, San José y Risaralda.[35]

35 De los Ríos Tobón (2011).

Valle del Risaralda[36]

Este valle fue el antiguo cauce del río Cauca, hoy recorrido por el río Risaralda, que marcha en sentido norte-sur, a desembocar al Cauca, al lado de La Virginia, conformando una hermosa planicie de 500 kilómetros cuadrados de buenas tierras.

Desde siempre fue un guadual al que temieron aborígenes, hispanos y aun colonos del siglo pasado. Solo en el presente, y partiendo del puerto negro de Sopinga, La Virginia de ahora, en el departamento del Risaralda, se ha colonizado y hoy es asiento de importante agroindustria azucarera, de turismo y de ganadería, con Viterbo, municipio caldense, como centro de población.

Es el valle del Risaralda la más hermosa planicie del Eje Cafetero, y tiene para sus habitantes un doble encanto: ser el único valle importante netamente grancaldense, y haberse convertido en un motivo lírico de la literatura regional, gracias a la novela de Arias Trujillo, del mismo nombre.

Ahora bien, este conjunto de territorios del Occidente regional ha sido desde siempre un eje de comunicaciones entre el centro de Antioquia y Popayán. Los mismos pueblos nativos habían trazado el camino que cruzaba la cordillera de Los Mellizos, por Caramanta, para comunicar las zonas mineras de Supía y Marmato con sus homólogas de Buriticá, en Antioquia, ruta por la cual llegaron los tristes y derrotados hombres de Vadillo, a

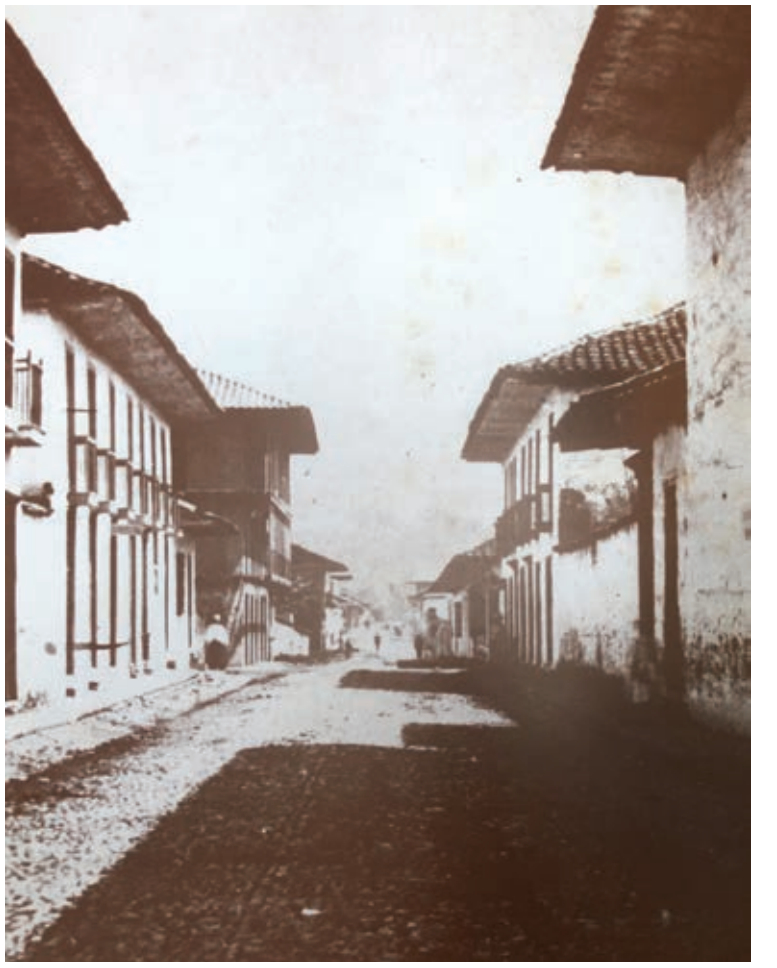
36 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto “Una arisca topografía”.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Belalcázar, Caldas.

fines de 1538. El camino seguía avanzando hacia el sur, esquivando el insalubre valle del Risaralda, hasta llegar al país de los quimbayas, donde ahora vive Pereira, ruta que a su vez perpetuaron los invasores españoles para comunicar sus ciudades de Anserma y Cartago.

Más tarde los caucanos utilizaron el mismo camino para llegar a Riosucio, la capital de la provincia, el cual aprovecharon los antioqueños para sembrar de pueblos las laderas de la cordillera Occidental y añadir una nueva vía caminera, por toda la cresta de la serranía de Belalcázar.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Fotos antiguas de Pereira.



Y sólo mucho más tarde, en la segunda década del siglo XX, se atrevió el hombre blanco a medírsele al valle del Risaralda, primero con rudimentarias balsas que auguraron la creación de Viterbo; y más tarde con la troncal de Occidente, o, como se llamó en su época, carretera Villegas-Arquía, que unía la orilla del Cauca, cerca de La Virginia, con el límite entre Caldas y Antioquia…[37]

37 De los Ríos Tobón (2011).

Cordillera Central[38]
El Quindío

La cordillera Central tiene como característica general que es mucho más alta que la Occidental y por eso, a su paso por el Eje Cafetero, se mantiene sobre los 3500 metros de altura y alcanza más de 5000 en varios picos.

El Quindío es el primer accidente geográfico de la región por el extremo sur, y aparece como un gran escalón que interrumpe el descenso de las laderas de la cordillera Central hacia el Cauca, zona donde quedaron retenidas las mejores cenizas del macizo volcánico Ruiz-Tolima. Es una meseta ondulada de 2500 kilómetros cuadrados de tierra esponjosa, clima medio, alta humedad y asombrosa fertilidad, o sea, un hábitat especial para el humano, como lo ha demostrado la historia de la región.

El Quindío queda enmarcado entre las serranías de Santa Bárbara, en el Valle, la de El Nudo, cerca de Pereira, y las laderas de la cordillera Central, con altitud media de 1500 msnm, y hasta la llegada del café, fue un inmenso y ondulado guadal hasta el pie de la cordillera, seguido de bosques y tierra ganadera hasta el eje de la misma.

En los abiertos del guadual quindiano se desarrolló la más importante cultura aborigen del Eje Cafetero, la quimbaya. Acosado por los caribes, el pueblo quimbaya encontró refugio allí, de donde salió buscando la protección que le ofrecían los invasores españoles, lo que a la postre significó su perdición. Pero enterrados bajo las raíces de los árboles dejaron los quimbayas grandes tesoros, que serían imán adicional para la colonización del siglo XIX.

Los conquistadores apenas se asomaron al Quindío, y

38 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto “Una arisca topografía”.

en su borde norte establecieron la ciudad de Cartago, hoy Pereira. Quizás vieron tan enmarañada la región que, a pesar de su olfato para el oro, no maliciaron que bajo las guaduas y los yarumos se escondían los más espectaculares tesoros de América; y puede divagarse que si los españoles hubieran tumbado más árboles en el Quindío, allí habrían encontrado su Dorado y la región habría tenido un apogeo colonial.

Después de la era quimbaya y española, la región cerró sus guaduales por dos siglos, hasta que llegaron los colonos, hacia 1850, y en 40 años sembraron allí 20 poblaciones, al tiempo que la convirtieron en un inmenso cafetal. Pero se mantuvo el Camino del Quindío, eje de las comunicaciones del virreinato y de la naciente Colombia, que atravesaba la región en sentido diagonal.

Hoy el Quindío aparece como una tierra privilegiada, pues clima, fertilidad, aguas y relieve se conjugan para facilitar la administración política y económica, o sea, para producir riqueza. El paisaje, que se había vuelto normal para sus habitantes, ahora deslumbra a nacionales y extranjeros y hace de la ondulada planicie uno de los nuevos filones turísticos del país.

Políticamente, la región fue dependiente del estado del Cauca hasta 1908, cuando una parte pasó al departamento de Caldas; y dos años después, el resto quedó incorporado en el también recién creado departamento del Valle del Cauca.

La parte caldense tuvo una nueva escisión en la década del 60 del siglo anterior, al crearse los departamentos del Quindío y del Risaralda, tomados de Caldas. Por eso hoy la región quindiana incluye la totalidad del departamento del Quindío con los municipios de Armenia, Calarcá, Córdoba, Bellavista, Pijao, Génova, La Tebaida, Montenegro, Quimbaya, Filandia, Salento y Circasia; cuatro municipios del Valle: Caicedonia, Sevilla, Ulloa y Alcalá; y Pereira y hasta Dosquebradas, en el Risaralda...[39]

39 De los Ríos Tobón (2011).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Circasia, Quindío.

Después de ubicar la ecorregión quindiana, seguimos por la cordillera Central. La zona que interesa aquí empieza en la esquina de los departamentos de Quindío, Valle y Tolima, donde la cordillera se eleva y se mantiene cercana a las nieves a lo largo de 50 kilómetros. Allí deja cinco nevados, volcanes, lagunas y picachos, donde ahora se desarrolla el Parque Nacional Los Nevados.

Del Nevado del Ruiz hacia el norte, la mole pierde altura y se ensancha en su cima para dar origen a los valles altos de San Félix y Herveo, y para enviar importantes ramificaciones a los lados, la mayor de las cuales es Miraflores, que regula la orografía del oriente caldense. En tanto, para el costado occidental ha enviado las serranías cortas y empinadas que definen la región de los Valles Transversales.

La importancia que tiene la alta cordillera para el Eje Cafetero es la de ser el origen de más de la mitad de sus ríos, incluir algunos valles altos que solo ahora se explotan, ser dueña del potencial turístico del Parque Nacional y, sobre todo, aporte antiguo, el manto de cenizas volcánicas que en el período Terciario cubrió desde allí 20.000 kilómetros cuadrados de futuras tierras agrícolas. Además habría que mencionar la riqueza potencial del bosque que hoy resiembran los nietos de los hacheros, para retener el agua y equilibrar la ecología regional.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Filandia, Salento.

El poblamiento de esta zona es reciente, pues ni indios ni españoles ni colonizadores del siglo XIX tuvieron interés en ella, aunque los salamineños hablen, con más ilusión que bases, de los aborígenes del valle de Arví. En cambio sí llamó la región fría a los boyacenses que hicieron su propia emigración hacia los valles altos en la primera mitad del siglo XX.

Políticamente, el eje de la cordillera es frontera natural del Tolima con Quindío, Risaralda y Caldas, sucesivamente, y luego de Caldas con Antioquia. Y en cuanto a poblaciones, aparte de caseríos de páramo, solo pueden mencionarse el municipio caldense de Marulanda, cerca al eje, y el poblado de San Félix, corregimiento de Salamina; y en el lado tolimense, el municipio de Murillo.

Este eje de cordillera, además, era la barrera que separaba a la región del río Magdalena y de Bogotá; es decir, de la posibilidad del comercio internacional y del acceso al gobierno. Por esto fue siempre de alto interés sobrepasarla y acceder a un mundo diferente. De aquí que los indígenas, los invasores y, más tarde, los patriotas hubieran desarrollado el Camino del Quindío para cruzarlo, así fuera con las mayores penalidades. Y los colonos, una vez fundada Manizales, abrieron tres caminos diferentes para sobrepasarla, lo que también hicieron los vecinos de Salamina con su paso por San Félix y, a su vez, los de Sonsón, esta vez con sangre de los patriotas prisioneros. Para cruzar la cordillera y comunicarse con el mundo, Manizales realizó, en la segunda década del siglo XX, una de sus hazañas: el cable

aéreo a Mariquita, el más audaz y largo del mundo.[40] Hoy tres importantes vías nacionales[41] llegan hasta lo alto.[42]

Ubicado a 2400 msnm y a 900 metros de profundidad (la excavación duró cerca de 11 años), fue inaugurado por el presidente Iván Duque Márquez el pasado 4 de septiembre de 2020 el cruce subterráneo por La Línea, que evita la empinada cumbre de la cordillera Central. No es una obra nueva: en 1902, el ingeniero Luciano Battle realizó un viaje hacia el actual municipio de La Plata, en el Huila, en el cual cruzó el río La Vieja (Quindío) hasta llegar a Ibagué y Girardot. En su informe final, el ingeniero incluyó la opción de conectar el suroccidente y el centro del país atravesando la gran cordillera.[43] Con 8,6 kilómetros de longitud, este túnel de La Línea conecta a los municipios de Calarcá, en el Quindío, y Cajamarca, en el Tolima, y ahorra 50 minutos. Es considerado el más largo de Latinoamérica.

El Gobierno del expresidente Uribe fue uno de los gestores fundamentales para avanzar en esta obra, trabada por falta de garantes para las pólizas de riesgos. El ministro de Transporte del momento, Andrés Uriel Gallego, resolvió en 2005 hacer un túnel de prueba para estimar los riesgos geológicos y, así, viabilizar las pólizas.[44]

Los desafíos técnicos complicaron la ejecución de este proyecto: aguas subterráneas, grandes capas de ceniza volcánica y ocho fallas geológicas a lo largo de 3,2 kilómetros, de los 8,65 del total del túnel. Entre las ocho fallas está la de La Soledad, catalogada por expertos internacionales como la segunda de mayor complejidad geológica y técnica para la construcción de túneles en el mundo.[45]

El expresidente Uribe sugirió que lo bautizaran túnel del Segundo Centenario no solo por rememorar dos siglos de libertad, sino también para que las generaciones venideras, en su paso de la oscuridad a la luz, vieran que podemos resolver dificultades en obras como esta para avanzar como país.[46]

Hoy el túnel de La Línea es una obra de infraestructura fundamental para el país y para el Eje Cafetero.

40 De los Ríos Tobón (2011).
41 De los Ríos Tobón (2011). Sobre las vías que cruzan la cordillera Central hacia Bogotá y el Magdalena, la que atraviesa por las arenas del Ruiz o la que cruza la montaña por la cercanía al Bosque de Florencia, hoy también parque nacional.
42 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto “Una arisca topografía”.
43 Correa y Ramírez (2020).
44 Entrevista a Álvaro Uribe Vélez (2020).
45 Correa y Ramírez (2020).
46 Entrevista a Álvaro Uribe Vélez (2020).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.

Los Valles Transversales[47]

Desde Pereira, hacia el norte, la cordillera Central da origen a una serie de 10 valles estrechos, separados por serranías que nacen en el eje y bajan transversalmente hasta el borde del Cauca. El primero de tales valles, por el lado sur, es el del río Otún, que se confunde con el Quindío, y el último por el norte es el del río Buey, cuya ladera izquierda se vuelve estribo del batolito antioqueño.

Por esas cañadas descienden ríos torrentosos y cortos, algunos nacidos en las nieves, que responden a los nombres de Otún, San Eugenio, Campoalegre, Claro, Chinchiná, Guacaica, Tapias, Maibá, Honda, Chamberí, Pozo, Pácora, Arma, Aures, Buey y otros menores.

47 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto “Una arisca topografía”.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

Las corrientes y las sierras que los separan conforman una gran zona inclinada desde la cresta de la cordillera hasta la abrupta caída al río Cauca, con una topografía muy difícil, clima suave, buena tierra, aunque muy propensa a la erosión, alta humedad, difíciles comunicaciones y el atractivo del oro en vetas y arenas.

Esta área fue antioqueña desde el río Chinchiná al norte y caucana hacia el sur hasta 1905, cuando el límite se corrió hasta el río Arma al crearse el departamento de Caldas. Hoy tres departamentos concurren a la zona de los Valles Transversales: al sur el de Risaralda con los municipios de Santa Rosa de Cabal y Marsella; enseguida, hacia el norte, el departamento de Caldas, que incorpora a Manizales, su capital, y a los municipios de Neira, Aranzazu, Salamina, La Merced, Pácora, Aguadas, Palestina, Chinchiná y Villamaría. Y en la parte norte incluye un pedazo del departamento de Antioquia.

Toda esta difícil región era ideal para los caminos del siglo XIX, ya que estos avanzaban por las crestas de las serranías y bajaban perpendicularmente a las hondonadas, y por ello primero Salamina y luego Manizales tuvieron como respaldo a su importancia el ser cruce de caminos. Pero cuando llegaron las carreteras se hicieron patentes los problemas que las sierras transversales oponían al avance de aquellas, que buscaban unir la región con el centro y el sur del Gran Caldas.

Hoy la región está surcada por carreteras de diferente importancia y todas ellas tienen grandes problemas para su mantenimiento.[48]

Esta parte central ha sido doblegada con la construcción de las Autopistas del Café, que conectan las tres ciudades principales de cada uno de los departamentos: Caldas, Quindío y Risaralda.

Ladera oriental de la cordillera Central[49]

A pesar de estar orográficamente fuera de la vertiente del Cauca, se considera como parte integrante del Eje Cafetero la ladera oriental de la cordillera Central; es decir, la que mira al valle del río Magdalena, que abarca territorios de los departamentos de Tolima, Caldas y Antioquia.

Esta vertiente tiene dos sectores diferentes que corresponden a igual clasificación del valle del Magdalena. Este, en efecto, cambia a partir de La Dorada, donde deja de ser un valle cultivado, fértil y seco para continuar como región húmeda. La vecina ladera sufre un cambio similar, y así pasa de la ladera semiboscosa de ondulaciones suaves que caracteriza a Tolima y Caldas a la impenetrable selva de pendientes difíciles que se ve en el lado antioqueño.

La parte sur de las dos mencionadas empieza en el Tolima y muestra una serie de ramales en diagonal que salen de la cordillera y van a morir en el valle del Magdalena en forma de terrazas aluviales. Por entre estas serranías descienden, también en diagonal, ríos largos y torrentosos que se apaciguan al llegar al valle: Coello, Recio, Lagunilla, tristemente célebre por la avalancha de Armero, Guarinó, La Miel y Samaná Sur. O sea, esta ladera es bien diferente a la del otro lado de la cordillera, la de los Valles Transversales, de ríos cortos y riscos empinados.

Ha sido esta una tierra tan ardua de conquistar que los antioqueños se dedicaron a colonizar toda Colombia antes de atreverse y solo ahora, con la autopista Medellín-Bogotá y los grandes proyectos hidroeléctricos, se ha iniciado la colonización del sureste antioqueño.

Fueron muchos los habitantes de esta ladera de la cordillera Central. Pijaos y pantágoras señorearon la región y mantuvieron en jaque a los hispanos por más de un siglo, tanto que la única ciudad española en el área, Victoria, apenas duró cerca de 30 años en su sitio.

Los colonos antioqueños prefirieron la parte sur de la región y fundaron en las zonas tolimense y caldense

48 De los Ríos Tobón (2011).
49 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto “Una arisca topografía”.

una docena de pueblos; así que dejaron "la montaña de Sonsón" para el siglo XX. Políticamente, la ladera fue siempre del Tolima y la cordillera fue barrera contra la impositiva Antioquia. Hoy la población de origen paisa presenta en el lado tolimense los municipios de Roncesvalles, Rovira, Cajamarca, Anzoátegui, Santa Isabel, Líbano, Villahermosa, Casabianca, Herveo y Fresno, tan ligados a la región que ahora algunos de ellos hablan de dejar al Tolima para anexarse a Caldas; y en el sector caldense a Pensilvania, Manzanares, Marquelia, Samaná y Norcasia.

Esta región ha planteado a sus habitantes un inmenso reto porque se trata de una zona altamente montañosa y quebrada. Los primeros caminos los abrieron los contrabandistas, que salían hasta Salamina y Sonsón, tras difícil cruce de la cordillera. Los españoles habían abierto el camino de Sonsón a Mariquita, tan penoso que hizo carrera el mote de "la tenebrosa montaña de Sonsón". Más tarde, cuando hubo carreteras, Manizales lideró la hazaña de llevar la ruta hasta Mariquita, primero por cable aéreo y luego por difícil carretera.

Posteriormente se construyeron ramales para comunicar dicha vía con los pueblos del oriente caldense y, aunque con dificultad, unen a todos los poblados de la región, mientras se completa la carretera transversal de Caldas,[50] que cruzará la cordillera por tierra caldense y no tolimense, como lo hace ahora…[51]

Valle del Magdalena[52]

La zona central izquierda del valle del Magdalena pertenece a Caldas y a Antioquia según la distribución actual. En manera alguna fue objeto de colonización en el siglo pasado ni atrajo la atención de los colonos paisas.

En cambio, el río mismo sí fue un anhelo para la Gran Antioquia como camino de contacto con el exterior. El oro, la mercancía extranjera y el café necesitaron del río, y por eso antioqueños y caldenses abrieron camino y colonizaron los alrededores del mismo en su obsesión por llegar a sus aguas.

Esta es una zona de transición entre la llanura seca y fértil de las tierras opitas a los valles cenagosos y difíciles de Puerto Berrío, hacia el norte. Los municipios del área son La Dorada y Victoria, en Caldas, desarrollados en el siglo pasado. Y su importancia vial es alta por ser la ruta de las carreteras y vías férreas que deben comunicar el interior con la costa atlántica, sobre todo después de que el río Magdalena dejó de ser la vía natural de los colombianos hacia el Atlántico…[53]

50 En 1999 se produjo el documento "Propuesta de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales (SMP) para la construcción, rectificación y pavimentación de la carretera: La Felisa – La Merced – Salamina – San Félix – Marulanda – Manzanares − Marquetalia – Victoria – La Dorada", aún en construcción, con avances importantes durante el Gobierno de Guido Echeverri, gobernador de Caldas. Plan de Desarrollo 2016-2019.
51 De los Ríos Tobón (2011).

52 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto "Una arisca topografía".
53 De los Ríos Tobón (2011).

El río Cauca[54]

Toda la región está cortada por un profundo tajo entre las rocas, por donde avanza el río Cauca, en trance permanente de horadar las montañas, como temiendo que aquellas moles le impidan por segunda vez cumplir su destino de llegar al mar (ya lo habían hecho en el pasado geológico). El accidente geográfico más importante, y el que más influencia ha tenido en la vida histórica y prehistórica de la región del Eje Cafetero, es el río Cauca. Y aunque existan hitos naturales más impactantes, como los nevados de la cordillera Central, ninguno de ellos compite con el Cauca en su carácter de modelador de la vida y del desarrollo regional. Porque si el Magdalena ha sido llamado el río de la Patria, el Cauca bien puede ser presentado como el río del Eje Cafetero, y aun del occidente colombiano.

El río que los indios del sur llamaron Cauca, porque tal palabra significa "manso" o "apacible", recorre más de 300 kilómetros haciendo honor a su apelativo, por la mitad de una de las más hermosas planicies colombianas; pero apenas entra al Eje Cafetero, cerca de La Virginia, en Risaralda, se convierte en un terrible raudal a lo largo de 400 kilómetros, hasta Puerto Valdivia, a la salida de Antioquia, y en este recorrido se desliza, casi vuela, por el fondo de un rocoso y ardiente cañón enterrado entre las montañas paisas, donde muy esporádicamente hace pequeños remansos, como para tomar impulso y continuar su alocada búsqueda de la llanura costera. Quizás por eso los indígenas antioqueños lo llamaban con una palabra más fuerte: Bredunco.

A su paso por el Eje Cafetero, el cañón del río Cauca se convierte en un personaje imponente, casi abrumador, de la historia regional, y es quizás el más determinante en su desarrollo. Históricamente, el cañón y el río han sido la ruta obligada de invasiones y de comercio. Han unido a las regiones, pero las han mantenido separadas también. Han presentado a sus habitantes todos los obstáculos para comunicarse, pero al tiempo los han invitado a vencerlos para lograrlo. El caso más típico es el del conquistador español Vadillo, el primero que llegó a la región por el norte y quien tuvo que descubrir a la fuerza media Antioquia porque el río no le permitió vadear para devolverse a Cartagena por el Atrato. Y otro conquistador, Robledo, cuando llegó por el sur, lo hizo navegando primero plácidamente por el valle y luego audazmente, enfrentado a los remolinos del cañón, bajo la sabia dirección de los expertos nativos. Río y cañón orientaron a la población de la Montaña en la época colonizadora, cuando se hizo un avance paralelo a su curso, aunque a respetable distancia de su malsano clima, para cruzarlo solo por unos pocos pasos, dejando a los militares de varias épocas su utilización como fortaleza natural en la entrada de Antioquia.

El río, además, tiene la función de recoger cerca del 80 % de las aguas del Eje Cafetero. Todas las corrientes del Quindío buscan el Cauca, acogidas previamente por el río La Vieja. Las del centro le llegan directamente, por ambas bandas, en ríos cortos y torrentosos. Y desde el occidente llega el Risaralda, que ha recogido la mayoría de las aguas de la región.

54 De los Ríos Tobón (2011). Este texto que describe la orografía de la región del Eje Cafetero es un aparte del texto "Una arisca topografía".

Río Cauca, La Virginia, Risaralda.

Desde la perspectiva de los geólogos, el cañón es la historia a la vista de la formación de las montañas paisas, lo que han aprovechado los mineros para explotar los cuarzos, también a la vista.

Para los políticos, el Cauca ha sido siempre el límite natural de las regiones y el eje de convergencia de todas las corrientes humanas del Gran Caldas, es decir, "la primera autopista natural de la región".[55]

El cañón tuvo pocos habitantes nativos y los españoles solo vieron sus posibilidades mineras, razón por la cual ubicaron en sus cercanías a Santa Fe, Arma y Marmato. Los colonos del siglo XIX temieron al clima y únicamente pequeños puertos, como Arauca en Caldas o Bolombolo y La Pintada en Antioquia, se asentaron a la orilla del río.

Y aunque se haya dicho que el cañón es una vía natural para los habitantes del Eje Cafetero, sus paredes rocosas y empinadas han demorado por años la posibilidad de utilizarlo como una vía rápida de intercomunicación regional en sentido sur-norte. Arauca, Irra, La Felisa, como cruces viales, y El Pintado como cruce de bueyes sobre el Cauca: solo han sido eso, cruces rápidos sobre el río.

Desde los años 40 del siglo XX, el ferrocarril recorría el cañón en toda su longitud, facilitado por las menores exigencias de banca que dicho medio presentaba. Sin embargo, la misma dificultad de las laderas terminó por acabar con este recurso, que ahora trata de revivir.

El río Cauca, entonces, es el eje de la geografía regional del Eje Cafetero.[56]

55 Este apelativo para el río Cauca se debe al historiador Alfredo Cardona Tobón.

56 De los Ríos Tobón (2011).

Las ciudades y pueblos del Eje Cafetero, conscientes de estar ubicados en un hábitat especial para el hombre, para la biodiversidad y para el buen vivir, han aceptado las dificultades que les plantea la arisca naturaleza para la comunicación terrestre y han hecho de la lucha por comunicarse el interés diario durante más de cuatro siglos.

Una visión geográfica de este paisaje tan difícil permitirá entender mejor las diferencias regionales y valorar lo que la gente del Eje Cafetero ha hecho para lograr comunicar a sus pueblos.[57]

Y aprovechar esos suelos volcánicos andinos y de vertiente, capaces de hacer brotar "el mejor café suave del mundo".[58]

Vías terciarias. Archivo fotográfico
Autopistas del Café.

57 De los Ríos Tobón (2011).
58 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017, p. 66). La calidad del producto que brota en esta tierra volcánica es tan especial que la FNC pudo acuñar las categorías de café "tipo Federación": Medellín, Manizales y Armenia, como el mejor café suave del mundo, a través de la marca One-hundred Percent Colombian Coffee.

Pobladores ancestrales

Y sobre esta topografía agreste, de climas extremos y cumbres casi impenetrables, se cree que desde hace más de 12.000 años ya caminaban grupos de hombres, mujeres y niños con una gran capacidad genética y fisiológica de sobrevivencia, pero, sobre todo, con un profundo sentido espiritual, pues se encumbraron en las más altas montañas para hacer de ellas lugares sagrados: una búsqueda por conectar lo terrenal y lo divino en un escenario de profunda adoración. También los registros hallados en petroglifos y geoglifos, en esculturas y jarrones con inscripciones que apenas se intentan explicar dejan emerger el misterio de su origen y la particular relación que mantenían con el cosmos.

Muchas son las culturas que se han desarrollado en esta cordillera de los Andes; de la mayoría seguro nunca sabremos nada, porque desaparecieron sin dejar rastro. Fue la grandiosa civilización inca, expandida geográficamente y enriquecida con grupos culturales diversos hasta convertirse en un gran imperio, la que gobernó una población de más de 10 millones de personas distribuidas a lo largo de los Andes centrales y septentrionales, desde el norte de Argentina hasta el sur de Colombia. Así fue como la gran cordillera se sembró de papa, maíz, camote, habas, ají, frijol, algodón, tomate, maní, coca, quinua, sin importar si estaban en el altiplano o en la vertiente, si había escasez de agua, fuerte pendiente o suelos encharcados, porque ellos construyeron andenes, terrazas agrícolas, diques o jarillones, y perfeccionaron las técnicas de la siembra y el regadío. Y a lo largo y ancho de su territorio corrieron desprevenidas las llamas, alpacas, vicuñas, curíes, cuyes.

Cacique Consota. Encontrado en Belmonte, Pereira, Risaralda.

En los territorios considerados en la historia más reciente como Antioquia la Grande y en algunos departamentos vecinos, existió un gran complejo cultural que data de los años 1600 a. C. denominado gran imperio YLAMA.[59] Dicho imperio estaba conformado por nueve provincias catías que hablaban igual idioma y pertenecían a la misma cultura. Según recientes investigaciones arqueológicas y antropológicas, los catíos llegaron desde Birmania o desde alguna otra comarca de Malasia o de Indonesia,[60] y se cree que atravesaron el océano Pacífico haciendo escala en islas y archipiélagos; además, de ellos vinieron grupos diversos: chinos, indonesios, griegos y romanos durante miles de años y algunos quizá llegaron al tiempo con los españoles. En fin, cada provincia era independiente y entre ellas había un comercio muy activo.

Se ubicaron en el cañón del río Cauca antioqueño (la Gran Antioquia), desde Peque hasta el sur del Cauca, y cubrían el occidente por los valles de Nori en Frontino, Murri y Urrao; y por el oriente los valles de Aburrá y Rionegro. Dentro de esos límites se ordenaban las nueve provincias catías: Nore, Buriticá, Iraca (suroeste), Aburrá, Paucura, Picara, Caparra, Gorrones (Quindío) y Aguales (Cauca). Sus grandes minas estuvieron en Tamaná, Samarraya (Risaralda), Guaca, Buriticá, Tonusco, Peque, Angostura y Titiribí. Pero los catíos no disfrutaban de aquella riqueza aurífera del territorio en paz y con total dominio; de hecho, de las minas de Guaca los sacaron los caribes urabaibes, del Tonusco los finzenúes, de Peque los tahamíes, de Guarumal (Yarumal) los nutabes y del río La Vieja los quimbayas, hasta reducirlos a una tribu más.

Vasija zoomorfa encontrada en variante Condina, Pereira, Risaralda.

59 Saldarriaga (2011, p. 109). Este arqueólogo, que trabajó durante 45 años la investigación sobre los orígenes del pueblo paisa, clasifica a las nueve provincias catías en un gran imperio al que él llama YLAMA.
60 Saldarriaga (2011, p. 114). Los hallazgos arqueológicos sugieren que entre los catíos hubo extraño contacto con pueblos mediterráneos desde la Edad de Bronce, como fueron los egipcios, griegos y romanos, dado que en objetos encontrados hay detalles y rasgos de estas culturas.

Así, entre selvas de cedro negro y altas palmeras de cera, guaduales estrujados en su espesura y grandes terrenos cultivados de arracacha, frijoles, pitahayas y otra variedad de plantas que se hallaban a las afueras del bohío principal, se extendían los distintos cacicazgos ante una plaza pequeña central cercada con cañas gordas que en lo alto presumían las cabezas de sus enemigos muertos en combate. El sol y el aire disecaban aquellos rostros de la muerte, maquillados artísticamente con achote o azafrán. Cañas gordas con perforaciones sugeridas indistintamente dejaban traspasar los vientos a veces fríos, a veces cálidos, con los que se producían melodías misteriosas y disonantes, creadoras de una inusual música de fondo con la que se transmitía el poder victorioso de la guerra, tan particular que fue registrada por los cronistas hispánicos.

Los chamanes encendían humos aromatizados para alejar el peligro y disimular el miedo que desata el conflicto. Los catíos no eran los únicos y la diferencia entre aquellas tribus que habitaban la desafiante cordillera, además de la posesión del oro, estaba en las costumbres y filosofías de vida. Algunos eran monógamos y otros polígamos, unos entraban en guerra para conseguir esclavos, otros carnívoros de humanos guerreaban para conseguir las presas; unos explotaban sal y otros filones de oro para hacer trueque. Todos creían que había un solo Dios y reconocían la existencia del diablo, al que le hacían sus propias ofrendas.

Y en esta diversidad de gentes, de lenguajes, de intenciones y de visiones del mundo se construyeron infinidad de caminos para ir en busca de tribus con las que confederarse por alguna característica especial, como la familia. Caminos secretos con salida sin retorno en medio de algún ataque, de adoración celestial, que casi siempre ascendían a lo alto y llegaban a un punto cero, de intercambio entre tribus cercanas y otros más largos para un comercio de mayor importancia. Pero ni el camino secreto ni el del comercio del oro extraído de las entrañas de esta prodigiosa montaña los salvó de su destino. Los recientes invasores de los catíos iban a librar la gran y última batalla tribal frente a un enemigo para el que no tuvieron una contundente arma: los conquistadores que llegaron del Viejo Mundo y pisaron arrasadores el corazón del codiciado Dorado.

Los caminos construidos, los impresionantes pasos sobre los ríos y los pobladores silleteros que los transitaban fueron testigos de la iniciación de una nueva historia.

El descubrimiento de América: una caja de Pandora

Se cree que mucho antes del viaje organizado por el navegante don Cristóbal Colón hacia el occidente ya habían llegado los vikingos, los fenicios y muchos otros europeos, pero ninguno estableció un camino. El gran descubrimiento del navegante fue la ruta; una ruta que el viento no se llevó, que no se desdibujó en la mar y que comunicó para siempre los continentes.[61]

El viaje de Colón no era lo único que conmocionaba al reino castellano en aquel histórico año de 1492. A solo 72 horas de que el almirante saliera en las tres carabelas: la Santamaría, la Pinta y la Niña, se cumplió el plazo final para la expulsión de todo aquel español de ascendente y religión judía que no abdicara de su antigua fe y se uniera a la doctrina católica promulgada por los Reyes Católicos.

Se dice que los judíos salieron de Sefard (nombre hebreo de España) con casi nada material, pero llevando consigo lo que no se puede soltar: las costumbres de miles de años de tradiciones basadas en una religión que era la columna vertebral de su pueblo, aunque casi siempre estuvieran reprimidos para profesarla (les podía costar, incluso, la vida).

Salieron cargando con orgullo y con dolor sus arraigadas costumbres, montaron en sus carretas a sus pequeños hijos: Abraham, Marcos, Gabriel, Isaac, Daniel, Esther, Raquel, Ruth, Rebeca. Se llevaron sus ideas religiosas y los nombres bíblicos con que identificaban su tierra: Jericó, Armenia, Damasco, Canaán, Betania… Nombres para recordar quiénes eran y de dónde venían. Se llevaron también su creencia en que el cumplimiento de los mandamientos de Moisés es la causa de la que afloran las bendiciones que Dios da al hombre, su temperamento nervioso, enconado en siglos de persecución y destierro, sus sentimientos de inferioridad por saberse sin tierra, sus sentimientos de superioridad por considerarse el pueblo elegido de Dios, la agresividad ante la inminente muerte por ser ellos mismos y creer con firmeza, y el temple siempre crítico. Y se llevaron su lenguaje ladino, ese castellano judío que les era propio (que reemplaza la LL por la Y y el tú por el vos),[62] esa fuerza en la gesticulación y en el movimiento de sus manos para reafirmar su palabra, la incongruencia entre las creencias y la acción para no atraer la hoguera, la dificultad de perdonar, la endogamia, la familia, la valoración del linaje, la alta natalidad, la férrea idea de no auspiciar el estilo de vida del solterón (que no ayuda a robustecer la comunidad "porque donde hay inquietud sexual, no hay paz espiritual", según creían). La hospitalidad que los hacía verdaderos anfitriones, la superstición, la medicina tradicional basada en menjurjes que los había convertido en los mejores físicos (médicos) para aliviar la enfermedad ("superstición", le decían en España), la propensión al ahorro, el sentido práctico y comercial, la afición al dinero, la solidaridad económica, el sentido de independencia económica, el gusto por el riesgo calculado, el pago por plazos como una fortaleza de su economía primaria y base para su enriquecimiento, la tendencia al juego, el cumplimiento de

61 Arciniegas (1993, p. 28).

62 El ladino es la lengua antigua de los judíos españoles. Mesa Bernal (1997, p. 222) ofrece una clara explicación de todas las diferencias fonéticas que lo identifican.

Catedral de Nuestra Señora de la Pobreza, Pereira
Archivo fotográfico de Álvaro Camacho

Foto: Álvaro Camacho.

horarios, la facilidad para moverse hacia donde estuviera el trabajo o hacia donde el sustento los llevara, la necesidad de saberse grupo y la certeza de que la unión les había dado permanencia y resiliencia.[63]

Así, sin poder atajar a los protagonistas destinados a cambiar la historia de la humanidad, los barcos de la conquista se acercaron hasta nuestra tierra y atracaron en algún lugar del golfo de Urabá. Ya habían pasado algunos años desde que el marinero loco convenció a los Reyes Católicos Isabel y Fernando de que la tierra era redonda[64] y de que saliendo desde España por occidente era posible llegar a la India, para hacerse dueños de una nueva ruta comercial y, de paso, instaurar la fe en Jesús crucificado y su madre santísima, y posicionar así en el mundo al que ellos consideraban el único Dios posible, el que daría unidad a una religión poderosa: la fe católica.

Transcurría el año de 1501. El español Rodrigo de Bastidas, en compañía del navegante y cartógrafo Juan de la Cosa, descubrían sorprendidos a Urabá (Colombia) y a Veragua (Panamá). Las puertas de lo que sería la epopeya del descubrimiento para España, el explosivo encuentro de los dos mundos: el antiguo y el nuevo, y el milagro del florecimiento de unas nuevas razas estaban abiertas.

En unas pocas décadas de aquellos primeros viajes, los españoles empezaron a dejar su sangre, la que se escurría de sus cuerpos inmóviles y helados en la tierra y se perdía en la espesa selva sin dejar rastro tras los ataques de los pobladores nativos que defendían el territorio y sus costumbres. Pero sobre todo la que se sembraba en la mujer de la raza catía, que en su mítica figura y solo cubierta por una pequeña manta blanca trasmitió la seducción y la pasión que tal vez en el Viejo Mundo el aguerrido conquistador ya no encontraba.

Otra sangre fuerte, resistente y sumisa, amasada en años de esclavitud en el mundo antiguo, llegó a reforzar la gesta conquistadora desde África: la sangre de los negros que pisaron moribundos esta tierra para extraer el oro y sobrevivieron para formar parte de los nuevos pobladores.

Cuenta el historiador Alfredo Cardona Tobón:

Los negros entraron a la región con las tropas de Vadillo y posteriormente como esclavos para explotar las minas de oro de Ansermaviejo. Venían de la costa occidental del África y del norte de ese continente y su origen era mandinga, carabalí, arará, chamba, congo y angola.

La civilización negra era superior a la indígena en la metalurgia, las artes, la crianza de ganado y la agricultura; por ello los españoles empleaban a los africanos en las labores domésticas, en el manejo de las haciendas y trapiches y en la supervisión de los trabajos mineros. La resistencia nativa y la disminución de la población americana dieron argumentos a los esclavistas para intensificar la traída masiva de los negros. El negocio

63 Montoya (2019, citando a Mesa Bernal, 1997) tiene en su texto una descripción muy precisa de los rasgos de comportamiento que identifican al pueblo judío. Dicha descripción le sirve de base para la comparación relacionada con los indicios de la influencia judía en el pueblo antioqueño.

64 Arciniegas (1993). El alemán Martin Behaim, unos años antes del descubrimiento, construyó un globo y afirmó que la tierra era redonda como una naranja. Una metáfora que le sirvió a Colón para, con una naranja en la mano, convencer a los Reyes Católicos de aquella premisa que solo sería oficialmente comprobada tras el viaje descubridor.

era redondo para los traficantes que salían de Cádiz con mercancías, las cambiaban en África por esclavos, fijaban rumbo a suelo americano y de allí regresaban a Europa con oro y plata.[65]

Por la ruta de Colón recién descubierta los viajes a la que llamaron Tierra Firme se intensificaron: un ir y venir continuo, que en meses de riesgo y de zozobra llevaban al Viejo Mundo productos nuevos y exóticos; claro está, después de embarcar el oro, y de regreso venían cargados de lo que para ellos era corriente, vital y necesario y en esta nueva tierra era mágico e insospechado.

La puerta del descubrimiento abierta de par en par permitió que se corriera el telón del gran teatro de América. En el escenario de esta nueva historia aparecieron relinchantes caballos negros, blancos y cafés, trajes aterciopelados que vestían los conquistadores con boleros y bombachos, medias y botas de cuero, y una capa castellana, vestido de dioses para el poco ataviado habitante de los Andes. Luego, juntos el caballo y el conquistador en este montado, llevaron al teatro la ilusión del mitológico centauro que obnubiló con su velocidad y su poder destructor a los pantagoros, caramantas, quindos, quimbayas, gorrones, carrapas, a los catíos, nutabes, tahamíes, armas y ansermas, tan desnudos y tan exóticamente vestidos con pectorales de oro que adornaban con narigueras y pulseras, metal aquel tan codiciado por los recién llegados, y en sus cabezas coronados con penachos de plumas. Varoniles y fuertes cargaban sus lanzas, hondas, dardos y arcos de flechas, de vez en vez envenenadas con hierbabuena.

Los españoles, entonces, ordenaron que bajaran de sus barcos los perros guerreros que devoraban a sus víctimas en el combate hasta ruñirles los huesos como un soldado sin freno tras la orden de su rey. Sorprendidos por no conocer de estos animales y atemorizados como el que más, no vieron de otra que entregarles a los rimbombantes forasteros una lora de colores majestuosos con la capacidad de repetir sonidos y palabras, ante lo cual los del Viejo Mundo enmudecieron de admiración y temor por estos seres mitológicos a escala de embrujo. Así que ellos hicieron una seña para que salieran nuevos elementos pertenecientes a su mundo, pero míticos para este: las reses, las gallinas, los toneles de vino y los cerdos con su particular sonido; estos últimos, además, base de su proteína, y los transformaron en deliciosa vianda en el banquete de la celebración de la victoria de aquel acontecimiento del descubrimiento. ¿Quién podía imaginarlo?: los españoles vieron las piernas humanas oreadas al carbón de las tribus antropófagas y en el Viejo Mundo empezaron a orear la pata del cerdo, que con los siglos se convirtió en símbolo gastronómico de los ibéricos.[66]

Mientras todo esto ocurría y en el teatro del nuevo continente se preparaba la función, el joven Copérnico llegaba en 1500 al jubileo de Roma. Deseaba intensamente ser sacerdote y entre unas y otras le contaron la gran proeza

65 Cardona Tobón (2011a). Las crónicas de 1570 hablan de las explotaciones mineras de Jacinto Arboleda en el Chamí realizadas con esclavos negros. En 1592, el licenciado Francisco de Anuncibay solicitó un permiso al Consejo de Indias para traer esclavos a las minas de oro de Cartago, Arma, Anserma y Caramanta, pues decía que quedaban pocos indios porque los pijaos, los anaimas y otras tribus antropófagas bajaban a pelear a los establecimientos cristianos y a "comer a los nuestros de paz, con grande afrenta a los españoles". Agregaba Anuncibay que con ello se hacía un gran favor a los africanos al sacarlos de su idolatría y darles la gracia del cristianismo.

66 Arciniegas (1993).

de Colón y todas las aventuras y misterios que tras la ruta recién descubierta se tejían. Y, lo más impactante para él, le dijeron que este viaje confirmaba, sin dejar duda, "que la tierra era redonda". Se consagró a investigar…

¿Qué era lo que había ocurrido tan relevante para la historia? Que el almirante había acercado la distancia, había llenado el vacío, había puesto luz en la oscuridad que existió por siglos entre los dos hemisferios y al unirlos se formó la esfera planetaria. Este gran logro extendió las fronteras del reino y Europa derrumbó sus propios límites. ¡Lo acababa de comprender el joven Nicolás Copérnico!: este descubrimiento no era únicamente terrenal, era también astral, y unas décadas después lo llevaría a crear la teoría del heliocentrismo.

Ahora Colón estaba muriendo (1506) menos ubicado que Copérnico. Cuando llegó a Guananí, en 1492, creyó estar en una isla de Japón. Cuando desembarcó en Cuba, creyó estar en China.[67] Y el día que pisó las bocas del Orinoco, creyó firmemente que se bañó en el gran río Ganges. Murió creyéndose el virrey de la tierra firme del Asia Menor[68] y tras su error de ubicación geográfica se les llamó equivocadamente indios a aquellos antiguos pobladores andinos que llevaban miles de años conquistando la difícil topografía de la cordillera y a todos los habitantes del continente americano.

Y entre lo celestial y lo mundano, en la despensa de América, los españoles hallaron los tomates rojos, el maíz y la papa, y con ellos hicieron fiestas,[69] desarrollaron la polenta y llevaron alimento a una tierra fatigada que sufría hambre: la España de Colón.

En el arca de la conquista los aguerridos forasteros hicieron bajar un burro. Y al igual que para Sancho en el Quijote, su valor en esta tierra fue dos veces más que el de Rocinante: "Verdad es que no tengo rocín; pero tengo un asno que vale dos veces más que el caballo de mi amo…".[70] Testarudo, pero nunca tonto, el bendito burro se enamoró de una yegua recién parida en la Tierra Firme y de su descendencia salió la mula para bendición de la ancestral Antioquia, pues tal y como dijo el historiador Manuel Uribe Ángel, "… Que los asiáticos se queden con sus elefantes, los egipcios y árabes con sus camellos, todos los pueblos de la tierra con sus caballos, pero que las mulas sean para los antioqueños". Sin tan listo y fuerte animal, la vida hubiera sido imposible en esta comarca.[71]

67 Arciniegas (1993, p. 91). Cristóbal Colón hizo que un escribano dejara sentado por escrito que todos los que viajaban con él estuvieron en China.

68 Arciniegas (1993, p. 92).

69 La Tomatina es una fiesta del municipio valenciano de Buñol. Ocurre el último miércoles del mes de agosto dentro de la semana de fiestas de Buñol. Los participantes se arrojan tomates los unos a los otros.

70 https://es.quizzclub.com/trivia/cual-era-el-nombre-del- asno -que-montaba-sancho-panza/answer/444549/

71 Montoya (2019).

En menos de un siglo de la llegada de los españoles, los pobladores ancestrales habían disminuido casi hasta la extinción por la feroz guerra territorial y por nuevas enfermedades venidas con los recién llegados; armas letales como la viruela y la gripa, más devastadoras incluso que el trabajo forzado y los desplazamientos masivos.

> La devastación de los pueblos americanos se conoció en Europa merced a las denuncias del padre De las Casas y otros religiosos, cuyo clamor hizo que el papa Julio III declarara en su bula *Sublimis Deus* que los indios eran capaces de abrazar la nueva fe con conocimiento y exigía que les reconocieran su derecho a vivir en libertad.[72]

Alfredo, este pedazo de la historia es fundamental porque si bien entre los guerreros conquistadores en pleno ejercicio de combate cada bando vio al otro como un carnicero despiadado, justamente aquella cruzada religiosa es la que, a través del padre De las Casas, viabiliza la condición humana de los antiguos pobladores y pone la primera piedra, a decir del historiador Germán Arciniegas, de los derechos del hombre y de la unificación de una religión, la católica, base de la cultura que se instauraría después del descubrimiento.

Lo particular es que esta guerra fue diferente a otras que habían librado los españoles tras siglos de combate en el Viejo Mundo, en las que se contaban muertos, se anexaban territorios, se sumaban riquezas, pero jamás el "enemigo" se quedaba para mezclar su sangre con el conquistado. Ahora había sangre de los pobladores ancestrales y de los visitantes europeos en las entrañas de la madre del pueblo antioqueño; la sangre se había mezclado, sucumbió a la pasión, destilando seducción, y floreció en nuevas razas.

72 Cardona Tobón (2011b).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Laguna del Otún, parque Los Nevados.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Corregimiento La Palmilla, Pereira, Risaralda.

Los hábitos de ambos mundos cambiaron. Los españoles que se quedaron a fundar o vinieron a poblar le agregaron al caldo de papa con tórtolas hervido en un fogón de tres piedras por la catía su "olla podrida"[73] con las nuevas proteínas que incorporaron, como la gallina, el cerdo y la res, que al fusionarse dieron origen al sancocho. Esta parte de la dieta alimentó a la recién creada familia unificada también en la religión católica.

Dicen que la capa castellana se volvió ruana y el perro guerrero se convirtió, con el nuevo grupo familiar, en el amigo fiel y andariego que guio la ruta para abrir la espesa montaña. Los cerdos se volvieron montañeros y formaron parte de la granja familiar, las vacas orejinegras mugían esparcidas por los campos, los caballos relinchaban y servían al transporte, y el silletero valiente transportaba a sus semejantes en la cómoda silla de su espalda seguido por la aguerrida mula carguera que caminaba desafiante los empinados Andes cordilleranos.

73 Trasformar alimentos a partir del agua y el fuego es una práctica ancestral: se cree que hace más de 10.000 años se utiliza esta técnica. Muchos afirman que una receta española llegó también con el arca de Colón, "la olla podrida", nombre dado por el olor que desprendía su cocción. Fue utilizada en las hambrunas del Viejo Mundo: en un recipiente con agua caliente se ponían todos los alimentos disponibles, con el objetivo de que rindiera más, además de lograr mejor sabor, pues tras el calor aparecen sabores, se liberan aceites y las fibras de las carnes animales son más fáciles de consumir. De ahí saldría con el tiempo el sancocho, una mezcla perfecta de las cocciones ancestrales de América con las recetas españolas y los ingredientes por estos últimos introducidos como la res, el cerdo, el pollo y los aliños. También los africanos pusieron algo: el plátano.

La fe católica borró por completo a los dioses ancestrales, pues los pocos que quedaron fueron bautizados en esta nueva creencia y ahora formaban parte de la casa de ¡Jesús, María y José!, que era suficiente protección.

La historia tiene muchas aristas: es legítimo leerla desde varios puntos, eso sí, sin sentirnos dueños de la verdad, porque solo son prismas. A muchos, el enfoque que los conduce es la "leyenda negra" de la conquista de América; sin embargo, la guerra territorial que se dio aquí no fue de arrasamiento y hay una prueba reciente: "El Grupo de Investigación Genética Molecular (Genmol) de la Universidad de Antioquia, tras una investigación genética del pueblo antioqueño, afirma que el 90 % del ancestro materno de los paisas tiene raíces emberas y, por el lado paterno, el 77 % es europeo, de origen andaluz y extremeño, mientras el 17 % tiene sangre sefardita o judía, un 5 % es africano y apenas el 1 % es indígena…"[74]. Como se ve, la mujer ancestral es fundamental y, quizá, la gran victoriosa del encuentro de los dos mundos.

74 Cardona Tobón (2011a, p. 12) cita a Villegas (2003).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Parroquia Nuestra Señora de la Valvanera, Pereira, Risaralda.

El historiador Germán Arciniegas muestra cómo el mundo cambió en América[75] tanto para los pobladores ancestrales como para los descubridores. Ahora, españoles con su vihuela[76] cantaban versos en la nueva tierra, judíos convertidos al catolicismo o que vivían su fe a escondidas, negros con sus semillas de plátano[77] y toda especie animal que desembarcó del arca de Colón: todos transitaban por los caminos de los antiguos pobladores para empezar juntos a constituir un nuevo paisaje, para crear una nueva cultura.

75 Arciniegas (1993).
76 La vihuela es un instrumento de cuerda pulsada con forma parecida a la de la guitarra que normalmente tiene seis o siete cuerdas dobles.
77 La platanera tiene su origen en el sudeste de Asia. Desde su área de origen inició un largo camino hacia todas las regiones tropicales y subtropicales del mundo. Las primeras noticias sobre esta especie se remontan a los dibujos existentes en las antiguas ruinas del monumento javanés a Buda levantado en Borobudur en el 850 a. C. Se conoce en el Mediterráneo desde el año 650 d. C. La especie llegó a Canarias en el siglo XV y desde allí fue llevada a América (en 1516).

Mujer embera.
Foto: Álvaro Camacho.

El café, el último regalo traído del Viejo Mundo

El historiador Jaime Lopera ha profundizado en el "café que abre caminos".[78] Su relato aclarador contiene los hallazgos más profundos de la historia misma del grano, que según trae a colación, se originó en la alta Etiopía. Cuenta una antigua leyenda que Kaldi, un joven que pastoreaba cabras, encontró a su rebaño en un estado de euforia y excitación muy extraño. Mirando a su alrededor para tratar de hallar la causa, notó que sus animales habían comido de un árbol desconocido unos pequeños fruticos rojos. La particular experiencia de aquel rebaño loco llegó hasta un fraile del monasterio cercano a Chehodet, que al enterarse recogió unas muestras del fruto y preparó con ellos una infusión para dar de beber a sus compañeros de claustro, con tanto éxito que se convirtió en una bebida aceptada allí y en los alrededores.[79] El historiador va más allá y cuenta que esta misma historia está en el relato de *Las mil y una noches* donde un pastor descubre las sorprendentes propiedades de una mata que luego fue llamada café[80] y, para sorpresa de cualquier lector y amante del café, cita que el profeta Mahoma se revitalizó cuando el arcángel Gabriel le trajo "una poción enviada por Alá": la *gwava*, o café, tan negro como la misma Kaaba de la Meca. Pero el islam adoptó el café bajo el reinado de Soliman I, en 1554, cuando llegó a Europa por Constantinopla. De allí a Venecia, en 1570, pero al inicio solo fue utilizada por los boticarios. En 1720 se abrió el café Florian en Venecia, donde políticos y literarios se reunían en torno a la bebida.[81] Su café estaba hecho en el hervidor de Bagdad, un hervidor con una jarra de metal con el que hacían una receta traída de Turquía.[82] Fue así como nació esta costumbre, hoy universal.

¿Y cómo logró entrar al nuevo continente, a la Tierra Firme, en la época colonial? Según la búsqueda histórica de Jaime Lopera Gutiérrez, fue el capitán francés Gabriel Mathieu de Clieu quien se embarcó en 1723 con destino a las Antillas, Guadalupe y Santo Domingo llevando consigo una planta de café, que ya era conocida en Europa como proveniente de Arabia. Y luego, desde las islas del Caribe, el café llegó a Suramérica.[83]

Sobre la llegada a Colombia, y según los datos de la Federación Nacional de Cafeteros, la versión más aceptada es que la semilla del café arábigo vino con los jesuitas enviados por la Corona española para seguir catequizando en Tierra Firme. Ese mismo año (1723), ellos introdujeron el grano traído de las islas francesas del Caribe y lo llevaron a Costa Rica, Venezuela y a la mayoría de países tropicales de América con condiciones propicias para el cultivo.[84]

78 Lopera Gutiérrez (2011).
79 Lopera Gutiérrez (2011) cita el texto "La leyenda de Kaldi" de Felipe Ferré. Resumen de Gloria Montoya.
80 Lopera Gutiérrez (2011) cita a Antonie de Galland, quien halló la historia del pastor en *Las mil y una noches*.
81 Lopera Gutiérrez (2011).
82 Desde el siglo XV hasta el XVII, en Turquía el café fue tratado como una infusión más y, por tanto, se preparaba.
83 Lopera Gutiérrez (2011) cita a Felipe Ferré, quien escribió un completo estudio sobre el café.
84 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017, p. 35).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho. Casa cafetera.

Ya para el año 1741, el sacerdote jesuita Joseph Gumilla escribió[85] sobre la existencia de cafetos cerca de la desembocadura del río Meta, en el río Orinoco: "El café,[86] fruto tan apreciable, yo mismo hice prueba, lo sembré y creció de modo que se vio ser aquella tierra muy apropósito para dar copiosas cosechas de ese fruto".[87]

A inicios del siglo XIX, Francia le entregó al mundo la primera cafetera, un invento del precursor Francois Antoine Descroizilles, quien unió dos recipientes metálicos que se comunicaban con una chapa llena de agujeros, como un colador. Al ponerlo a hervir, el vapor que liberaba el agua subía hacia el depósito de arriba pasando por el filtro y a través del café molido: así extraía su esencia, color y sabor. El invento fue llamado *caféolette*.

Qué curioso resulta que después de más de 250 años de extraer oro incesantemente de aquella Tierra Firme, hasta el punto de dejar exhausta su economía, sucediera que en el bolso cruzado de algún sacerdote jesuita llegara la nueva semilla que pondría a florecer las vertientes de la columna dorsal de Suramérica, unos pocos años antes de que la Corona española se devolviera para siempre en la ruta por ellos descubierta.

Curiosidades de la Gran Antioquia[88] colonial

Hacia 1784, cuando ya se acercaba el fin de la época colonial española, Antioquia no era más que una región pobre, despoblada y desconectada físicamente del virreinato de Nueva Granada. Por tal motivo, el gobernador Francisco Silvestre, antes de dejar su cargo, envió un informe para mostrar que esta provincia se hallaba en tal abandono y atraso que solo era comparable con las regiones más pobres del mundo y pidió que mandaran con urgencia un oidor que pusiera remedio a tan penosa situación.[89]

Después de 170 años de la visita del oidor Herrera Campuzano (1614) y escuchada la solicitud de Silvestre, fue enviado el oidor Juan Antonio Mon y Velarde. El escenario decadente de la Antioquia rica en oro de otros tiempos (riqueza que la hizo reconocer ante la monarquía española) ya mostraba las primeras ciudades fundadas (1500-1600) para el rescate del preciado metal (Cáceres, Remedios, Zaragoza y Yolombó)[90] como espacios verdaderamente agonizantes, como lo había denunciado el gobernador saliente. La razón de esta decadencia se hallaba en el hecho de que las minas de oro eran propiedad de hombres ricos procedentes de Popayán, por lo que casi nada de aquella riqueza aurífera se quedaba visible en la provincia; igualmente, la mano de

85 *El Orinoco ilustrado* (1741, citado por Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, 2017). El sacerdote registró por escrito la existencia de sembrados de café en la población de Santa Teresa de Tabage.
86 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017). También en la isla de San Andrés hay registro histórico de que hacia el año 1790, en plena época de dominio español, una colonia de ingleses se encontraba cultivando café y algodón para comercializarlo con Jamaica.
87 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017, p. 35).

88 Se conoce como la Gran Antioquia en la época en que Caldas, Risaralda y Quindío formaban parte de esta región.
89 Robledo (1954, pp. 43-49).
90 En ese siglo también fueron fundadas en Antioquia Necoclí (1535) (primera fundación de América), Santa Fe de Antioquia (primera ciudad de Antioquia), Caramanta (1557) (no se registra como territorio aurífero ni como preponderante en población). Pero donde se dio la mayor producción de oro de ese siglo fue en Remedios, Cáceres, Zaragoza y Yolombó.

obra para esta labor escaseaba y la comida era exigua en un territorio que por su vocación minera poco hacía por la agricultura.

Mon y Velarde halló también que la tierra estaba en manos de muy pocos, consecuencia de las concesiones otorgadas por la Corona en casi 300 años de invasión; y tal vez era este el mayor obstáculo para el desarrollo de la región, donde, además, vivían españoles, la mayoría pobres, negros esclavizados, pobladores ancestrales, mestizos. Una población particular que, a decir del gobernador Silvestre…

> … guarda mucha atención a los forasteros, pero con mucha interioridad hacia el patriotismo, y con no poca simulación, aunque en el exterior todos manifiestan un corazón franco, sencillo y natural. En fin, que como es de fértil y rica en metales, lo es en agudos ingenios y admirables talentos esta provincia… la holgazanería les viene del modo de hacer tratos que se reduce al fiado. La inclinación a litigar les es casi genial, tienen un gran entusiasmo de nobleza y aunque todos se tratan de primos y creen ascender de los primeros pobladores, ordinariamente contraen matrimonio con la propia familia con muy inmediato parentesco.[91]

Reportó, además, que había muchos vagos, como se les identificaba a los pobres, a las viudas, huérfanos y desempleados, que eran la mayoría y necesitaban urgente dirección. Pero aun en este escenario dramático de la provincia, empezaba a notarse una dinámica social en crecimiento, aunque incipiente en los poblados fundados en el siglo anterior, que no tenían una vocación tan exclusiva al oro ni eran resguardo indígena, y sí eran, más bien, centros de sostenimiento de la vida de los españoles que venían a la Tierra Firme, los criollos aquí nacidos y los judíos,[92] como Rionegro, Marinilla y Medellín.[93] Esos tres territorios no siempre habían pertenecido a la provincia de Antioquia: el valle de Aburrá le fue anexado en 1644, Rionegro y Marinilla en 1760,[94] al igual que Arma y Supía, que entonces eran parte del territorio antioqueño.

Lopera Gutiérrez retoma el tema y comenta que en efecto…

> "… el oidor Francisco Silvestre formuló los primeros planteamientos en favor de los caminos y de una agricultura productiva en pos del futuro desarrollo de la provincia antioqueña. Silvestre abrió la vía para que su sucesor, el oidor Juan Antonio Mon y Velarde, consolidara una gestión fundamental en dicho territorio.[95] El énfasis precedente en el mandato de Silvestre fue la agricultura (en especial el tabaco de exportación) y los caminos, pero las primeras tareas de su gobierno consistieron en el mejoramiento de los sistemas administrativos,

91 Robledo (1954).

92 Montoya (2019) retoma la idea de que además de los judíos sefarditas, una tribu israelita conocida desde la antigüedad como la tribu de Rubén también formó parte de esa migración que dio origen al nuevo poblamiento (además del descubrimiento genético ya mencionado hecho por el Genmol).

93 En ese siglo también fueron fundadas en Antioquia, por el oidor Herrera Campuzano, para resguardo indígena Buriticá (1614), Sabanalarga (1614), San Jerónimo (1616), Sopetrán (1616), Copacabana (1615), Girardota (1620), La Estrella (1685), Nechí (1636) y El Bagre (1675).

94 https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_territorial_de_Antioquia#media/Archivo:Antioquia_(1650).svg

95 Silvestre, Francisco, volumen 34, 1988. Edición al cuidado de Roberto Luis Jaramillo. El comentarista de este texto, David J. Robinson, dice que Silvestre era el "más sabio que tuvo la provincia de Antioquia durante la época española".

la administración de justicia y la defensa militar. Alcanzados estos propósitos de ordenar y administrar antes que ejecutar, ya pudo iniciar una campaña agrícola que favoreciera "al cosechero, sus peones o esclavos, y al gobierno".[96]

"La solución propuesta por Silvestre, que con mucho éxito prosiguió Mon y Velarde, fue ampliar la frontera agrícola de Antioquia sin parar mientes en las barreras legales (las asignaciones realengas) que mantenían las tierras acaparadas por los concesionarios ausentistas. Se abrió así la perspectiva de organizar poblados para llevar hacia ellos la población dispersa a efectos de estimular la agricultura, el comercio, el empleo y las transacciones monetarias".[97]

El siglo transcurrido entre el año 1700 y el 1800 es muy particular en términos fundacionales para la provincia de Antioquia, puesto que en los primeros 50 años solo se conformó un pueblo: El Peñol, como resguardo indígena. Mientras que en los siguientes 50 se dieron aglomeraciones espontáneas de poblaciones que se formalizarían en tiempos de Mon y Velarde. Al fin de ese periodo, este fue el resultado fundacional: el 52 % del norte, el 10 % del nordeste, el 14 % del occidente, el 20 % del suroeste, el 52 % del oriente (regiones todas de Antioquia); estas dos últimas participarán con ahínco en la independencia de la monarquía española y se encargarán de hacer el proceso colonizador que marcará buena parte de la historia del territorio colombiano.[98]

Y justo en aquel territorio perteneciente a la provincia de Mariquita, que a partir de 1760 se constituiría en el oriente de Antioquia, surgieron tres fundaciones realizadas gracias al modelo establecido por el oidor y relevantes para el proceso de la colonización del sur del territorio: Sonsón (1797), Abejorral (1808) y Aguadas (1808).

Si en algún momento se pensó que las políticas agrarias de Silvestre y Mon y Velarde solo se proponían desagregar las concesiones realengas en favor de una agricultura más productiva, la dinámica social contribuyó con otro camino: con el éxodo autónomo y espontáneo de los campesinos, sin explícito apoyo oficial, para irrumpir en esas tierras improductivas de la Corona y pelear por su posesión material frente a los títulos reales que se exhibían. La intención inicial de los oidores consiguió su propia inercia[99] y comenzando el siglo XIX las colonias familiares se fortalecieron con los asentamientos en tierras ajenas. Los asentamientos hacia el sur de la propia Antioquia se materializaron para señalar una etapa cronológicamente visible con las primeras avanzadas hacia el recién creado cantón de Sonsón, en 1827, donde muchos colonos se habían ubicado, en forma dispersa, en los alrededores. Allí estaba latente una población de labriegos y de buscadores de tierras que marcharían más hacia el sur de Antioquia, hasta el estado del Cauca.[100]

96 Otto Morales Benítez (1955, p. 60), citado por Lopera Gutiérrez (2011).
97 Lopera Gutiérrez (2011).
98 Montoya (2019, p. 276).

99 Montoya (2019), tras una investigación sobre el modelo fundacional de la provincia de Antioquia, en los siglos XVIII y XIX, afirma que de la unión de los judíos llegados de España, más conocidos como sefarditas, y una antigua tribu de Israel, la de Rubén, se creó un pueblo especial, que hizo aquella epopeya colonizadora y que hoy se conoce como el pueblo paisa.
100 Lopera Gutiérrez (2011).

De esta novedosa estrategia surgió el proceso de colonización de nuevas tierras en el sur antioqueño y la instauración de una nueva economía familiar, de colonos libres y pequeños propietarios, muy diferente a la que se percibía en las colonias españolas.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho. Paisaje Cultural Cafetero.

Migración desde Antioquia, origen del territorio cafetero

Migraron los diversos grupos que estaban asentados en Antioquia: había colonias españolas, grupos mestizos claramente identificados por el color de la piel y los nuevos rasgos; había españoles de ascendente judío que como poco se habían mezclado durante su larga historia, tenían rasgos físicos y de comportamiento muy diferenciables; había negros libres después de la independencia, y un grupo particular al que se le llamó "paisas". Estos últimos eran sobre todo del recién anexado territorio de oriente, que había sido de Mariquita y también de Cundinamarca. Esta migración tiene una verdad: no en todo Antioquia hay paisas ni solo Antioquia es paisa.[101]

"La dinámica de aquellos asentamientos se hacía visible con la fundación de nuevos poblados. El asentamiento (llegar, talar, instalarse, sembrar, buscar el agua), naturalmente, es previo a la fundación (demarcar, crear las instituciones, hacer justicia). Preparada la fundación, se suceden algunos incidentes con la disputa territorial y urbana, pero tanto la una como la otra se hacen en torno al trabajo: es necesario talar el monte para tener la madera y construir los albergues; mientras los cultivos brotan, la caza es una solución alimenticia a la mano; conseguir el agua y buscar la sal se hacen tareas imprescindibles. Las mujeres se dedican a cuidar los

101 La cultura paisa tiene unos rasgos fundamentales en el acento, la natalidad, la forma de vestir, la religiosidad, la forma de hacer tratos, los arrieros, algunas costumbres gastronómicas, y se les ha identificado a veces más con los límites geográficos de la región antioqueña que con un verdadero estudio de su origen y de su lugar actual de asentamiento. Tal vez los paisas lideraron la migración hacia el sur, pero no fueron los únicos que partieron.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Laguna del Otún, parque Los Nevados.

niños, cocinar y lavar; y los mayores y los adolescentes a luchar con los quehaceres comunes de la plaza y de la iglesia.

Este era el diario itinerario vital de quienes se comprometían en esta brega para tener un puesto bajo el sol y sobrevivir a las desigualdades. Los nuevos colonos (inducidos por las políticas agraristas de los oidores) pensaron en unos emplazamientos o aldeas basados en el trabajo del padre y de los hijos como la mano de obra básica y propia para generar valor agregado y abrir caminos, desgajar la selva y hacer productivos los baldíos de la Nación que encontraban en su paso de trashumancia hacia el sur. Era ya la creación de una empresa individualista y colonizadora dentro del proceso económico de apertura de tierras, pero también la instauración de valores nuevos basados en la autonomía y los deseos de valerse por sí mismos.[102]

Salieron del oriente antioqueño, algunos fueron a fundar el suroeste, otros más hacia al sur, siempre más al sur…

> … tenían sed de aventura, deseo de riqueza, fiebre de luchar contra los obstáculos superiores a ellos mismos y buscaban la tierra, la tierra buena y sin dueño, donde arrojar la semilla y ver crecer la esperanza (…) allá, tras el nevado, en la otra vertiente de la cordillera Central, había un país selvático y misterioso del cual muy poco se sabía en los nuevos poblados que la incontenible migración venía edificando y del cual apenas si hablaban vagamente aventureros codiciosos, arrieros trotamundos y buscadores de oro y de ganado cimarrón.[103]

No es necesario reescribir lo que tan bellamente está ya dicho: he aquí una buena descripción del paisa que migró hacia el sur y fue creador de un nuevo paisaje:

> Éramos cuatro compañeros, arrojados de Antioquia por la guerra y por el hambre; en Santa Rosa dejamos las mujercitas y las pocas reses que pudimos salvar del gobierno y de los que, en su nombre, nos robaban. Aquí llegamos una tarde con lo encapillado, las herramientas y algo de bastimento. Al otro día [a las 3:00 de la mañana en el tercer día de la luna menguante],[104] derribamos un buen tajo de guadual cerca de una quebradita y por la tarde hicimos un rancho de vara en tierra, con estantillos de guadua y lo empajamos con hojas e vihao. Al otro día cortamos los estantillos, las soleras, las vigas y los encañados, todo de guadua, y picamos esta para los enchinados. Al día siguiente cortamos los trozos de guadua para la teja y los pusimos al sol después de rajarlos. Al día siguiente nos pusimos tres a armar la casa y uno a destaponar coca; esa tarde nos quedó armada la casa, y muy de mañana nos pusimos dos a tejar y dos a enchinar, y por la tarde hicimos las camas con horcones de guadua y guadua picada. Al otro día hicimos las puertas y el piso de guadua picada y con guadua niñita ripiada hicimos los canastos para recoger el maíz, que habíamos sembrado de tapado, lo mismo que la yerba de pará…

102 Lopera Gutiérrez (2011).
103 Zuluaga (2020, p. 31) cita a Eduardo Santa.
104 Una interrupción en el texto del escritor Pedro Adrián Zuluaga para acotar un detalle aportado por un habitante antiguo de Guaduas que da muestra de un detalle de la cultura ancestral. Los primeros pobladores consideraban que la guadua debía cortarse a partir de las 3:00 de la mañana y cuando empezaba el tercer día de la luna menguante para lograr una materia prima fuerte e inmune.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho. Paisaje Cultural Cafetero.

—¿De manera que en seis días hicieron ustedes la casa? —le pregunté, en tono dudoso.

—Sí, señor, me contestó, en seis días, cuatro hombres sin pereza y aprovechando las excepcionales condiciones que reúne la guadua para edificar a la ligera hacen una casa capaz para alojar 10 o 12 personas—, y luego continuó su relato:

—A los 90 días había en la roza, chócolo y frisol verde y a los cuatro meses completicos nos trajimos las mujercitas y las vacas que habíamos dejado en Santa Rosa, pues ya teníamos que comer para todos. Así comenzamos y ya, como usted ve, cada uno tiene ahora su finca y vivimos muy fácil, gracias a Dios.[105]

105 Zuluaga (2020, p. 33) cita a Albeiro Valencia Llano.

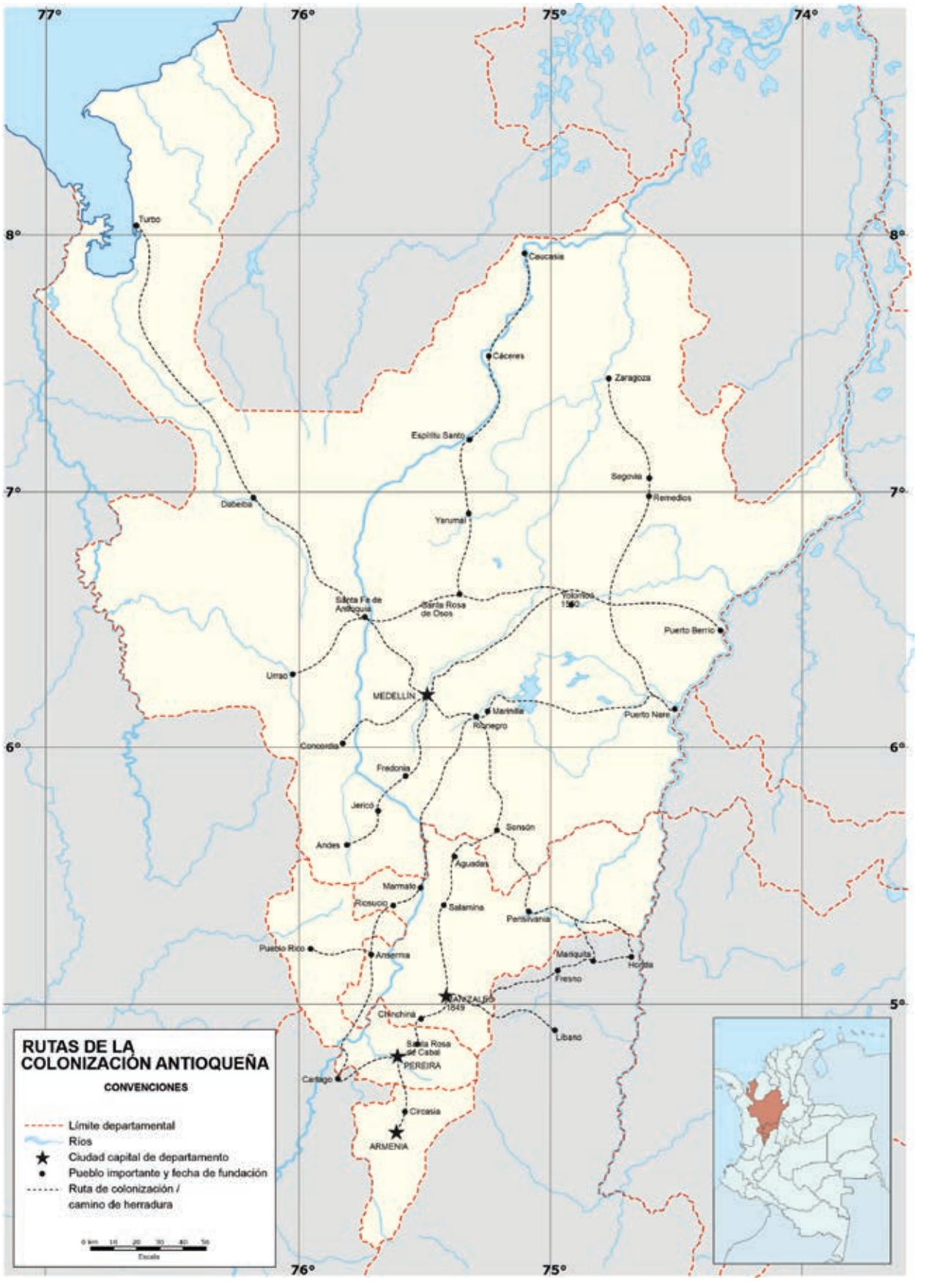
Cómo no decir que estas nuevas poblaciones dinámicas y trabajadoras integraron a la economía del país miles de hectáreas abandonadas por siglos. Ahora familias completas, guiadas por el perro andariego, con la vihuela convertida en tiple y con el hacha, destajaban el monte para sembrar el nuevo oro de Colombia, el café.

Fuera de las poblaciones fundadas dentro de su propio territorio, una lista parcial de las fundaciones antioqueñas hacia el sur, durante la colonización, es la siguiente: Aguadas (1808), Pácora (1824), Salamina (1825), Neira y Salento (1843), Santa Rosa de Cabal (1844), Manizales (1848), Fresno (1856), Líbano y Manzanares (1860), Pereira (1863), Filandia y Calarcá (1886), Armenia y Circasia (1889), Sevilla (1903) y Caicedonia (1905).

De esta lista parcial se destacan las ciudades de Manizales, Pereira y Armenia porque su mayor desarrollo las convirtió, pasado el tiempo, en capitales departamentales de la región paisa. Ellas y otras ciudades colonizadas constituyen el denominado Eje Cafetero, una de las bases económicas más importantes de la historia de Colombia.[106]

106 Construido con base en *La colonización antioqueña* (2018, p. 201), un documento elaborado por Juan Rafael Lara Hernández con fines estrictamente académicos y turísticos para la divulgación de la cultura y tradiciones de la región de la colonización antioqueña y de la zona cafetera colombiana.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Paisaje Cultural Cafetero.



Tomado de *La colonización antioqueña.*

Se habían fundado ya numerosos e importantes pueblos. La colonización seguiría aumentando en intensidad a partir de 1870. Durante la segunda mitad del siglo XIX fueron fundadas por los colonos muchas poblaciones más: Marulanda (1877), Filandia (1878), Victoria (1879), Calarcá (1882), Apía (1883), Circasia (1884), Santuario (1886), Pueblo Rico (1886), Quinchía (1888), Armenia (1889), Belén de Umbría (1890), Montenegro (1892), La Dorada (1893), Norcasia (1895), Samaná (1896), San José (1901), Pijao (1902), Génova (1903), Viterbo (1911),[107] Quimbaya (1914), La Tebaida (1916), Guática (1921), Mistrató (1923), Balboa (1923), Buenavista (1934),[108] La Virginia y La Celia (1959).[109]

Ese mismo pueblo paisa que definió la ruta del gran eje puso su esfuerzo humano de varias generaciones de cafeteros y de sus familias, plasmado sobre esta geografía compleja para conseguir, de una manera continua, su sustento. Una apuesta respetuosa con el entorno de unos hombres visionarios que llegaron a esas tierras desde finales del siglo XVIII con una mata de café bajo el brazo, una camada de cerdos, una recua pequeña de mulas y con muchos hijos, e hicieron de este cultivo una fuente de ingresos para sus familias. Esta actividad se convirtió, a la postre, en el principal motor de desarrollo de esta región y contribuyó, en el siglo XX, al incremento del PIB para mejorar las finanzas del país.

Foto: Álvaro Camacho.

107 Viterbo fue el último municipio fundado en el departamento de Caldas, con lo cual fue 1911 el año del cierre de su consolidación.
108 Buenavista, fundado en 1934, fue el municipio que consolidó la conformación del departamento del Quindío.
109 La Virginia y La Celia, fundados en 1959, finalizaron la formación del departamento de Risaralda y son, a la vez, los últimos dos municipios fundados en el Eje Cafetero.

La cultura cafetera

Los nuevos colonos surgidos después de la incursión hispánica, habitantes intempestivos de la cordillera de los Andes, comenzaron a cultivar cacao, en principio, y después café, y prepararon la tierra para la roza o quema.

Despejaron el terreno que dejaron descansar algunos meses para que el sol y el agua entraran penetrantes a pudrir los árboles, mientras preparaban algún rastrojo, cortaban la maleza y buscaban que diera inicio el fuego en la montaña derribada. Sembraron el pancoger,[110] fríjol, maíz y yuca, e hicieron, sin necesidad de licencia, una "destrucción productiva" para sembrar sobre ese mismo suelo una nueva especie vegetal.[111] Destruyeron aquello que juzgaron económicamente no deseable para sembrar de "oro rojo"[112] aquella nueva tierra prometida.

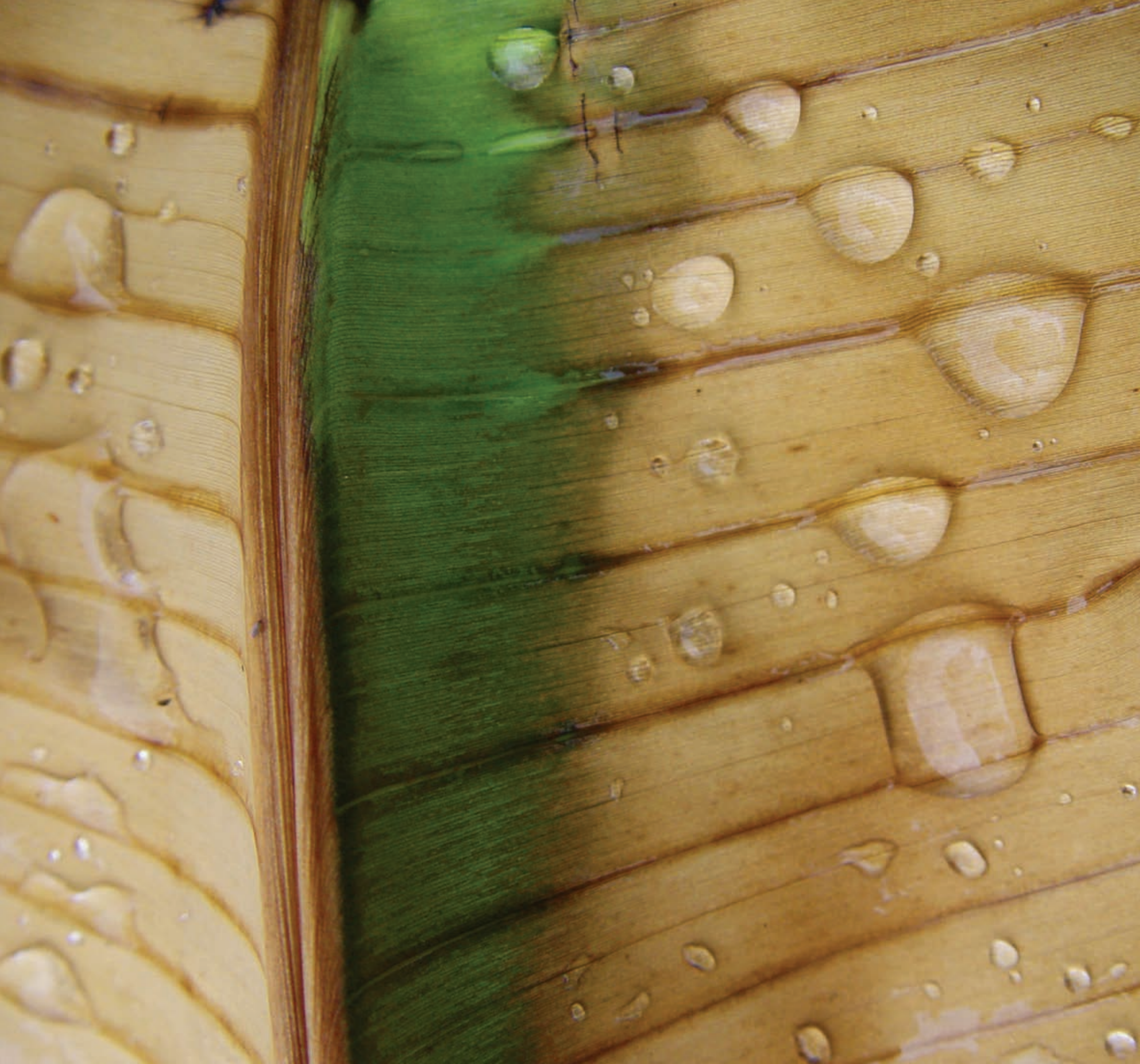
Así, se asentaron por suerte o por sabiduría ancestral en un hábitat con condiciones agronómicas ideales para producir un café de excelente calidad, una tarea nada sencilla, puesto que requiere, además, del trabajo y esfuerzo colectivo de miles de productores que viven con pasión y dedicación esta actividad. Vino luego la preparación del cultivo del café con los trazos rectos de las cabuyas que iban dibujando el ancho y largo de las terrazas y de los callejones, así como las distancias que mediaban entre los huecos que recibían los colinos preparados en los almácigos. Así se dibujaba en el terreno una curiosa geometría variopinta del paisaje.[113]

Foto: Álvaro Camacho.

Solo superado por los guaduales silbando al viento, los platanales fueron sembrados, con sus anchas y brillantes hojas iluminadas por el sol, con sus enormes racimos colgando, pues el plátano es un buen compañero del café. Quedó listo el sombrío del cultivo, para filtrar de forma natural sus penetrantes rayos que ahora entrarían suavemente. El colono experimentado siembra primero los búcaros y después los plátanos, que mantienen sombra y frescura todo el año. El indispensable sombrío de los cafetales trajo al paisaje nuevas especies de cobertura vegetal, según las regiones: guamos, anacos, erythrinas, nogales cafeteros, galapos, guayacanes rosados y amarillos, chachafrutos. Y para cuidar los arroyos vinieron las guaduas, los aros, los floritos, los bores.

110 Las especies campesinas de pancoger no solo llenan el estómago del pobre, también reducen las malas hierbas con la pala, el azadón y el machete del colono.
111 Martínez Garnica (2019).
112 Una designación que se le ha dado al cultivo del café porque ha dejado en el Eje Cafetero más riqueza que el oro.
113 Martínez Garnica (2019).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.



El beneficio del café estaba listo para salir al mundo del comercio. Entonces llegaron las mulas, que siempre esperan pacientes su carga mientras se alimentan de pastos africanos, de caña de azúcar y de melaza.

Los mulares y caballares, al igual que el ganado vacuno, trajeron consigo el más silencioso de los cambios del paisaje colombiano: la sustitución de los pastos nativos originales por los pastos africanos. Hablar de pastos en Colombia es mascullar palabras del África, y una de esas especies reina, por su alto contenido de proteína, con un nombre apropiado: estrella africana.[114]

Emergieron en los corredores de las casas campesinas las macetas de flores que dibujadas de colores hacían permanente la primavera llena de heliconias de todo género, orquídeas, clavellinas y hortensias.

En Antioquia, producto del encuentro entre españoles, algunos de ascendente judío, aborígenes y africanos, floreció una población vigorosa, emprendedora y enérgica, que decidió migrar hacia el sur para dominar la empinada montaña, como sabía hacerlo. Pero cabe decir que grupos no mestizos de españoles, de negros, de ancestrales pobladores y de judíos también migraron y sus costumbres autóctonas fueron asentadas, lo que produjo diferencias sustanciales entre los mismos pueblos de la Gran Antioquia, su forma de vivir y el tipo de desarrollo; sin embargo, todos suelen ser llamados paisas.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.

114 Martínez Garnica (2019).

Quien recorra estas montañas de abrupta topografía entenderá las dificultades que ha enfrentado este pueblo por siglos para establecer comunicación entre sus poblados, con el país y con el mundo. Las familias paisas han morado en inclinados terrenos, los cuales han sembrado y fundado, y han llenado con su religiosidad, hospitalidad, alegría, limpieza y sentido del hogar. Así, sin proponérselo, han recreado pasajes bíblicos.

El visitante que llega al Eje Cafetero se sorprende ante una cultura que a golpe de hacha hace sucumbir al espeso bosque para ampliar su terreno. Las mujeres tienen una huerta perfectamente cultivada y el patio sembrado de flores. Las gallinas picotean en su corral, las vacas mugen en el pastizal. Todo está limpio, las ollas en la cocina no muestran asomo del hollín por haber sido expuestas al ardiente carbón. Todo en estas montañas revela trabajo, abundancia, familia y mujer…

Dijo Juan de Dios Restrepo con toda razón: "Raros son los pueblos que han nacido en climas muy benignos y en comarcas muy privilegiadas que hayan conservado por largo tiempo independencia y dignidad". En la cuna primitiva del linaje humano, a las márgenes del Ganges, del Éufrates, del Indo, en las llanuras de Babilonia, en el valle encantado de Cachemira, en todas esas comarcas perfumadas por los rosales, sombreadas por las palmeras, donde el hombre al nacer se encuentra acariciado por una naturaleza amante, ninguna virtud enérgica se desarrolla en él, y enervado dobla el cuello ante cualquier conquistador atrevido. Pero los drusos, los albaneses, los corsos y los suizos, pueblos montañeses, aunque enclavados entre naciones poderosas, se han mantenido siempre independientes y altivos.[115]

115 Montoya (2019) cita un artículo del periódico *El Tiempo*.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Paisaje Cultural Cafetero.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.

El camino del Privilegio: primera vía en concesión del occidente

Muy avanzado el proceso de la colonización paisa y con un territorio dinamizado por el aumento de población y la producción cafetera que iniciaba, hubo una motivación para construir caminos que los conectaran.

"Cartago era por entonces un sitio de cruce de la mayor importancia en tiempos de la construcción de la Gran Colombia. Atrás había quedado la tierra de condes y virreyes, pero como en los días de la Colonia española, era sitio obligado de estancia y descanso de arriería, cuando la gente de Popayán se movilizaba hacia Bogotá.

En Cartago vivía don Félix de la Abadía, personaje obligado en la historia del occidente del país; un ingeniero a quien la provincia del Cauca, en 1855, le contrató la construcción de un camino de 72,5 miriámetros[116] de longitud que fue llamado del Privilegio, el cual iniciaba en Cartago y terminaba en la Villa de María, ubicada en los límites entre las provincias de Caldas y Antioquia. El camino del Privilegio sería de primera categoría, amplio, con piso firme y parejo, dotado de puentes capaces de resistir grandes pesos y complementado con tres tambos para albergar viajeros y sus cargamentos.

El contrato con don Félix tenía entre los términos convenidos que no recibiría ni un solo peso hasta que no estuviera completamente construida la obra. En solo tres años, es decir, hacia 1858, el ingeniero entregó la totalidad y dejó los trazados de lo que sería la ruta del Privilegio.

Sin embargo, cuando la obra estuvo terminada, el gobierno de turno se hallaba en una afugia económica que no le permitió entregarle a don Félix el dinero pactado y tuvo que pagarle en especie, con la escrituración a su nombre de la hacienda La Cristalina, de 1500 cuadras.[117]

El mapa de Antioquia se modifica nuevamente: la creación del Viejo Caldas

A comienzos del siglo XX, y después de muchas guerras internas surgidas por las diferencias de los líderes políticos frente a la conformación de una nación independiente del reino español y finalizada la guerra de los Mil Días, el Gobierno del presidente Rafael Reyes (1904-1909), con la finalidad de debilitar la hegemonía de los antiguos estados soberanos, propuso la creación de varios departamentos, entre ellos el departamento de los Andes, con capital en Manizales,[118] nombre finalmente vetado por algunos miembros de la Diputación del Cauca en la Asamblea

116 Entrevista a Luis Guillermo Velásquez (2020). Esa medida antigua fue remplazada por kilómetros. Es decir, la ruta del Privilegio fue de 72,5 kilómetros.

117 Entrevista a Luis Guillermo Velásquez (2020).

118 Desde la época de la Confederación Granadina en 1858, el presidente Mariano Ospina Rodríguez, quien había sido gobernador del estado soberano de Antioquia, planteó, por primera vez, la idea de crear un nuevo departamento al sur del antioqueño. Sin embargo, la idea no tuvo acogida. Nuevamente lo propuso en 1888, con el nombre de departamento del Sur y con Manizales como su capital. Más tarde, en la Regeneración Conservadora, Rafael Uribe Uribe, apoyado ampliamente por Aquilino Villegas y Daniel Gutiérrez Arango, propuso la creación del departamento de Córdoba, con capital Manizales.

Nacional Constituyente. Ellos condicionaron su votación afirmativa a que lo llamaran Francisco José de Caldas, propuesta que se impuso a la postre sobre la de los antioqueños, que insistieron en el nombre del prócer José María Córdova.

La Ley 17 del 11 de abril de 1905, artículo 3, estableció:

> Créase el Departamento de Caldas,[119] entre los departamentos de Antioquia y Cauca, cuyo territorio estará delimitado así: el río Arma desde su nacimiento hasta el río Cauca; estas aguas arriba hasta la quebrada de Arquía, que es el límite de la provincia de Marmato, por los límites legales que hoy tienen, como también la Provincia del Sur del Departamento de Antioquia. Parágrafo. La capital de este departamento será la ciudad de Manizales.

El recién creado departamento carecía de vías de comunicación eficientes; no había un solo kilómetro de carreteras, solo tenía caminos de montaña que iban desde Manizales hasta Honda, donde el café se embarcaba en el río Magdalena; además de los caminos de herradura distribuidos por todo su espacio, donde el grano de café se cargaba en otros vapores en el río Cauca (el café ya se había convertido en el sustento del departamento). Por ello, desde 1911 los dirigentes caldenses habían señalado la necesidad de construir una ferrovía desde Manizales hasta el río Cauca, y en el mismo año se firmó un contrato en el cual se autorizaba la construcción del ferrocarril.

Justo el presidente Reyes daría inicio a la construcción de las carreteras y con ellas nuevos medios, como el Jeep y los buses de escalera, llegarían para hacer más eficiente el negocio cafetero, y llenar de aventura y de alegría la cultura regional del café.

119 En junio de 1905, la administración Reyes creó el departamento de Caldas con capital en Manizales, y le fueron agregados territorios en 1907 y en 1913. El territorio original del nuevo departamento fue segregado de Antioquia (provincia del Sur y del Cauca, y provincias de Marmato-Robledo-Pereira); fue ampliado en 1907 con secciones del Tolima, en 1908 con territorios del Cauca (Quindío) y en 1913 con zonas del Chocó (Pueblo Rico). De esta manera, Caldas adquirió su propia fisonomía territorial, con la cual se le conoció hasta 1966, cuando se hizo la segregación del Quindío y de Risaralda.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.
Paisaje Cultural Cafetero.

Bus. Foto: Juan Guillermo Correa

Las nacientes carreteras en el departamento del Viejo Caldas

Era un momento particular en la historia, pues durante el Gobierno del general Rafael Reyes había empezado en Colombia "la era de las carreteras" con la creación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y la construcción de la vía que unió a Bogotá con la población de Santa Rosa de Viterbo, en Boyacá, terruño de origen del presidente, que inauguró transitando en un carro que hizo traer para tan memorable acontecimiento.[120]

El historiador Alfredo Cardona Tobón cuenta:

> A partir de entonces las carreteras empiezan lentamente a reemplazar los caminos de bestias y a mostrarse como una opción diferente a los ferrocarriles. Después la incipiente industria nacional buscó los mercados internos y las carreteras enlazaron ciudades y aldeas, que primero por tramos polvorientos y luego por vías pavimentadas empezaron a integrar de verdad al departamento de Caldas, que hasta entonces era un remiendo mal hecho de regiones disímiles…[121]

120 Cardona Tobón (2011c).

121 Cardona Tobón (2011c).

En un artículo del 7 de enero de 1927, el periodista Luciano Durán[122] muestra el estado de las vías que conectaban o unían a Manizales con el resto del país y da una idea de la situación calamitosa que afectaba a la comunidad de la Perla del Ruiz:

> El comercio de Manizales tiene dos enemigos locales: el transporte en mulas desde San Francisco (hasta donde ha llegado apenas el ferrocarril de Caldas) y el mal estado del cable aéreo. Cada kilómetro del ferrocarril en servicio debería ser motivo de fiestas en Manizales, porque una tonelada de cemento para la reconstrucción de la ciudad, arrasada por los incendios, costaría solamente 7,5 centavos contra un peso que hoy vale. El cable aéreo reconstruido evitará a cada comerciante la pérdida de $35 por tonelada por concepto de intereses, porque en lugar de sufrir la demora de dos meses en Mariquita, llegaría a la estación de La Camelia en ocho horas.
>
> Los demás enemigos son comunes con las otras ciudades de la región: malos puertos, mala navegación, falta de material rodante en el ferrocarril del Pacífico, demoras en la aduana.[123]

El comercio manizaleño, que en tiempos de arriería atendía gran parte del occidente colombiano, se vio obligado a establecer sucursales en Pereira, en Armenia y en Bogotá para hacer frente a la crisis creada por el transporte y los incendios que devastaron a la ciudad. En la década de los 20 del siglo XX, al flujo normal de importaciones se sumaron los suministros para la reconstrucción, lo que agudizó el problema debido a las limitaciones del cable aéreo de Mariquita y a la desorganización en el ferrocarril del Pacífico.[124]

Las carreteras del Quindío

En 1927, el Quindío se unió al Valle mediante el ferrocarril del Pacífico, pero continuó desligado de Manizales y del resto de Caldas. Cuando se abrió la carretera Bogotá-Cali, Armenia se convirtió en el eslabón entre el occidente y el oriente y en el puerto de embarque de los productos de Tolima y Cundinamarca que se despachaban en tren rumbo a Buenaventura.

El tramo entre Armenia y Pereira fue considerado vital para los intereses de esta y de Caldas. Infortunadamente, el proyecto se encontró con suelos difíciles, antiguos tragadales y pantanos, que hoy se abrían y mañana colapsaban al paso de los vehículos. Después de ingentes esfuerzos, el gobernador Daniel Gutiérrez y Arango entregó el difícil trayecto el 4 de agosto de 1930 y, aunque estrecho y destapado, fue recibido con alborozo por pereiranos y armenios. Una gran caravana presidida por el gobernador estrenó el ramal de Filandia el 3 de agosto. La comunidad se volcó a las calles con banderas y flores: fue el descubrimiento de Caldas, un departamento que hasta entonces solo había figurado en los documentos oficiales, en los recaudos de impuestos y en la persecución de los cultivadores de tabaco.

El mantenimiento de la carretera entre Armenia y Pereira fue muy costoso y complicado. Afortunadamente

122 Cardona Tobón (2006c).
123 Cardona Tobón (2011c).
124 Cardona Tobón (2011c).

estaba el ferrocarril entre Nacederos y Armenia, que atendió el flujo de carga y pasajeros durante los continuos cierres de la vía para carros. El gobernador Roberto Marulanda, oriundo de Pereira e interesado como sus paisanos en el flujo vehicular con el Quindío, incluyó su pavimentación en el presupuesto de 1941; pero fue inútil: la maquinaria se hundió en varios sectores y por cada kilómetro afirmado se resquebrajaba otro kilómetro terminado. 20 años después, los caldenses continuaban clamando por la ampliación, rectificación y pavimentación de la carretera, que por fin se logró durante el Gobierno del presidente Carlos Lleras Restrepo.

Para acortar camino con Buenaventura se abrió una carretera entre Armenia y Zarzal, que en 1964 llegó al sitio del Alambrado y cruzó un puente metálico sobre el río La Vieja. Posteriormente se unió a Calarcá con La Paila, en desarrollo del llamado corredor Bogotá-Buenaventura, con una longitud de 512 Kilómetros.

En el trayecto entre las poblaciones de Calarcá y Cajamarca se pasa por el alto de La Línea, una empinada cuesta de 45 kilómetros de recorrido donde braman, se recalientan y se desgastan las tractomulas y los pesados camiones que llevan y traen la carga desde el Pacífico. Es, sin duda, uno de los tramos más difíciles y peligrosos de la red vial colombiana, y encarece el transporte de las mercancías de importación y exportación por el Pacífico.[125]

Por eso fue construido el ya mencionado túnel de La Línea.

La Federación Nacional de Cafeteros y su aporte en el desarrollo vial del Viejo Caldas[126]

El actual gerente de la FNC, Roberto Vélez Vallejo, recuerda a su profesor de Economía Colombiana, Dr. Antonio Álvarez Restrepo, eminente caldense, ministro de Hacienda y Agricultura, quien definía la federación como "un Estado dentro del Estado", por cuanto la puesta en marcha de esta institución hizo frente a una nueva realidad económica y dimensionó los retos que se venían y que requerían herramienta, tecnología, capital y, sobre todo, infraestructura para el soporte de esa población de sembradores y recolectores que le estaban dando viabilidad a esta nueva industria.

Esta institución tomó fuerza, creó el Fondo Nacional del Café (FoNC) en 1940 y el gremio se convirtió en el principal propulsor de la política social haciendo un acercamiento particular entre lo público y lo privado y poniendo su eficiente brazo ejecutorio en las zonas cafeteras en temas tan diversos e importantes como educación, acueductos, alcantarillados, asistencia técnica a los campesinos, entre otros.

Desde los años 50, la federación se encargó de hacer muchas de las carreteras del eje central y en otras partes del país donde había zonas cafeteras, dando así conectividad a los pueblos con las ciudades. Más aún, desde esta entidad se planeó, financió y ejecutó buena parte de las vías que tiene el país hoy.

125 Cardona Tobón (2011c).

126 Entrevista a Roberto Vélez Vallejo (2020).

La FNC, a partir de 1963, incursionó con fuerza en la construcción de vías terciarias nuevas y en el mejoramiento de las existentes, así como en la construcción de puentes peatonales y vehiculares que ayudaron a la interconexión y facilitaron la comercialización del café en el ámbito regional.[127]

Con las intervenciones de los gobiernos en las primeras décadas del siglo XX y los esfuerzos de la FNC, la región pasó de los caminos que tomaban los arrieros hacia el río Magdalena a un completo sistema de transporte intermodal para superar esta topografía dispersa y discontinua de forma más eficiente: carreteras, ferrocarriles, cables y barcos sincrónicamente lograban el debido despacho del café comercializado.

En 1961 fue elegido presidente del país de mayor consumo de café, Estados Unidos, John F. Kennedy (1961-1963) y su agenda para Latinoamérica fue conocida como Alianza para el Progreso; una directriz geopolítica que contenía incluso los destinos del café y sirvió de base para viabilizar el Primer Pacto de Cuotas, firmado en 1962 y del cual la FNC fue líder.

El pacto fue una herramienta de protección del negocio cafetero y buscaba, entre otras cosas…

> … un equilibrio entre la oferta y la demanda, a precios equitativos; alivio a los excedentes de inventario en los países productores; mayor estabilidad en los precios, de modo que se conjurara la volatilidad del mercado; defensa del nivel de empleo, salarios, capacidad de consumo y condiciones de vida y de trabajo de los caficultores; promoción, a todo nivel, del consumo del café. Y para garantizar que estos objetivos se cumplieran se creó la organización Internacional del Café (OIC) con sede en Londres para mediar las mejores relaciones comerciales y políticas entre los países productores y los consumidores de café.[128]

De ahí en adelante, la federación fue la gestora de las obras de infraestructura en carreteras rurales, que eran obligación del Estado, y de los servicios públicos. Así que durante ese siglo, y en el contexto de un modelo económico de protección de mercado, la FNC logró ocupar un espacio de importancia en las decisiones del Estado colombiano y se convirtió…

> … en el gremio que concretó una gestión de desarrollo rural de referencia hasta internacional y propició un modelo exportador de un bien primario como el café, incluyendo una amplia base social de pequeños y medianos campesinos organizados mediante un sistema de democracia federativa e instituciones de apoyo a la producción y al desarrollo social.[129]

Esto le dio la autoridad moral y económica para cumplir aquellas obligaciones, cuyo apalancamiento en muchos momentos vino de su propio fondo económico. En concreto, la federación, de su bolsillo, dotó a las zonas cafeteras de

127 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017, p. 29) presenta una tabla de inversiones en vivienda y servicios públicos, vías y obras conexas, educación, salud, infraestructura comunitaria.

128 La Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017, p. 98) cuenta que desde 1958 participó en los estudios que mostraron la necesidad y viabilidad de un pacto entre productores y consumidores.

129 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017) cita a Roberto Junguito y a Diego Pizano (1997).

todo aquello que aportara a la calidad de vida: escuelas, puestos de salud, acueductos, electrificación rural. Y toda esta estrategia convirtió al café, a principios del siglo XX, en el producto número uno de la exportación colombiana.[130]

Buses escalera: transporte típico de la cultura cafetera

Originarios del departamento de Antioquia, los buses de escalera fueron rápidamente utilizados en toda la región de la Gran Antioquia. El ingeniero Luciano Restrepo y el mecánico Roberto Tisnés, en 1908, importaron por primera vez un chasís de los Estados Unidos y construyeron en Medellín la primera carrocería. Los primeros modelos fueron de construcción básica: techo de lona y unas cuantas bancas a modo de asientos; luego se les agregó una parrilla portaequipaje para que los campesinos pudieran transportar sus mercancías. A finales de 1930, empresarios norteamericanos vendieron para Colombia buses con carrocerías metálicas.[131]

Los buses escalera reemplazaron las recuas de mulas y de bueyes. Los empresarios de Manizales y Pereira ya no trajeron más bestias del Cauca, sino chasises de los Estados Unidos para montarles carrocerías que pulidos artesanos llenaban de colorines. Son carros poderosos, de bancas desarmables, que aún sirven para carga y pasajeros, con un segundo piso adonde el pasajero llega mediante una escalera instalada en la parte posterior del vehículo.

A menudo, esos buses escalera son obras de arte popular, con adornos de acero inoxidable que los asemejan a altares de *Corpus Christi*. También llamados chivas, tienen nombres según el temperamento de su chofer y son pintados en el frente y en la parte posterior, al pie de la copia de un cuadro famoso o de la imagen de la Virgen del Carmen. Por las polvorosas vías se desplazan raudos el Aventurero, el Sultán o el Llanero Solitario, Kafir el Árabe y Mi Consentida, y bramaban en las cuestas Cariño Verdadero, Pa que Sufran o el Siete Machos.

En los tiempos a motor, el caporal se convirtió en chofer y el sangrero en "el pato" o ayudante. Al igual que los arrieros, choferes y patos transportaron el correo, llevaron y trajeron cartas, recados y encomiendas, e hicieron todo tipo de mandados. Fue famoso Pocholo con

130 En 2017, la FNC cumplió 90 años de existencia.

131 Correa (2018, p. 101). Hasta finales del siglo XX fueron famosas las carrocerías marca Superior. Tiempo después fueron muy reconocidas las carrocerías Blue Bird, Wayne, Thomas y Pullman.

su chiva el Sultán, en la ruta entre Manizales y Anserma: se sabía cuándo partía a su destino, pero era imposible calcular la hora de su llegada, pues repartía encargos por todo el camino, paraba en las casas conocidas a conversar con las muchachas y donde a los pasajeros se les antojara comer leche con cucas, envueltos de maíz o tomar reconfortantes tragos de aguardiente.[132]

El jeep, el nuevo silletero del Eje Cafetero

La historia de la marca Willys, la más representativa del carro tipo campero Jeep se inicia en 1907 cuando el comerciante estadunidense John North Willys compra la fábrica de construcción de automóviles monocilíndricos Overland Automobile Company, a la cual le cambia su razón social anteponiéndole su apellido Willys, que haría conocer a nivel mundial como carros Willys.

Willys presentó el proyecto del Jeep al ejército de los Estados Unidos entre 1939 y 1941 y compitió con las marcas Ford y Bantam, a las cuales les ganó. Antes de 1945 ya había fabricado 360.000 unidades del Jeep Willys.[133]

Por esa misma época en Colombia, durante el Gobierno del presidente Eduardo Santos (1938-1942)…

> … se presentó una gran crisis de exportaciones de café y de banano por efecto del inicio del conflicto en Europa que sería el detonante de la Segunda Guerra Mundial. El presiente Santos adhirió al país a los Aliados, un claro apoyo a los Estados Unidos.
>
> El mundo entero estaba paralizado, en vilo ante este conflicto que generó escasez de muchos productos importados, entre los que estaban los vehículos automotores que ahora soportaban en sus ruedas el desarrollo económico del país. Además, había escasez de repuestos y llantas. Lo primero desató la necesidad de crear talleres y formar mecánicos; lo segundo fue dramático y se convirtió en calamidad nacional: no se podía dejar un vehículo parqueado en ningún sitio porque los ladrones llegaban, cual gallinazos por su presa (ante el conflicto bélico mundial, la llanta se volvió un producto costoso, imprescindible y casi imposible de conseguir).

132 Cardona Tobón (2011c).

133 Correa (2018).

Llegada del primer Jeep a Colombia. Foto: Juan Guillermo Correa.

> Estados Unidos fue uno de los ganadores de la Segunda Guerra Mundial y subió a nivel de superpotencia territorial. Una fortuna para Colombia, que a partir de 1945 intensificó sus exportaciones y trajo del victorioso país casi todo lo que necesitaba, lo cual redujo la influencia de Europa.[134]

El 8 de febrero de 1946, a las 3:30 de la tarde de un viernes memorable, llegó al aeropuerto de Techo, en Bogotá, el primer Jeep que rodó por tierra colombiana. Vino vía Barranquilla,[135] en un avión especial de SAM, y fue el resultado de una estrategia de la FNC, que lo intercambió por café.[136]

> La firma Londoño & Lasprilla importó el vehículo, cuyo color verde de guerra fue cambiado por un habano claro y se le agregó un cabrestante delantero para tracción y soporte de llanta de repuesto. El Jeep no necesitó mucho tiempo para apoderarse de todos los andurriales nacionales y meterse en el alma colombiana. Aunque hubo quienes vieron en el Jeep un elemento extraño, aunque útil, incrustado por la técnica moderna en nuestros riscos…[137]

1950, el Eje Cafetero se encuentra en pleno auge nacional e internacional del café, la Federación Nacional de Cafeteros tiene una presencia total en los departamentos de Caldas y Antioquia, y se ha encargado de desarrollar una infraestructura sencilla y bien utilizada con la llegada de los carros 4 x 4 a toda la región, una política expresa de la Federación de Cafeteros y de la Caja Agraria. De hecho, veredas con apenas un carreteable contaban con acceso a través de los Willys y los Jeeps que llegaron a Colombia tras un trueque con los países de Europa central y Rusia. Así pues, era una infraestructura dedicada a sacar el café de las fincas, llevarlo a los beneficiaderos, de estos a las compras, de allí a las trilladoras y luego a la exportación que se realizaba en tren, el cual salía de La Dorada a la costa atlántica con una carga de 700 toneladas, o por el tren del Pacífico en el trayecto La Felisa a Buenaventura.[138]

En *La Patria* apareció esta columna:

> El Jeep, vehículo que combina cuatro funciones, mató la yegüita de la finca, el buey arador y la mula familiar que trae la caña. Con este carro la finca se hace más moderna, progresa más y sus faenas se hacen más veloces, pero la poesía sufrió, a cambio, un buen golpe de gracia, como lo ha sufrido en los caminos y en la vida
>
> El mundo actual, cada vez que lanza una máquina al mercado, le quiebra una pata al insigne padre Apolo.
>
> El yip reemplaza las alegres, primitivas y patriarcales labores campesinas, llevando a la labranza el ágil motor que trepa, montado sobre llantas de doble transmisión, por las faldas solo accesibles antes al caballo de la familia y a la vaca humilde y solariega.

134 Correa (2018, pp. 11-14).
135 Cardona Tobón (2011c).
136 Correa (2018, p. 35).
137 Cardona Tobón (2011c).
138 Entrevista a Luis Carlos Villegas (2020).

A27-68

Jeep Willys en Colombia. Fotos: Juan Guillermo Correa.

Cada día la poesía se aleja más y más de la tierra, el hombre complica la vida, pero la hace más descansada. Solo que el romanticismo no tiene nada que ver con la mecánica y en eso radica la tristeza. Si pudieran marchar juntos la mecánica y la belleza, sin que ésta pierda ninguno de sus atributos y aquella fuese su amiga, el mundo iría mejor. Pero sucede que la velocidad mató la ausencia, el recodo, la imagen lejana. Ya no existe el camino con sus posadas llenas de recuerdos y episodios: lo hirió de muerte el motor de chispa y el corazón del mundo ha perdido su viejo río de dulzura para trocarse en un feo torrente desbordado de gasolina.[139]

El Gran Caldas da origen a tres pujantes departamentos

En ese escenario cada vez más estructurado y fortalecido de la industria cafetera, con las carreteras que partían de Manizales avanzando en kilómetros construidos que daban origen a un crecimiento de población con una capacidad adquisitiva cada vez mayor en el nuevo departamento de Caldas, pero muy poco eficientes como conectantes entre sus principales ciudades, se hizo necesaria la división del Gran Caldas en tres departamentos, aprovechando el crecimiento de sus tres principales ciudades: Armenia, Manizales y Pereira.

Según el eminente risaraldense Luis Carlos Villegas, esta división obedeció a una idea de administración francesa, la cual buscaba lograr unidades administrativas más eficientes y transparentes, con capacidad para distribuir mejor los recursos entre los pobladores. Así, en 1966 nació el departamento del Quindío y en 1967 el de Risaralda.[140]

Será esta división departamental, con el tiempo, un ejemplo claro de que Colombia es un territorio en permanente evolución: comenzó una fase para un nuevo reconocimiento de capacidades instaladas y de claras vocaciones económicas de cada uno de los departamentos recién conformados, que aun fraccionados mantendrán unión frente a criterios indisolubles.

Y es que nunca podrá separarse lo que en esencia comparten: su origen, su pasado, su cultura y la región geográfica de la gran cordillera de los Andes, que les define buena parte de su historia.

139 Cardona Tobón (2011c).

140 Entrevista a Luis Carlos Villegas (2020).

El 1 de febrero, cuando se inició la vida político-administrativa del departamento de Risaralda. Archivo personal Olga Lucía Vélez Sierra. De izquierda a derecha: Castor Jaramillo Arrubla, primer Gobernador de Risaralda, Camilo Mejía Duque, Senador, Enrique Millán Rubio, Olga Lucía Vélez Sierra, Carlos Lleras Restrepo, Presidente de Colombia y Oscar Vélez Marulanda.

Capítulo 2

Autopistas del Café: una vía mágica

Intersección La Uribe, entrada a Manizales, Caldas.

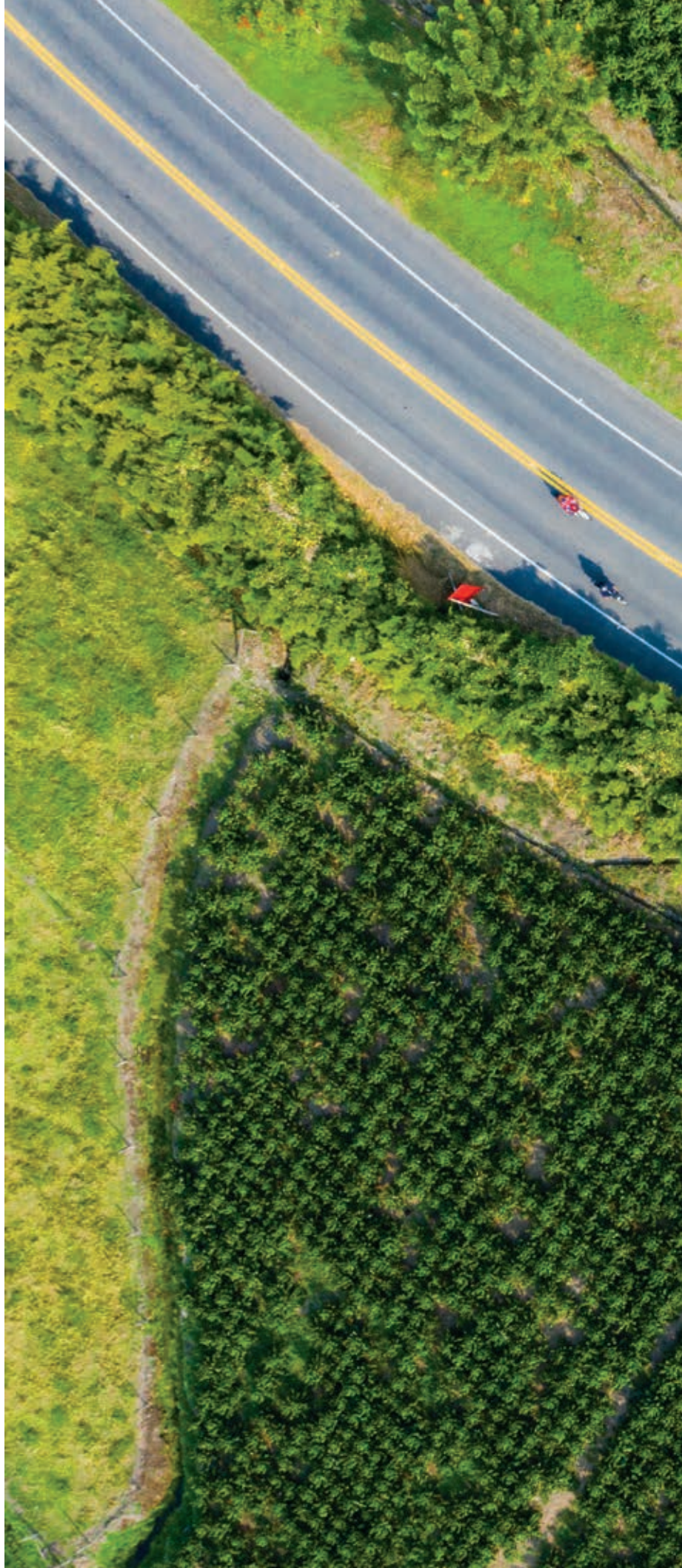
Una vía muy bonita…

El viajero que regresa tras algunos años de ausencia no podrá ocultar su asombro ante los enormes cambios en la vía Armenia-Pereira-Manizales. La estrecha y tortuosa carretera que partía de la Plaza de Toros de Manizales se amplió hasta la estación Uribe y continuó en doble calzada para cruzar, unos kilómetros adelante, el imponente viaducto de La Estampilla, que tendido sobre dos lomas pasa por una falla geológica, como por encima de un arroyo silencioso…

… De Manizales a Pereira el clima varía de acuerdo con la altura. De la ciudad encaramada, de saco y corbata, envuelta en los aires fríos del Nevado del Ruiz, se pasa a la Perla del Otún con tenis y camiseta desabrochada, calentada por la brisa que sube de las riberas del río Cauca.[141]

Construcción viaducto La Estampilla en Manizales, Caldas.
Archivo fotográfico Autopistas del Café.

141 Alfredo Cardona Tobón, Alberto Naranjo Arango y Jaime Lopera Gutiérrez. *Una obra hacia el futuro*. Encargado por Autopistas del Café (2011).



Viaducto La Estampilla.

Vía Manizales-Pereira,
sector El Jazmín. Chinchiná, Caldas.

Están conectadas por un imponente trayecto vial…

La vía continúa en descenso por el borde de la serranía, con las vegas del río Cauca que se adivinan tras la pequeña planicie de Santágueda y el cerro Tatamá enmarcando el horizonte. El cruce por La Manuela nos lleva a Medellín y por un pequeño columpio se descuelga hasta la caseta del peaje de Pavas, construido con conceptos modernistas (la arquitectura plasma las infinitas posibilidades de la guadua.

Intersección La Trinidad-La Manuela, Manizales, Caldas.

Seguimos el viaje. Antes del cruce a Chinchiná la doble calzada corre paralela al puente Doménico Parma. Empezamos una leve pendiente: a un costado se ve la ciudad y luego, a lado y lado de la vía, las fincas cafeteras forman un tapiz verde con variadas tonalidades, tachonado por guayacanes floridos.

Un puente sobre el río Campoalegre nos lleva al peaje de Tarapacá II y en ligero ascenso llegamos al cruce vial del Jazmín. Son variadas las ofertas gastronómicas en el trayecto. El viajero puede probar los famosos chorizos santarrosanos, una bandeja paisa o un suculento viudo de pescado.

Puente La Trinidad, vìa Chinchiná-Manizales

Peaje Tarapacá II.

Por la variante de Santa Rosa llegamos a La Postrera y al viaducto Helicoidal. Abajo se extienden Dosquebradas y Pereira, al fondo la mesa ondulada del Quindío y la rama occidental de la cordillera de los Andes.

Llegamos a Dosquebradas, una de las ciudades colombianas de mayor crecimiento, y por la antigua vía del ferrocarril buscamos la variante Condina,[142] anteriormente conocida como Sur Sur, que conecta directamente con Armenia para evitar el paso por las calles centrales de la capital de Risaralda.

142 Ahora es oficialmente la variante Condina.

La Postrera, Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

Avenida Ferrocarril, Dosquebradas, antes y después de su rehabilitación.

Sector El Manzano, vía Pereira–Armenia.

En la salida a Pereira cambian el entorno y el paisaje. En la ruta hacia Armenia, los filos se atenúan y las pequeñas depresiones del Quindío semejan, desde lo alto, un mar con morros por olas y guaduales como espumas. ¿Quién podría creer que esta zona de potreros y pinares, de naturaleza mansa y tierras domadas, hubiera estado plagada de tremedales y cubierta por un monte impenetrable que dificultó por siglos la comunicación de la región?[143]

Y de esto no hace mucho: las vías del Eje Cafetero servían más de separación entre los departamentos que de arteria conectante, y es corriente escuchar entre los paisas del Eje Cafetero estos testimonios: "Anteriormente —dice Clara Luz Jaramillo,[144] líder social de la región quindiana que trabaja para paliar las afugias económicas de aquellos que nada tienen. Y lo hace silenciosamente—[145] era muy difícil comunicarnos entre Pereira, Manizales y Armenia por los caminos de herradura que las conectaban. Cuando era niña me tocó tomar el tren en La Tebaida para llegar a Pereira. Y aquí, en Armenia, hubo un avión pequeño que hacía esa ruta (Armenia-Pereira): por supuesto, la gente se demoraba más montándose que bajándose".

143 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).
144 Clara Luz Jaramillo Tobón. El gobierno departamental le entregó el 1.º de julio de 2019 la Gran Orden de la Quindianidad, categoría Mayra Vélez de Vélez, en reconocimiento a su abnegada labor en defensa de la mujer, la familia y la sociedad.
145 Colorado (2019).

• Puente El Edén, vía a Manizales, antes de su construcción.
• Sector Punto 30 Pereira–Armenia, antes de su construcción.
• Retorno Filandia, Quindío, antes de su construcción.

La otra vía era la carretera Montenegro a Alcalá, y de esta a Quimbaya hasta llegar a Pereira. Un trayecto muy largo o, por lo menos, muy demorado. "Esta carretera principal que actualmente tenemos antiguamente era destapada e intransitable". Las Autopistas del Café hicieron posibles realidades que en la infancia de Clara eran impensables: "Salir en una hora de Armenia hacia Pereira para visitar al médico y luego asistir a una exposición al Museo de Arte de Pereira y a parvear con familiares o amigos, que muchos tienen en cualquiera de las ciudades del Eje". Y es que el Eje Cafetero está lleno de variedades: Armenia presenta exposiciones de arte en la estación del antiguo ferrocarril y Pereira brinda una variedad para el comercio que encanta a la gente de Armenia y de Manizales.[146]

146 Entrevista a Clara Luz Jaramillo Tobón (2020). Clara Luz Jaramillo Tobón es un ícono de la solidaridad en la región: ha sido voluntaria por 20 años de las Damas Rosadas, ha pertenecido a la Junta Directiva de la Cruz Roja y ha sido miembro permanente de la Sociedad de Mejoras Públicas. Su liderazgo fue muy visible en la reconstrucción de su departamento luego del devastador terremoto de 1999.

Puente El Edén, vía a Manizales.

Luis Carlos Villegas,[147] recordó que su padre era médico, profesión que lo obligaba a moverse por todo el Eje Cafetero. Siendo aún un niño, lo acompañaba a veces en sus viajes de trabajo. Era una odisea pasar el río Barbas: había que avisarle a alguien al otro lado para que jalara el carro en semejantes tragadales y pantaneros, que hoy, afortunadamente, son unas curvas maravillosamente enderezadas gracias a Autopistas del Café.

147 Luis Carlos Villegas Echeverri. Es un pereirano que ha ocupado importantes cargos públicos en Colombia. Ha sido consejero económico de la Embajada en París, gobernador del departamento de Risaralda, senador, presidente de la Corporaciòn Financiera de Occidente, viceministro de Relaciones Exteriores entre los años 1987 y 1989, presidente de la Asociaciòn Nacionale de empresarios de Colombia (ANDI) entre 1996 y 2013. Adicionalmente, fue embajador en Washington entre noviembre de 2013 y junio de 2015. Fue ministro de Defensa entre 2015-2018.[1]

Retorno Filandia, Quindío.

Puente Barbas, vía Armenia-Pereira 2002
Antes de su rehabilitación.

Puente Barbas, vía Armenia-Pereira 2005.

Puente Barbas, vía Armenia – Pereira, 2019.

No era el único trayecto difícil que estaba guardado en sus recuerdos: vino a su mente la vía entre Pereira y Manizales, que al transitarla se debía ingresar por el centro de cada uno de los municipios: Dosquebradas, Santa Rosa, Chinchiná, e increíblemente era una vía de un poco menos de 50 kilómetros, igual que hoy, pero se tardaba una hora y media o dos para estar en un lado o en el otro. Ni qué decir de la vía Cerritos-La Virginia, que mucho transitó en su juventud, y que, entre otras cosas, piensa que debería ser parte natural de ese entramado, porque es la unión de Autopistas del Café, Autopista del Valle, Autopista al Pacífico y Antioquia. Era una carretera de mucha dificultad, pavimentada por una compañía norteamericana en 1950 y una de las primeras con peaje en el Eje Cafetero[148] en el siglo XX. Ahí en Cerritos, el peaje costaba alrededor de 50 centavos, recaudo que se utilizaba para el mantenimiento de la vía. Luego se incrementó a 1 peso, con la finalidad de pavimentarla hacia Cartago y La Virginia. Se armó una protesta enorme de la comunidad, pero la pavimentación fue una realidad y se hizo en menos de un año, con lo cual la protesta pasó a la historia muy rápidamente.

Ese es el peaje originario del existente en la vía de Cerritos, bajando a Cartago. La vía a La Virginia era tan difícil como la de Armenia y sobre esta recae una leyenda conocida como "los ladrones del maletín", que hizo historia en la región.

Por ser una carretera poco transitada, los viajeros en sus carros y el bus de servicio público encontraban atravesado en la mitad del camino un maletín del que salían billetes. ¡Por supuesto!: la gente paraba los vehículos y se bajaba a recoger el dinero y en ese momento salían los atracadores: "¡Alto ahí, arriba las manos!". Y tomaban sus pertenencias, como en las viejas películas. Lo narró el exministro entre carcajadas. Actualmente, es una necesidad urgente hacer la doble calzada Cerritos-La Virginia porque es un faltante para el logro de una óptima infraestructura.

> Recorrer el Eje Cafetero era difícil, no hay duda, pero necesario. Entonces, en 1950, el viaje entre las tres ciudades era dificilísimo, y el más tenaz de todos era Pereira hacia Armenia. Había que dejar el testamento diligenciado por si no se regresaba vivo. Sobre todo en invierno, y para ir a Manizales, las pendientes eran tan difíciles que los carros americanos que se importaban por aquel tiempo se recalentaban claudicando el camino de aquellas lomas. De manera que este viaje solo se resolvió cuando se construyó Autopistas del Café.[149]

Atrás quedó todo aquello.

Ahora las dobles calzadas se extienden con separadores de sanjoaquines y bermas adornadas con sietecueros, que en las tardes soleadas hacen juego con el sol de los venados. Hemos entrado a una región de estaderos y hostales, de fincas de recreo y de parques temáticos que la convierten en el segundo destino turístico de Colombia. El tramo entre Pereira y Armenia está lleno de historia.

148 Entrevista a Luis Carlos Villegas (2020). Según el Dr. Villegas, fue puesto en funcionamiento en 1959. No fue la primera carretera con peaje, pues, como se ha contado anteriormente, este puesto lo tiene en la historia la ruta del Privilegio (1858).

149 Entrevista a Luis Carlos Villegas (2020).

Vía Pereira – Armenia.

50
PRECAUCION
ZONA EN
OBSERVACION

En la vertiente de la cordillera Central vemos a Salento, el pueblo madre del Quindío, el río Barbas, [por el que transitó Luis Carlos Villegas siendo niño, con su padre]. Recuerda el extinguido pueblo de Condina y la quebrada de Bolillos trae a la memoria la marcha épica del general Casablanca (quien por el año de 1876 en su marcha hacia Manizales atravesó con su tropa el territorio en tan disciplinado silencio; doblaron cautelosos las ramas de la espesa vegetación con sus propias manos y al llegar a la quebrada que llena de lodazal se les presentaba, sacrificó algunos caballos y sobre sus cuerpos tibios la tropa cruzó sigilosa el riachuelo).[150]

La Constitución Política de 1991, espíritu vivo de la concesión

El Eje Cafetero está por fin conectado con las Autopistas del Café, desde las que aflora tajo a tajo la historia de este rico territorio. La construcción de la vía mágica tiene su propio lugar en el imaginario colectivo de sus habitantes.

Cuando empecé las entrevistas para construir con los personajes de la región, a través de sus experiencias, este libro como una historia viva, una de las primeras personas que buscamos fue, cómo no, el presidente César Gaviria Trujillo, quien ejerciera el primer cargo de la nación justo al comienzo de la última década del siglo XX. Su Gobierno se convirtió con el paso del tiempo en la piedra angular de esta nueva etapa de vías concesionadas en Colombia. La historia arranca aquí.

150 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

Era 1989. Una campaña electoral sangrienta que conmocionó al país, sobre todo por el asesinato, a solicitud de la mafia, del candidato del nuevo liberalismo Luis Carlos Galán Sarmiento, quien la combatía abiertamente. Las elecciones presidenciales de 1990 dieron como ganador al jefe de campaña del partido del héroe muerto, y fue así como llegó a la Casa de Nariño, a gobernar entre 1990-1994, el risaraldense César Gaviria Trujillo.

Fue un cuatrienio de retos para el Gobierno y cambios para Colombia, que se vio sorprendida ante una nueva Constitución Política (1991). Además, tuvo reformas en los sistemas pensionales y de salud, y fue creado el Ministerio de Medio Ambiente. Pero tal vez lo que más se recuerde sea la reforma a la economía que procuraba disminuir el papel del Estado y estimular el comercio exportador, tras un diagnóstico de agotamiento del modelo proteccionista basado en el consumo de la producción local. Esta fue la base que sustentó la formulación de un nuevo modelo económico para el país conocido como apertura económica, en vías de llevar a Colombia hacia la globalización del mercado,[151] que requería la inmediata modernización del territorio y su aparato productivo.

En el ámbito regional, una de las personas de mayor incidencia en las reflexiones y en las decisiones tomadas fue el caldense Germán Cardona, quien justamente en el Gobierno del presidente Gaviria fue designado gobernador de Caldas (1990). De entrada emprendió la tarea de mejorar

151 *El Colombiano* hace un breve resumen de lo que significó el Gobierno del expresidente César Gaviria Trujillo. En este 2020 se cumplen 30 años de que una generación joven y nueva se instalara en el Gobierno para un periodo de cambios, que aun con tropiezos llevó al país hacia una nueva era.

Carrera Ciclística Fundación Sanar. Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

Tambo El Privilegio, Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

la carretera entre Manizales y Chinchiná, incluso antes de que se estructurara, al final de aquel cuatrienio, la concesión Armenia, Pereira, Manizales. No hay duda: era un Gobierno pionero de aquella nueva etapa de la conquista de esta topografía adversa.

En compañía del senador Víctor Renán Barco visitó al ministro de Obras Luis Fernando Jaramillo para proponerle la instalación de un peaje con el fin de obtener recursos para financiar la vía (hecho que no sucedió). Sin embargo, esto evidenció la conexión de las fuerzas políticas en torno a la importancia de hacer desarrollo vial en la región. Unos años después fue elegido alcalde de Manizales y como el proyecto vial no lograba vencer sus obstáculos, solicitó una reunión con su homólogo en Pereira Ernesto Zuluaga y empezaron a hablar de la urgente necesidad de la autopista entre las capitales en procura de la integración y la identificación de proyectos comunes: se visionaba en un futuro cercano la construcción de una ciudad región.[152] Ahí empezaban a nacer dos grandes ideas: la autopista, que era el primer paso, y la ciudad región. En pro de ellas fueron atraídos los personajes del ámbito regional y nacional que las llevarían a cabo.[153]

152 Cardona Tobón (2011d).
153 Entrevista a Germán Cardona (2020).

La ingeniería colombiana respondió al nuevo modelo de apertura económica

Efectivamente, la ingeniería fue uno de los primeros sectores económicos del país al que se le abrieron nuevas posibilidades de trabajo en el modelo económico de apertura y globalización, y gracias a la Constitución de 1991, que afianzó las bases para volver a permitir el desarrollo vial en manos del sector privado. Surgió el programa de infraestructura vial Concesiones de Primera Generación G1, para hacer vías de acceso a las ciudades capitales.

Durante este periodo se abrieron los procesos licitatorios y el 29 de julio de 1994, en la población de Quimbaya, el presidente César Gaviria Trujillo fue testigo de la apertura de la licitación para desarrollar por concesión el megaproyecto vial Armenia-Pereira- Manizales.[154] Dos consorcios se presentaron a la convocatoria, tras unos meses de análisis: Asociación Futura y la firma Arpeman; sin embargo, el 16 de agosto de 1995 fue declarada desierta la licitación por vacíos en temas variados, que mostraron una mala interpretación de los pliegos.[155]

Este primer paquete de obras de primera generación tuvo tres características particulares: la concesionaria tenía un ingreso garantizado proveniente del Estado en caso de que el tráfico vehicular no fuera el esperado. El Estado hacía un apalancamiento económico para costo de obra de un 20 % por encima de lo que el diseño estimara, convirtiendo así el riesgo del diseño en responsabilidad suya. Un acompañamiento de la institucionalidad en la gestión de temas como licencias y problemas prediales.[156] En realidad, las condiciones eran una invitación amigable del Estado al privado para hacer el piloto de esta modalidad de intervención.

En 1996, durante el Gobierno del presidente Ernesto Samper y con el recién nombrado director de Invías Guillermo Gaviria, en vista de que la licitación de Arpeman había quedado desierta y con serios indicios de que las empresas extranjeras no tenían un compromiso real con el país,[157] se decidió, tras invitación directa a la Asociación Colombiana de Ingenieros Constructores (ACIC), agremiación con sede en Bogotá, Medellín, la Costa y el Valle, sugerir la conformación de un grupo de empresarios

154 Cardona Tobón (2011d).
155 Cardona Tobón (2011d). Los datos citados por el autor fueron tomados del periódico *La Patria* (1995, agosto 16).

156 Entrevista a Hernando Vallejo (2020).
157 Entrevista a Hernando Vallejo (2020). La década de los 90 fue muy particular e inestable en términos de desarrollo de la infraestructura en Colombia. Comenzó con un inventario de urgentes desarrollos viales para dar el gran salto hacia la apertura económica. Pero en 1995, el Gobierno del presidente Ernesto Samper estableció una política para el desarrollo de la infraestructura contraria a la apertura, tal vez porque comprendieron que la ingeniería, como muchos otros sectores, no estaba preparada para la competencia arrasadora que llegó de Europa, México y otros países con buena experiencia al respecto. Cuando la licitación de Arpeman fue declarada desierta, el recién nombrado director del Invías Guillermo Gaviria sostuvo conversaciones con representantes de la ACIC, quienes lo habían alertado sobre cómo esa apertura económica permitió la llegada de unas firmas de ingeniería sin mucho escrúpulo que al final estaban dejando las obras tiradas. Ejemplo de ellas fue ICA de México, que dejó la malla vial de Bogotá empezada por un incumplimiento de recursos del Estado: inmediatamente se fueron para no lidiar con los incumplimientos de un Estado que aún no estaba preparado para esa intervención del privado. El Dr. Gaviria cuenta que las empresas locales tenían un sentimiento de responsabilidad y compromiso con el desarrollo nacional que jamás despertaría en las firmas internacionales. Sugirió la figura de contratación directa de Arpeman.

colombianos para que estructuraran el proyecto de la vía conectante del Eje Cafetero.[158]

Hugo Saldarriaga, primer dirigente de Autopistas del Café y uno de los miembros fundadores de la ACIC, gerenciaba a Megaproyectos S. A. Él comenzó las conversaciones con las empresas afiliadas al gremio que desearan participar en la construcción de la obra propuesta por el Gobierno. Ya venían haciendo este ejercicio de aunar capital financiero, mano de obra y equipo pesado con sus asociados; de hecho, algunas de las empresas estaban trabajando como si fueran una sola (la concesión Aburrá-Oriente en Antioquia) y tenían clara la oportunidad que se abría con la contratación estatal, que requería aquella unión de pequeños y medianos empresarios para ampliar su capacidad financiera y de respuesta. Así se consolidó el grupo de los 12: Aguirre Monroy & Asociados, Conalvías S. A., Uricoechea Calderón & Cía. Ltda., Murillo Loboguerrero Ingenieros, Gayco S. A., Grodco S. C. A., Megaproyectos S. A., Conciviles S. A., Odinsa S. A., Topco S. A., Vicón S. A., Concay Ltda.[159]

Esta sociedad fue bautizada como Autopistas del Café después de haber sido conocida como la doble calzada Arpeman. Luego de estimar el proyecto, que planteaba doble calzada solo entre Manizales y la intersección Club Campestre, y un segundo tramo entre Club de Tiro (afueras de Pereira) y Armenia, en vista de que el resto del proyecto se planteó desarrollado alternativamente en tres carriles, dos carreteras y pares viales (algo lejano a una doble calzada entre las tres ciudades), se determinó que en torno al objetivo de la construcción de esta vía, con la cual se procuraba mejorar ritmos y disminuir tiempos en la circulación por la región, se acomodaba más a una autopista. Por esto su nombre fue cambiado.[160]

Hacia 1996, Autopistas creó su estrategia de comunicación para dar a conocer la concesión con el siguiente eslogan: "Que no nos alcance el coyote por no tener la Autopista del Café". Así mostraba que tras esta vía todos se moverían a la velocidad de un correcaminos. El periódico *La Patria* replicó en un artículo en el que registró la opinión de gobernadores y expertos de la región, según la cual esta concesión no lograría la eficiencia de una vía rápida en la topografía arisca de estas montañas.

El ingeniero Alberto Naranjo recuerda que su jefe, Hernando Vallejo, le pidió que le ayudara a argumentar técnicamente por qué era necesario hacer dobles calzadas en el país: requería su experticia técnica para convencer al Ministerio de Transporte, a ver si se lograba firmar de una vez por todas el contrato de la autopista. El equipo técnico se puso a la tarea de pensar cómo ayudarle de una forma contundente y, entonces, se les ocurrió buscar una foto de un camioncito de guerra con lona en el cajón de atrás, esos en que metían a los judíos a patadas en la Segunda Guerra Mundial. Hicieron un PowerPoint y pusieron solo dos fotos: la del camioncito de guerra en un camino sin pavimento en contraste con una tractomula inmensa y moderna movilizándose por una supercarretera de los Estados Unidos. Sobre ellas escribieron: "¿Queremos hacer carreteras para estos carros o para estas mulas?".

Su jefe estaba en Bogotá, a una hora de la reunión con

158 Entrevista a Hernando Vallejo (2020).
159 Entrevista a Saldarriaga (2020).
160 Boletín 1 de Autopistas del Café (s. f.).

el ministro, y esperaba ansioso el estudio técnico que demostrara por qué eran necesarias las dobles calzadas. Cuando por fin le llegó un correo electrónico con aquella imagen, muy preocupado llamó a su oficina para buscar una explicación de aquel mensaje no acompañado de un sustento técnico. El ingeniero Naranjo le dijo con mucha seguridad: "Muéstrelas, doctor Vallejo, que una imagen vale más que mil palabras". Y así fue: tras ver las reveladoras imágenes y aquella pregunta que solo admitía una respuesta en una nación que ya estaba inmersa en la competencia del libre mercado, dijo el ministro señalando la foto de la mula: "Queremos vías modernas prestas para la competitividad que el Gobierno está delineando para el país". Las dobles calzadas vieron hondear el banderín que daba la orden de arrancar.[161]

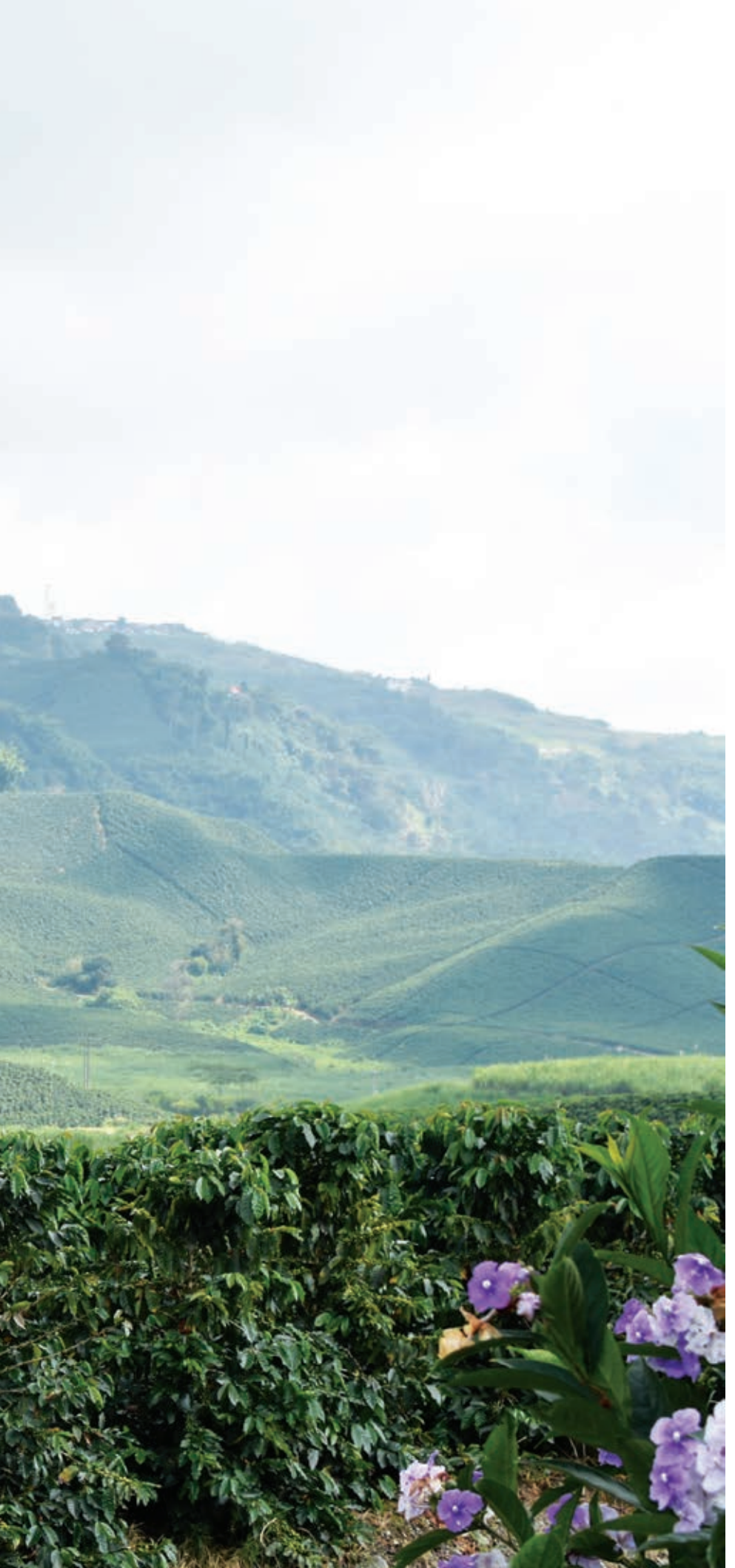
Hay que destacar al grupo de empresas colombianas de ingeniería unidas con la motivación de participar en aquella licitación pública para hacer realidad esta vía de primera generación, que por su envergadura técnica bien habría podido ser un proyecto para la ingeniería de peso mundial o para un consorcio que aunara las fuerzas entre la ingeniería colombiana y la extranjera. Con orgullo dice quien fuera gerente de la concesión en la primera década, Johana Jaramillo,[162] que la realidad fue que tras la coordinación de ACIC y el Grupo Odinsa[163] se logró la consolidación de un consorcio netamente colombiano, y esto fue histórico para aquel momento de apertura.

Hay que anotar que hubo una motivación particular y esta fue el lugar: el Eje Cafetero, puesto que es una zona especial, un pedazo de tierra icónico en un país donde el café es tradición, orgullo y base de la economía. ¿Qué mejor que una empresa puramente colombiana ejecutara el proyecto? El consorcio se aventuró a superar las contingencias que desde el principio mostraron que este sería un negocio de alto riesgo: tras aquella figura novedosa de contratación directa entre el Estado y los particulares, con formas de financiamiento desconocidas y no fáciles de controlar, el empresariado nacional se fue a la conquista de su territorio, jugándose, además del dinero, el honor.[164]

161 Entrevista a Alberto Naranjo Arango (2020).
162 Exgerente de Autopistas del Café.
163 Entrevista a Hugo Saldarriaga (2020).
164 Entrevista a Johana Jaramillo (2020).

Hacia abril de 1997, en el Gobierno Samper, se firmó el contrato de esta concesión, "Autopistas del Café: diseño, rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento vial Manizales, Pereira, Armenia".[165] Con algunos cambios que este Gobierno introdujo a las concesiones de primera generación (G1), el contrato se convirtió en un híbrido entre G1 y G2. Es decir, mantuvo la condición del ingreso garantizado, pero el Estado le devolvió al privado el riesgo del diseño; un cambio sustancial fue permitir al concesionario diseñar y construir con un poco más de libertad.[166]

165 Cardona Tobón (2011d). Aunque los trabajos quedaron definidos con la firma del contrato, hubo una petición de la Gobernación de Caldas e Invías para que el nuevo consorcio analizara una propuesta presentada por la ingeniería manizaleña, que aconsejaba una doble calzada entre el Club Campestre, el puente Doménico Parma y la conexión con la variante a Chinchiná, en vez del tercer carril que consideraba el proyecto inicial.
166 Entrevista a Hernando Vallejo (2020).



La concesión: espacio efectivo para la participación ciudadana

Para aquel histórico momento de la firma de la concesión, también fueron invitadas las fuerzas vivas y los líderes sociales, para que conocieran de primera mano el proyecto y se dieran a la tarea de participar activamente. Así se consolidó uno de los ejercicios de planeación participativa más memorables de Colombia. He aquí el testimonio de Amparo Jaramillo, presidenta de la Veeduría de Risaralda:

> Recuerdo como si fuera ayer cuando se firmó el contrato de las Autopistas del Café en el Hotel Meliá. Desde ese momento empezó la inquietud sobre cuál era el alcance de este proyecto, porque para nosotros era como renacer: imaginar siquiera que íbamos a tener una buena vía entre los tres departamentos era un sueño dorado. Desde el inicio se hizo evidente el interés del Estado en hacerla realidad; sin embargo, nos parecía que no eran suficientes los recursos asignados y nos inquietó que tal presupuesto no estuviera a la altura para la construcción de obras alternas muy necesarias para el desarrollo de la infraestructura requerida, en el caso, por lo menos, de Risaralda. Luego de la presentación del proyecto, algunos de los asistentes nos pusimos a estudiar los detalles sin sueldo, sin reconocimiento jurídico, solo apoyados en el estímulo de la participación comunitaria y en la naciente conciencia de que semejantes obras, si bien eran responsabilidad del Estado, nos beneficiarían o perjudicarían a los que las necesitábamos. Así que revisamos las pólizas, el presupuesto para la compra de predios, que de entrada nos pareció bajo, y le hallamos deficiencias muy claras que requerían una negociación

Paisaje Cultural Cafetero.

diferente. Paradójicamente, aunque la vía atravesaba el departamento de Risaralda de punta a punta y era el departamento donde más obra se hacía, no entraba a Pereira, que era lo que nos interesaba a los risaraldenses; quedó por fuera en muchos aspectos porque no conectaba a todos los puntos cruciales. Bajo este hallazgo decidimos conformar un grupo de veeduría para ser la voz de la región, en busca de hacer mejores acuerdos con el Estado y con el concesionario y procurando que se entendiera que la obra necesitaba mejor proyección y más inversión. En el caso de Risaralda había una preocupación por la falta de una vía entre Pereira y Condina que no estaba contemplada y un sinnúmero de intersecciones y obras complementarias que no estaban proyectadas, y las considerábamos necesarias.

Constituimos la veeduría que empezó en Risaralda, luego se volvió más importante, justamente con el proyecto Autopistas del Café. Creció y a mí me tocó el privilegio de ser la presidenta de esa organización comunitaria —dice con orgullo—. Los gobernadores nos abrieron las puertas, desde Diego Patiño, que fue el gobernador que estuvo inicialmente cuando empezó el proyecto de la vía, hasta Carlos Arturo López Ángel… Todos apoyaron la veeduría, eran otros tiempos; incluso nos dieron oficina en la propia Gobernación, y eso nos hizo más cercanos al Estado a nivel regional. En el nacional, increíblemente el propio ministro nos abrió las puertas y entabló una comunicación franca y permanente hacia la comunidad. Hubo un diálogo participativo para el cumplimento de objetivos en que convergíamos todos desde distintos intereses.

Fue una experiencia interesante: mostrar cómo una organización comunitaria podía tener voz, ser escuchada e, incluso, influir en la modificación de un proyecto de tal envergadura. Y al final, qué curioso: con tanto poder y nuestro trabajo desinteresado, igual mucha gente dijo que no hicimos lo suficiente: sea tal vez ese el destino de la vida pública y de obras de esta envergadura: ¡que nunca son suficientes!

Sin embargo, el grupo veedor se puede asignar entre sus logros que aunque las Autopistas del Café no entraron a Pereira, la vía de Belmonte se unió con la concesión del Valle en la intersección de Belmonte y Pereira quedó unida a dos grandes concesiones allí. Eso no estaba previsto así. La vía Pereira-La Victoria, que empezaba en Cerritos, logramos que empezara en Belmonte y que las Autopistas del Café se unieran ahí. Y que se hiciera la intersección de Condina[167].

Amparo Jaramillo, Aurelio Suárez, Luis Fernando Botero Restrepo y otros ciudadanos representaron a la comunidad a través de la veeduría. Estuvieron prácticamente incorporados al equipo del Gobierno para verificar que el gasto se hiciera adecuadamente y procurar que la obra fuera amigable con el medioambiente y que la arborización estuviera bien pensada para que la vía, además de cumplir su función de movilidad, fuera en sí misma un viaje amable, bonito.

167 Entrevista a Amparo Jaramillo (2020).

Intersección Belmonte, Pereira, Risaralda, año 2004.

Sufrieron en carne propia los problemas por predios que atrasaban la construcción y dieron ideas de posibles soluciones. Fueron blanco de los comentarios negativos y de los improperios de ciertos sectores de la opinión pública que criticaban cada paso de la construcción, unas veces con razón, sí, pero muchas veces sin el conocimiento suficiente del proyecto. La viabilidad de las soluciones estuvo en algunas ocasiones, o tramos, en manos de la nación, del departamento, del municipio e, incluso, de la comunidad; también en manos de individuos, como ocurrió con algunos predios cuyos dueños no querían respetar un principio social básico: el bien público está por encima del bien individual.

Cada departamento jalaba para que en su jurisdicción hubiera mayor obra, y como la vía atravesaba totalmente a Risaralda, algunos se quejaban. La realidad era que las mayores dificultades constructivas y las más costosas estaban justo en Caldas y Quindío.

Las organizaciones comunitarias tienen unos alcances inimaginables al abrigo de la Constitución de 1991, al punto que luego de buenas gestiones, el propio Estado se devuelve a ellas para buscar su ayuda en el tránsito de proyectos que la comunidad bloquea, a veces sin conocimiento o manipulada por fuerzas políticas contrarias al gobierno ejecutor. "Lo difícil —cree esta líder— es que la comunidad confíe en el poder que tiene cuando se organiza, muestra su interés, hace gestión comunitaria. La ciudadanía puede y debe aportar al desarrollo".[168]

Se necesitan muchas más veedurías como esta. Bien dijo Tocqueville en su libro *La democracia en América*: porque son espacios "en que los ciudadanos dejan de estar aislados y se vuelven un poder que se ve desde lejos, cuyas actividades son ejemplares y cuyas palabras son tenidas en cuenta".[169]

Ahora, con el contrato firmado, el titular del periódico *La Patria* era motivador: "Un coyote hambriento comenzó su carrera tras el correcaminos". Así decía que por fin los obstáculos estaban superados[170] y que el antiguo anhelo, desde que existía el Viejo Caldas, de unir las tres ciudades principales asentadas en 90 kilómetros empezaba a volverse realidad, un acierto para lograr dinamizar la economía y hacer un mercado más atractivo en beneficio de todos.[171]

En el afán del Gobierno de terminar los proyectos de su cuatrienio, en julio de 1998 comenzó la etapa de diseño con la empresa consultora Estudios Técnicos, con sede en Bogotá, y se contrató el personal para el aseguramiento de la calidad, conformado por un grupo de profesionales selecto, reconocidos en distintos campos de la ingeniería colombiana.[172]

168 Entrevista a Amparo Jaramillo (2020).

169 Escobar Arango (2020).
170 Cardona Tobón (2011d).
171 Entrevista a Nicolás Restrepo (2020).
172 Entrevista a Hernando Vallejo (2020).

Voluntariado corporativo del Grupo Argos. Colaboradores de Autopistas del Café sembrando árboles en La Variante La Paz en Chinchiná.

SOMOS VOLUNTARIOS

Peajes: un punto controversial de inicio

El entrante Gobierno conservador del presidente Andrés Pastrana, a finales de 1998 e inicios de 1999, se dio a la tarea de revisar, ajustar y poner en marcha las concesiones que tenían dificultades de ejecución. A su vez, el equipo de trabajo de Autopistas tuvo al manizaleño Guillermo Gómez Estrada como gerente. Por su experiencia en la coordinación de la construcción de Ciudad Salitre, en Bogotá, como gerente técnico fue nombrado Jorge Eduardo Mejía y este contó con el ingeniero Alberto Naranjo para el aseguramiento de la calidad (un profesional con gran experiencia en proyectos de alto impacto, oriundo de la región y con un enorme compromiso con el desarrollo de la infraestructura nacional).

El Gobierno Pastrana comenzó el 7 de agosto de 1998 y lo primero que tuvo encima de su escritorio fue la puesta en marcha de los peajes de las Autopistas del Café. Aun con la buena voluntad de los empresarios y del Estado, y el reconocimiento de la comunidad sobre la necesidad de la vía (un revuelo positivo), pronto se levantó el fantasma que ha atrasado al país siempre: los egos individuales en cada departamento.

Tres departamentos con la misma cultura, pero distinta personalidad, que aunque de mismo origen, nacidos de un mismo tronco, sus ramas crecieron separadas sin intención de comprender lo que las une y con un afán de mostrar aquello que las diferencia. Los quindianos, los caldenses y los risaraldenses querían que el gerente fuera de su departamento, contaban los kilómetros que se harían en cada territorio y reparaban dónde estarían los peajes. "Justo el Gobierno había autorizado el inicio del cobro de nuevos peajes para empezar la financiación del proyecto y este punto fue aprovechado para crear un ambiente de malestar y caos frente a la realización de la vía", comenta Johana Jaramillo, quien para ese momento era funcionaria jurídica de la concesión…[173]

173 Entrevista a Johana Jaramillo (2020).

Peajes en guadua: orgullo regional con historia

De retal de guadua y redondeles eran los trenes
y las carretillas, juguetes de la infancia.

En alcancías de guadua las monedas dormían
hasta las vacaciones.

El portal y cuna del Niño Dios eran de astilla de guadua,
como las casas, los cercos y todo el entramado del pesebre.

De guadua eran los zancos cuando competíamos en
equilibrio. En arco de guadua conocimos el deporte.

Una guadua solemne y solitaria nos enseñó
la izada de bandera.

De guadua era el alma de las cometas y el retal
que envolvía el hilo cuando bajaban del cielo.

De guadua los palitos para bombones y chupetas
y los tarros para la sal, la miel y el chocolate.

Por el puente de guadua cruzábamos la quebrada
que nos separaba de naranjos y mandarinos.

Era la niñez, el pueblo, la vereda.

Sobre la mesa, en un tarro de guadua (pulido por los años)
los pinceles sueñan verde, ocre y sepia.[174]

174 Naranjo de Michaelis (s. f.).

Peaje Circasia, en la vía entre Pereira y Armenia.

PARE
30
50

Seguro este poema fue escrito antes de que los peajes en guadua fueran construidos, porque si algo da para escribir versos y generar suspiros de admiración cuando se transita por la región cafetera, son estos emblemáticos lugares para el pago del peaje. Los peajes en guadua diseñados por Simón Housing[175] son actualmente un símbolo regional, porque esta planta es un elemento constitutivo de la cultura del Eje Cafetero. Y se enseñorea en estos peajes ubicados en Pavas, Circasia y Corozal, con la fortaleza y la belleza que emanan de su construcción.

Tras esa belleza hay toda una historia de protestas y debates. Como dice el distinguido caldense Germán Cardona,[176] aquella vieja idea de hacer una carretera en doble calzada para comunicar a sus ciudades capitales que pasó por varios gobiernos, para por fin darle el punto de arranque en aquel 10 de agosto de 1998, se fundamentó en un montón de peajes, base económica del recaudo para la ejecución de la obra. Esto generó desde el inicio molestia en la región.[177]

Justo dos días después de comenzado el Gobierno Pastrana, las Autopistas del Café tuvieron su más fuerte impase. Iniciada la obra, se le dio paso a la construcción de ocho estaciones de peaje, necesarias para obtener parte de los ingresos, según se estipuló en el contrato tras los pactos con el Gobierno: tres estaciones entre Armenia y Pereira; dos entre Santa Rosa y Chinchiná; tres entre Manizales y Chinchiná.

Pobladores de Circasia y Chinchiná se tomaron las vías y bloquearon la conectividad del Pacífico, y del Valle del Cauca con Tolima y Bogotá. Fueron días muy complejos, que inclusive causaron el desabastecimiento de alimentos en la capital del país. Las comunidades estaban acostumbradas a dos peajes: uno en Circasia y el otro en Tarapacá. La llegada de seis más, instalados por la empresa Peajes S. A., les resultó insostenible. En un par de días esta empresa fue expulsada de la región a patadas y la construcción de Autopistas se frenó por un largo rato.

Nicolás Restrepo, director del periódico *La Patria*, piensa que la logística de la obra fue mal planeada, porque lo primero que hizo la concesión fue poner unas taquillas de latón para empezar el recaudo sin comenzar las obras. Esto alertó a la comunidad, le generó la sensación de que ese grupo de empresarios ganadores de la concesión había llegado a hacer la carretera con plata de la gente y que la que les daría el Estado se la dejarían para ellos. Si los trabajos hubieran empezado unos meses antes de poner los peajes, seguramente la historia habría sido otra. Además, el proceso de comunicación del proyecto con la comunidad tuvo que haber sido mejor.

175 Entrevista a Johana Jaramillo (2020). Cuenta que fue elegido Simón Housing, ganador de varios premios internacionales en el diseño con guadua.
176 Germán Cardona. Gobernador del departamento de Caldas entre septiembre de 1989 y agosto de 1990. Alcalde de Manizales en dos períodos. Su gestión fue catalogada como la mejor de Colombia. Formó parte de la Junta Directiva del Once Caldas y fue zar anticorrupción del Gobierno del presidente Álvaro Uribe Vélez, cargo que dejó para entrar a la campaña de Juan Manuel Santos (Fundación Buen Gobierno). El presidente Santos lo designó embajador ante la Santa Sede.
177 Entrevista Germán Cardona (2020).

Peaje Circasia, en la vía entre Pereira y Armenia.

En realidad faltó una adecuada comunicación sobre el alcance de la vía para que la comunidad entendiera qué era lo que Estado y privados habían pactado: hasta dónde llegaba, dónde eran las intersecciones y, en general, los detalles. La desinformación causó daño en el imaginario colectivo sobre la transparencia y eficiencia del concesionario.[178]

Al principio, la obra generó muchas incomodidades. Había un peaje entre Manizales y Pereira y se pretendió poner otro en La Siria, además de restringir el tráfico de los vehículos pesados por esa vía, que tenía, dicho sea, muchos problemas geológicos. Fueron esos dos hechos, el peaje y la restricción, los detonantes de una protesta de grandes proporciones. La aspiración de la gente de Chinchiná era quedar con dos buenas vías de conexión con Manizales y tendrían, a la hora de la verdad, dos vías con peajes. El clima social se tornó muy crispado, tanto que hubo actos violentos que dejaron como resultado una persona muerta. Ante esto, el peaje por La Siria fue abortado, aunque se mantuvo la restricción del tráfico pesado.

Nació así un conflicto entre los departamentos. Cada cual buscaba maneras para salvar la construcción de la parte de la vía que lo implicaba. Caldas pretendía que se construyera su doble calzada entre Chinchiná y Manizales; Armenia luchaba por su conectividad con Filandia; Pereira daba su pelea por su doble calzada hacia Santa Rosa.

En todo caso, esta crisis generó un escenario crítico, ya que el cierre financiero al que se había llegado de 100 millones de dólares, tal vez el más grande y espectacular registrado hasta ese momento en la historia de la ingeniería nacional, requería que el riesgo país estuviera estable y que las comunidades asumieran en franca armonía el pago de los peajes. El resultado fue que la empresa tuvo que activar el condicionamiento de salida y se vio en la obligación de hacer un nuevo ejercicio financiero, una nueva concertación con las comunidades y nuevas estrategias que le dieran viabilidad a la construcción.[179]

La concesionaria podía dar por terminado el contrato y entregárselo al Estado, y recibir una indemnización millonaria, puesto que el orden público no es una responsabilidad del privado ni del constructor. Pero los accionistas, esas firmas de ingeniería colombianas con la camisa del país bien ceñida al alma, siguieron adelante. ¿Qué habría sucedido si la licitación hubiera estado en manos de empresas extranjeras?, ¿se hubieran quedado luchando por hacer realidad un proyecto al que se oponían la comunidad y los medios de comunicación?[180] Es una buena pregunta que ronda en los recuerdos de los protagonistas. La historia muestra que la mayoría de las empresas extranjeras no se quedan en estas circunstancias, y menos cuando pueden llevarse una millonaria indemnización.

178 Entrevista a Nicolás Restrepo (2020).

179 Entrevista a Hernando Vallejo (2020).
180 Entrevista a Johana Jaramillo (2020).

El camino del Privilegio, antecedente histórico de los peajes del Eje Cafetero

Los peajes y el rechazo de la comunidad no es algo nuevo. La historia del camino del Privilegio, mencionado en el primer capítulo como la primera concesión del occidente del país (concluido en 1858), recuerda cómo el ingeniero Félix de la Abadía, viendo la situación precaria del Estado y sabiendo que el camino recién construido por él necesitaba mantenimiento para su conservación, propuso al Gobierno del Quindío que le autorizara la colocación de tres tambos (peajes), uno cada 20 miriámetros (20 kilómetros), para asegurar la perdurabilidad de la vía y hacer mantenimiento de los puentes. En aquellos tambos los arrieros y usuarios pagaban por tres servicios: el descanso de las recuas de mulas, el almacenamiento de la mercancía y pernoctar con las familias con las que viajaban.

Aceptada la propuesta, el primer tambo se ubicó en Pindaná de los Cerrillos (actualmente Cerritos). Era 1858. De inmediato la comunidad se alteró, enviaron cartas a la provincia del Cauca y al gobierno soberano en las que decían que el pago en las carreteras sería la causa del atraso de los poblados, que atentaba contra el comercio, que subiría los costos de transporte y las tarifas de los arrieros.[181] Una muestra clara de que no tenemos tradición ni cultura de pago comunitario como contribución al desarrollo del territorio.

Y tal vez esta concesión Manizales, Pereira y Armenia, por ser una de las primeras de este siglo, fue en realidad el proyecto piloto para aprender. Hay que tener en cuenta, además, el periodo en que comenzó: una de las épocas económicas y sociales más difíciles para Colombia. Esto, claro, también contribuyó a la oposición. Pero actualmente la historia es otra: las Autopistas del Café son una vía de gran aceptación, muy querida, con unos tramos de tanta belleza que ya no incomoda ni pagar el peaje.[182]

181 Entrevista a Luis Guillermo Velásquez (2020).
182 Entrevista a Nicolás Restrepo (2020). Opina Restrepo que cuando se transita por el Club de Tiro hasta Armenia, es tan hermoso que se paga hasta con gusto el que considera el peaje más caro del mundo por la relación kilómetro recorrido/costo pagado (entre Pereira y Armenia no hay más de 40 kilómetros). Así que es un costo elevado con respecto a otras vías del país.

Peaje Circasia antes y después.

El tema del medioambiente hace su aporte a la concesión

Otro punto de la mayor importancia en la Constitución de 1991 es, sin duda, el medioambiente. Este tema fue regulado con una ley posterior que introdujo muchos requisitos para comenzar una obra en el país. Así las cosas, en febrero de 1999, el Ministerio de Medio Ambiente otorgó la licencia ambiental a la Sociedad Autopistas del Café para el proyecto vial Manizales-Pereira-Armenia, y entonces empezó, ahora sí, a plasmarse la gran obra que uniría las principales ciudades del Eje Cafetero (sin esa licencia no puede ejecutarse ninguna obra de infraestructura vial).[183]

En tiempos no muy lejanos, el material que se removía en las excavaciones de nuestras carreteras de ladera se descargaba en el mismo sitio de la obra. La Constitución de 1991 y la ley ambiental de 1994 impidieron que se siguiera trabajando de forma tan lesiva para los vecinos y la naturaleza misma, pues la escorrentía llevaba el material suelto loma abajo y contaminaba ríos y arroyos. Por eso hoy se habilitan botaderos y con cargadores y volquetas se lleva el material de las excavaciones a sitios debidamente autorizados.

En forma asombrosa ha cambiado la cultura ambiental. En los proyectos modernos, la conservación del medioambiente tiene tal relevancia que desarrollos energéticos y viales de gran importancia han tenido que adaptarse radicalmente para evitar daños a la naturaleza y molestias graves a los habitantes de la zona comprometida. Las líneas de trasmisión, por poner un ejemplo, ya no se diseñan teniendo en cuenta la distancia menor entre dos puntos, sino considerando la línea que utiliza el corredor menos agresivo ambientalmente.

Y al contrario de otros tiempos, las comunidades hacen valer sus derechos y están tan comprometidas con el entorno que para salvar un árbol centenario hacen modificar el alineamiento de una línea de corriente eléctrica o el trazado de una carretera. En el manejo ambiental está la conservación del paisaje. En las obras viales, el gris del cemento y el acero de las estructuras deben ser atenuados con la vegetación y el correcto manejo de los taludes, no solo por seguridad, sino también por presentación y buen gusto.

En la doble calzada Manizales-Pereira-Armenia se ha tenido el cuidado de cubrir los espacios abiertos con grama, arborizar adecuadamente las zonas de impacto y respetar, hasta donde ha sido posible, la armonía con el medio.

Y es que las casas campesinas trepadas en las laderas y la variada topografía son un deleite para quienes recorremos la doble calzada, al igual que las espectaculares casetas de guadua, derroche de creatividad y de ingenio que rima con uno de los símbolos de nuestra tierra.[184]

183 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

184 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

Mantenimiento en la vía.

Entre los peajes y el terremoto se sacude la concesión

En un nuevo ejercicio que procuraba hacer amigable el proyecto para los pobladores de la región, después de la gran crisis por la puesta en funcionamiento de los primeros peajes, emergieron las nuevas directrices para la construcción: doble calzada entre Armenia y Club de Tiro; variante Sur de Pereira; rehabilitación entre Club de Tiro y Terminal de Transporte de Pereira. Esas fueron las obras del lado sur. Inicialmente, Club de Tiro-Terminal de Transporte era una doble calzada, pero al retirar los peajes entre Armenia y Pereira y dejar solo el de Circasia, los recursos no alcanzaban. Pereira pidió que se retirara el peaje del Club de Tiro y, por ende, hubo que retirar el de Circasia, porque eran peajes par, es decir, se pagaba el de Armenia-Pereira en Club de Tiro y se pagaba el de Armenia a Pereira en Circasia. Existía el peaje que aún está al lado de Salento y que se conoce como peaje Circasia, en el cual, por concertación con la comunidad, se subió la tarifa casi en un 50 % para recoger en este lo que se dejaba de percibir por los peajes eliminados.

Del lado de Santa Rosa-Chinchiná no hubo dificultades, pero se acordó incorporar la variante Occidental y el peaje se conservó. Risaralda y Quindío quedaron con la movilidad libre y sin cobros entre la ciudad principal y sus municipios, por lo cual la capital caldense, Manizales, solicitó lo mismo. Por fortuna, Manizales-Chinchiná tenía dos rutas: una era La Estampilla y la otra La Siria. Se decidió, entonces, quitar el peaje de la ruta de La Siria, trayecto que le fue devuelto al Invías, y Autopistas del Café se quedó con la ruta de La Estampilla para construir allí la doble calzada.

Inicialmente, en la etapa de diseño se consideró que a Manizales se le hiciera un par vial subiendo por La Siria y bajando por La Estampilla, pero al ser devuelta la vía de La Siria al Invías, esta idea se hizo inviable y hubo que formular el diseño de la doble calzada toda por La Estampilla. Un dolor de cabeza imaginarse una doble calzada en ese filo, que durante los 18 kilómetros tiene 70 muros de contención, 70 tramos al aire y puentes.

Entonces, comenzó la rehabilitación de la vía existente: Armenia-Salento,[185] Santa Rosa-Dosquebradas, Chinchiná-Santa Rosa.[186] Se dio inicio, en el tramo Pereira-Club de Tiro-Filandia,[187] la variante Sur-Sur de Pereira,[188] a la doble calzada Chinchiná a Manizales, ampliación entre El Campestre-La Trinidad, construcción de peajes ya por fin concertados.

Construcción variante y par vial Santa Rosa de Cabal.

185 Realizada por la empresa Conalvías, de propiedad del señor César Jaramillo.
186 El grupo G50, conformado por la compañía Odinsa y sus socios.
187 G4, liderado por Megaproyectos y sus socios.
188 Llamada luego oficialmente variante Condina.

Variante troncal de Occidente, vía entre Santa Rosa de Cabal y Chinchiná.

Pero sucedió algo inesperado: el gran terremoto de 1999, que devastó la región. Estas empresas constructoras pararon las obras y se volcaron a apoyar a los municipios del Eje Cafetero en la reconstrucción con su maquinaria, equipo y capital humano.[189]

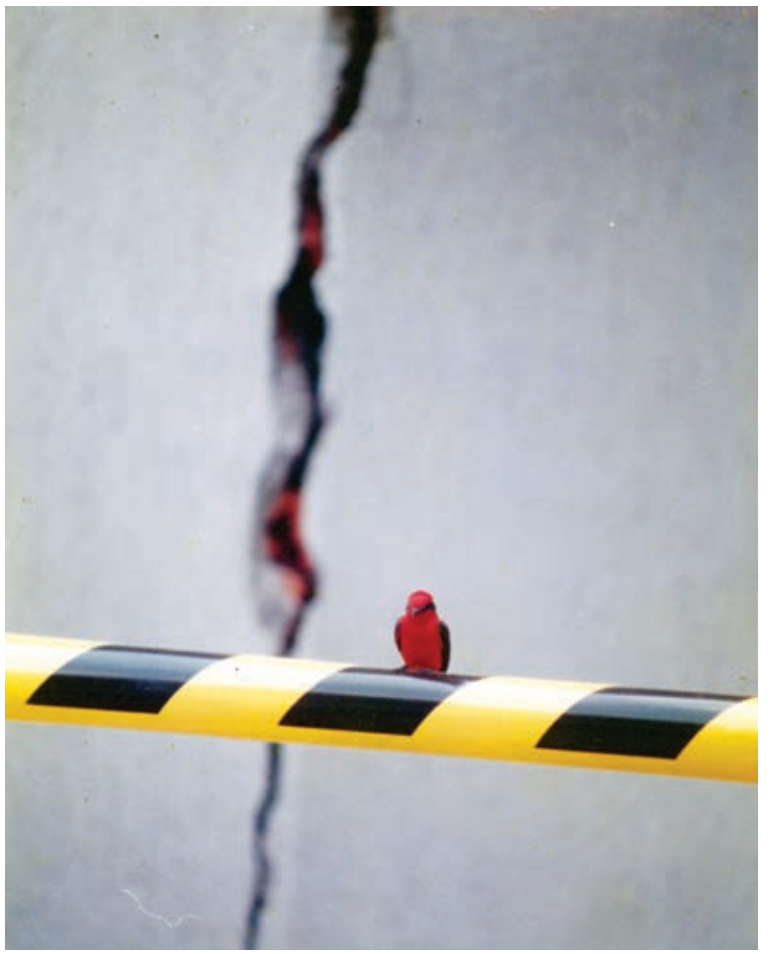
La historia del Eje Cafetero se partió en dos aquel 25 de enero de 1999 a la 1:19 p. m.: un terremoto de 6,2 grados lo sacudió, afectó a más de 28 de sus municipios y destruyó el 75 % de la ciudad de Armenia.

Imágenes terremoto Eje Cafetero, 1999.
Fotos: Álvaro Camacho.

189 Entrevista Hernando Vallejo (2020).

Inolvidable ese día que devastó la tierra, la comunidad, los proyectos —dice con melancolía Clara Luz Jaramillo,[190] una líder de esta región reconocida como ícono de solidaridad—. Sin embargo, hoy, haciendo retrospectiva, se puede afirmar que este fue un suceso que conmovió y volcó al país y a la comunidad internacional para la reconstrucción. El Quindío levantó sus restos mirando hacia la nueva vía que se construía, con el anhelo de reconectarse con sus vecinos. Se empezaron a construir condominios, restaurantes, puentes muy lindos… La entrada a Circasia es muestra de eso. La vía trajo trabajo e ilusión en el futuro.[191]

Un futuro que detonaría una vocación hacia el turismo gracias, en parte, a que una de las pocas estructuras que resistieron fue el Parque del Café.[192] Turistas nacionales empezaron a visitar el parque y, así, se tornó en el faro que mostraba el camino.



190 Clara Luz Jaramillo Tobón es un ícono de la solidaridad en la región. Ha sido voluntaria por 20 años de las Damas Rosadas, ha pertenecido a la Junta Directiva de la Cruz Roja y ha sido miembro permanente de la Sociedad de Mejoras Públicas. Su contribución es basta en todo lo que tiene que ver con el servicio a la comunidad. Su liderazgo fue muy visible en la reconstrucción de su departamento luego del terremoto. De aquí su aprecio por las Autopistas del Café y la capacidad que tiene para hacer una lectura en la que emerge ese microempresario que ha visto renacer del desastre natural o de la pobreza inherente al sistema económico. “El Eje Cafetero está progresando, es una región importante para Colombia, y por supuesto la infraestructura en general, es decir, construcción o mejoramiento de aeropuertos, vías nacionales, vías regionales, mejoramiento en las redes viales primarias, secundarias y terciarias, y los puertos”.

191 Entrevista a Clara Luz Jaramillo Tobón (2020).

192 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017, p. 152). Conocido en sus inicios como Museo Nacional del Café, ofrece educación, turismo ecológico y diversión con una serie de atracciones mecánicas y temáticas. En un espacio de 96 hectáreas, cuenta con un sendero del café, cafetal tradicional, jardín de variedades del café, Museo Interactivo del Café, torre mirador, bambusario, tren del café, teleférico, telesillas y montaña rusa.

Qué curioso que la gran falla de Romeral hubiera tenido compasión con el parque, gran proyecto del Dr. Diego Arango Mora, a quien se le ocurrió montar un parque de diversiones y acercar a la gente común al tema del café. Ubicado entre Montebello y La Tebaida, el parque fue una idea que a muchos en 1982, cuando surgió, les pareció traída de los cabellos, una locura. Y en 1995, solo cuatro años antes del gran terremoto y con el apoyo de la Federación Nacional de Cafeteros, abrió sus puertas un proyecto posible en su momento gracias a las vías con que contaba el Quindío, en parte obras de la federación. Esta, antes de la Constitución de 1991, era esa institución privada que ayudaba al Estado en su función de hacer vías en la región cafetera, a tal punto que era considerada "un Estado dentro del Estado". La idea surgió ante una crisis de precios, normales en este sector, y alguien sugirió que había que buscarles otra vocación a las tierras porque a punta de sembrar café no bastaba. Así brotó esta chispa divina, motor de impulso para el nacimiento de aquel segmento económico del turismo con el que se ha dinamizado al Eje Cafetero, que hoy por hoy es el segundo destino turístico de Colombia. El parque actualmente es visitado por un millón de personas anualmente y fue la génesis del turismo cafetero.[193]

193 Entrevista a Roberto Vélez Vallejo (2020).

Después de la tragedia, "la gente empezó a alquilar sus casas con esa arquitectura tan particular, sus fincas cafeteras, y a obtener ingresos en esta actividad nueva para todos, y pronto descubrieron el tesoro tras el desastre: se hicieron visibles Salento, Filandia, Pijao, Circasia…".

En Armenia, la gente volvió a las fincas después del terremoto, las arreglaron, las pusieron hermosas, y actualmente vienen extranjeros de todos lados del planeta, que quedan encantados con todo lo que pueden disfrutar en el Eje Cafetero. Panaca, el Parque del Café, los termales y las fincas cafeteras como hospedaje son algunas de las atracciones más llamativas. Sus dueños aprendieron a ofrecer nuevos servicios y a hacer amañar a los turistas, quienes, además, pueden recorrer paisajes tan espléndidos.

En Armenia, la ciudad donde yo siempre he vivido —vuelve Clara Luz a su historia después del terremoto— y con el acompañamiento del sacerdote Eduardo Mejía, creamos el primer Banco de las Oportunidades (conocido como el Banco de los Pobres), una entidad sin ánimo de lucro en la que prestábamos entre 100.000 hasta 500.000 pesos para impulsar ideas de negocio. ¿Qué puede uno hacer con 100.000 pesos?, les preguntábamos a los solicitantes: montar una tienda, una peluquería, una venta de carbón, un puesto de comidas, respondían. Varios comerciantes que recibieron aquellos préstamos lograron construir negocios formales que actualmente existen, forman parte de la infraestructura de servicios para atender al turismo, y siguen creciendo.

Parque del Café, Montenegro, Quindío.

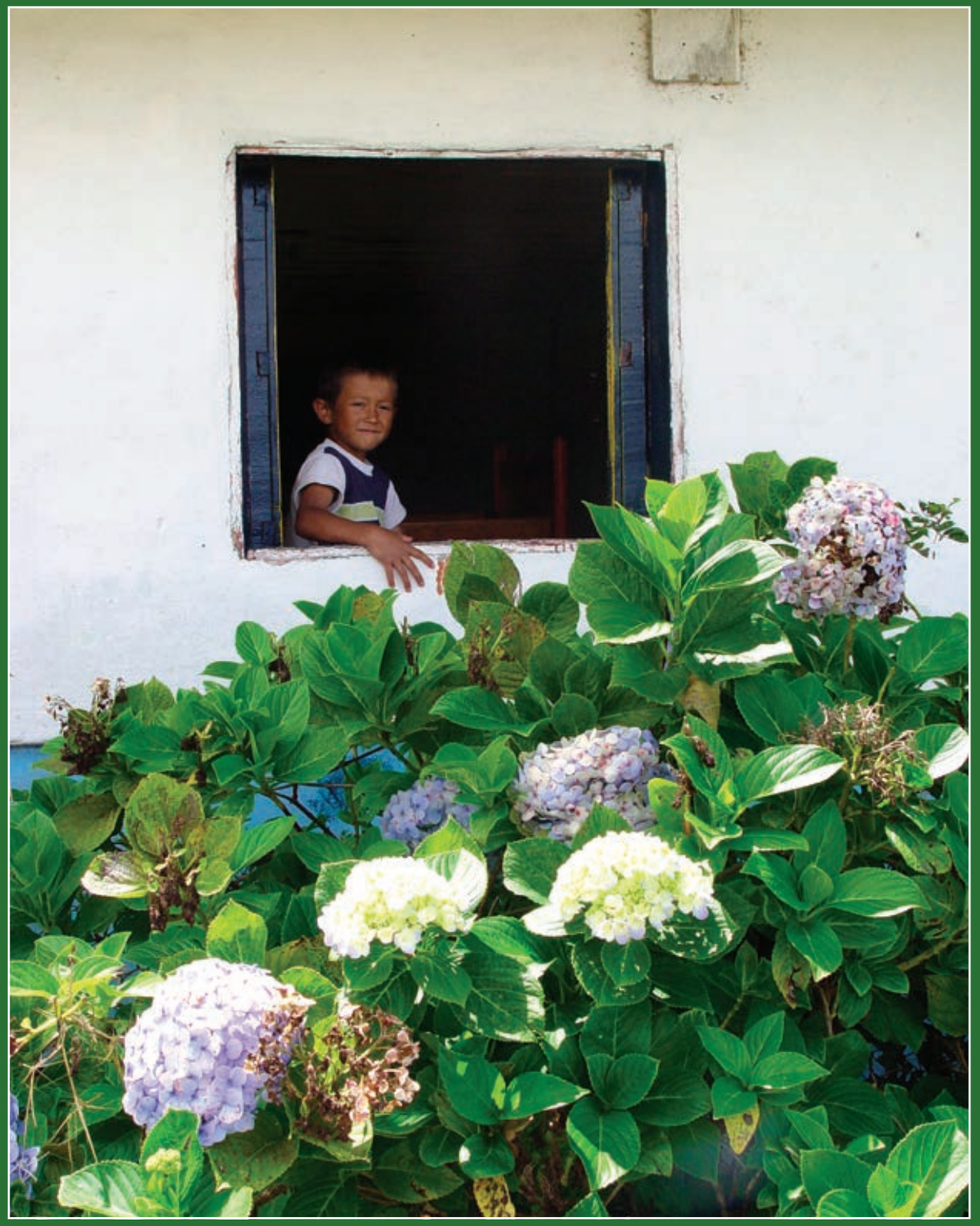
Filandia, Quindío. Archivo fotográfico Álvaro Camacho.

Tiene que ver, claro está, con la gente en sí misma: su actitud ante la vida, con su capacidad de resistir a lo difícil, porque el que es ordenado, disciplinado y juicioso sale adelante con ese pequeño impulso. Eso es ser paisa, quizás. Sin dejar de lado que las Autopistas del Café fueron fundamentales para el crecimiento de estos negocios por la cantidad de gente que empezó a llegar.[194]

La vía estaba diseñada sobre la ruta de la colonización paisa y en su trayecto la nueva Constitución colombiana exigía el respeto por el paisaje, los pobladores ancestrales, la arquitectura, el subsuelo y su riqueza. Así que la vía terminó favoreciendo la magia del paisaje cafetero más hermoso de Colombia y la conservación de la particular tradición y cultura paisa.

194 Entrevista a Clara Luz Jaramillo Tobón (2020).

Salento, Quindío.
Archivo fotográfico Álvaro Camacho.



Viaducto La Estampilla, Manizales, Caldas.

Mucho más que mover tierra…

Por fin, seis años después de presentarse la licitación de la vía Armenia-Pereira-Manizales, a las 3:00 p. m. del 5 de julio del año 2000, los obreros que trabajaban en la rehabilitación de la vía Manizales-Chinchiná, conocida como La Siria, vieron circular una tractomula a paso lento y con una carga muy especial: un bulldozer D5. Su destino era el puente de Cenicafé,[195] una estructura temporal que se había instalado 15 años atrás para reemplazar el puente que el 13 de noviembre de 1985 se llevó la avalancha de la erupción del volcán Arenas del Nevado del Ruiz. Los ministros de Obras Públicas jamás se interesaron en reemplazar el puente arrasado, pero la hora llegó cuando esa tractomula, conducida por el manizaleño Henry Arias, descendió del bulldozer y su maquinista, el manizaleño Marino Vélez, comenzó a remover la tierra para alistar el terreno.[196]

195 Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (2017, p. 122). Cenicafé, sigla que representa al Centro Nacional de Investigaciones de Café. En 1938, la federación reunió en una institución el desarrollo que venía realizando desde 1928 sobre investigación científica del café con la creación de esta entidad, cuya sede está en el municipio de Chinchiná.

196 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011) citan a María Teresa Peñaloza (2000).

Con el puente de Cenicafé empezaron los trabajos de Autopistas del Café en las dobles calzadas. El 16 de febrero de 2001, el presidente Andrés Pastrana inauguró la obra, que fue, por cierto, la primera infraestructura entregada por el concesionario. Al acto asistieron el gobernador de Caldas, Luis Alfonso Cano, el alcalde de Manizales, Germán Gutiérrez, el alcalde de Chinchiná, Emilio Rodríguez, el gerente de la concesionaria, Hernando Vallejo, y el director de Invías, Luis Alberto Tobón. Con el puente terminado empezaban a despejarse las inquietudes de los chinchinenses, quienes temían que al abrirse un tramo distinto hacia Manizales, el Gobierno se olvidara de la vieja carretera por La Siria.[197]

• Construcción puente Cenicafé. Chinchiná, Caldas.
• Puente Cenicafé.

197 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

Y aunque ya empezaba a revivir el Eje después de aquel cimbronazo que le dio la falla de Romeral a la espina dorsal de América del Sur, llegó a la concesión de Autopistas un proceso jurídico que duró de 2000 a 2003 y paralizó las obras. Hacían falta unas manos poderosas y una aguja delicada que remendara el camino.

Planeación para el ordenamiento territorial, una orden constitucional

En pleno proceso de debate sobre la construcción de la vía y trabajos de rehabilitación que solo alcanzaban a disimular el enorme incendio en que se hallaba la región por problemas de conectividad y movilidad, emergió con más fuerza la idea de la ciudad región. En 2001, siendo ponente del primer Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del departamento de Caldas (la Ley 388 obligaba a todos los departamentos a su elaboración), Jorge Eduardo Rojas[198] enfrentaba con todo un equipo de gobierno temas de vital relevancia para el desarrollo: vivienda, empleo, movilidad y conectividad. El diagnóstico no podía ser peor: el desempleo en las tres ciudades principales estaba por el 12 % y el 14 %, una tasa superior al promedio del país.

Sobre la mesa de aquel equipo de planeadores urbanos estaban los temas fundamentales para la solución de aquellas dificultades que frenaban la competitividad. A esta claridad le seguía en el rompecabezas una ficha crucial para su logro: la conectividad para el aprovechamiento de servicios y de clientes, además de una adecuada movilidad que bajara los costos de este ítem. Pero la dificultad para alcanzar competitividad y con ella disminuir el desempleo era enorme si viajar entre las ciudades de mayor movimiento del Eje Cafetero (Manizales a Pereira y viceversa) era un viacrucis insufrible, una paradoja porque desde hacía años estaba en la región la concesión Autopistas del Café, que llevaba un largo periodo dedicada al mejoramiento.

Pero los derrumbes eran frecuentes, contando además con la pluviosidad de la región, la segunda en el país después del Chocó: 3800 milímetros de lluvia al año; estaba generaba inestabilidades en el terreno. Las especificaciones en la vía "nueva" no tenían mayores correcciones al antiguo camino: las curvas de radio eran estrechas, la velocidad no había mejorado, los trancones eran exagerados y los costos del transporte de las mercancías seguían siendo muy altos.[199]

198 Entrevista a Jorge Eduardo Rojas Giraldo (2020). Jorge Eduardo Rojas Giraldo es un político e ingeniero civil colombiano. Ha sido concejal y alcalde de Manizales. En 2016 fue nombrado por el presidente Juan Manuel Santos como ministro de Transporte.

199 Rojas fue un veedor político y le tocó, desde puestos públicos muy diversos de orden local y nacional, hacer miradas muy críticas al desarrollo de las Autopistas del Café. Nunca dudó de la importancia de la obra, pero sí de la forma como se llevaba el proceso. Actualmente se siente orgulloso de que la región cuente con tan importante vía y aprecia cada esfuerzo de la concesión por mejorar la calidad de vida de los habitantes y visitantes.

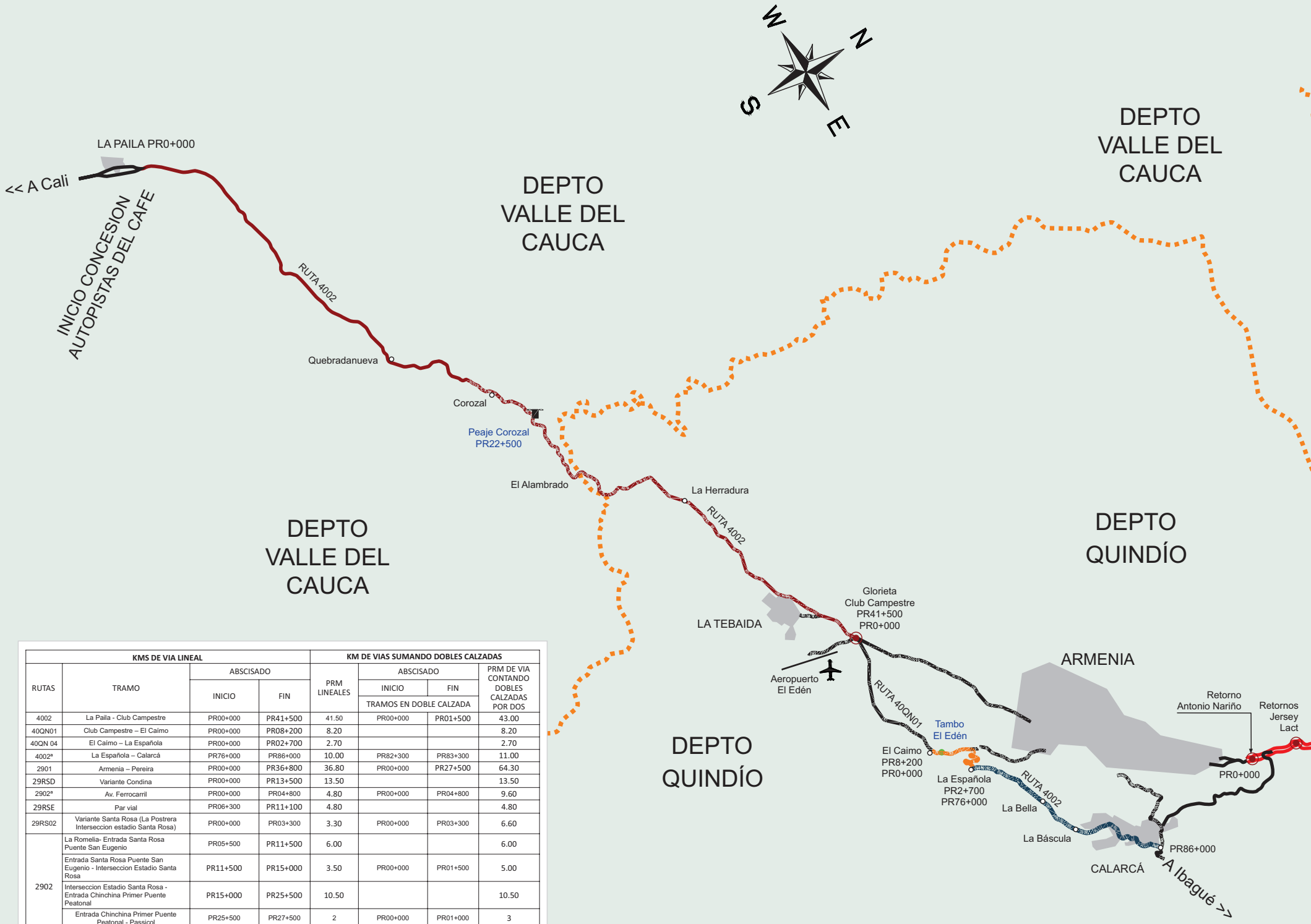
Solución Quiebra del Billar, construcción Caisson. Vía a Manizales.

Zanjas colectoras en solución
Quiebra del Billar, vía a Manizales.

Frente a esa realidad se mantenía la idea de que el POT debía apuntar a conectarlos con las otras ciudades capitales cercanas y, por supuesto, con la capital del país y con los puertos. Una de las conclusiones valiosas a las que llegaron en la reflexión y discusión del POT fue la escasa masa crítica que tenía cada uno de los departamentos cuando jugaba solo, puesto que Manizales contaba con cerca de 400.000 hectáreas, Pereira con un poco más de 400.000 y Armenia estaba por las 220.000. Unas poblaciones muy pequeñas en cada departamento, que dibujaban una realidad: cada uno solo no sería capaz de resolver los apremiantes problemas que tenían.

Aquel diagnóstico los puso frente a un nuevo escenario por construir, ese en que la unión hace la fuerza y lleva a la grandeza. Fue, entonces, cuando empezaron a hablar de ciudad región para aprovechar la masa crítica que se multiplicaba, identificando las necesidades más apremiantes, con la sumatoria de las poblaciones de los tres departamentos, que incluyendo sus zonas rurales contaban aproximadamente 2.500.000 personas. Ese enfoque les permitió establecer un nuevo número de usuarios y, a la vez, de proveedores de servicios que se volvían significativos para emprender cualquier proyecto importante. Propusieron que se mantuviera a las Autopistas del Café como prioridad en la inversión y en la gestión, ya que eran el eje transversal de la competitividad y el desarrollo de la región.[200]

200 Entrevista a Jorge Eduardo Rojas Giraldo (2020).



KMS DE VIA LINEAL				KM DE VIAS SUMANDO DOBLES CALZADAS			
RUTAS	TRAMO	ABSCISADO		PRM LINEALES	ABSCISADO		PRM DE VIA CONTANDO DOBLES CALZADAS POR DOS
		INICIO	FIN		INICIO	FIN	
					TRAMOS EN DOBLE CALZADA		
4002	La Paila - Club Campestre	PR00+000	PR41+500	41.50	PR00+000	PR01+500	43.00
40QN01	Club Campestre – El Caimo	PR00+000	PR08+200	8.20			8.20
40QN 04	El Caimo – La Española	PR00+000	PR02+700	2.70			2.70
4002ª	La Española – Calarcá	PR76+000	PR86+000	10.00	PR82+300	PR83+300	11.00
2901	Armenia – Pereira	PR00+000	PR36+800	36.80	PR00+000	PR27+500	64.30
29RSD	Variante Condina	PR00+000	PR13+500	13.50			13.50
2902ª	Av. Ferrocarril	PR00+000	PR04+800	4.80	PR00+000	PR04+800	9.60
29RSE	Par vial	PR06+300	PR11+100	4.80			4.80
29RS02	Variante Santa Rosa (La Postrera Interseccion estadio Santa Rosa)	PR00+000	PR03+300	3.30	PR00+000	PR03+300	6.60
2902	La Romelia- Entrada Santa Rosa Puente San Eugenio	PR05+500	PR11+500	6.00			6.00
	Entrada Santa Rosa Puente San Eugenio - Interseccion Estadio Santa Rosa	PR11+500	PR15+000	3.50	PR00+000	PR01+500	5.00
	Interseccion Estadio Santa Rosa - Entrada Chinchina Primer Puente Peatonal	PR15+000	PR25+500	10.50			10.50
	Entrada Chinchina Primer Puente Peatonal - Passicol	PR25+500	PR27+500	2	PR00+000	PR01+000	3
	Passicol - Cenicafe	PR27+500	PR28+900	1.4			1.4
29CL03	Chinchiná – La Manuela	PR00+000	PR08+600	8.60	PR00+000	PR03+000	11.60
5005	La Manuela – Intersección La Uribe	PR07+100	PR23+500	16.40	PR11+400	PR23+500	28.50
29CL03-1	La Ye – La Trinidad	PR00+000	PR03+200	3.20	PR00+000	PR03+200	6.40
29RSC	VTO El Jazmín – Arme.	PR17+100	PR31+600	11.50			11.50
			TOTAL	**188.70**		**TOTAL**	**247.60**

CONVENCIONES VÍAS AUTOPISTAS DEL CAFÉ

TRAMO	kms	RUTA
LA PAILA - INT. CLUB CAMPESTRE:	41.5 km	4002
CLUB CAMPESTRE - EL CAIMO:	8.2 km	40QN01
EL CAIMO - LA ESPAÑOLA:	2.7 km	40QN04
LA ESPAÑOLA - CALARCA:	10.0 km	4002A
ARMENIA - PEREIRA. (U. ANT. NARIÑO - TERMINAL):	36.8 km	2901
VARIANTE CONDINA. (INT. PUNTO 30 CLUB DE TIRO - INT. CONSOTA):	13.5 km	29RSD
AVENIDA DEL FERROCARRIL. (MACRO - INT. CCO):	4.8 km	2902A
PAR VIAL. (BOQUERONCITO - INT LA POSTRERA):	4.8 km	29RSE
PEREIRA - CHINCHINA. (CCO - PASOS NACIONALES - PUENTE CENICAFE):	23.4 km	2902
VARIANTE SANTA ROSA. (INT LA POSTRERA - INT. ESTADIO SANTA ROSA):	3.3 km	29RS02
VARIANTE CHINCHINA. (INT EL JAZMIN - ARME):	11.5 km	29RSC
INTERSECCIÓN CHINCHINA - LA MANUELA:	8.6 km	29CL03
INTERSECCIÓN LA YE - LA TRINIDAD:	3.2 km	29CL03-1
INTERSECCIÓN LA MANUELA - INTERSECCIÓN LA URIBE:	16.4 km	5005

CONVENCIONES

- Límite departamental
- Vías
- Estación de peaje
- Intersección - Retorno
- Tambo

Un nuevo Gobierno, un nuevo acuerdo para las Autopistas del Café

Con los POT de los departamentos alineados en el norte de la competitividad y el deseo de incursionar en el mercado global, las Autopistas del Café se volvían cada vez un elemento de mayor importancia; sin embargo, la realidad era que el país estaba paralizado por el conflicto armado y en medio de aquella inercia en que transcurría la historia nacional comenzó un Gobierno con un enfoque en la seguridad y la democracia.

Cuando inicié mi Gobierno —recuerda el expresidente Álvaro Uribe Vélez (2002-2010)—, las Autopistas del Café estaba paradas por reclamaciones de los contratistas y desacuerdos con el Gobierno. Encabezados por el ministro de Transporte Andrés Uriel Gallego, que en paz descanse, se avanzó en el proceso. El Gobierno refinanció la obra. Entre los acuerdos de financiación a que llegamos, le cedimos al concesionario los peajes de Corozal en el Quindío y La Manuela en Caldas, para que esos dineros ingresaran a la concesión. Por falta de tránsito en la vía (en un país que después de un largo y comentado proceso de paz se hallaba inmovilizado, y disminuida ostensiblemente la circulación por las carreteras), la concesión no había tenido el ingreso esperado para avanzar en la obra y el Gobierno estaba en deuda de generar los recursos garantizados según el acuerdo. Creo que esa solución ayudó mucho. Luego les pusimos especial atención a los viaductos llegando a Manizales, unos viaductos muy difíciles que

Viaducto La Estampilla. Al fondo se ve la vía antigua.

se constituían en verdaderos retos para la ingeniería colombiana.[201]

Alfredo Cardona Tobón, Alberto Naranjo Arango y Jaime Lopera Gutiérrez dejan el registro de los retos de ingeniería más impresionantes que asumió el equipo humano de Autopistas del Café. Se convirtió, por efecto del esfuerzo y la tenacidad del reto, en ícono de la ingeniería[202] moderna al utilizar sistemas novedosos que acortaron tiempos de entrega, aseguraron la calidad y dieron mayor seguridad a los usuarios:

En la moderna carretera, que constituye el espinazo vial de los departamentos del Viejo Caldas, se conjugaron las difíciles situaciones de tipo geológico y tectónico con otras complejas de hidrometeorología y geotecnia. En tales condiciones era imposible prever todas las circunstancias y se presentó el reto de enfrentar lo inesperado con herramientas de ingeniería de confiabilidad y el apoyo de la experiencia. A lo anterior se sumaron la erosión a causa del cultivo inadecuado de las laderas y los derrumbes y deslizamientos causados por los innumerables sismos generados en las fallas geológicas que atraviesan la región.[203] El choque del continente suramericano con la placa del Pacífico produce desplazamientos que suman siete u ocho centímetros por año y producen las fallas de Romeral, la del río Atrato y la del río Cauca, en el occidente del país. La falla de Romeral es el peor enemigo de las vías que enlazan las ciudades del Viejo Caldas. Estudios especializados permiten establecer que la rata de desplazamiento en la falla de Romeral varía entre milésimas y centésimas de milímetro por año, que la califican de efectos bajos o moderados en comparación con otras fallas activas del mundo.[204]

Cuando iniciaron los estudios de la doble calzada, los ingenieros de Autopistas del Café se encontraron con el "quisquilloso" fenómeno del deslizamiento en La Estampilla,[205] debido a la falla de Romeral y acentuado por un mal manejo de los suelos y de las aguas. El problema no era reciente: se hizo evidente en 1960 con la apertura de la carretera que enlazó a Manizales con el puerto de Irra sobre el río Cauca. En la pata de la ladera se construyó un cajón que desestabilizó el terreno. Dada la conformación geológica de los materiales del suelo, esa loma estabilizada por la naturaleza tras milenios de evolución, empezó a moverse por falta de soporte.

La carretera se "arrugó" en un trecho de medio kilómetro y el tramo se fue hundiendo ante la mirada impotente de los ingenieros, que nada podían hacer con las técnicas empleadas en esos tiempos.[206]

201 Entrevista a Álvaro Uribe Vélez (2020).
202 El Premio Nacional de Ingeniería 2009 quedó en manos del ingeniero Gregorio Rentería Antorveza, proyectista y diseñador estructural del proyecto que forma parte del grupo Construcción Autopistas del Café. El beneficio está en que fueron proyectados para evadir la acción del legendario derrumbe de La Estampilla, el cual, desde la construcción de la carretera en 1965, ocasionó infinidad de deslizamientos en época de lluvias, con la consecuente interrupción del tráfico entre Pereira y Manizales (*El Tiempo*, 2009).
203 El último sismo catastrófico se presentó el 25 de enero de 1999 y dejó al Quindío, y particularmente a Armenia, sumido en la destrucción y el caos.
204 Ingeniero Gonzalo Duque.
205 El médico Fernando Valencia tenía una finca en la parte más alta de la ladera. Y como era tan pendiente la llamó La Estampilla. De ahí viene el nombre del sitio del problema.
206 Odinsa.

Trabajo en vías montañosas.

Evitar el deslizamiento de esa enorme masa de tierra era una tarea faraónica que demandaba recursos fuera del alcance de nuestra economía. Al avanzar el proyecto de la doble calzada, fue inevitable hacerle frente al problema de La Estampilla y buscarle una solución razonable. Ante ese cuello de botella, que daba al traste con los objetivos que buscaba la doble calzada, el presidente de Odinsa, Luis Fernando Jaramillo[207] solicitó al ingeniero Gregorio Rentería el estudio y las recomendaciones necesarias para superar los deslizamientos en La Estampilla.

> Las dificultades fueron varias, además de la lucha contra mucha gente que creía que la solución del viaducto era imposible —confesó el ingeniero Rentería—. Por un lado estaba la falla de Romeral, bajo las dos quebradas que pasarían el viaducto, a lo que se sumaba el enorme riesgo sísmico. Otras dificultades, igualmente críticas, correspondían a la estabilidad de los taludes y la topografía empinada del terreno circundante.
>
> Como hay que vivir con lo que Dios ha hecho y no se puede trasladar a Manizales a otro sitio, hubo que investigar a fondo el estado del arte de la ingeniería en el campo de la protección sismorresistente y se tomaron las experiencias con los sismos de Loma Prieta y Knordrich, en California, en los años 95, y con el sismo de Kobe en el Japón.[208]

Un grupo de especialistas empezó a buscar soluciones, y ya que era imposible frenar la inmensa masa reptante, se propuso un largo viaducto sobre el derrumbe, sostenido por enormes pilotes con unos aisladores antisísmicos. Estudiada esa posibilidad, el ingeniero Gregorio Rentería viajó a los Estados Unidos a entrevistarse con el profesor F. Seible, de la Universidad de San Diego en California, considerado como un gurú de la sismorresistencia, y le expuso su proyecto con aisladores de fricción.

Reunido con el profesor Seible, le mostré y expliqué los planos de la idea. Los miró, se sonrió y me dijo: "No invente la rueda ni el tornillo, eso ya existe". Abrió el cajón del escritorio y me entregó un folleto con los ensayos destructivos de los aisladores de fricción de péndulo invertido, que se habían realizado en los laboratorios de la universidad. Visité, entonces, el monstruoso y fabuloso laboratorio de pruebas, y a la salida estaba el arrume de numerosos amortiguadores de neopreno y otros que se habían probado hasta su falla. Solo uno estaba intacto. Era un aislador de fricción de péndulo EPS (Earthquake Protection Systems).[209]

207 Luis Fernando Jaramillo fue presidente de Odinsa desde 1999 hasta 2011. Durante el desarrollo de su vida profesional se destaca su desempeño como gerente administrativo y de **análisis del BID en Washington**, consultor privado, embajador extraordinario de Colombia ante la ONU (1992), ministro de Gobierno (e) (1991), ministro de Relaciones Exteriores - Canciller (1990-1991), ministro de Minas y Energía (e) (1987-1989), **ministro de Desarrollo Económico** (e) (1988), ministro de Obras Públicas y Transporte (1986-1989), director de la campaña presidencial del presidente Virgilio Barco y de César Gaviria Trujillo, y presidente de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá.

208 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).
209 Información aportada por el periódico *La Patria* (2008).

Viaducto La Estampilla. Manizales, Caldas.

De regreso al país, el ingeniero Rentería desarrolló el sistema de aisladores para contrarrestar la oscilación en temblores y terremotos, pues nada se haría con unos viaductos sujetos a los destrozos sísmicos. Así que los instaló en las columnas de apoyo de las dovelas para impedir la transmisión de las vibraciones a la parte superior de los puentes. Los aisladores que utilizó Rentería en los puentes de la doble calzada son esferas de acero altamente aleado que se desplazan sobre una superficie de acero de alta resistencia y dureza, de forma cóncava, y actúan como una rótula, impidiendo que la vibración-oscilación pase a la placa del puente.

"No se trataba de pelear contra la naturaleza, era aceptar vivir con ella", dijo el ingeniero,[210] director del grupo técnico de diseñadores que construyó el viaducto de La Estampilla. Esa filosofía se aplicó no solamente en esa gran obra, sino también en el monumental Puente Helicoidal, en los puentes de Bolillos y Barbas y en todos los desarrollos viales a lo largo de las dobles calzadas.

El 13 de junio de 2008 se inauguró el viaducto de La Estampilla. Al terminarse la ceremonia y retirarse los funcionarios caldenses y los numerosos invitados al acto, Rentería se apoyó sobre una baranda del puente y a lo lejos observó las casas de una colita de Manizales. "¿Qué opina de esta ciudad de dedo parado, encaramada en las nubes y horqueteada en la montaña?", le preguntó el periodista esperando quizás un elogio a la calidez de su gente, la belleza de sus mujeres o el fulgor de su feria. No fue así, pues la respuesta tenía que acomodarse a la de un genio enamorado de su obra:

> Los tipos que la fundaron andaban montados en mula y nada sabían de Romeral ni de cenizas volcánicas y buscaban una naturaleza pródiga en agricultura, que no siempre va de la mano con la ingeniería. Al final de cuentas fue conveniente que hicieran a Manizales en esas lomas, porque si estuviera en el Valle del Cauca, la ciudad no tendría el regalo de los viaductos de La Estampilla.[211]

Manizales.

210 150 puentes en Colombia y las grandes obras que ha desarrollado en la doble calzada de las Autopistas del Café atestiguan la valiosa contribución a la ingeniería de este bogotano con ancestro caleño, que dice con modestia que "no trabaja para dejar huellas, sino para dejar lo mejor" y cuya labor se extiende por República Dominicana y por Honduras, donde desarrolla importantes proyectos.

211 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011) citan a *La Patria*.

Viaducto La Estampilla.

Es que en la doble calzada, la concesionaria Autopistas del Café utilizó las técnicas de construcción de puentes mediante "dovelas" sucesivas o en cantilibre, con lo cual se logra una secuencia de luces o espacios entre soportes que cubren distancias entre 70 y 80 metros de longitud. Igualmente, para aumentar la capacidad de carga en los puentes y garantizar su estabilidad, el concesionario utilizó cajas de concreto con forma trapezoidal, reforzadas internamente con grupos de cables de alta resistencia sometidos a tensión en el tiempo de fraguado.

El diseño con cantilibres o tramos en voladizo que arrancan en cada columna y se encuentran con los que vienen de la columna contigua permite que la construcción se centre sobre las columnas y sea posible trabajar con las dovelas, y no importa la altura del puente. Si bien es cierto que el sistema de puentes con dovelas era conocido en Colombia desde hacía algún tiempo, apenas se empezaba a utilizar en grandes proyectos de zonas con altos riesgos sísmicos, para lo cual se desarrolló tecnología en concretos, con el apoyo de la universidad y el aval de la ingeniería colombiana, sin lugar a dudas una de las más prestigiosas de Latinoamérica.[212]

El expresidente Uribe cuenta que su Gobierno le puso todo al empeño y acompañamiento a la variante de Santa Rosa-Dosquebradas, donde se hizo el Puente Helicoidal. El ingeniero Naranjo Arango resume los detalles de esta impresionante obra:[213] "Sobre el par vial Boquerón-La Romelia y el Puente Helicoidal, esto hay que dejar para la historia: a medida que las obras de las dobles calzadas se adelantaban, iba quedando atrás la solución al problema del cuello de botella del tramo Boquerón-La Romelia".[214]

Prácticamente todo el tráfico del occidente de Colombia

212 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).
213 Entrevista a Alberto Naranjo Arango (2020).
214 El Gobierno nacional propuso un tercer carril en el trayecto La Romelia-Boquerón-La Postrera, pero con el crecimiento del tráfico, que en poco tiempo pasó de 3000 a 7000 vehículos diarios, se vio que ese tercer carril no era la solución para un tramo que fue construido originalmente con especificaciones del año 1940, con radios de curvatura cerrados y pendientes entre 8 % y 13 %, a lo que se sumaba la cultura ciudadana, que poco respetaba la división de carriles.

debía pasar por esa tortuosa y estrecha vía. Los trancones duraban horas. Una falla de un camión o tractocamión generaba trancones descomunales. Eso sucedía todos los días. Una solución debía dársele a este cuello de botella. Los ingenieros encargados de las vías en las décadas anteriores visualizaron variadas soluciones.

Una fue utilizar la abandonada banca del ferrocarril de Caldas como nueva vía, pero ese alineamiento tenía limitantes extremas de ancho para acomodar dos carriles, mucho más para los cuatro que se necesitaban. Además, el túnel del ferrocarril existente en Boquerón ya había sido ocupado por las tuberías de agua que llevaban este vital líquido de Santa Rosa hacia el municipio de Dosquebradas. Ese túnel de galibo tipo ferrocarril de los años 1920 obviamente era mínimo frente a la nueva realidad. Adicionalmente, Ecopetrol había trabajado sus oleoductos sobre la ladera occidental, encima de Dosquebradas, y alertó sobre la inestabilidad mayúscula de los terrenos de la ladera y la carga de agua de la masa, que afloraba frecuentemente a lo largo del trayecto.

Pretender excavar una plataforma para acomodar los cuatro carriles, separador y bermas, más las cunetas, era un error. Vale la pena anotar que ya los ingenieros habían pensado e iniciado estudios para atravesar el alineamiento de la divisoria de aguas de Boquerón con un túnel de eje cuasiparalelo al existente del ferrocarril, pero obviamente más largo. Algunos estudios primeros de geología demostraron lo dicho por Ecopetrol: en profundidad los materiales eran muy blandos y la carga hidráulica muy alta. Tampoco parecía racional tomar esa dirección y solución, pero enormes excavaciones se alcanzaron a esquematizar.

Surgió entre los ingenieros que ayudaban a Autopistas en sus diseños la idea de construir una nueva calzada por un alineamiento como el ahora existente al otro lado de la ladera, para conformar un "par vial", y así se decidió. Sin embargo, surgieron realidades importantes: por ejemplo, tener que "separar" a los dueños de las propiedades vecinas de la vía por ellos transitada del acceso inmediato a sus propiedades.

Debían ir por otro lado para regresar y tener acceso a sus propiedades, y ello los alertó en contra del proyecto. Se llevó a cabo un largo y meticuloso trabajo de contenido social, mediante el cual se le mostró a la comunidad que se sentía afectada que ellos debían aportar al bienestar general de la nación esa molestia de "dar la vuelta" para llegar a sus predios.

Mientras se resolvía este tema, los esquemas y trazados de la nueva vía del nuevo alineamiento se desarrollaban. Y aparecían los altos cortes en taludes, los viaductos necesarios para evitar tocar mucho la ladera con excavaciones, ya que la del frente era inestable y cargada de agua interna. Pero el gran obstáculo fue que la pendiente exigida en las especificaciones técnicas del Invías era de máximo 6 %, por lo cual el alineamiento llegaría a un sitio vecino de la boca del actual túnel donde no se podía continuar ni con viaducto ni con un largo túnel debajo del viejo del ferrocarril para salir al lado del valle de Santa Rosa. El costo de un largo túnel en unos materiales malos geológicamente ponía todo en la misma posición de lo arriba comentado sobre el túnel que años antes había sido preestudiado. Era imperioso ganar altura en ese sitio.

Tres ingenieros que ya no están entre nosotros son fundamentales en esta historia: Fabio Jaramillo Correa, quien había participado en la construcción en Manizales de los túneles del Batallón, dos tubos paralelos, contiguos, cada uno con un galibo que permite una calzada de dos carriles y andenes, debajo de la avenida Santander, en suelos blandos, de 250 metros de longitud, con muy poco techo de cobertura; y en la construcción del túnel de la 52, un túnel en suelos para permitir una comunicación debajo de la dorsal topográfica de la avenida Santander, 30 metros por debajo, y así facilitar el tráfico interno de Manizales. Esas dos experiencias, en las cuales se utilizaron los sistemas constructivos de túneles en suelos blandos en ese momento aplicados en el mundo y aquí con éxito, hacían que el ingeniero Jaramillo no encontrara indebido técnicamente atacar la ladera con un túnel. Los geólogos habían hecho su trabajado y anunciaban suelos blandos en el sitio. El ingeniero Renato Molinar, de origen italiano, quien había visto y vivido en su tierra, al norte de Italia, utilizar la figura del helicoidal para "ganar altura" en un mismo sitio, tanto en vías con trenes como con automóviles. Y el ingeniero Gregorio Rentería, quien diseñaba los puentes para la concesión y acababa de regalarnos la magnífica obra de los viaductos en La Estampilla (Premio Nacional de Ingeniera);[215] al someter a su consideración un largo puente (400 metros), en pendiente, en curva pronunciada (helicoide), o sea, con un peralte acentuado, y en un sitio de geología mediocre, no dudó de que la obra podría hacerse.

La unión de estos tres expertos y sus voluntades hicieron posible que los diseñadores de la geometría encontraran viable atacar la ladera con el túnel, e inmediatamente salía la vía al lado opuesto de la dorsal topográfica, iniciar el largo puente curvo ascendente, para lograr así "subir la vía" en ese sitio y después pasar el alto de Boquerón sin mayores restricciones.

Vale la pena dejar constancia para el lector técnico de que se trabajaron varias alternativas para atacar la ladera con una excavación, lo cual entregaba una enorme cantidad de material cuyo transporte sería costoso y complicado, y, además, la estabilidad de aquel enorme "boquete" dejaba muchas dudas. Era más sano y seguro el túnel en suelos, debidamente ejecutado. Y la solución de los cortes mayores no aplicables, como ya lo habían encontrado décadas atrás los ingenieros en la línea de trazado al frente de la actual.

Ese alineamiento nuevo, en términos de diseño y creatividad de solución ante el problema, generó variadas oportunidades de despliegue de ideas novedosas. Uno de los viaductos fue propuesto con tan corto tiempo de ejecución que el dueño de la obra se lo entregó a la firma que quería hacerlo. La oferta era muy seria, la firma muy conocida, y objetar solo el tiempo no parecía razonable. Después se supo que con el registro cuidadoso de la construcción impecable en calidad y plazo, ganaron una posición para repetir ese mismo tipo de construcción en otro país.

215 Entrevista a Alberto Naranjo Arango (2020). Para recordar a ese ingeniero brillante e importante que es Gregorio Rentería, quien tanto aportó al desarrollo de la infraestructura vial en Colombia.

Par vial Romelia – La Postrera vía entre Dosquebradas
y Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

Puente Helicoidal. Dosquebradas, Risaralda.

Fue necesario un intenso trabajo de geotecnia vial para resolver varias situaciones de terrenos de alto contenido de humedad. Un puente para cruzar el cauce de la quebrada vecina fue cambiado por un terraplén dirigido que permitió poner de forma muy económica, a manera de "botadero", los volúmenes de excavación de diversos tipos de suelos resultantes a lo largo de la construcción del nuevo tramo.

Una última duda y preocupación para que el tráfico bajando a La Romelia encontrara una calzada de dos carriles, en una dirección, era la velocidad posible, que se pensaba iba a incrementarse. Y podría tornar el tramo en uno de alta accidentalidad. Esto no se pudo saber hasta que se dio la realidad de la puesta en servicio del trayecto. Y para sorpresa, la velocidad promedio no se incrementó: al contrario, pudo haberse reducido y la accidentalidad prácticamente desapareció. Los conductores se dieron cuenta de que el usuario ya no necesitaba pensar en acelerar cuando un pequeño espacio se presentaba para pasar, como lo hacía antes: ahora sabia de sobra que la totalidad de la calzada estaba allí para él, y podía utilizarla a una velocidad razonable y segura.[216]

Así fueron superados dos de los hitos más complicados del proyecto. Aquella apuesta del Gobierno Gaviria en torno a la participación de los privados en la construcción de la infraestructura moderna mostraba resultados: en los proyectos ejecutados por la empresa privada se hacía más evidente el empleo de tecnologías de punta,[217] ya que no había limitaciones burocráticas ni trabas.

---

216 Entrevista a Alberto Naranjo Arango (2020).

217 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011). Se citan los aportes que trajo a la ingeniería y a la academia del país la experiencia de la construcción de las Autopistas del Café.
A la vez que se llevan a cabo las obras, el concesionario atiende el mantenimiento de todo el trayecto, cuyo principal inconveniente ha sido el deterioro de la cubierta debido a la mala calidad de los asfaltos explotados en Colombia. Para minimizar esa falla y darle mayor vida a la carpeta, se buscan nuevas tecnologías con inversiones en investigación de ajuste de las mezclas y el empleo de aditivos especiales. En este otro campo, la contribución de Autopistas del Café a la ingeniería nacional ha sido valiosa, pues los avances logrados se han ido trasfiriendo a las empresas e ingenieros al servicio del Estado. El concesionario también ha dado apoyo a varios estudios ejecutados en la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Caldas, parte de los cuales se recogen en el libro *Modelo de evolución morfotectónica del sistema de fallas de Romeral entre Pereira y Filadelfia,* difundido en los centros especializados del país. Por otro lado, en las obras de las dobles calzadas se utilizaron técnicas en taludes que en 2008 merecieron el reconocimiento de Asocreto como el mejor desarrollo en el ramo de los concretos.

En la inauguración de estas importantes obras, el entonces ministro de Transporte Andrés Uriel Gallego reconocía las soluciones ingeniosas del concesionario y ratificó su confianza en la ingeniería colombiana cuando en el cierre de dovelas en el Puente Helicoidal, el alto funcionario expresó con orgullo que la ingeniería del país estaba hecha para los desafíos de la geografía, de la geología[218] y de las condiciones económicas de Colombia.[219]

218 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011) cuentan que los retos de la geología continuaron en la quiebra del Billar. Mientras en el sector de La Estampilla los viaductos "sobrevuelan" la enorme masa que repta ladera abajo, en la quiebra del Billar, a pocos kilómetros de distancia, la inestabilidad por la falla de Romeral y el efecto erosivo de las aguas subterráneas destruyeron parte de la calzada construida y obligaron a evacuar varias familias campesinas que residían en los alrededores.
Como el fenómeno es grave y de fallar la ladera tendría que hacerse un viaducto similar al de La Estampilla, con enormes sobrecostos y dilaciones, ante la preocupación creciente de los gremios caldenses, el INCO, el concesionario de la doble calzada y las autoridades locales se unieron para buscar soluciones inmediatas y conseguir los recursos financieros para ejecutar obras en ese sitio.
Entrevista a Gabriel Jaime Trujillo Vélez (2020). Mencionó al respecto del problema de la quiebra del Billar que para resolverlo se construyeron dos puentes o viaductos y la ladera se contuvo con un tratamiento geotécnico para controlar su inestabilidad.
219 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

Puente Helicoidal. Dosquebradas, Risaralda.

Inauguración Puente Helicoidal, 2010.

Hoy, 12 años después de inauguradas aquellas obras que sorprendieron a la ingeniería nacional y extranjera, el expresidente Uribe expresa un sentimiento que lo acompaña:

> La vida pública por cada 60 minutos de trabajo tiene apenas 2 minutos de felicidad. Yo puedo decir con profunda alegría que uno de esos minutos de felicidad que he tenido en mi ejercicio fue la inauguración de ese Puente Helicoidal entre Santa Rosa y Dosquebradas, al igual que los viaductos. Son un gran motivo de admiración y orgullo de la consultoría y la ingeniería colombiana.[220]

Publicación periódico *La Tarde.*

220 Entrevista a Álvaro Uribe Vélez (2020).

Puente Helicoidal. Dosquebradas, Risaralda.

El Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCC)

Hubo que enfrentar la topografía arisca, la erupción del Nevado del Ruiz, el remezón de la falla de Romeral, la crisis económica, política y social de un país en guerra (realidad esta que estancó la circulación vehicular por las carreteras), y las diferencias de visión de sus gobernantes. Ahora esta región goza de la satisfacción de avances significativos de una obra magna: Autopistas del Café.

No solo los ojos de Colombia se volcaron hacia el Eje Cafetero en aquella primera década del siglo XX, también los del mundo, que entre la erupción del volcán, la devastada ciudad de Armenia y la bonita vía conocieron el rostro de aquel pueblo colonizador que emergió con una fuerza inimaginable. Más de 100 años de adaptación del cultivo del café a las complejas condiciones que imponen los Andes colombianos resumen el esfuerzo humano que varias generaciones han invertido en esta tierra para conseguir, de una manera sostenible, el sustento. A la vista de todos quedaron expuestos los cultivos de café en terrenos altos y quebrados, con una hermosa simetría de sus trazados, labores artesanales y la persistencia de los productores en la actividad, a pesar de las cambiantes condiciones del mercado mundial cafetero.[221]

La cultura cafetera, con su excepcional modelo de acción colectiva, pudo superar las premuras económicas y sobrevivir en un paisaje agreste y aislado; se desarrolló una caficultura basada en la pequeña propiedad que ha demostrado su sostenibilidad en términos económicos, sociales y ambientales, y que tras la impecable dirección de la Federación de Cafeteros ha posicionado su producto como uno de los mejores del mundo.

Este modelo social y económico configuró una región con un alto grado de unidad, expresada en un patrimonio cultural material en el que se destacan las técnicas constructivas tanto de los asentamientos urbanos como de las viviendas cafeteras rurales; y en un patrimonio cultural inmaterial en el que se evidencia el vínculo de la población con el cultivo por medio de fiestas, carnavales y celebraciones de la identidad paisa heredada de la colonización antioqueña, como rasgo único en el mundo creado por los habitantes de esta región.

Por estas condiciones, el Comité de Patrimonio Mundial de la Unesco inscribió en la Lista de Patrimonio Mundial al Paisaje Cultural Cafetero el 25 de junio de 2011. Este reconocimiento comprometió al Estado colombiano y a la comunidad internacional, nacional y local a su protección, una oportunidad para que sus habitantes y visitantes conozcan el paisaje y participen en su preservación.

221 Paisaje Cultual Cafetero (s. f.).

Inauguración Puente Helicoidal, 2010.

VIRGEN DEL CARMEN
"Intercede Por Nosotros"
WFE 266
DOSQUEBRADAS

Los efectos de una construcción concertada con las fuerzas vivas

Avenida Ferrocarril

Y ahora empezaban a surgir las obras complementarias. Los vehículos pesados complicaron el tránsito en las zonas urbanas y con su peso y la vibración que causaban afectaron seriamente las redes de acueducto, alcantarillado, gas y energía eléctrica. Con las variantes se evitó gran parte de estos problemas, pero en Dosquebradas, por ejemplo, no fue posible sacar el recurrido de la zona urbana.

Después de largas negociaciones con la administración municipal se decidió usar la antigua vía del tren, llamada ahora la avenida del Ferrocarril, para descargar la presión del tráfico sobre la zona central de Dosquebradas y permitir las obras que requería el Megabús en la avenida Simón Bolívar.

El tránsito por la calle principal de Dosquebradas era un "tapón" que frenaba el paso hacia Pereira, Buenaventura y el occidente colombiano. Era una frustración para los viajeros que perdían tiempo precioso en ese trayecto y amenazaba volverse insoportable cuando se decidió continuar con el Megabús por la misma ruta que llevaba al viaducto entre Pereira y el mencionado municipio.

La administración de Dosquebradas y el INCO buscaron una solución y de común acuerdo convinieron en adecuar la avenida Simón Bolívar a las necesidades y especificaciones del Megabús y dejar en manos del concesionario la ampliación a dos calzadas de la avenida del Ferrocarril, que solo constaba de una calzada en lamentables condiciones.

Para construir la segunda calzada, paralela a la que se rehabilitó en la vieja carrilera, Dosquebradas adquirió los predios necesarios y Autopistas del Café se hizo cargo de la construcción, el mantenimiento y el mejoramiento vial de esa avenida por donde circularon los vehículos pesados y los que iban al Valle y al sur del país, con la consiguiente mejora del flujo vial en la ruta del Megabús.

La avenida del Ferrocarril, además de mejorar la movilidad de la doble calzada, está contribuyendo al desarrollo de Dosquebradas: a lado y lado se levantan modernas urbanizaciones y a lo largo de la vía se construyen hostales y paraderos, estaciones de servicio e innumerables bodegas que incrementan la actividad comercial y facilitan el paso hacia el puerto de Buenaventura.[222]

222 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

Avenida Ferrocarril año 2009. Dosquebradas, Risaralda.

QUEBRADA
FRAYLES

Variante Condina

Era clara la necesidad de pensar en variantes que desviaran el tráfico automotor del casco urbano, o por lo menos de las calles principales. La doble calzada pasaba por un lado de Chinchiná, por el costado de Santa Rosa de Cabal, por la antigua vía del ferrocarril de Dosquebradas, y se extendía por una zona lateral de Pereira, denominada la variante Condina, la cual lleva el tráfico hacia Armenia sin pasar por el viaducto César Gaviria ni por las calles centrales de la capital de Risaralda.

Las variantes han sido más que desviaciones útiles: se han convertido en polos de desarrollo que incentivan el comercio y están extendiendo las zonas urbanizables de las poblaciones conectadas por la vía. En ellas, los choferes y los viajeros encuentran alimento variado, alojamiento, combustible y repuestos. Los hostales atienden a los turistas, los paraderos a los camioneros. Las tiendas de artesanías ofrecen suvenires. Y, naturalmente, de acuerdo con las tendencias se incrementa día a día la oferta de servicios.

Esta obra complementaria tiene gran significación no solamente para Pereira y Risaralda. Cuando las obras de la doble calzada se suspendieron en Caldas debido a los graves sucesos de orden público en Chinchiná y a la falta de claridad en la financiación del tramo caldense, la dirigencia risaraldense propuso la variante sur en Pereira. La nueva vía saldría del sitio de Guacarí, más conocido como Punto Treinta, a 10 kilómetros de Pereira, en la salida a la ciudad de Armenia, para conectarse con el sitio llamado El Pollo, cerca de la intersección a desnivel de Belmonte.

La variante Condina fue pensada para que el tráfico del Quindío y del Valle que no tuviera como destino final Pereira no ingresara a la zona central de esta capital. Así se mejoraba el desplazamiento y se evitaba el deterioro de la infraestructura urbana de las calles principales de Pereira y de Dosquebradas.

Se consiguieron recursos para financiar cuatro kilómetros de la Condina y para obtener el dinero con que construir los nueve kilómetros restantes, el Gobierno propuso un "peaje social", que encontró en Risaralda la misma resistencia de otros peajes propuestos.[223]

Muchos en la región creen que la variante Condina fue una solicitud de interés particular hecha por los habitantes de Risaralda en un consejo comunal del entonces presidente Uribe Vélez que desplazó obras de mayor importancia; sin embargo, Uribe Vélez no recuerda que esta obra tan importante saliera de aquel espacio, pero tampoco le parece improbable, pues fueron muchas las obras en todo el país que surgieron de aquellas reuniones directas y cercanas entre la población y el presidente y su equipo de trabajo. "No importa de dónde salió la idea: imagínese si no se hubiera hecho la variante Sur-Sur cómo sería ese paso para ir de Manizales a Pereira".[224]

La variante Sur-Sur es una obra de infraestructura vital para el desarrollo de Pereira. El resultado inmediato

223 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).
224 Entrevista a Álvaro Uribe Vélez (2020).

Variante Condina, Pereira, Risaralda.

fue la valorización de las tierras aledañas al proyecto y el resultado más inminente la ampliación de las posibilidades urbanísticas de Pereira, entre las que se destaca el macroproyecto Gonzalo Vallejo Restrepo, con más de 3000 viviendas de todos los estratos socioeconómicos…[225]

Par vial El Jazmín-Chinchiná

Al llegar a La Postrera, en territorio santarrosano, la doble calzada pasa por un lado de Santa Rosa y se dirige hacia El Jazmín, donde el viajero puede continuar por la antigua carretera a Chinchiná o desviarse por la ruta que pasa por un lado de Chinchiná y conecta directamente con el puente Doménico Parma. Este tramo evita la entrada a las calles de Chinchiná y atraviesa una zona cafetera altamente tecnificada que aún no ha concitado el interés de los urbanistas

Entre el 80 % y el 90 % del flujo vehicular utiliza la vía El Jazmín-Chinchiná. Pese a su evidente necesidad, la obra estuvo paralizada 16 años, pues Autopistas del Café no la recibía por ser de Invías y por su gran deterioro con tantos años sin mantenimiento.

A las 2:50 p. m. del 15 de diciembre de 2006 fue abierto el trayecto en medio de la lluvia y sin señalización ante la presión de los medios y de la senadora Adriana Gutiérrez, que se puso al frente de las protestas.[226]

225 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011) citan al periódico *La Patria* (2009).
226 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

VTO, sector El Jazmín en Chinchiná, Caldas.

He aquí un recuento de un reconocido y apreciado líder de esta región, Darío Gómez Jaramillo, sobre cómo se logró esta hazaña:

> Durante el segundo Gobierno del presidente Uribe y siendo presidente de la ANDI, en unión con el Comité Intergremial visitamos al ministro de Hacienda Óscar Iván Zuluaga. Nos recomendó que los líderes gremiales y sociales de Caldas deberíamos elegir muy bien los proyectos a que apuntaríamos y no tirarle a todo como en regadera: elegir uno o dos proyectos para que todas las fuerzas vivas del departamento se pudieran unir a sacarlos adelante. Fue así como enfilando baterías pudimos avanzar en nuestro sueño de los últimos 40 años: el Aeropuerto del Café, que hoy en día está en proceso de consolidarse. Tiempo después me correspondió el honor de presidir el Comité Intergremial y así continué participando de los grupos que buscaban jalonar el desarrollo del departamento. Manteníamos sobre la mesa de trabajo la urgente necesidad de la conectividad vial, dado que por aquel tiempo estaban las carreteras en muy malas condiciones y el país adelantaba con alguna dificultad las vías de la primera generación (G1), y en estas se estaba construyendo nuestro gran proyecto: Autopistas del Café. Así que decidimos darle a la construcción de Autopistas del Café la misma importancia que al Aeropuerto del Café. Así podríamos decir que esta vía se convertía en el primer proyecto de región, puesto que tras cruzar por cada uno de los departamentos los beneficia en la misma medida a todos, convirtiéndose en un proyecto vital para el desarrollo de los tres. Sea tal vez esta la razón para que se afianzara la idea de que la voz de los tres departamentos tendría que llegar unida a la negociación que sobre los avances y ajustes de la vía tenía que darse, porque de hacerlo individualmente la fuerza sería muy poca. Fue, entonces, cuando las juntas directivas de la ANDI del Quindío y Risaralda empezamos a reunirnos una vez en Pereira, otra en Manizales y una tercera se realizó en Chinchiná, y tomamos la decisión de que las asambleas regionales las seguiríamos haciendo juntos con el objetivo de jalonar los proyectos de región.

Con los representantes de la ANDI de cada departamento y el Comité Intergremial nos acercamos al doctor Luis Guillermo Velásquez, gerente de Autopistas del Café, para empezar a analizar los avances y problemas que al día presentaba el proyecto, entendiendo de partida que no había confianza entre las partes, y había por aquel entonces muchas críticas negativas hacia los gestores de Autopistas del Café, en parte porque los veíamos lejanos y diferentes. El doctor Mauricio Ossa y el gerente se reunieron con nosotros como fuerzas vivas de la región; asistieron también Felipe Montes, un líder empresarial de la región, Juan Eduardo Zuluaga, actualmente presidente de la ANDI, Felipe Calderón importante empresario, Lina Ramírez, directora ejecutiva de la Cámara de Comercio, y yo.

Par vial Romelia–La Postrera, vía entre Dosquebradas y Santa Rosa de Cabal.

Y entendimos que se necesitaba construir una relación de confianza y amistad para lograr sacar adelante tan importante proyecto e hicimos que este fuera nuestra prioridad; y se convirtió en un sueño, un anhelo compartido. La primera decisión fue que Autopistas del Café, independientemente de donde se hicieran las inversiones, era un corredor vial que les servía a los tres departamentos y con esa premisa tan acertada se han logrado los otrosíes, que hoy día se están ejecutando y que en un futuro muy cercano nos van a permitir tener una doble calzada completa entre Armenia, Pereira y Manizales, que en algunos tramos faltantes ya se está ejecutando.

Con el tiempo, la concesión enfrentó un conflicto generado por el término del contrato, cuando el privado devuelve la concesión al Estado. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) consideraba que el tiempo de control de la vía por parte del concesionario era el año 2017, pero el concesionario consideraba que iba hasta el 2027. En este proceso jurídico y de negociación entre las partes, intervinimos las fuerzas vivas de la sociedad y fue así como logramos llevar a fase 3 la conectividad de un sitio que se llama El Jazmín, cerca de Santa Rosa de Cabal y Chinchiná, donde se logró la realización de un par vial, y la doble calzada en su diseño y compra de predios; y en 2018, cuando el fallo dio por cierto que la concesión Autopistas del Café tenía la razón en relación con que sería 2027 el año que marcaría el fin de aquel contrato, los excedentes con los cuales contaba la concesión eran unos 100.000 millones: se decidió fueran aprovechados e invertidos en mejoramiento del corredor vial. Fue en ese momento que los tres gobernadores en forma armónica tomaron la decisión sobre cómo se invertirían esos recursos, que actualmente se están ejecutando: intercambiador de Postobón, intersección de El Jazmín, conectante par vial entre peajes de Tarapacá I y Tarapacá II, la doble calzada entre Tarapacá y Chinchiná; y se puso dinero en una fiducia para darle continuidad a este tramo por unos 800 metros.[227]

227 Entrevista a Darío Gómez Jaramillo (2020).

Glorieta sector Postobón, año 2009.
Dosquebradas, Risaralda.

PARE

Ha sido un gran proceso la construcción de esta carretera. Estas obras que surgen cada cierto tiempo en las Autopistas son el resultado de la concertación de las fuerzas vivas, sociales y políticas, y les han enseñado (a los tres departamentos) que trabajar juntos es fundamental y que la vía es beneficio para todos.

Después de tantos años de trabajo, construcción de confianza y esfuerzo, el resultado tangible ha sido una vía muy bonita, que sorprende por las apuestas técnicas y por un paisaje soñado:

> La doble calzada entre Manizales y Armenia comprende dos zonas de topografía diferente: la vía de Manizales a Dosquebradas cruza una región montañosa, de paisajes abiertos, con lomas cubiertas de café y casas campesinas que se confunden con los horizontes que trepan hasta las nubes. La carretera entre Pereira y Armenia recorre la típica topografía quindiana, surcada de colinas bajas y suaves hondonadas, que de lejos se asemeja a una planicie tachonada con guaduales o a las redondeadas formas de una hermosa mujer que yace calmadamente en su lecho.[228]

228 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

Una vía engalanada de gastronomía y turismo

En esta tierra quindiana tan relevante para el turismo de la región lucen y se disfrutan paradores típicos como el reconocido Restaurante El Roble, de Gustavo Zuluaga y María Edelmira Gómez, oriundos de Quindío y descendientes de abuelos del oriente antioqueño. Su historia conserva el modelo de la colonización paisa. En 1972 llegaron a la región. En una casa ubicada en el retorno en la entrada de Bremen, alto de la vereda El Roble, había una fonda de camino, una casa vieja, se acercaba a los 40 años de construida. Allí vivía Horacio Grisales, líder cívico, hombre de autoridad entre su gente, quien fue encargado de darles la bienvenida, otorgarles su amistad y vincularlos al trabajo comunitario, como era la vieja usanza. Así fue que Horacio, Gustavo y Edelmira se aliaron para siempre con el propósito de mejorar las condiciones de vida de su vecindario, emprendieron la titánica tarea de construir un acueducto sin mayores recursos, para el que hicieron celebraciones de todo tipo, y siempre estuvieron atentos a las necesidades de los habitantes de la vereda. Horacio le vendió la fonda a Gustavo porque vio en aquella pareja a gente capaz y trabajadora, que en poco tiempo se incorporó y ganó reconocimiento ante la comunidad a la que debían servir.

"La fonda se necesita —dice Horacio— y ahora no hay quien se dedique a ella". Gustavo la compró sin reparo y puso ahí un expendio de carne de cerdo aprovechando que estaba a bordo de la vía y que la gente podía comer si tenían hambre y llevar la carnita pa su casa. Así fue que la humilde fonda se fue convirtiendo con el pasar de los años en un

Sector El Roble. Vía Pereira-Armenia.

paradero, un piqueteadero y en un negocio pionero de esa forma de servicio carretero en la región.

El Roble forma parte de Acodres (Asociación Colombiana de Restaurantes), asociación muy valiosa para tener voz frente al Gobierno en este tema tan difícil de sacar adelante el negocio. La asociación está trabajando en un proyecto de identidad gastronómica y en la investigación de la comida ancestral, con el fin de mantener las recetas tradicionales, las de la abuela, y con ellas la identidad de la región, claramente influenciada por la cultura paisa; de hecho, la bandeja paisa puede ser el plato más representativo del restaurante, pero igualmente el mondongo, los chorizos con receta especial de doña Edelmira, la trucha y recetas que han logrado posicionarse como comida tradicional.

Quindío amplía su oferta gastronómica: esta se vuelve creativa y ofrece comida de autor, con ingredientes orgánicos y una producción limpia. Aprovecha toda la cultura gastronómica de sus vecinos: la chuleta valluna, un tamal (aunque diferente al del Tolima), un sudado antioqueño galardonado con un premio gastronómico. Y ahora trabaja en recetas de dulces tradicionales.

En referencia a la unidad cultural del país, el sancocho es un buen referente, aunque cada región le ponga sus ingredientes: Antioquia, con su cocina tan ligada al cerdo y a la papa, mientras que los pueblos ribereños le agregan pescado; así, el sancocho se apellida según la proteína y recibe identidad del revuelto que le pongan. El valluno le agrega ahuyama y prescinde de la papa, el boyacense tiene cubio, y el de la costa es con ñame y yuca.[229] En todo caso, esta maravillosa receta "levanta muertos", con su poder para dar energía, es la explosión del sabor surgida en el pasado en el encuentro de dos mundos: el Nuevo y el Viejo. En tiempos modernos un encuentro regional de sabor.

Hacia 1990, año de "revolcón" en el país, fecha marcada por un nuevo lenguaje comercial de competencia y libre comercio, posiblemente atraídos sus dueños por el éxito del piqueteadero El Roble, fue fundado muy cerca un restaurante con una propuesta similar de comida típica. Sus nuevos vecinos eran experimentados en el negocio de la oferta de comida carretera e impusieron una competencia directa y hasta agresiva. Esto los despertó, los volvió creativos y tomaron decisiones como ampliar la carta. Además, doña Edelmira mejoró las tradicionales recetas y adecuaron la vieja casona.

Pocos años después de superar aquella competencia, fueron notificados: tenían que desocupar el predio en el que habían invertido buena parte de la vida construyendo El Roble: ahora la prioridad era la nueva vía, Autopistas del Café.

El interés general seguía prevaleciendo sobre el interés particular, pero la nueva Constitución tenía herramientas de disuasión y negociación. Comenzó un largo proceso. Gustavo, visionando el panorama, aprovechó un viejo lote que tenía lejos del restaurante y construyó un pequeño lugar como estrategia para llevar su comida mientras la negociación con la concesión se consolidaba. Así abrió un nuevo punto de venta, y con la calidad de su comida típica, no se demoró mucho en que este nuevo piqueteadero se convirtiera en un restaurante apetecido y familiar.

229 Arango (2020, p. 24) cita a Tulio Zuluaga, influenciador gastronómico.

En 1997 construyeron el nuevo restaurante en el lote ubicado a no más de 18 kilómetros de Armenia. La concesión Autopistas del Café dispuso para los trabajos de El Roble sus inmensas volquetas y maquinaria nunca antes vista por estos lares, y organizaron el terreno a donde don Gustavo y doña Edelmira traerían sus recetas y su formato de negocio familiar. Construyeron unas terrazas con miradores y salones para celebraciones privadas, todo para privilegio de los visitantes.

El Roble es una parada obligada para quienes van entre Pereira y Armenia.[230] Los niños disfrutan de una minigranja con caballos pequeños y bueyes enanos o paturros entrenados. La familia toda disfruta con asombro de especies raras, faisanes y aves hermosas, amplios salones, hermosos miradores que dejan asomar a los visitantes de manera casi irreal a una naturaleza imponente y misteriosa: el Parque Los Nevados y hacia el occidente Armenia y sus territorios vecinos.[231]

Actualmente, la vía y El Roble comparten el gusto de ser anfitriones en la región cafetera, y aliados incondicionales, pues por esta circulan aquellos ansiosos comensales que se dirigen con sus familias a degustar las infinitas posibilidades de la cocina tradicional de Edelmira.

Más adelante, en Pereira, los visitantes querrán reposar donde Olga Lucía Vélez Sierra: mujer importante de Risaralda, condecorada por la Gobernación como la mujer cívica, reconocida por su liderazgo y su contribución al mejoramiento de su territorio. Cuenta que tal vez ese espíritu de servicio lo adquirió siendo niña, cuando tras un enojo o una pataleta sin mucho fundamento, su padre, el político Óscar Vélez Marulanda, le dijo: "Hija, lo que te falta es conocer la vida". Y la llevó por un mes a servir al dispensario del barrio San Judas. Cuando llegaron allí le reiteró: "Mira, Pereira está más allá de tu alcoba, hay muchas Pereiras y hay que aprender a amarlas a todas". Ahí quedó sembrada en esta risaraldense su deseo de servir.

Esta mujer hace de todo: se levanta temprano, hace ejercicio para mantenerse a tono físico con sus nietos y luego se va para su Hotel Zandú, ubicado en la parte céntrica de Pereira. Ha acompañado a la Gobernación de Risaralda en el programa Colegios Amigos del Turismo, una iniciativa apoyada por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Cultura que tiene una duración anual y apunta a la preparación de jóvenes para el turismo. Esta preparación incluye conocer las bondades de sus territorios, aprender guianza turística y saber lo que significa hacer turismo con calidad y calidez.

230 Entrevista a Gustavo Zuluaga y Edelmira Gómez (2020). El horario de atención es de 6:30 a. m. a 9:30 p. m. y pueden recibir a 300 personas sentadas. Preparan entre 350 y 400 platos diariamente. En temporada alta han llegado a atender hasta 2000 personas en un domingo. Tienen una planta de 65 empleados directos y 45 indirectos, casi todos de Armenia, circasia y Filandia. Producen los alimentos en el restaurante y el 85 % de sus proveedores son de Quindío.
231 Entrevista a Gustavo Zuluaga y Edelmira Gómez (2020).

Esto tiene que ver con que Risaralda es actualmente un destino turístico muy importante. Y con buenos servicios, el turismo será uno de los sectores que más hagan crecer la economía de la región, pues se estima que un turista gasta 300 dólares diarios y esa cantidad, para cualquier municipio colombiano, es una suma alta. Además, ese turista impactará tanto al que vende un dulce en la calle como al restaurante mejor clasificado en las listas de viajeros.[232]

> El Hotel Zandú —dice Olga Lucía Vélez— es un lugar para el reposo, un oasis para los comerciantes del país que vienen con sus mercancías a surtir al Eje Cafetero y buena parte del occidente de Colombia. Es una casa para el descanso donde los visitantes hallan familiaridad, amabilidad, cercanía y un café delicioso y de origen, producido en Santa Rosa y de alta tostión.

Todo un deleite para los huéspedes: una bebida fuerte pero no ácida, "un detalle del que se ocupan los empleados del hotel porque están comprometidos con que se disfrute la cultura cafetera", apunta. Olga reconoce que hay en ellos una influencia paisa que los incita a atender con suma amabilidad a sus clientes: por eso se ocupan de cada cosa aunque parezca insignificante, pero, sobre todo, de hacerlos sentir importantes, y aunque considera que su pequeño hotel no es un negocio de mucha rentabilidad, disfruta de generar empleos de calidad, ser anfitriona de su tierra y servir: "Es hacer patria", afirma.

Su área de influencia alcanza a los tres departamentos del Eje Cafetero, que tiene muy bien identificados en su

232 Canal CNC Eje Cafetero (2018).

Barranquero. Foto: Álvaro Camacho.

cabeza. Risaralda perteneció al gran Cauca y Caldas a la gran Antioquia. Ese solo origen explica importantes diferencias culturales. Además, porque la decisión política de separar a Caldas de Antioquia no obedeció a un proceso social, tampoco a una consideración cultural; de hecho, el país político fue dividiendo el territorio a gusto y consideración de un grupo élite que sacó pedacitos de un lado para otro, cual si fuera un rompecabezas, y formó estos departamentos que han debido unirse de manera forzada, artificial, y no tanto por un proceso histórico vinculante. Y hubo periodos en que estuvieron juntos, como al inicio, cuando se creó el Gran Caldas, "situación que sirvió para que nos conociéramos con la claridad de que éramos tres grupos de población diferentes", remata Olga.

Olga hace un breve recuento sobre el caso de Risaralda, su tierra, un departamento que se constituyó tras un ejercicio de políticas generales y de intereses particulares, y muestra de ello es Pereira. "Pereira es lo que yo llamo una niña entaconada, con una naturaleza que nunca le permite sentirse pequeña o en desarrollo; por el contrario: cree que si usa tacones, nadie notará lo joven que es y, por tanto, así será tratada". Y ríe a carcajadas.

Esta característica tal vez se relacione con que Pereira ha tenido una posición geográfica privilegiada, que le permitió estar desde tiempos antiguos visible a los caminantes, a los comerciantes, pues era esta tierra un sitio de paso; y esta condición es quizá la primera razón para que en Pereira se haya despertado esa alma comercial que hoy la identifica.

Por su posición, Pereira es más cosmopolita: alberga gente de muchos lugares del país, el 49 % de su gente no nació allí.

Así que muchos vinieron de otro lado y se quedaron. Estas inmigraciones, como lo ha demostrado la historia sobradamente, amplían el panorama y la visión de un pueblo: "Aquí se hace el negocio, señor, aunque no sea conmigo", dicen en Pereira, y eso nos convierte en un territorio de puertas abiertas, amables y buenos anfitriones, al punto que algún día el cantautor Pablo Gallinazo dijo: "Pereira es buena hasta pa pasar maluco".

En torno a ese objetivo comercial se ha generalizado un espíritu humano libre y dispuesto con el otro. Sin dejar de lado que ayuda el clima, puesto que Pereira posee la más cálida temperatura del Eje. Mientras que en Caldas, tierra fría, la gente viste más abrigada: "Son más convencionales, hasta más elegantes, más inclinados hacia la academia, lo intelectual; de hecho, hoy a Caldas se le conoce como la Gran Universidad del Eje Cafetero". Quindío es el territorio verde del Eje: por eso los quindianos tienen una relación más directa con el campo.

Actualmente, Risaralda, Caldas y Quindío, aunque intentan mantener las características que los distinguen entre sí, son territorios hermanos, con sus cualidades, bondades y necesidades diferentes. La unión los hace más fuertes, pues son esas vocaciones de desempeño de los tres territorios lo que atrae a un público con diversos intereses. El todo se alimenta de aquello que cada uno aporta.

Así que cada departamento fue surgiendo bajo sus particularidades y sus propios intereses, diferencias que hoy son riqueza, para que al hallar las cosas que nos unen, como las Autopistas del Café, tal vez construyamos la ciudad región de la que tanto se ha hablado en las últimas décadas.

Y hay que hacer aquí una parada para hablar del papel vital de esta estructura vial en el desarrollo de la región cafetera y del turismo. Comenta Olga Lucía: "Sin comunicaciones no podemos intercambiar bienes ni servicios, tampoco podemos conectarnos con las personas, y ahí yace quizá la mayor importancia de construir vías".

El Eje Cafetero es una región rica actualmente en atractivos para el turismo, que sin vías serían inviables. "Si una vía, más allá de esto, se propone mostrar lo que constituye la esencia de un pueblo mientras las personas la transitan, eso es ya arte y cultura. Y las Autopistas del Café lo logran con muchos elementos, como el Mural de los Pájaros o los tambos".[233]

233 Entrevista a Olga Lucía Vélez Sierra (2020).

Carpintero payaso. Foto: Álvaro Camacho.

JET

Una vía vestida de arte…

Después de pasar el asombroso Puente Helicoidal, quienes transitan por las Autopistas del Café se encuentran con un enorme mural inaugurado el 6 de diciembre de 2019, que su creador bautizó *Las aves aman el Paisaje Cultural Cafetero*. Ubicado entre los municipios de Dosquebradas y Santa Rosa de Cabal en Risaralda, fue construido gracias a la alianza con la Gobernación, la Universidad Tecnológica de Pereira y Pintuco. Su autor, Jorge Mario Méndez Escudero,[234] lo dispuso en una extensión de 1792 metros cuadrados. "Este mural es una obra de arte público que pretende conectar a los viajeros con la expresión y la creación, un reconocimiento a la biodiversidad de las aves de la región, un punto de referencia para los turistas nacionales y extranjeros", se lee en el comunicado oficial a propósito de su inauguración.[235]

234 El mural *Las aves aman el Paisaje Cultural Cafetero* fue dirigido y plasmado por el artista y docente de la Universidad Tecnológica de Pereira Jorge Mario Méndez Escudero con el apoyo de los artistas Julio César Zapata y Beymar Espitia.
235 Autopistas del Café (2019).

Producción mural *Las aves aman el Paisaje Cultural Cafetero*, par vial Dosquebradas-Santa Rosa de Cabal.

Mural *Las aves aman el Paisaje Cultural Cafetero.*

Carpintero payaso. Foto: Álvaro Camacho.

Pechirrojo. Foto: Álvaro Camacho.

Los tambos de Autopistas, un encuentro con la historia y la cultura cafetera

Las fondas nacieron con los caminos. Marcaban el final de la jornada de los arrieros y caminantes y constituían las despensas, los supermercados, las bodegas, el sitio de distracción de los labriegos, el punto de venta de los sacatines de aguardiente, los burdeles entre sacos de maíz y bultos de frijol. Alrededor de un mostrador de cedro y recostados en taburetes de baqueta, los líderes campesinos repartieron las tierras, señalaron el exilio, la tumba o la alianza de clanes y de familias. El dueño de la fonda fue confidente, celestino, cómplice, banquero, usurero, negociante, asesor, maestro, filántropo, soplón y consejero. Sobre el cordón de tragadales y la sucesión de huellas dejadas por las mulas, las cotizas y los bueyes, nacieron las fondas y junto a ellas surgieron gran parte de nuestras aldeas…[236]

Al igual que en el pasado, los tambos de las Autopistas del Café están concebidos como lugares de paso y descanso; lo que ha cambiado son los hábitos de los viajeros. Los visitantes pueden encontrar baños, servicio telefónico (ya casi en desuso), parqueaderos y wifi gratis. Y al igual que para los arrieros, estos lugares son espacios de encuentro para la reunión y la tertulia en el ambiente de una taza de café, uno de los mejores, dicho sea, que puedan consumirse en el mundo.

236 Cardona Tobón (2011d).

Tambo El Edén. Armenia, Quindío.

EL EDÉN
os mágicos
el café
gura.
Wi Fi

En los últimos siete años, más de un millón y medio de personas han visitado los tambos. El Edén, El Privilegio, Jardín y La Manuela. Nacieron como centros de atención al usuario mientras transitan por las Autopistas del Café. Están en inmediaciones de Armenia, Santa Rosa de Cabal, Filandia y Manizales, y hoy son referentes turísticos que permiten a los visitantes disfrutar de la cultura cafetera mientras observan sus imponentes paisajes y toman una taza de café marca Quindío o tal vez un Passional. Los tambos del Eje Cafetero son el escenario perfecto para capturar los paisajes de esta zona cafetera mientras se agradece a Dios por crear tantas maravillas.

Luis Guillermo Velásquez,[237] entusiasmado en la gestión de esta "vía mágica", encontró que los lugares para descansar en la vía y hacer uso de algunos servicios indispensables eran llamados fríamente por su sigla CAU (Centro de Atención al Usuario). Enamorado de la historia y acucioso en su estudio, hizo un análisis de este nombre y le pareció que carecía de sentido porque aquellos habían sido construidos con la filosofía de la calidez y el servicio.

Así que basado en la historia del camino del Privilegio, propuso a la concesión utilizar nuevamente el nombre de tambo. La razón más fuerte para rebautizar estos lugares está en la historia misma de aquella antigua concesión vial. Sigue así la historia: luego de que el ingeniero De la Abadía construyera aquella primera concesión vial del occidente, comprendió que los viajeros necesitaban lugares para el abastecimiento y el descanso, por lo cual, además del recaudo necesario para el mantenimiento de la vía, solicitó

237 Entrevista a Luis Guillermo Velásquez (2020).

Tambo La Manuela. Manizales, Caldas.

la puesta en marcha de los tambos. En aquellos tambos los arrieros y usuarios de la ruta les daban descanso a las recuas de mulas, hallaban lugares de bodegaje para la mercancía y se hospedaban con las familias, que usualmente los acompañaban. Así se mezclaban en un solo lugar el pago de la circulación por la vía y los servicios requeridos para continuar el largo camino.

Descubrió, además, que la palabra tambo fue muy conocida en época de conquista, y no solamente en Colombia, sino en Perú, Ecuador y Argentina, y que en su acepción original se pronunció como "tambú". En Machu Picchu existe un hotel que se llama el Tambo del Inca y en la pampa argentina, en los viñedos, a los hostales se les llama tambos. Concluyó, así, que además de ser melodiosa, era autóctona, muy nuestra, parte del ADN de la cordillera andina.

También por todo esto, llamó a uno de aquellos tambo del Privilegio. Justo si alguien se sienta a tomar un café actualmente en el tambo del Privilegio, puede mirar al frente, a mano izquierda por la parte de atrás, y observar ese pedazo de la historia que transcurre ahí, pues, según el relato, fue el lugar por donde pasaba el camino del Privilegio, que salía a la plaza de mercado de Santa Rosa y seguía hasta la vereda de Fermín López y el puente de Santa Ana. Ahí, en ese puente, estaban las partidas donde se encontraban los arrieros que venían de Caldas en Villa de María, los que venían del Líbano (Tolima), y luego ahí también se bifurcaba el camino hacia Cartago y Popayán. Era un vértice de la geografía y el comercio de mercancías.

A mano derecha podrá observar el cerro del Boquerón, conocido por los arrieros y ancestros como el "cerro de los Putazos o de los Madrazos", según algunos historiadores. Un lugar alto donde paraban los arrieros con la carga, después de pasar por el puente de Santa Ana. Desde el alto observan a Dosquebradas, que era un pantanero de difícil cruce. Se cuenta que allí siempre se oía una pregunta repetida entre los arrieros: ¿a Santa Rosa o al Charco?, que significaba "¿nos devolvemos o será que nos arriesgamos?". Una pregunta que, además, se volvió parte del lenguaje del sigo XX en el Eje Cafetero para hacer referencia a situaciones en las que se debe calcular el riesgo y tener prudencia.[238]

238 Entrevista a Luis Guillermo Velásquez (2020).

Tambo El Privilegio,
Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

Los tambos: intersecciones del Eje

Este anhelo de crecer, generar riqueza y aumentar la calidad de vida con ofertas turísticas e, incluso, con el perfeccionamiento de la industria del café tiene en las buenas vías un aliado de primer orden. "Las carreteras han desbloqueado los antiguos límites y roto las fronteras que los propios habitantes del Eje Cafetero nos hemos impuesto en algún momento de nuestra historia", afirma Olga Lucía Vélez. Y agrega que las Autopistas del Café han logrado algo maravilloso: "Conectarnos a un punto que tú ya no defines dónde termina Caldas ni dónde empieza el Quindío; ahora somos uno solo y lo percibe el turista muy rápidamente, porque sabe que hospedándose en Pereira, en nuestro Hotel Zandú, está a 40 minutos del Parque del Café o a 35 minutos de los termales de Santa Rosa, y entonces el tiempo es tan corto que quiere visitar los tres departamentos".

Cuando Olga Lucía viaja al occidente de Risaralda, "que es hermoso", y llega al municipio de Santuario, "para mí uno de los municipios más bellos de Colombia", imagina que mucha gente piensa, como lo hace ella, "esto es divino: qué bueno que tuviera mejores carreteras; de ser así, la gente vendría masivamente". Aunque reconoce que muchos sectores aún tienen vías inadecuadas, también sabe que el país se está interconectando a través de múltiples concesiones, y no solo la del Eje Cafetero.

"Llegar, por ejemplo, a Cauca Viejo, en Antioquia, por esa belleza de carretera con la que cuenta actualmente el suroeste de ese departamento es una sensación maravillosa. Las vías son reales arterias por donde fluye todo el quehacer humano: la comunicación, el comercio, la recreación, la educación, el trabajo, la vida misma". Y cree Olga Lucía que así los límites se desdibujan, "al punto que dejamos de ser antioqueños, quindianos o costeños, y simplemente circulamos por las vías, como colombianos unidos por unas extensas y hermosas carreteras que nos permiten recorrer paisajes, sorprendernos, enamorarnos de nuestro país".

Las vías amplían el panorama, sentencia, "pues además de que han permitido a municipios como Pereira consolidarse como un centro económico, generador de riqueza primordial para dinamizar la región, hay otras riquezas que empiezan a hacerse visibles tras este nuevo desarrollo vial".

Las Autopistas del Café son fundamentales para el Hotel Zandú y sus huéspedes.[239] Los que vienen por su actividad laboral encuentran en esta vía una conexión inmediata con la región: "Es impresionante —comenta Olga Lucía— cómo en tres días recorren el Eje, y mantienen de base para dormir al hotel. Y esto era imposible hace 20 años".[240]

Antes de las Autopistas, la movilidad ocurría entre carreteras estrechas: para pasar dos carros al tiempo, uno tenía que parar y arrinconarse, eran demasiado curvas y peligrosas. "De hecho, no era un programa para disfrutar: era tensionante transitarlas. Las mamás en procura de que los muchachitos no se vomitaran haciéndoles comer dulces y bregando a punta de bolsas plásticas que no ensuciaran mucho el carro; y el papá atento en no chocarse".

Las Autopistas del Café han cambiado la forma de vivir y están tejiendo una región económica y culturalmente.

Basta entrar a un tambo. "Uno de Risaralda, otro de Caldas y otro del Quindío, tal vez tres familias que de cada región han aportado un miembro para su conformación".

239 Entrevista a Olga Lucía Vélez Sierra (2020). Hoy el hotel está en silencio y solitario por el COVID-19, y el futuro parece difícil. "Sin embargo, esperamos que la cuarentena pase pronto, para que nuestros clientes retornen y servirles un delicioso café y escuchar historias y poder saber cómo vivieron ellos este momento tan difícil y extraño en que está sumergida la humanidad". Nada será igual después de la pandemia, "pero creo que este año nosotros mismos, ávidos y necesitados de recuperar el tiempo perdido, saldremos ansiosos de ver nuestras montañas, de comprarnos algo, de tomar café, de reencontrarnos con nuestra gente".

240 Entrevista a Olga Lucía Vélez Sierra (2020). Para salir de Pereira hacia cualquier otra ciudad del Eje, se calculaba el viaje en mareadas: "De Pereira a Manizales, nos demoramos tres mareadas, lo cual significaba una hora y media por una carretera muy mala". No todo tiempo pasado fue mejor. El viaje más sencillo era a Cartago, pero la carretera, igual, era mala. "A Armenia, Dios mío, ni se imaginan: comparar con lo que se vive actualmente, pues de Pereira a Armenia por las Autopistas nos demoramos 15 minutos. Mis papás tenían una finca en Armenia que nos quedaba lejísimos, al punto que cuando íbamos, era para permanecer varios días y había que llevar de todo, canastos con panela y frijoles para alimentarnos todas las vacaciones. Porque salir de allá a comprar algo era lejísimos: lo único que se compraba era la mazamorra, para lo cual teníamos que ir a El Roble, ríase la dificultad".

Una vía mágica

En fin, el viaje es encantador, de esos que un viajero no quisiera terminar nunca. En el trayecto entre Pereira y Armenia, el aire vuelve a enfriarse a medida que se sube hasta el alto de El Roble y vuelve a tibiarse en las vecindades de Armenia, donde la diferencia no está en el saco ni el desgualete, sino en las mangas de la camisa, pues según afirman los manizaleños, en la capital del Quindío los pobres usan camisa con manga sisa y los gamonales la llevan con manga larga.

El tramo entre Manizales y Pereira está rodeado de plantas de café, pleno de aroma de azahares en los primeros meses del año y de festones rojos en tiempos de cosecha. En los amplios separadores entre Pereira y Armenia se combinan los colores de los sanjoaquines con el verde de variados tonos que engarza las moles majestuosas de las ramas central y occidental de la cordillera de los Andes. En su recorrido la vista se deleita con las alboradas luminosas y los majestuosos crepúsculos del sol de los venados. La doble calzada enlaza un complejo turístico que se va afianzando como el segundo destino de los viajeros nacionales, y llama en forma creciente el interés de los extranjeros. La doble calzada conecta parques temáticos, aguas termales, centros gastronómicos, hoteles campestres, zonas ecológicas, senderos, aire limpio, naturaleza pura y comunidades de gente amable y acogedora.[241]

Así que las Autopistas no solo aportan vías de conexión: tras su majestuosa infraestructura (como el ya icónico Puente Helicoidal, un tambo, las exposiciones de arte), el Eje se entreteje en su particular Paisaje Cultural Cafetero.

241 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

Tambo Jardín Filandia. Filandia, Quindío.

Una vía mágica

Capítulo 3

La ciudad región: la conquista del siglo XXI

"Pienso en un telar, en la trama y la urdimbre, en la lanzadera, en los bastidores, en ese delicado sistema, en apariencia simple, pero profundamente complejo, resultado de siglos de perfeccionamiento cultural".

David Escobar Arango[242]

242 Escobar Arango (2020).

Autopistas del Café, una conquista del territorio

Por fin, las Autopistas del Café, tras la construcción de 256 kilómetros de asfalto, superaron a la imponente cordillera de los Andes. Tras ella quedó toda objeción política, jurídica, económica o de conciliación comunitaria, y hoy es una vía mágica, una fina aguja que cose físicamente este precioso territorio del occidente colombiano, que deja emerger el pasado como piedra angular y contribuye a delinear con sus finos trazos el futuro.

Muchos dicen que hay que conocer la historia porque es cíclica y retorna a sus puntos de salida. En este caso particular, bien se aplica este principio y le cabe algo más: quien revisa bien la historia conecta los hechos del pasado y encuentra su inmediato efecto en el presente, y así, tal vez, puede anticipar algunos hechos que acontecerán en el futuro.

Hay quienes creen, esperanzados, que estamos creando cosas nuevas, pero la verdad es que la mayoría de las veces estamos mejorando lo viejo o consolidando procesos que creemos ya pasados. Por ello, este recorrido por la construcción de las Autopistas del Café fue una recreación de los hechos históricos de la región cafetera: desde la llegada de los grupos poblacionales nuevos y su forma de habitar, y la consolidación del particular proceso de colonización paisa, que entró a poblar el actual Manizales y siguió hacia el sur, hasta finalizar en el norte del Valle (llegó incluso al occidente del Tolima); una migración que colonizó y llenó de pintorescos pueblos el paisaje, enriqueció con diversas formas culturales el territorio andino y, al final, se homogeneizó en una cultura cafetera llena de curiosos detalles. Ahora, con las Autopistas del Café y otras concesiones viales en desarrollo en sus departamentos vecinos, ha entrado esta región en un proceso de "conquista del territorio". Las necesidades de comunicación internas entre sus ciudades principales (Armenia, Pereira y Manizales) son un cuento viejo y lleno de esfuerzos de gobiernos del pasado. El trazado en el mapa es básicamente el mismo: el de los caminos ancestrales, el de los españoles conquistadores y el de los colonizadores paisas. Esta concesión le puso el mejor de los asfaltos, lo corrigió con viaductos y puentes colosales que vuelan desafiantes ante las inminentes fallas geológicas de los Andes en aquellos puntos de riesgo que guardan en su entraña a los allí caídos, y le acortó el tiempo para recorrer el trayecto, acercando así a las tres ciudades para que se reconocieran como lo que son: territorios construidos sobre una misma historia.

Sobre esta embellecida carretera ya los silleteros son cuento antiguo y las bestias de carga no tienen cabida: ahora son mulas de fuerte tracción las que la recorren; los tambos revivieron embellecidos y con cafés refinados; avisos luminosos ordenan el tráfico en vez de las boletas mal escritas que puestas en una estaca de madera avisaban, en el famoso camino del Privilegio, a los arrieros un trasegar peligroso; y exposiciones de arte y uso de tecnologías comunicativas. En suma, una construcción para el futuro.

Pero si alguna discusión fascinante estuvo sobre la mesa de políticos, ingenieros, gerentes de la concesión y sociedad civil durante el proceso de concertación, fue la razón de su construcción, la justificación de invertir este esfuerzo humano y económico. Y hallaron la respuesta en algo

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho. Guática, Risaralda.

excepcional: la necesidad de hacer unión en la discordia y riqueza en la diversidad. Así que la idea se hizo realmente viable cuando esta sociedad se vio como un todo regional que debía coser aquella colcha de retazos en que se había convertido durante el siglo XX.

A una sociedad, como explica David Escobar Arango, la desgarran la parálisis ciudadana, la lejanía entre sectores, la mirada fría frente a los que sufren, la desconfianza, las etiquetas sobre grupos poblacionales (por departamento, por barrio, por oficio, por estrato, por acento o por color de piel); y la unen el conocimiento de su historia, la inclusión, el respeto, la admiración, la confianza, el servicio y hasta el dolor cuando es compartido.[243] Y también la une un proyecto de infraestructura de la importancia de esta carretera.

> Ahora las fuerzas vivas reconocieron que conectarse era un sueño dorado y trabajaron para llevarlo a cabo. No solo por concreción física de la vía, sino, y por sobre todo, por potencializar la vocación productiva de cada territorio y aprovechar el cambio de tiempos, ritmos y distancia que con Autopistas del Café llegaría. Esto significaba que los primeros dinamizadores de la economía de la región eran sus mismos pobladores unidos por aquel eje vial.[244]

Los hilos que la han unido históricamente se están fortaleciendo: la cultura cafetera, que avanza en sus niveles de progreso, es muestra de ello (el Paisaje Cultural Cafetero). También lo es la labor de la Federación Nacional de Cafeteros, que sigue impulsando a sus caficultores hacia un negocio más especializado a través de cafés particulares y de origen. El turismo temático del café, con sus parques, su arquitectura muy original, la oferta gastronómica, las regiones ambientales (este turismo pone al Eje Cafetero en la mira del mundo). Los servicios de educación acreditada y novedosa del territorio caldense. La oferta comercial que se expande y robustece. Y hoy dos elementos se suman para interconectarla: la Región Administrativa de Planeación (RAP) como entidad institucional y visión de los proyectos macro, y las Autopistas del Café.

El negocio del café: parte del ADN de la región cafetera

En 2019, la Federación Nacional de Cafeteros reportó un crecimiento del 9 % en la exportación de café: fueron 14,8 millones de sacos, la cifra más alta de los últimos 25 años. Y es que nuestro país es el mayor exportador de este producto para los Estados Unidos y su clasificación le da, incluso, para ser uno de los mayores productores del mundo. Es el sabor de esa taza de café, negro o con leche, que despierta a los colombianos en las mañanas y los acompaña en medio de sus recesos un privilegio que, además, le da al país reconocimiento internacional por la calidad que emana de estos granos.[245]

Roberto Vélez, gerente de la federación, se ha bautizado a sí mismo como "el gerente viajero", puesto que ha transitado por toda Colombia tras las huellas del café y dice con orgullo que esta frutilla roja que destila tan asediada bebida

243 Escobar Arango (2020).
244 Entrevista a Hernando Vallejo (2020).
245 Entrevista a Roberto Vélez Vallejo (2020).

Puente Helicoidal año 2010. Al fondo Dosquebradas y Pereira.

JSA 124

negra hoy tiene más variedades que el vino. Además, es un generador sin igual de trabajo y riqueza, y moviliza la economía en lugares del país como Putumayo, Casanare, Mocoa, Meta, o Tame en el Arauca. Y también comenta que ahora no está en el Eje Cafetero ser el primer productor de otros tiempos, pero sí ser el pionero de cafés especiales.

Nuestro café se extiende por el mundo con mayor velocidad y llega a 80 países de la mano de la FNC[246] y la multinacional Nespresso, líder en el mercado de cápsulas. Se estima que cerca del 70 % de las 29 referencias de café de esta compañía contienen grano colombiano. Y lo más valioso es la relación de Nespresso con la caficultura colombiana: más allá de la compra del grano, han implementado en el país desde 2004 el programa Calidad Sostenible AAA, que busca garantizar el abastecimiento del producto de la más alta calidad dentro de prácticas agrícolas sostenibles, mejorando la vida de las comunidades.[247] He aquí un buen ejemplo de apertura económica e integración global propuesta desde la Constitución de 1991.

> Lo que resulta curioso es que el café colombiano está llegando a cada parte del planeta donde la gente está dispuesta a pagar por un buen café para degustarlo realmente; el mercado grande para el país sigue siendo Norteamérica, casi con el 45 % de las exportaciones, y después Europa. Una muestra de cómo ha cambiado el comercio del café es que antes se exportaba, en un 40 % o 50 %, casi todo a Alemania, hasta 1989.

246 La compañía Nespresso y la FNC desarrollan en Colombia el clúster de cafés especiales más grande del mundo. La Nespresso se ha comprometido con aportar en los procesos de paz del país.
247 *Dinero* (2020).

En ese año cayó el Muro de Berlín y se desencadenó la reunificación,[248] tras lo cual el precio cobró para ellos importancia, y pasamos a exportarles el 4 % o 5 %. Es que eso va rotando, no es estático o inmóvil. A mí me gusta ver, por ejemplo, cómo empezamos a crecer este negocio en China, un país que hace algunos años no tenía ningún interés en esta bebida, y aunque aún no tiene consumos muy grandes, empieza a mostrar el deseo por consumir un buen café especializado para degustar. Japón también es un importante mercado para el café colombiano: en los años de 1960 no era un gran consumidor, pero hoy es el cuarto país en consumo. Así que Asia es un mercado naciente, pero de buen gusto, y allí el café empieza a ingresar como una bebida no de rutina, sino de placer a los sentidos y con disposición a pagar por su consumo.[249]

El café está en una nueva etapa y ahora muchos de los antes cultivadores sencillos, que llegaban con dificultad al abastecimiento nacional, son embajadores de la cultura cafetera y con orgullo llevan el nombre de la región al mundo. "Trabajan con la biodiversidad y tienen responsabilidad medioambiental", dice Nubia Motta, creadora y gerente general de Café Quindío, empresa tostadora de café, pionera en productos derivados, que hoy ofrece café colombiano en diversas presentaciones.

Su planta de producción está ubicada en el corazón aromático de Colombia: Armenia, donde se produce "el café más suave del mundo", plantado con esmero y dedicación por caficultores y campesinos que viven en zonas montañosas, bendecidas estas con una altitud ideal para este cultivo. Café Quindío nació en 1991 (el memorable año de la Constitución) y actualmente ofrece 365 empleos directos y unos 25 indirectos. Surgió pensando en la región, pero pronto salió a otras ciudades gracias al buen producto, diseño de empaque y, quizá la razón más poderosa, al hecho de ser pionera. Hoy es una tostadora con desarrollo de productos derivados del café que vende en Bogotá, Tunja, Pereira, Manizales y Cartagena, e incluso llega hasta China.

El punto de atención considerado el corazón de la organización está en el tambo de Jardín Filandia, ubicado dentro de Autopistas del Café. Esta alianza con la vía regional más importante ha sido fundamental para posicionar la marca y, sobre todo, ofrecer una experiencia y bienestar al viajero.

Hablar del café colombiano implica hablar de historia, pero conversarlo con Nubia Motta es abrir la puerta de un futuro amplio. "El curso del café se mueve a una velocidad vertiginosa —comenta ella—. Hace poco estuve en China, país al que ya empezamos a abastecer con nuestros productos y actualmente percibimos que hay muchos cafés y alguna vez habrá más que tiendas de té, y están todas las marcas internacionales".

248 El término reunificación se refiere a los cambios políticos y sociales acontecidos durante 1989 y 1990 en Alemania, que concluyeron en la adhesión de la antigua República Democrática Alemana bajo la jurisdicción de la República Federal de Alemania. El proceso dio como resultado una sola Alemania.
249 Entrevista a Roberto Vélez Vallejo (2020).

Tambo Jardín Filandia, Filandia Quindío.

Café Quindío
POSTRES
HOTEL

El consumo de café en un país tan poblado como China genera un impacto fuertísimo en cualquier economía cafetera. Y es que el café sigue siendo una bebida muy apetecida: "Pero hay que entrar en las nuevas formas de cafés especiales, de origen, diferentes estilos de consumo, y no quedarnos en los cafés de baja calidad; en eso estamos trabajando, en tener toques varietales, lotes especiales y pequeños, café *premium* y refinado", explica.

Nubia sabe que el proceso ya no puede ser tan básico: tostar, moler, empacar y vender. "Solo nos ocupamos actualmente de cafés especiales, aunque mantenemos el producto de café molido porque se sigue pidiendo; y avanzamos nuestro proceso hacia el desarrollo de cápsulas de café biocompostables y biodegradables, compatibles con las máquinas de Nespresso".[250]

Alineada con la visión sobre esta nueva etapa del desarrollo cafetero del gerente de la FNC, Roberto Vélez, y la gerente de Café Quindío, Nubia Motta, está la Cámara de Comercio de Armenia y del Quindío. Dice su Presidente, Rodrigo Estrada, quien tiene a su cargo todos los temas concernientes al mejoramiento económico de su región:

Venimos liderando desde hace unos años el tema del café, porque hemos entendido que el departamento ha disminuido la siembra y la producción del mismo, en vista de que nuevos negocios se hacen más atractivos y rentables, como el turismo, desarrollos inmobiliarios que les cambian la vocación a los terrenos y la producción de aguacate hass [como no es un diagnóstico exclusivo del Quindío, ahora las cámaras de comercio de los tres departamentos, unidas a las gobernaciones y a las universidades, están trabajando en el café]. Cafés especiales, no volumen: no podemos competir desde esa óptica en ese negocio, pero seguimos teniendo café en la cordillera, el tradicional, y ahora juntos estamos desarrollando un café especial; ese es el foco que orienta a la región. No se abandona la producción de café tradicional y, de hecho, el Comité de Cafeteros sigue impulsándolo, porque el café tradicional tiene movimiento, genera empleo y es un aporte fundamental para el Quindío. Pero los cafés especiales nos dirigen comercialmente hacia otras fronteras; de hecho, hace dos años fuimos designados como el mejor clúster del país.[251]

250 Entrevista a Nubia Motta (2020).

251 Entrevista a Rodrigo Estrada Reveiz (2020). Presidente ejecutivo de la Cámara de Comercio de Armenia y del Quindío.

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho. Paisaje Cultural Cafetero.

El café, una bebida para los sentidos

Los cambios en las costumbres propias del consumo, como lo advirtió Roberto Vélez, llevan al desarrollo del "nuevo mundo del café". Y los cultivadores y las empresas de café de la región tienen que incorporarse: "Tienen que producir cafés orgánicos, especiales de origen (…) El mundo del café se especializó en calidades, en perfiles de taza diferentes, como los vinos; hacia allá nos dirigimos, porque esto es lo que aprecia el consumidor extranjero".[252]

252 Entrevista a Roberto Vélez Vallejo (2020).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.

Rueda del sabor del café

Quien lo creyera: después de años de producir y tomar un café en la mañana para darnos un "golpe de cafeína" que nos despierte y nos ponga a tono con las actividades del día, y hoy es uno de los alimentos con mayor complejidad química que consumimos; y podemos encontrar cientos de sabores que se originan por la combinación de una serie de químicos determinados por los genes de la planta, cómo y dónde creció, y todo el proceso desde que el cerezo deja la planta.[253]

La rueda del sabor del café es una herramienta que sirve a los científicos para llevar a cabo investigaciones que resultarán en cada vez mejores cafés, empezando desde la semilla. Para esto, deben tener un amplio entendimiento de cuáles moléculas del café están conectadas a cuáles sabores, y también entender cómo estas moléculas son producidas.

El nivel al que ha llegado el café es en parte resultado de la labor esmerada de la Federación Nacional de Cafeteros desde su centro de investigaciones Cenicafé, que trabaja en hacer del café una planta fuerte, resistente a enfermedades, con alta producción y excelente sabor.

Esta rueda del sabor incluye 110 calificativos basados en la evaluación de 105 cafés de 13 países; le asigna una intensidad al sabor en vez de un valor numérico asociado a la calidad del café (como lo hace la catación); y homogeneiza el conocimiento del sabor (sin importar dónde estén los catadores, de cuál cultura vengan o cuáles sean sus previas experiencias, llegarán al mismo grado de intensidad para cada atributo).[254] Ahora el café tiene un lenguaje especializado con pretensión de universalizarse. Hoy es una bebida conectada a los sentidos, solicitada para acompañar las emociones del día.

253 Entrevista a Roberto Vélez Vallejo (2020).

254 Solano (2016).

SCAA

Coffee Taster's Flavor Wheel

COFFEE TASTER'S FLAVOR WHEEL CREATED USING THE SENSORY LEXICON DEVELOPED BY WORLD COFFEE RESEARCH
ALL RIGHTS RESERVED SCAA AND WCR

El clúster del turismo, un tema de región

En Colombia, los destinos turísticos se enfocaron tradicionalmente hacia la costa atlántica, particularmente Cartagena, Santa Marta y San Andrés y Providencia. Los bogotanos suelen viajar a Boyacá y a los sitios de recreo de Melgar, Girardot y otras poblaciones de clima cálido cercanas a la capital de la república. Los antioqueños visitan las poblaciones del oriente y en menor número van a Sopetrán y a Santa Fe.

Hace unos años, los colombianos en general empezaron a mirar hacia el Quindío, donde afloró un turismo especial con ofertas novedosas de parques temáticos, hoteles campestres, recorridos ecológicos, bellos paisajes, deportes extremos y lugares que emanan paz y tranquilidad para quienes buscan descanso lejos de ruido y de aglomeraciones.

Turistas nacionales y extranjeros empezaron a llegar al Quindío y las ofertas crecieron con el termalismo en Caldas y Risaralda, el comercio, la vida nocturna y el nuevo Parque Ukumarí, en Pereira, la navegación fluvial en La Virginia y la atención profesional de alta calidad en todas las ramas de la salud y de la estética.[255]

El exgobernador de Caldas Guido Echeverri es un visionario y enamorado de su tierra:

> El Eje Cafetero es un mportante destino turístico de Colombia después de la costa Caribe. Pensamos que se va a dinamizar cada vez más en la medida que las vías concesionadas en los departamentos cercanos se culminen y acerquen a las Autopistas del Café. El hecho de tener la marca del Paisaje Cultural Cafetero le da una gran presencia a esta región en el resto del mundo y tenemos condiciones de turismo natural, que ahora está siendo muy valorado por extranjeros. Podría pasar rápidamente a ser el destino turístico número uno de Colombia como consecuencia del mejoramiento de la infraestructura, y aquí sí que es importante la infraestructura vial. Y por poseer las características de lo que llaman identidades únicas, o sea, las cosas que no hay en ninguna otra parte del mundo.[256]

Y aunque se le adjudique tan directamente al Quindío ser el gran atractivo turístico del Eje, la realidad es que cada departamento aporta para construir esta región tan atractiva, recorrida, visitada, admirada hasta el punto que actualmente incita a muchos a quedarse a vivir en ella, lo que, de paso, da pie a un nuevo desarrollo inmobiliario percibido por su gente y, por supuesto, por la economía.

De hecho, la bella ciudad de Manizales, una atalaya en lo alto de la cordillera con una majestuosa catedral de concreto, edificaciones de estilo republicano y un paisaje enmarcado por cordilleras, por café y por los picos nevados del Ruiz, es un maravilloso destino. Dentro de la ciudad está el Parque de los Yarumos, con turismo de aventura, Museo de Historia Natural, senderos ecológicos y variada gastronomía. A media hora, por un camino de montaña, se llega a la Reserva Natural de Rioblanco, donde los colibríes se posan en los barandales de la casa museo. A pocos kilómetros del barrio La Enea, el turista encuentra

255 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

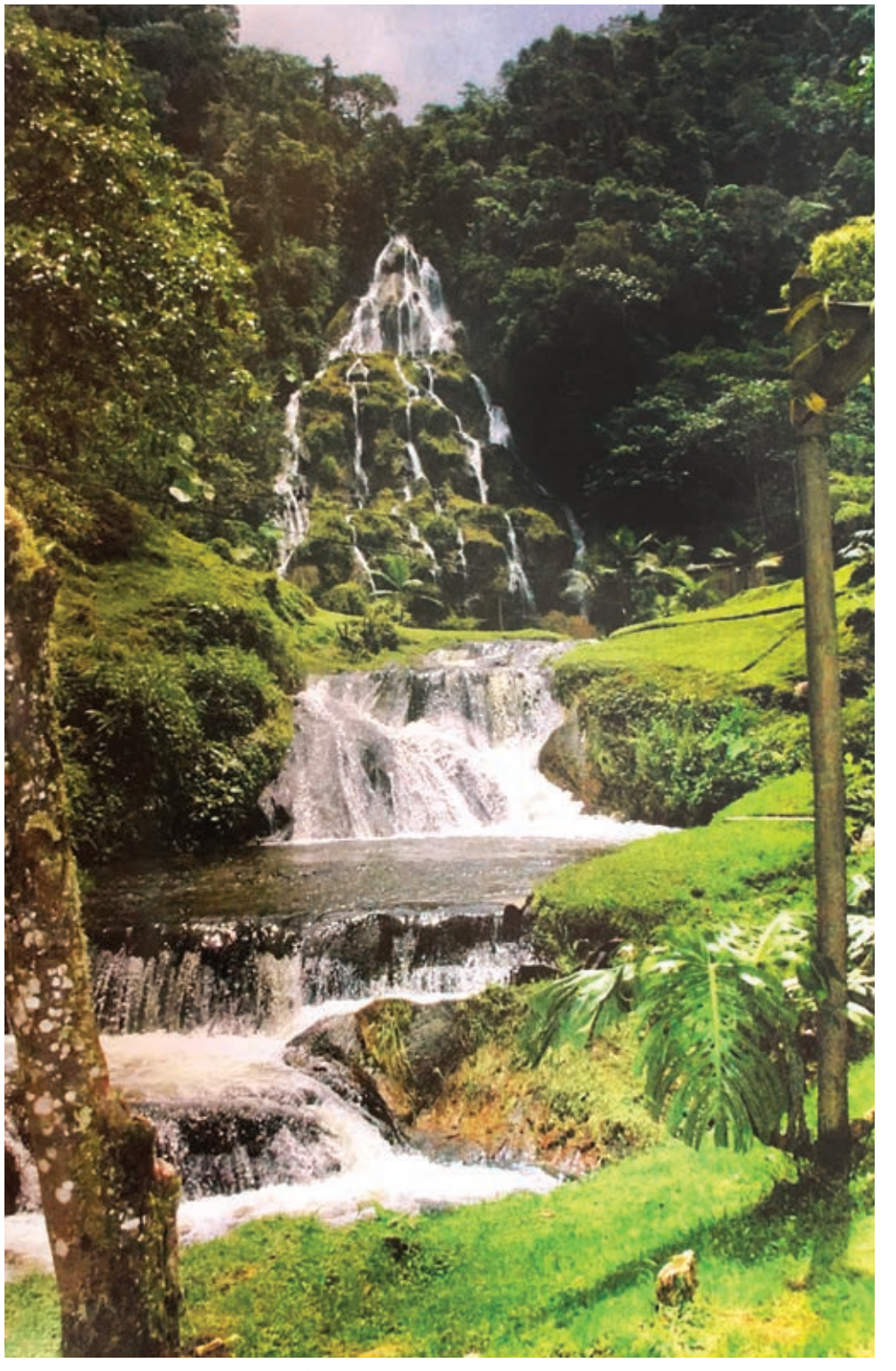
256 Entrevista a Guido Echeverri (2020).

los Termales del Otoño y un poco más allá un parque de aguas termales.

Están los Termales del Ruiz, en camino al Parque Natural Los Nevados, con nieves perpetuas, la laguna del Otún, frailejones y una flora que solo se ve en los páramos. En tierra caliente está el Centro Vacacional de Santágueda, con piscinas, cabañas y juegos. Y en Quindío y en Risaralda, acogedoras fincas de arquitectura de guadua o modernos estilos que acogen gratamente al visitante.[257]

> Y puede parecer sorprendente, pero en este departamento todo es dinámico, vivo, activo; de hecho, la educación ya no es un servicio para los connacionales: ahora tiene una arista en el turismo, ¡hay un gran turismo universitario! En buena hora, y aunque se desconoce, aquí llegan constantemente docentes e investigadores de distintas partes del mundo a intercambiar trabajos con el personal docente de la región, a dar conferencias, participar en simposios… y creo que no se ha evaluado suficientemente lo que le aporta el elemento universitario al turismo científico, académico; de tal manera que tenemos productos muy especiales para mostrarle al mundo. Incluso, la universidad ha entendido la transformación que se requiere para avanzar en turismo y está ofreciendo programas de operación turística, escuelas de lenguas modernas, y tiene proyectos de investigación que están en la mira del resto del mundo.

257 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011). A todo lo anterior se agregan sitios turísticos de entidades como Confamiliares, que tienen ofertas interesantes: Galicia en Pereira y el Parque Popular El Prado en Manizales; y de particulares como la Granja de Noé en Pereira, la Granja de Mamá Lulú en Quindío y el Recinto del Pensamiento en Manizales, con su cable aéreo, un bello mariposario y amplias instalaciones para convenciones.



Cascada Santa Helena. Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

Parque Los Nevados.

Así mismo, las universidades vienen aportando en términos culturales: me refiero al teatro, la danza, la música, que son valores muy reconocidos en el mundo y que tienen un desarrollo fundamentalmente en las universidades. Así que la universidad es consciente de su anclaje en la realidad y, en tal sentido, trabaja en todos los temas que tienen que ver con el desarrollo turístico y la atracción de gente de distintas partes del mundo.

Y esto es posible por la existencia de Autopistas del Café: es el camino que acerca las grandes posibilidades que tenemos como gran centro universitario porque somos tal vez la región de Colombia que tiene la mayor proporción de universidades acreditadas y grupos de investigación y de docentes, lo que implica que esos docentes se vinculen, se comuniquen, interactúen, conversen e intercambien conocimientos.[258]

Y así como el departamento de Caldas ofrece tan especializadas alternativas para los visitantes, Quindío mantiene su liderazgo en la región como destino para acercarse a la naturaleza y a la cultura autóctona del café, proponiéndose como un claro destino temático muy apetecido por los viajeros modernos. Sobresalen los parques temáticos: el Parque del Café, ubicado en el municipio de Montenegro, y el Parque Nacional de la Cultura Agropecuaria (Panaca), en el municipio de Quimbaya. A los sitios anteriores, que muestran las culturas del campo junto con espectáculos y exposiciones, se agrega el Jardín Botánico del Quindío, en Calarcá, donde se mezcla la investigación científica con una rica muestra botánica y un asombroso mariposario. El descanso en cómodas fincas cafeteras se combina con el balsaje en el río La Vieja, los *spa*, el turismo de aventura y las caminatas ecológicas.

En Risaralda cambia completamente la propuesta turística, puesto que allí la alegría y activa vida nocturna de Pereira se suman a su variado comercio, dado que esta capital es un enorme almacén en medio de las urbanizaciones. Y así como atrae con tanta fuerza las compras y los negocios, la verdad es que es igualmente rica en lugares naturales: a solo media hora y atravesando uno de los mayores espectáculos de la ingeniería, el Puente Helicoidal, se encuentran los Termales de Santa Rosa de Cabal y a menos de una hora de la vía principal los Termales de San Vicente, con aguas sulfurosas, hermosos parajes y clima benigno en todos los meses del año. La oferta se completa con la Reserva de Ukumarí, de 4200 hectáreas de bosque andino, refugio del oso de anteojos y de centenares de especies de pájaros [además del bioparque del mismo nombre el cual se ha convertido en la mayor apuesta de turismo para el municipio de Pereira, con gran número de ejemplares conviviendo en ambientes naturales y uno de los mejores hospitales veterinarios de Latinoamerica].[259]

258 Entrevista a Guido Echeverri (2020).

259 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011).

Parque del Café. Montenegro, Quindío.

Plaza de Bolivar, Pereira, Risaralda.

Plaza de Bolívar. Pereira, Risaralda.

Arqueología y turismo: una alianza hacia el futuro

"Los dientes de una retroexcavadora o la cuchilla de un bulldozer pueden arrasar con todo a su paso; incluso, volver trizas la historia".[260] Pero eso ya es historia: ahora las vasijas de cerámica salen a borbotones cargadas de identidad y cultura de los míticos pobladores ancestrales y empiezan a develar el esquivo misterio del origen. Ya las tumbas no son un objetivo único de guaqueros, por cuanto existe una legislación para la preservación y conservación del patrimonio cultural de los colombianos: la Ley 397 de 1997.

Alcarraza morena encontrada de San Joaquín, Pereira.

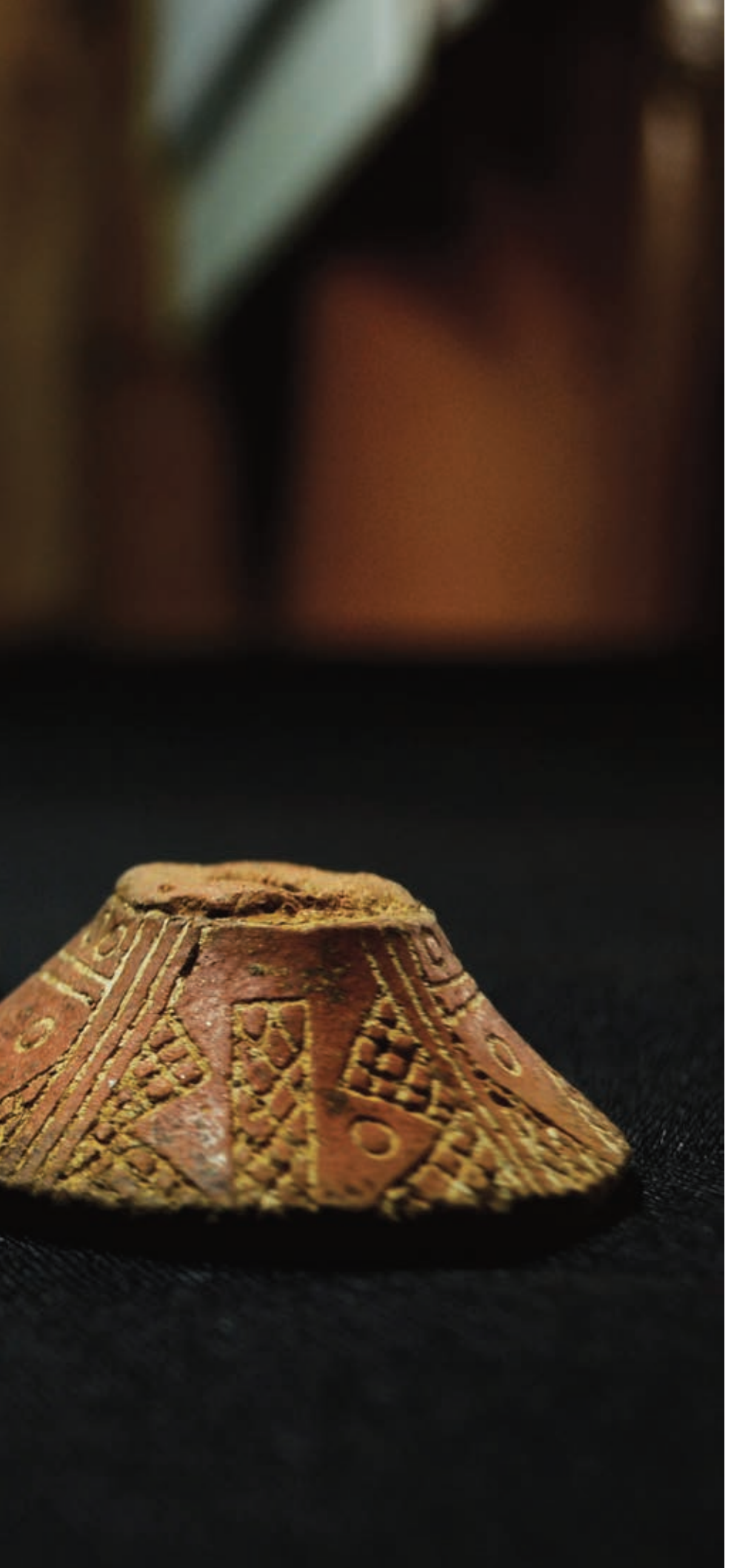
La construcción de las Autopistas del Café no ha tenido solo grandes retos de ingeniería: ha tenido, asimismo, ambiciosos retos sociales, políticos, económicos, ambientales y ahora arqueológicos. Y estos últimos tienen una particularidad: forman parte de la historia de la construcción de esta carretera desde el inicio y estarán hasta el final para contar quiénes habitaron, cómo se interrelacionaron y cuál era el sentido de la vida.

La región que comprende la porción media del río Cauca ha sido el escenario perfecto para albergar ocupaciones humanas desde hace aproximadamente 10.000 años. Y gracias en parte a los hallazgos arqueológicos, han sido clasificados en cuatro categorías estos pobladores ancestrales: cazadores pleistocénicos,[261] horticultores holocénicos, agroalfareros tempranos (clásico), agroalfareros tardíos (quimbayas de la conquista).[262]

Ya la arqueología ha presentado los primeros hallazgos de la existencia de los cazadores del pleistoceno, cazadores de megafauna que habitaron el alto y el medio Cauca entre los años 14.000 y 8000 a. C.[263] Una punta de proyectil elaborada en marfil fue encontrada en el municipio del Toro (al norte del departamento del Valle del Cauca) y unas piezas pertenecientes a un mastodonte[264] fueron obtenidas hacia 1940 en Medellín, Salamina y Caldas.[265] Y el pasado 23 de septiembre de 2020, reafirmando este hecho, un

260 De la Cruz Pavas (2020).

261 Pleistoceno es una división de la escala temporal geológica que comenzó hace 2,59 millones de años y finalizó aproximadamente 10.000 años a. C.
262 Marulanda (2020) cita a Herrera *et al*. (2011).
263 A. C.: antes del nacimiento de Jesucristo.
264 Marulanda (2020) cita a Rodríguez (2007).
265 Marulanda (2020) cita a Rodríguez (2007).



grupo de mineros encontró enclavados en un sector del cañón del río Cauca, en el corregimiento de Irra, municipio de Quinchía (Risaralda), un cementerio de mastodontes. Este animal es un primo hermano de los elefantes actuales y se extinguió hace unos 10.000 años en Suramérica.[266] En el alto y medio Cauca se han identificado más o menos 15 sitios arqueológicos y más de 60 fechas de radiocarbono que evidencian asentamientos continuos de poblaciones precerámicas entre los años 8000 y 2000 a. C.[267]

Sin embargo, existe un vacío del registro arqueológico en la cuenca media del río Cauca entre el 4200 y el 3500 a. p.,[268] que parece deberse a la ocurrencia de una actividad volcánica intensa, que pudo arrasar a su paso poblaciones humanas o motivar el desplazamiento. La recuperación del territorio por sociedades agroalfareras pudo ser gradual y provechosa, dado que "en el medio ecuatorial, con altas temperaturas y muy alta humedad, los periodos de recuperación de los sistemas afectados son relativamente más rápidos, aun ante eventos de gran amplitud".[269]

266 Sepúlveda (2020). Noticia comentada por el docente y director del laboratorio Ecología y Patrimonio Cultural de la Universidad Tecnológica de Pereira (UTP) Carlos Eduardo López Castaño. Según los expertos en el tema, este descubrimiento no tiene precedentes en Risaralda: hasta el momento este tipo de restos habían sido encontrados en zonas planas como el Valle del Cauca, la sabana de Cundinamarca y la costa atlántica.
267 Marulanda (2020) cita a Rodríguez (2007).
268 a. p.: Se cuenta desde el día del evento hasta la fecha presente.
269 Marulanda (2020).

Volantes de huso pertenecientes a la cultura quimbaya.
Registrados en la fase de rescate del proyecto conectante.
Sector El Jazmín, Santa Rosa de Cabal.

En el valle geográfico del río Cauca existen cuatro zonas de hallazgos arqueológicos: el valle de Popayán y la región del río Calima, al sur; el Viejo Caldas o Eje Cafetero, al centro; y el departamento de Antioquia, al norte. Se destaca el registro de varios yacimientos en los municipios de Villa María,[270] Pereira[271] y Santa Rosa.[272] Aunque uno de los sitios arqueológico de más reconocimiento histórico en la región está en Filandia, Quindío.

> El 11 de noviembre de 1892, en la Biblioteca Nacional de Madrid, al inaugurar la Exposición Iberoamericana que abría la conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América, la reina María Cristina de Habsburgo, refiriéndose a nuestro país, dijo las siguientes palabras:
>
> "Yo siempre creí que vuestro país era fabuloso en bienes artísticos, pero veo que lo es aún más en la nobleza e hidalguía de sus gentes", afirmaba. La razón de tanta admiración era sencilla: el Gobierno de Colombia le acababa de hacer un regalo inesperado y regio, en el sentido estricto del término, consistente en 122 piezas de orfebrería precolombina descubiertas en el municipio de Filandia en el departamento del Quindío, y que se conocieron como el Tesoro de los Quimbayas, algo así como la versión moderna de la Leyenda de El Dorado.
>
> Haciéndole eco a la acción, el semanario madrileño *La Ilustración Española y Americana* describió el regalo como "el presente más valioso que España ha recibido de sus hijas allende en el Atlántico".

Don Jorge Holguín, entonces presidente de la República, tomó tan trascendental decisión para agradecerle a la regente española el laudo arbitral pronunciado a favor de Colombia, gracias al cual el país asumió la soberanía sobre la península de La Guajira y se definieron los derechos colombianos en las riberas del Orinoco. El asunto era importante ciertamente, pero el reconocimiento también lo fue, pues Colombia entregó uno de los más notables vestigios culturales del hombre americano.

Los quindianos han tratado de recuperar parte de su patrimonio indígena, arrasado durante siglos por guaqueros, por traficantes de artículos indígenas o donado abusivamente al extranjero, como sucedió con el llamado Tesoro de los Quimbayas.[273]

Los quimbayas, según el investigador Luis Duque Gómez, fueron los pobladores que habitaron cuatro zonas diferentes y dieron al lugar variados tipos de cerámica y de características culturales: los de la zona norte hicieron una cerámica incisa y pintada considerada de la época temprana porque tiene similitudes con material agustiniano fechado a principios de la era cristiana y hallado en los municipios de Supía y Caldas. Zona noroccidental, los actuales municipios de Anserma, Santuario, Risaralda, Belalcázar, Quinchía, Riosucio, Pereira y Chinchiná; estos pueblos modelaron una cerámica de color negro con motivos antropomorfos y círculos incisos.[274] La tercera zona es la occidental, con poblaciones que ocuparon los límites entre

270 Rodríguez (1996).
271 Cano (2001).
272 Marulanda (2020).

273 Cardona Tobón (2011b).
274 Esta técnica de aplicado inciso en la cerámica fue propuesta por la investigadora Karen Bruhns.

los departamentos de Risaralda y Chocó y desarrollaron una particular cerámica de cántaros semiovoidales con asas en la mitad del cuerpo, cuello reducido, una o dos bocas, posibles representaciones antropomorfas; también fabricaron platos y recipientes domésticos de boca ancha decorados con pintura roja en motivos de líneas paralelas y cruzadas. Finalmente, la zona del Quindío, que comprende los municipios de Pereira, Armenia, Calarcá, Montenegro, Filadelfia, Quimbaya y Circasia hacia el oriente, al pie de las faldas del macizo de la cordillera Central; estos pobladores desarrollaron una cerámica de figuras antropomorfas y vasijas con pintura positiva y negativa.[275]

En cuanto al rango cronológico del tiempo, la investigadora norteamericana Karen Bruhns desarrolló un estudio en el que están incluidos los departamentos de Quindío, Caldas y Risaralda, la denominada "cultura quimbaya". La autora propone una clasificación para estimar las diferencias cerámicas y orfebres que conduzcan a identificar los pueblos y sus distintos rasgos culturales.[276]

La investigadora deja claro que la cerámica de color marrón en forma de urna semicilíndrica con superficie pulida (con decoración incisa en forma de "espina de pescado") y la cerámica pintada tricolor (usualmente rojo, crema y naranja) que provengan geográficamente de los municipios de Armenia y Aguadas y cuya datación por carbono esté entre los siglos V a. C. y V d. C. se identifican como el Complejo Marrón Inciso. Otro clasificador vital para el análisis arqueológico de la región es el Complejo Cauca Medio, habitado por los antiguos pobladores que se ubicaron entre el norte de Medellín (Antioquia), siguiendo como eje el río Cauca hasta el sur de Buga (Valle del Cauca). Qué coincidencia que los antiguos pobladores se ubicaran en una disposición del territorio tan parecida a la ruta de los asentamientos de la colonización antioqueña. Estos grupos compartieron las características de su cerámica con engobe rojo, blanco y crema, decorada por incisión, aplicación o pintura con diseños geométricos que se han encontrado en este vasto territorio. Las formas varían entre copas, vasos cónicos, ánforas y figuras antropomorfas. Su cronología data de 1100 +/- 80 d. C. 1400 +/- 70 d. C. 2.[277]

Ahora bien, no sólo la cerámica deja rastro de aquellos pobladores ancestrales: también la orfebrería lo hace, pero plantea un dilema, pues el descubrimiento y el acceso al oro que abundaba en tiempo de los agricultores de sitio y huerta les permitió desarrollar técnicas para la manipulación y manufactura del material, con lo cual establecieron una economía de intercambio comercial intraregional e interregional, además de que plasmaron su mundo interior y dieron así origen a una orfebrería exquisita, trabajada a través del vaciado del oro fundido en moldes; el resultado fueron verdaderas piezas de joyería antigua con gran impacto estético (entre el siglo V a. C. y el siglo V d. C.).

A partir del siglo VI, aunque el oro siguió ganando importancia en la estructura económica de los pueblos, la orfebrería perdió sus atributos de belleza; se cambió la

275 Marulanda (2020).

276 Karen Bruhns hace una clasificación más detallada: Marrón Inciso, Tricolor, Caldas, Cauca Medio, Blanco Grueso, Aplicado Inciso. Pero la mayoría de los hallazgos arqueológicos del Eje se clasifican entre el Marrón Inciso, en el que el Tricolor es una variedad, y el Cauca Medio, del que se desagrega la clasificación Caldas.

277 Marulanda (2020).

metodología de vaciado al oro laminado, el oro se mezcló con cobre (una aleación que se conoce como tumbaga), se redujo el esfuerzo, el esmero y la belleza, y surgió la conocida orfebrería quimbaya tardía.[278]

A estos territorios hoy considerados cultura quimbaya pertenecieron los grupos ancestrales que habitaron la cuenca del Cauca medio: ansermas, armas, paucuras, pozos,[279] carrapas y quimbayas.[280]

Sin embargo, hay una investigación con enfoque multidisciplinario, compuesta por análisis arqueológicos, etnohistoria, iconografía e historia, elaborada por el antropólogo Ricardo Saldarriaga Gaviria (un trabajo al que dedicó más de 45 años de estudio sobre la conformación ancestral de Antioquia la Grande). En esta investigación está incluido el actual Eje Cafetero y puede hallarse una explicación a lo que se ha considerado desde la arqueología como un cambio de la orfebrería y la cerámica de la misma cultura quimbaya (cambio al que no se le ha dado mayor explicación).

Según el investigador, fue el pueblo catío, que se asentó en aquellos territorios milenariamente con sus nueve provincias, el verdadero creador de la hermosa orfebrería clasificada erróneamente como quimbaya clásico. Según sus hallazgos, los quimbayas fueron un pueblo invasor del pueblo catío, y llegaron a la zona no mucho antes que los conquistadores hispanos (a aquellos se debe la cerámica y orfebrería quimbaya tardía).[281]

Pero tal vez los indicios más reveladores sobre aquellas culturas ancestrales son las tumbas, porque hacia dónde van los muertos y cómo es el día final de alguien de la tribu definieron en el pasado más detalles de los que cualquiera en la vida moderna pueda siquiera imaginar. En la civilización de la piedra y de la huerta de los pueblos catíos, según el arqueólogo Saldarriaga (identificada en el argot arqueológico como cerámica del Marrón Inciso), los muertos eran de la familia con la cual vivieron y se enterraban en el piso de las casas o en sus alrededores; eran de la casa y de la tierra con la que siempre se mantuvieron un contacto estrecho en tanto agricultores de sitio y huerta. Regresaban a la tierra y renacían en la tierra como las semillas de frijol o de maíz. Así transformaban en cenizas a sus muertos y los depositaban en los vientres de pequeñas urnas para que de la tierra rebrotaran.

278 Vélez (2019, pp. 198,199).
279 Saldarriaga Gaviria (2011). Según el investigador, los pobladores de la tribu de los pozos y los armas no pertenecían a la cultura catía: eran de otras etnias y claramente enemigos de los paucuras.
280 El historiador Ernesto Tirado, en el año de 1912, difundió el término quimbaya para definir los objetos arqueológicos provenientes de los departamentos de Risaralda, Caldas, Quindío y Norte del Valle, a través del estudio de las costumbres de esta región que derivaron en las primeras descripciones de tipo estilístico y técnico de la cultura material de la zona.
281 Saldarriaga Gaviria (2011, p. 109).

Incensario con decoración por escisiones lineales con engobe. Registrada en una tumba que hace parte del ajuar. Sector El Jazmín, Santa Rosa de Cabal.

Las tumbas son simples en su estructura, en forma de tambor o hueco circular, no muy profundo; las cenizas de los muertos se sembraron en la tierra creadora de vida, desde donde brotarán con las semillas de sus huertas.[282] En la variante La Paz, en el predio de La Guaca, se hallaron tumbas de cancel que datan entre los años 100 a. C. y 600 d. C.; por tanto, forman parte de los enterramientos de sociedades agroalfareras tempranas.[283]

Los pueblos del Marrón Inciso concibieron el paso de la muerte a la vida como algunos de los pueblos mediterráneos de Europa, Asia y África: elaboraron el mito del continuo renacer del Ave Fénix de entre sus cenizas. El ave construyó el huevo (urna) para depositar el cadáver de su padre (semilla) y lo depositó en la puerta del templo del sol en Egipto. Allí este se quemó (empolló) y de entre las cenizas emergió de nuevo el Ave Fénix. Para estos pueblos, la fertilidad y la vida radican en su correlación con el sol.[284]

Se han hallado otras tumbas en la variante Condina, en Pereira, Montelargo, pertenecientes estas a grupos portadores de la denominada cultura quimbaya tardío (entre los siglos X y XIV d. C.); pueblos minero-comerciantes[285] donde se comparten la sangre y el techo y, sin embargo, los define el viaje hacia afuera de la casa para desarrollar la minería, truequear las artesanías y traer al grupo lo que se requiere para la sobrevivencia.

Ahí, en esa cultura, al muerto no se le retiene en la casa, porque este debe emprender un viaje remoto y sin retorno; por eso se le construye tumba de pozo, a veces con cámara lateral, otras sin cámara. Hay que rodearlos de los enseres necesarios, hasta de sus esposas y sus animales, dependiendo, claro está, de la posición social que hubieran alcanzado. Se procura que la tumba esté ubicada en el alto de algún cerro, lo más cerca del cielo para agilizar el viaje. Estos grupos percibían la muerte como vida inmaterial.[286]

En fin, la construcción de la vía ha desentrañado de lo profundo de la tierra muchos vestigios ancestrales, ahora en estudio. Son piezas de museo o, mejor, piezas del rompecabezas de la historia, una historia que poco se conoce y que sin duda nos interesa cada vez más. Son pequeños eslabones que dan pistas del origen, ese misterio tan buscado por la ciencia, por la religión, por la humanidad.

Las interpretaciones arqueológicas e históricas demuestran una vez más que esta región está unida por su pasado, su presente y su futuro.

282 Vélez (2019, p. 204).
283 Aldana Sierra (2018).
284 Vélez (2019).
285 Restrepo (2015).
286 Vélez (2019, p. 204).

La Región Administrativa de Planeación del Eje Cafetero (RAP)

Cuando el río suena, agua lleva. Años y años conversando sobre aquella imperante necesidad de que lo que Dios ha unido no lo separe el hombre. He aquí lo que dice el exgobernador Guido Echeverri, uno de los pioneros de la puesta en marcha de la RAP:[287]

> Cuando dividimos al Gran Caldas, nos volvimos tan pequeños que estuvimos muy ausentes de las grandes decisiones nacionales. Éramos una región muy insular y obviamente había una gran distancia física y sentimental entre los departamentos porque no era fácil llegar a Pereira desde Manizales ni de Manizales a Armenia o de Pereira a Armenia antes de las Autopistas del Café.
>
> He pensado mucho —dice en tono reflexivo el exgobernador Echeverri— y lo he aprendido en mi ejercicio público: la gente critica la inversión que hace el Estado en carreteras en la medida en que consideran que no es inversión social, pero nada más social que una buena vía, ya que una carretera lo que hace es unir y comunicar a la gente con los derechos; una buena carretera vincula al campesino con un mercado; a la madre de familia con un centro hospitalario para su hijo enfermo; a un joven con el estudio, la recreación. Y Autopistas del Café es evidencia de aquella verdad que he aprendido con los años. Su construcción significó cercanía de la gente de los tres departamentos con sus derechos, ya que nos puso un poco más cerca de las administraciones públicas, generó una interacción social, una comunicación que va más allá de los límites del mapa para ser más personal, más emocional, y, obviamente, está dando una gran dinámica a los mercados, atendiendo las ventajas comparativas de cada departamento.[288]

Es muy normal ver gente de Manizales comprando en Pereira, comercio muy pujante, o ver a manizaleños pasar un fin de semana en cualquiera de los tantos hoteles que forman parte de todo ese desarrollo turístico del Quindío. Significó una mayor interacción humana y creó las condiciones para un intercambio mucho más rápido, más eficiente, de calidad y más barato de bienes y servicios entre los departamentos, que, por demás, han tenido desarrollos muy complementarios en temas de turismo, de comercio e industria.

Esta nueva realidad de un Eje Cafetero más conectado ha dado como resultado un significativo proceso de urbanización y crecimiento: se están concentrando las riquezas humanas y materiales en aglomeraciones cada vez más importantes. Sus principales ciudades (Manizales, Pereira, Armenia) han densificado y extendido su población a tal punto que los límites y las diferencias físicas y sociales entre espacios urbanos y el campo se van desvaneciendo.

287 Constitución de 1991 en los artículos 306 y 307 y la Ley 1454 de 2011 en los artículos 10 y 30 (ley orgánica de ordenamiento territorial).

288 Entrevista a Guido Echeverri (2020).

Jorge Eduardo Rojas[289] cree que es hora de aceptar esa realidad: el Eje Cafetero es una región con características ambientales, bioclimáticas y geomorfológicas similares que hoy tiene un hito de intersección que le permite compartir esas características: Autopistas del Café, eje de la competitividad de las tres ciudades que permite la conexión entre ellas, y cuando esté terminado Pacífico 3, esta vía será la responsable de poner al Eje a un paso de Antioquia.[290] Es decir, estará completa la "ruta conquistadora", para así entrar en la modernidad tan buscada por este pueblo laborioso y creativo.

> Pocas regiones del país tienen la posibilidad de ser tan diversas y tan similares. Todos en el Eje Cafetero, no importa si somos de Risaralda, Caldas o Quindío, tenemos un amigo, un tío, una novia, un trabajo, un negocio o una inversión en alguno de los tres departamentos; nosotros desayunamos, almorzamos y comemos las mismas cosas, y nos ha diferenciado un poco el clima. Sin embargo, las ciudades principales empiezan a conurbarse tanto que los límites entre lo urbano y lo rural se disipan y los climas se conectan sin generar un límite por ellos mismos. Las diferencias son aún más interesantes: Manizales es una ciudad muy fuerte en el tema educativo, pero también en industria y servicios (telecomunicaciones, *call center*); actualmente tiene una exportación equivalente en valor a lo que exportan Risaralda y Quindío juntos. Pereira, por su parte, es una ciudad comercial de grandes proporciones; es el Miami de Colombia: lo que usted no consiga en Pereira no está en ninguna otra parte del territorio; además de ser bueno, bonito y barato. Y Armenia es una capital turística de Colombia.
>
> Así, cada departamento tiene sus potencialidades con un primer mercado objetivo: sus vecinos; por eso, los risaraldenses y quindianos podemos acceder a la educación, servicios e industria de Caldas; los caldenses y risaraldenses debemos ser quienes más visitemos por turismo y recreación a Quindío, y los quindianos y caldenses debemos aprovechar ese gran centro comercial que es Risaralda.
>
> Hoy se puede decir que la antigua rivalidad de los pobladores del Eje es un hecho del pasado: la ciudad región nos está permitiendo reconocer que somos hermanos, y los hermanos pelean, tienen diferencias, pero no son rivales; al final, son los que están para sacar adelante o salvar al otro.[291]

A menos de dos décadas de haber comenzado la construcción de Autopistas del Café y con ellas funcionando y por ellas circulando el tránsito automotor y, sobre todo, el espíritu de modernidad y progreso, empezaron su ejercicio unos nuevos gobernantes (año 2016). Traían intereses comunes que muy pronto los sentaron en la mesa a entretejer la historia regional.

289 Entrevista a Jorge Eduardo Rojas (2020), quien llegó al Ministerio de Transporte en abril de 2016 tras haber ocupado varios cargos importantes de la política manizaleña. En su ciudad natal fue concejal, secretario de Obras Públicas y alcalde.
290 Entrevista a Jorge Eduardo Rojas (2020).
291 Entrevista a Jorge Eduardo Rojas (2020).

Viaducto César Gaviria Trujillo. Pereira, Risaralda.

Manizales, Caldas.

En ese entendido, hubo una feliz coincidencia, y es que compartimos mandatos en la administración departamental tres personas con muchas afinidades intelectuales y personales: Carlos Eduardo Osorio, del Quindío, Sigifredo Salazar, de Risaralda, y yo. Conversando con ellos sobre la existencia constitucional de las regiones de administración y planeación, pensamos que no había una unidad geográfica más llamada en el país a integrarse que el Eje Cafetero. Se volvió imperante optar por una institución supradepartamental, como lo contempla la Constitución, para trabajar temas que nos son comunes a los departamentos; ejemplo, la enorme riqueza natural con que contamos para ofrecer al mundo, algo tan espectacular como el Parque Natural Los Nevados, que pertenece en buena parte a los tres. Solo un ejemplo motivador para entender los proyectos tan grandes a que podríamos aspirar unidos; sin embargo, cada cual lo ha hecho por su lado e incluso de espaldas a los otros departamentos.[292]

En eso está de acuerdo Rodrigo Estrada:[293]

292 Entrevista a Guido Echeverri (2020). Como todo proceso requerirá de tiempo. Guido Echeverri, gobernador 2016-2020, cree que haber pasado de la intención a tener la RAP constituida permite evaluar este proceso, de 1 a 10, en 8, a sabiendas de que se requiere que los nuevos gobernadores entiendan la importancia, profundicen en este proceso de unidad, avancen en él. Espera que los tres departamentos entiendan la importancia histórica, económica, social, cultural y política de la región, para que consoliden este proceso y se haga efectivo el plan estratégico estructurado que vela encima de sus escritorios, listo para ser ejecutado; es la posibilidad real de visualizar lo que será esta región tras el desarrollo de proyectos unificados, de suerte que el Eje se convierta en un interlocutor importante frente al Gobierno central y en un territorio muy diverso que goce de sus enormes ventajas comparativas.

293 Entrevista a Rodrigo Estrada (2020).

> Yo diría que nos ha faltado a todos, me incluyo, no sé si grandeza, diligencia, estrategia, porque la realidad es que los tres departamentos separados somos muy pequeños y eso disminuye claramente la incidencia en el nivel nacional. Diría que hemos avanzado de palabra, de intención, hasta de documentos, y eso es fundamental porque están creados los mecanismos y las condiciones. Ahora requerimos que la actitud de las personas en frente de esa institucionalidad regional y de los ciudadanos en general se conecte con esa visión regional para hacerla avanzar en el corto plazo, porque eso es lo que está faltando.[294]

Con los límites físicos desdibujándose por la conurbación en las áreas metropolitanas de los tres departamentos, que hace casi imposible para un turista descubrir qué existen fronteras departamentales, y compartiendo el clima, el paisaje, la tradición cafetera y ahora el importante sello mundial del Paisaje Cultural Cafetero (PCC), casi nada queda de excusa para no trabajar juntos.

Fue oficializada la entidad administrativa y de planeación[295] del Eje Cafetero con el objetivo de utilizar los elementos que los unen para avanzar, tal vez muy tímidamente, hacia un nuevo orden territorial indiscutible que está reclamando el país. La RAP cobra una relevancia grandísima: tiene proyectos de primer orden en los cuales la prioridad sigue siendo Autopistas del Café. En algunos años terminará este contrato inicial en el que los privados han sido los responsables de la construcción, del mejoramiento y del mantenimiento. Aún hay pendientes: terminar la doble calzada La Romelia-El Pollo, que no pertenece a la concesión, pero que se requiere como ninguna; las entradas a los municipios de turismo del Quindío; la doble calzada faltante entre Chinchiná Y Santa Rosa; la doble calzada entre el sector de punto 30 y el Terminal de transportes de Pereira. Y para esto hay que estar en la discusión y mantener una concesión que se dirija hacia la autopista del futuro, una moderna que piense en el ciclista, que disponga de tecnología que informe, que genere sistemas de seguridad, que tenga una zona de avistamientos y de aprovechamientos del paisaje, y que apunte a la protección del sistema ambiental.[296]

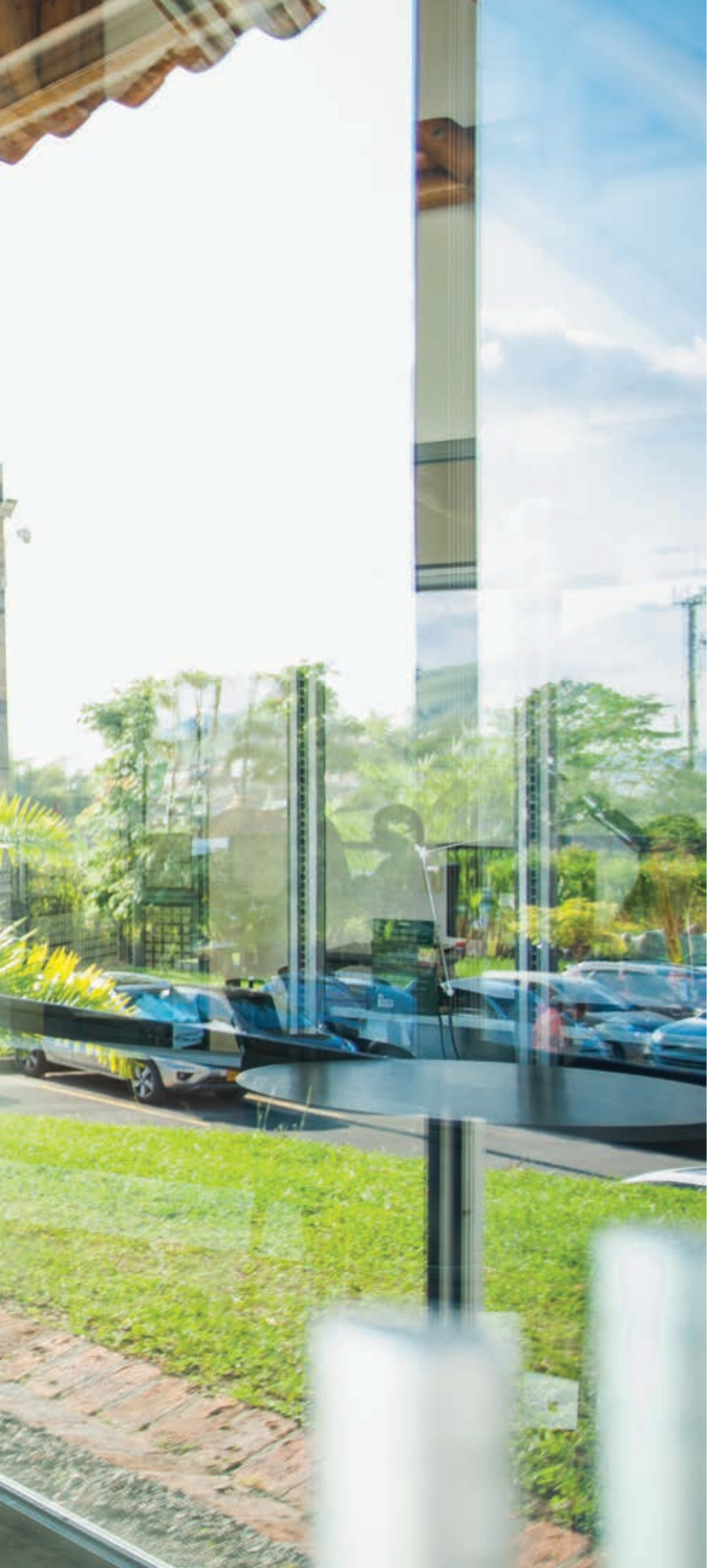
294 Entrevista a Rodrigo Estrada (2020).

295 La Región Administrativa de Planeación del Eje Cafetero (RAP) ya tiene vida jurídica e inició su ejercicio institucional. Así, el Eje Cafetero es una región con entidad jurídica que ya pasó por la aprobación de las asambleas departamentales. El Senado de la República le dio su aprobación también y, finalmente, se dio el proceso mediante el cual se estableció una organización administrativa de la región con unos recursos para su funcionamiento.

296 Entrevista a Jorge Eduardo Rojas (2020).

Salida de carrera ciclística de la Fundación Sanar, Tambo El Privilegio.

Una vía mágica
AUTOPISTAS del CAFE S.A.
KAMIKAZE
1.50 METROS
RESPETO
DETRÁS DE UNA BICICLETA



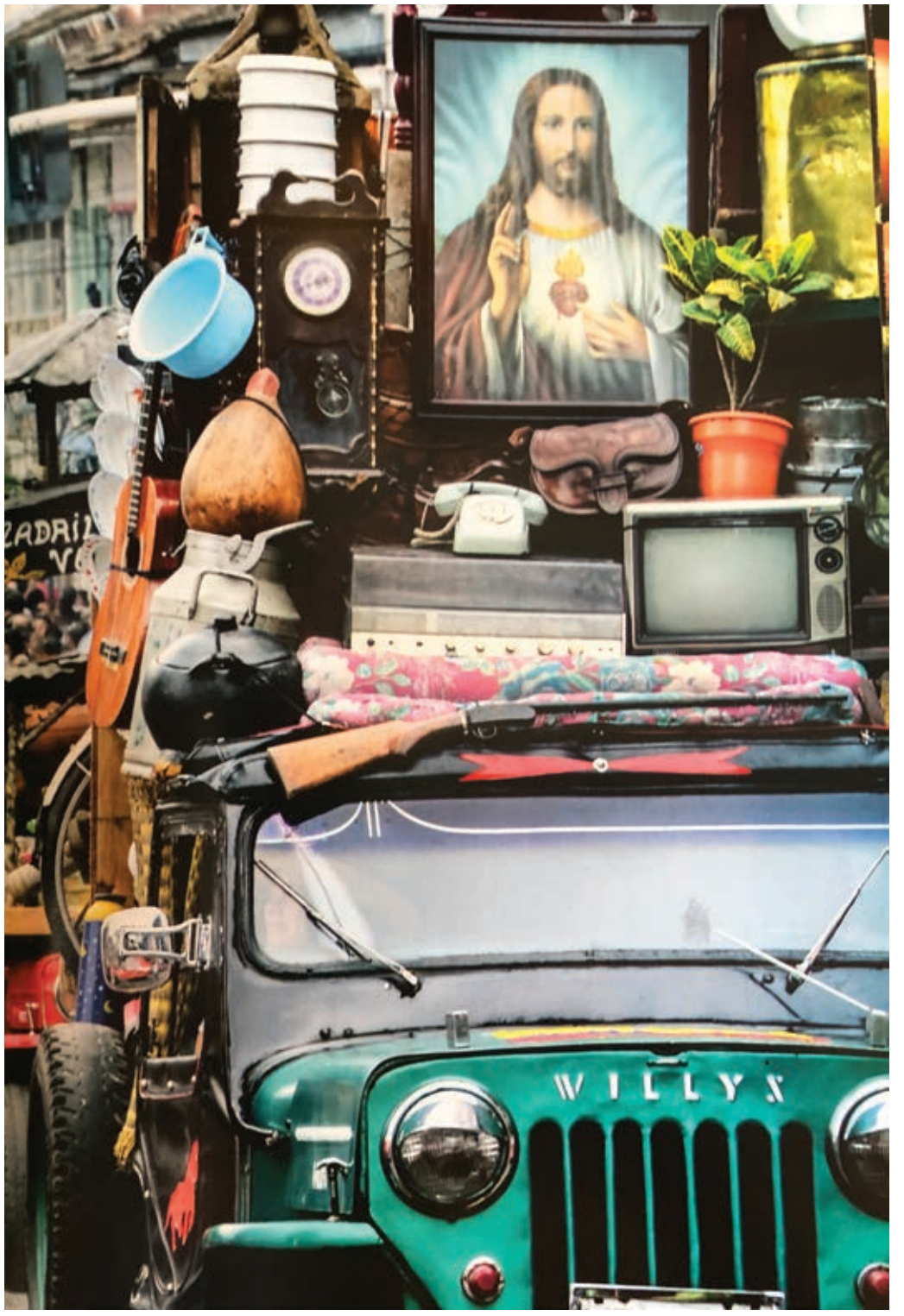
La RAP debe trabajar unida con el Paisaje Cultural Cafetero (PCC).

> Así mismo, debe fortalecer el clúster universitario. El Eje Cafetero es una de las regiones en Colombia más potentes en materia de oferta de formación en educación superior y en el desarrollo de proyectos de investigación empírica que pueden aportar mucho al país. Se está hablando de un campus universitario de carácter regional, lo que quiere decir que los estudiantes de cualquier universidad del Eje Cafetero podrán acceder a los servicios académicos, tecnológicos, bibliológicos de cualquier universidad de la zona (un campus universitario común).[297]

En esta línea, debe considerarse un trabajo ya adelantado sobre un plan decenal de educación regional. Es fundamental, en el camino al desarrollo, la paz y la equidad, que los tres departamentos estén sintonizados, y, en ese sentido, ese plan decenal implica la concurrencia de esfuerzos, de recursos, de posibilidades, para que la educación en el Eje sea muy relevante.

297 Entrevista a Guido Echeverri (2020).

Centro de Control Operacional (C.C.O.) Autopistas del Café.



Desfile Jeep en fiestas.

Sobre cuidado ambiental y turismo, la RAP está dedicada al desarrollo de un geoparque.[298] En camino está de obtener el reconocimiento de esta categoría por parte de la Unesco. Será muy importante entregarles a la sociedad, a la academia, a la investigación, a la ciencia y a la cultura una geología única y especial, la que se halla en el Nevado del Ruiz; lo que, sin duda alguna, va a implicar el reconocimiento de esta región tan rica en valores ecológicos.

En referencia a las TIC, en los tres departamentos hay avances. Manizales es la ciudad que se está convirtiendo en centro de desarrollo de *software* y de aplicaciones. Pero hay que profundizar en la instalación de internet, principalmente en las zonas rurales alejadas. En general, estamos ante una región con un gran desarrollo en materia de tecnología.

298 Según Guido Echeverri (2020), los avances del geoparque son la documentación requerida y el apoyo de la Cancillería colombiana para efectos de enviar dicha documentación a la Unesco. Seguirá una visita, que deberá concluir con la certificación de esta entidad internacional que acredite esta importante zona geológica de Colombia y del mundo.

El desarrollo de estas TIC y los mejoramientos viales y sistemas de transporte público han generado enormes cambios: el barrio deja de ser el lugar principal de integración de las relaciones familiares, sociales y hasta cívicas, pues los vecinos, cada vez menos, hacen el papel de amigos, parientes o colegas, puesto que ahora es posible desplazarse a más distancia en menos tiempo para acceder a estos grupos tan imprescindibles de la vida humana. Pero aunque el ambiente local se vea modificado en sus relaciones sociales más próximas, todavía las relaciones virtuales emanadas de la tecnología no sustituyen el contacto real que emerge del encuentro físico. El contacto y el encuentro son los valores principales de esta gente amable por esencia.

Y es la razón por la cual hay una revalorización de todo el territorio cercano a infraestructuras de transporte que acerquen a las actividades comerciales y de ocio, y den, así, lugar a un nuevo negocio que dinamiza de forma sorprendente a la región: el desarrollo del suelo suburbano, un negocio inmobiliario que está trayendo gente de todo el país a vivir o permanecer en sus periodos de receso. Esta nueva población necesita, naturalmente, servicios de todo tipo.

El negocio concesionario es viable aquí porque esta región es un lugar donde se realza el valor de lo que se comunica, se huele, se degusta, se toca, se siente, se ve. Aquí el desplazamiento tiene que ver con asistir a reuniones familiares o de amigos, que bien pueden habitar en cualquiera de los tres departamentos. A esto se le suma aprovechar los espectáculos, actividades deportivas, festividades y, en general, todo acontecimiento que permita el cara a cara y la experiencia directa.

Esta nueva realidad de las principales ciudades conectadas como región incita a los municipios medianos y pequeños a procurar que se construyan buenas conexiones con estas, para hacer óptimo aprovechamiento de la oferta de oportunidades, servicios y productos.

Actualmente cobra más fuerza que nunca la importancia de la diferenciación y la competencia interurbana, porque se amplía el abanico de posibilidades para elegir y el contacto de los territorios locales con las centralidades va en vías del aprovechamiento. Es la diversidad de los territorios lo que hace que las personas, bienes, capitales e información se movilicen, creando poblaciones vivas; y para esto una adecuada infraestructura es imprescindible.[299]

Estamos ante la región de Colombia que tiene menos costos logísticos actualmente. Con excelentes universidades acreditadas y con un número percápita de investigadores superior al del resto del país, lo que aumenta el indicador de productividad; poseedora de inmensos recursos naturales, una calidad de vida superior en promedio al nivel nacional; hemos sabido superar con mayor efectividad temas de inequidad y desigualdad comparativamente con el país. Una cantidad de ventajas que permite afirmar que mediante la unidad geográfica, territorial y política podemos dinamizar mucho más esta economía, generar mayor desarrollo y ser un gran aportante al producto interno bruto nacional.[300]

299 Ascher (2004, pp. 55-60).
300 Entrevista a Guido Echeverri (2020).

Pereira, Risaralda.

Y ahora Autopistas del Café…

He oído a mucha gente del exterior, los he visto asombrarse por la belleza natural que encuentran cuando recorren las Autopistas del Café, porque es el típico paisaje del Eje Cafetero: un paisaje de bosques enanos, de espesos cafetales, bellísimos, de un verde intenso, de montañas onduladas, horizontes infinitos que uno se encuentra permanentemente en la carretera; esa voz corre y ha hecho que se incentive el turismo en esta zona.

Las diferencias de cada departamento son complementariedades; de hecho, nosotros como región incentivamos las ventajas comparativas de cada departamento, para que hagan aquellas cosas en las que son mejores. Pereira en términos comerciales, el Quindío en términos turísticos, y seguimos incentivando la industria de Caldas. Estas tres actividades del desarrollo son complementarias. Tenemos que profundizar en la economía de servicios para seguir avanzando y creo que en eso debemos aportar mucho recíprocamente para lograr que esas particularidades sean un complemento en un desarrollo mucho más integral de la región.[301]

El crecimiento de empresas como Café Quindío también depende de la movilidad del producto: "Las Autopistas del Café son para nosotros un aliado", sentenció Nubia Motta. Tras su construcción, el cambio fue radical:

Generó progreso, desarrollo, recursos económicos para todo el mundo, para los pequeños, los grandes, para la hotelería en especial. Un antes y un después, sin duda. La vía es realmente estratégica para el gran desarrollo de la industria del turismo y para el mejoramiento de la productividad de las empresas del departamento. Ahora, la gente ve al Quindío como un lugar seguro gracias a las estrategias que se implementan en el recorrido para garantizar seguridad, movilidad rápida, conectividad. Por eso, el flujo del turismo nacional e internacional ha aumentado tanto: hoy somos el segundo destino más visitado en Colombia.

Para Café Quindío, la construcción de las Autopistas significó crecimiento empresarial: generación de más empleo, ahorros en los gastos y tiempos de desplazamiento. El crecimiento de la compañía podría estimarse en un 15 %.[302]

301 Entrevista a Guido Echeverri (2020).

302 Entrevista a Nubia Motta (2020). Creadora y dueña de Café Quindío. "Las Autopistas del Café forman parte de la infraestructura de primera generación (G1) que se está conectando a los distintos transportes identificados para el cumplimiento del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), el cual varios gobiernos vienen promoviendo décadas atrás, entre ellos el del actual presidente Iván Duque". "Circulamos a nivel regional con nuestro propio sistema de transporte, encargado de la distribución hacia los puntos de venta. A nivel nacional, requerimos los servicios de empresas de transporte para abastecer nuestro mercado en Bogotá, Boyacá, Medellín y Cartagena. Y para el exterior tenemos una alianza con compañías que nos ayudan a conducir nuestras cargas hacia puertos", explica Nubia y añade que los costos de transporte en Colombia siguen siendo elevados por el alto precio de la gasolina y por el valor cobrado por peso y medida. "Al punto que el transporte hasta los puertos de carga, generalmente Cartagena, nos sale más caro que el internacional, que va en barco".

PESEBRERAS ECOTURISMO RURAL PESEBRERAS
ALQUILER DE FINCAS, CHIVAS Y CABALGATAS
TURPIAL VERDE
KBA 209
CALARCA

Y ahora que las Autopistas están conectadas por la vía Calarcá-La Paila, Pacífico 3 y el túnel de La Línea, hay que aunar los esfuerzos de la región en la creación estratégica de infraestructura en plataformas logísticas. Ya se avanza en el desarrollo de la plataforma de La Virginia y también en la de La Dorada; esto implica que los tres departamentos tengan una comunicación mucho más abierta, y no solo entre ellos, sino con el Magdalena centro, la costa Caribe y Bogotá. Las Autopistas del Café unen al Eje Cafetero con los grandes centros urbanos y al centro del país con Cali, y pronto estarán conectadas con Medellín.

Ya está claro: son un eje articulador de la región cafetera, como lo son el café mismo, el PCC, la FNC o el ADN del pueblo paisa. Se trata de una historia y una cultura particular, que está en vías de retornar a una integración armoniosa.

La doble calzada está resolviendo el cuello de botella de la movilidad entre las capitales, pero queda mucho por hacer con las vías que la enlazan, para que hagan posible pasar en algo más de una hora de las nieves perpetuas a los balnearios en tierra caliente y de un arroyo con truchas en la cordillera a las balsas del río La Vieja, o a un barco que emprende viaje desde el puerto de La Virginia.[303]

303 Cardona Tobón (2011d).

Archivo fotográfico de Álvaro Camacho.

Puede resultar increíble, pero esta carretera ya no puede definirse en términos de kilómetros de asfalto: ahora es un actor vivo y protagónico en la región y su actuar supera las fronteras departamentales, extiende el límite regional, para insertar a la región en la economía de país y de mundo.

Las Autopistas tienen voz, credibilidad, se han convertido en un socio eficiente del Estado; los recursos se manejan adecuadamente y los excedentes son administrados tras acuerdo de concertación sobre la inversión con los tres departamentos. Al margen de diferencias políticas o territoriales, cada vez son más fáciles los acuerdos, porque en estas dos décadas de tires y jales esta región se consolidó entendiendo, y esta es otra virtud del proceso vivido, que cualquier cosa que mejore la comunicación, mejore la vía, mejore los accesos les conviene a los tres departamentos, sin importar en qué sitio se haga.

Después de este recorrido por algunos siglos de la vida del país y de la región, volvemos los ojos hacia las tendencias del mundo, comprometido con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que van a 2030: superación de la pobreza, equidad de género, medioambiente. Y un último objetivo, que a veces intenta pasar desapercibido: trabajar en red, unidos, juntos, juntar las propias potencialidades para superar debilidades y encontrarse en las cosas comunes que pueden significar un paso adelante en el desarrollo. Ese trabajo en red se debe replicar entre las personas, instituciones, países y territorios.

Voluntariado corporativo del Grupo Argos.
Colaboradores Autopistas del Café.

CONECTA
POLICIA

Ese objetivo fue la esencia de la construcción de Autopistas del Café. Así puede bautizarse su historia, porque los impresionantes puentes y viaductos se extendieron como resultado del reconocimiento mutuo de las fuerzas vivas de sus tres departamentos, de haber construido mesas de trabajo conjunto para conversar, y no a pesar de sus diferencias, sino sobre lo valioso de ellas, para aclarar una idea, una conexión, para abanderar un valor: la solidaridad de unos con otros.

Qué ejemplo puede ser más significativo en un país que requiere retornar al diálogo social, y no entre quienes están de acuerdo: más bien, con aquellos que no lo están, que tienen otro enfoque. Ahora, más que nunca, después de un aprendizaje que dejó tan magna obra para la región y para el país, se espera que afloren esos maestros tejedores de ciudad y de región que no antepongan un partido político o una convicción subjetiva al progreso y desarrollo colectivo, porque el mensaje final es claro: "Esta ciudad región ya no es una colcha de retazos mal pegada, es un gran tendido cocido a través del valor particular de cada departamento con un hilo conductor: su cultura paisa y cafetera".[304]

Ahora es *Un eje que se entreteje, entre historias, carreteras y café*, porque, como dijo un colaborador de Roberto Vélez Vallejo, "el café tiene más futuro que pasado"… Al igual que las Autopistas.

304 Escobar Arango (2020).

Puente Helicoidal. Dosquebradas, Risaralda.

FIN DE
OBRA

Epílogo
La historia para conocernos y proyectarnos

Mauricio Vega Lemus, gerente de Autopistas del Café.

Haber recorrido la historia de Autopistas del Café, indiscutiblemente, es haber conocido la historia de nuestra región. Nuestras vías son un reflejo de la evolución y el crecimiento que hemos vivido en los tres departamentos que componen el Eje Cafetero. El desarrollo vial ha sido un elemento transformador para nuestra realidad cotidiana y un impulso para el bienestar social y económico de las comunidades.

Son grandes los logros conseguidos en términos de infraestructura en los últimos años, de los cuales debemos sentirnos orgullosos, pero falta mucho camino por recorrer. Aunque las proyecciones son prometedoras en términos de conectividad, la articulación de los territorios y la mejora de la infraestructura son retos importantes para el país en general.

Las ciudades principales de Colombia concentran el mayor porcentaje de la población, lo que hace cada vez más difícil que los sistemas de comunicaciones, comer¬cio, finanzas, salud, entre otros; sean accesibles para todos los habitantes, lo cual dificulta el desarrollo adecuado del territorio.

Desde este panorama, las ciudades secundarias pueden jugar un papel fundamental en el funcionamiento de la región, como catalizadoras de nuevas dinámicas descentralizadas de las zonas urbanas tradicionales, en procura de lograr diversificar el asentamiento poblacional, potencializar la producción de bienes y servicios locales, y la dinamización del comercio y el transporte.

En ese sentido, es indispensable reconocer el desarrollo vial como un aspecto esencial y eje estructurante para el fortalecimiento de los territorios, abriendo posibilidades impensadas que contribuyan con el acceso a servicios básicos como vivienda, salud y educación.

Por lo tanto, la mejora de la infraestructura vial permite la articulación de todo el país dentro de una red interconectada que brinda oportunidades de crecimiento económico y social para la población urbana y rural. Esto promueve el desarrollo de la industria, la creación de un tejido local de producción y fortalece a su vez la capacidad logística de las regiones según necesidades, esto implica, necesariamente, mayor empleo y dinamización de la economía regional.

Sin lugar a duda, las Autopistas son un habilitante para mejorar el tejido social y empresarial de las regiones, de ahí la importancia de reconocerlas como activos estratégicos, que deben protegerse y proyectarse con el fin de llevar bienestar a más comunidades.

Además de esto, que Autopistas del Café haga parte de Odinsa, la empresa de concesiones del Grupo Argos, enfoca sus pilares y decisiones estratégicas hacia la sostenibilidad y las inversiones conscientes, siendo una gran ventaja no solo para los colaboradores, sino para el sector, las comunidades y toda la región en general, ya que en su filosofía empresarial, que se permea en todas sus empresas, prima el medio ambiente, la sociedad y el desarrollo de los colaboradores de nuestras empresas, propendiendo siempre por ejecutar prácticas de vanguardia a través de una operación responsable, segura, creando valor para las diferentes actividades realizadas, generando un equilibrio entre la generación de ingresos, el respeto por el medio ambiente y el relacionamiento positivo con los grupos de interés. Todo dentro del marco de las normas de buen gobierno que rigen todas y cada uno de nuestras actividades.

Siguiendo esta línea, nos espera un futuro con grandes proyectos. Siendo conscientes de la importancia de cuidar nuestro medio ambiente, y en alianza con las empresas de energía ubicadas en el eje cafetero, consolidaremos un "Corredor Verde" ubicando electrolineras o puntos de carga para vehículos eléctricos en nuestros tambos, incentivando así, el uso de energías renovables.

Una de las características que ha hecho resaltar la autopista en los últimos años, es el reconocido "Corredor de arte", el cual permite ver trabajos de artistas de la región mientras se recorre la vía, algo nunca antes visto, para continuar con ese legado, renovaremos nuestra colección de arte, convocando a nuevos artistas que embellezcan aún más el recorrido.

Además de continuar trabajando por tener las vías más bonitas de Colombia, también queremos que sean las más seguras, es por esto que continuaremos adelantando diferentes actividades en pro de la seguridad vial, con el trabajo mancomunado con las autoridades y con otras empresas y concesiones, enfocándonos en la educación y en los ciclistas como el actor vial más vulnerable en nuestra vía, todo esto de la mano de nuestra aplicación móvil, un desarrollo tecnológico que le permite a nuestros usuarios conocer el estado de las vías en tiempo real, solicitar asistencia o alguno de nuestros servicios gratuitos en caso de necesitarlo, también tiene detector de paradas repentinas, el cual avisa al Centro de Operación y Control cuando un vehículo frena intempestivamente con el fin de prestarle ayuda.

La Gestión ambiental es un asunto de gran importancia para la concesión, por eso tiene su propio espacio en la

aplicación móvil, convirtiéndose en una herramienta muy importante para el cuidado de la fauna tanto silvestre como doméstica, ingresando en Gestión Ambiental, el usuario puede reportar el avistamiento de animales sobre la vía, cifras que nos ayudarán a idear acciones para protegerlos, también se puede solicitar ayuda al C.C.O. si algún animal resulta atropellado, nuestros inspectores capacitados trasladarán al animal herido a la entidad correspondiente para que reciba tratamiento.

Así mismo, se han reforestado 25 hectáreas con 27.500 árboles endémicos, con el objetivo de proteger el nacimiento del Río Quindío, beneficiando el suministro de agua de los municipios de La Tebaida, Circasia, Salento y Armenia en el Quindío, para un total de 34.156 en el Eje Cafetero.

Igualmente se encuentra en aprobación la construcción de una planta de tratamiento de aguas residuales en el Corregimiento de Tribunas en Pereira, la cual beneficiará a más de 2 mil personas y la construcción de 200 sistemas sépticos individuales en Manizales, Pereira, Santa Rosa, Salento y Filandia, mejorando la calidad de vida de estas familias.

La comunidad también es una de nuestras prioridades, por eso, queremos ser el apoyo para que nuestros vecinos de la vía construyan proyectos productivos que les permita mejorar la economía de sus hogares, un ejemplo de ello será la construcción de las huertas comunitarias, a través de las cuales se brindará capacitación, insumos y facilidades para que puedan vender sus productos a los restaurantes ubicados sobre la vía.

Las vías nos permiten tener una sociedad incluyente y equitativa, dinamizan el territorio, conectan las personas, movilizan el conocimiento, abren nuestro mundo a nuevas realidades. Ahí radica la importancia de promover la conectividad vial, pues los territorios son orgánicos, vivos, y darles la posibilidad de interrelacionarse, abre nuevas posibilidades para la expansión de un territorio rico que se caracteriza por su diversidad.

Llegar a la gerencia de esta gran empresa ha sido uno de los retos más increíbles que haya podido asumir en mi vida, la mayoría de ellos enfocados en aportar al crecimiento de mi querida región cafetera, por eso, este libro ha sido un proyecto muy importante para mí, ya que nos ha permitido dejar plasmadas las historias de muchas personas que trabajaron y continúan aportando en un legado que partió en dos la historia no solo de una región, sino de miles de familias.

Con esta obra literaria buscamos aportar al proceso de construcción de una identidad colectiva que rescata nuestros recuerdos, los grandes esfuerzos realizados y nuestros valores, históricamente construidos por aquellos que trabajaron por forjar un futuro distinto y del cual hoy nos beneficiamos.

Esperamos continuar desarrollando armónicamente este legado, con acciones dirigidas a mejorar la calidad de vida de las comunidades y encaminadas en el respeto hacia el ambiente, mientras continuamos conectando emociones, sueños y experiencias.

Mauricio Vega Lemus
Gerente de Autopistas del Café.

Entrega oficial de estudios y diseños del Puente Elevado Industriales, septiembre 26 del 2019.
De izquierda a derecha: Jorge Eliecer Rivillas Herrera, gerente de Proyectos de la ANI; Sigifredo Salazar Osorio, gobernador de Risaralda 2016 – 2019; Marta Lucía Ramírez Blanco, vicepresidenta de la República 2018 – 2022; Mauricio Vega Lemus, gerente Autopistas del Café; Mauricio Ossa Echeverri, presidente de Odinsa.

Dicen que el que busca encuentra

Buscaba una historia viva y hallé una carretera con voz y liderazgo ante una comunidad cohesionada y agradecida. Pretendí escribir la historia conectada y cuando los 256 kilómetros de asfaltos se completaron, vi que no eran otra cosa que el pasado, el presente y el futuro circulando libremente sobre ella… Me esforcé porque esta historia fuera entretenida y *La Patria* me entregó la semblanza del ingeniero Gregorio Rentería, quien, apoyado en la baranda del Puente Helicoidal, observando a lo lejos las casas de una colita de Manizales, volteó su cabeza ante un periodista que le preguntó: "¿Qué opina de esta ciudad de dedo parado, encaramada en las nubes y horqueteada en la montaña?". "Los tipos que la fundaron andaban montados en mula y nada sabían de Romeral ni de cenizas volcánicas, solo buscaban una naturaleza pródiga en agricultura". Al fin de cuentas, sin Manizales en esas lomas, no habríamos podido conocer la capacidad de la ingeniería colombiana, que por fin desafió la imponente cordillera de los Andes.[305]

¡Dios les pague por su tiempo!

Gloria Montoya Mejía

305 Cardona Tobón, Naranjo Arango y Lopera Gutiérrez (2011). Aquí aparece con algunas modificaciones en la escritura, no en el contenido, para hacer un cierre que resalte la importancia de este ingeniero y de su obra.

Referencias bibliográficas

Aldana Sierra, F. (2018). Autopistas del Café, informe de hallazgos arqueológicos variante La Paz. Chinchiná-Caldas.

Arango, J. (2020, septiembre 2). Cocinar la historia del sancocho. El Colombiano. https://www.elcolombiano.com/cultura/el-sancocho-como-plato-tipico-colombiano-DC13550131

Arciniegas, G. (1993). El mundo cambió en América. Intermedio Editores.

Ascher, F. (2004). Los nuevos principios del urbanismo. Alianza Ensayo.

Autopistas del Café. (2019, diciembre 6). Comunicado para la inauguración del mural.

Autopistas del Café. (s. f.). Boletín 1. Sígale la Pista.

Banco de Occidente. (2018). Región Andina de Colombia: breve descripción de la imponente cordillera de los Andes.

Canal CNC Eje Cafetero. (2018). En síntesis feb 11 inv Olga Lucía Vélez Sierra 2018 [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=3n8Cp0f8UbE&ab_channel=CanalCNCejecafetero

Cano, M. (2001). Reconocimientos arqueológicos en los municipios de Marcella, Dosquebradas y Pereira (Risaralda). En C. Barragán y V. González Fernández, Arqueología preventiva en el Eje Cafetero: reconocimiento y rescate arqueológico en los municipios jurisdicción del Fondo para la Reconstrucción del Eje Cafetero, FOREC.

Caracol Radio. (2016, octubre 6). Solo el 20 % de las vías en el país están pavimentadas: Planeación. https://caracol.com.co/radio/2016/10/06/nacional/1475777200_311679.html

Cardona Tobón, A. (2011a). Concesiones formando pueblos [PDF]. https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP03.pdf

Cardona Tobón, A. (2011b). Un crisol del mestizaje [PDF]. https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP02.pdf

Cardona Tobón, A. (2011c). Los caminos de ruedas [PDF]. https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP15.pdf

Cardona Tobón, A. (2011d). Arduo tramo hasta el presente [PDF]. https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP20.pdf

Cardona Tobón, A. (2011e). Caminos: eje poblador [PDF]. https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP05.pdf

Cardona Tobón, A., Naranjo Arango, A. y Lopera Gutiérrez, J. (2011). Una obra hacia el futuro [PDF]. https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP21.pdf

Colorado, C. (2019, julio 3). Clara Luz Jaramillo: una senda solidaria y espiritual. El Quindiano. https://www.elquindiano.com/noticia/14029/clara-luz-jaramillo-una-senda-solidaria-y-espiritual

Correa, J. M. (2018). La historia del automóvil en Colombia.

Correa, M. V. y Ramírez, R. (2020, septiembre 4). Paso a paso de cómo se excavó el túnel de La Línea. El Colombiano.

De la Cruz Pavas, V. (2020, septiembre 7). Itagüí halló piezas de más de 2000 años de antigüedad. El Colombiano.

De los Ríos Tobón, R. (2011). Una arisca topografía [PDF]. https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP01.pdf

Díaz Cañadas, G. (2011). El Chocó en blanco y negro (II parte). http://lasmemoriasdegonzo.blogspot.com/2011/03/pasadopresente-y-futuro-de-la-via-al.html

Dinero. (2020). El café del Caquetá que trae de vuelta la esperanza. (593), 36.

El Tiempo. (2009). Viaductos La Estampilla ganaron premio de ingeniería; obstrucciones en el Eje Cafetero no ocurrirán de nuevo. https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-5308868

Escobar Arango, D. (2020, agosto 31). Tejer la ciudad. El Colombiano. https://www.elcolombiano.com/opinion/columnistas/tejer-la-ciudad-JE13538908

Federación Nacional de Cafeteros de Colombia. (2017). 90 años. Vivir el café sembrar el futuro. Editorial EAFIT.

Lara Hernández, J. R. (2018). La colonización antioqueña.

Lopera Gutiérrez, J. (2011). El café abre caminos [PDF]. https://autopistasdelcafe.com/literario/1/CAP06.pdf

Martínez Garnica, A. (2019, julio 15). La cultura cafetera y sus cambios en el paisaje en dos siglos. Semana Sostenible. https://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/la-cultura-cafetera-y-sus-cambios-en-el-paisaje-en-200-anos/44849

Marulanda, C. A. (2020). Programa de arqueología preventiva: ejecución del plan de manejo arqueológico para la construcción de la rampa B, intersección Alcalá en la variante Condina, municipio de Pereira, departamento de Risaralda.

Mesa Bernal, D. (1997). De los judíos en la historia de Colombia. Planeta Colombiana.

Montoya, G. (2019). Los hijos de la montaña. La leyenda judía.

Naranjo de Michaelis, N. (s. f.). Nostalgia de guaduales.

Paisaje Cultual Cafetero. (s. f.). Actualización ESAL (2019). http://paisajeculturalcafetero.org.co/contenido/la-historia-del-pcc

Restrepo, C. (2015). Autopistas del Café, informe de hallazgos arqueológicos variante Condina. Pereira-Risaralda.

Robledo, E. (1954). Bosquejo biográfico del señor oidor Juan Antonio Mon y Velarde. Bogotá: Banco de la República.

Rodríguez. (1996). Rescate arqueológico en el sitio PK187 + 400 ubicado en la troncal del gasoducto de Occidente. Informe final. Ecopetrol.

Saldarriaga, R. (2011). El origen de los paisas.

Sepúlveda, L. (2020, septiembre 24). El histórico hallazgo de un mastodonte fosilizado en Risaralda. El Tiempo. https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/hallan-restos-fosiles-de-mastodonte-en-risaralda-colombia-hoy-539476

Serna Duque, S. (2018, junio 6). Colombia tiene dos volcanes entre los más peligrosos de Latinoamérica. AA. https://www.aa.com.tr/es/mundo/colombia-tiene-dos-volcanes-entre-los-m%C3%A1s-peligrosos-de-latinoam%C3%A9rica-/1167446

Solano, F. (2016). ¿Por qué tenemos una nueva rueda de sabores? Soy Barista.

Vélez, N. (2019). Antioquia antigua. Silaba Editores.

Zuluaga, P. A. (2020). Qué es ser antioqueño. Ediciones B.

Entrevistas 2020

Álvaro Uribe Vélez

Luis Carlos Villegas Echeverri

Roberto Vélez Vallejo

Amparo Jaramillo Vélez

Clara Luz Jaramillo Tobón

Darío Gómez Jaramillo

Germán Cardona Gutiérrez

Guido Echeverri Piedrahita

Jorge Eduardo Rojas Giraldo

Gustavo Zuluaga y María Edelmira Gómez

Hernando Vallejo Monsalve

Hugo Saldarriaga Botero

Luis Guillermo Velásquez López

Johana Jaramillo Severino

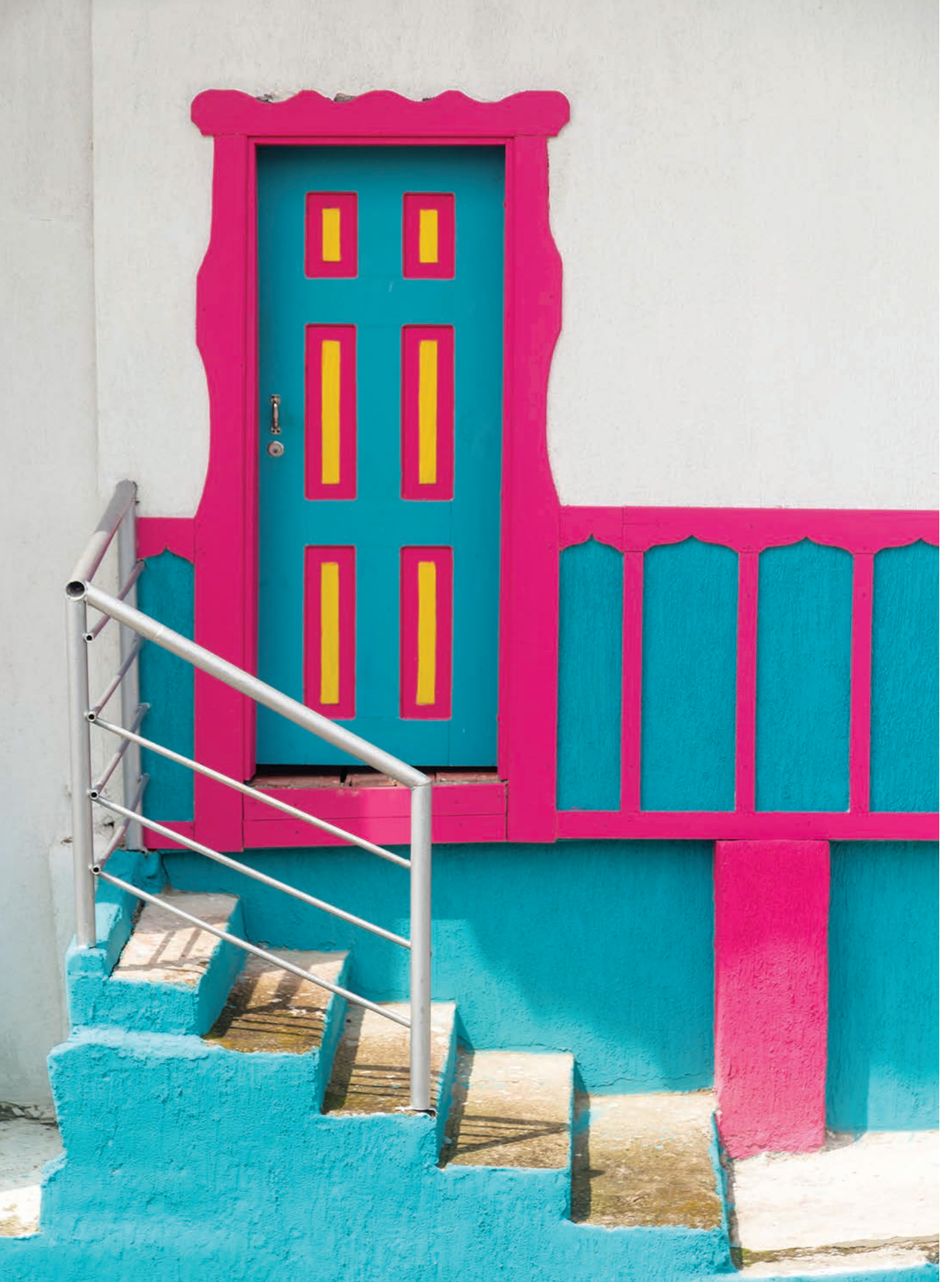
Nicolás Restrepo Escobar

Nubia Camargo

Olga Lucía Vélez Sierra

Rodrigo Estrada Reveiz

Alberto Naranjo Arango



Gracias a ellos existe Autopistas del Café

Ester Judith Nicholls • Luis Ernesto Escobar Neuman (Esiza S.A.S.)

Carmen Carné de Uricoechea • CI Grodco S.C.A. • Inversiones UC S.A.

AUTOPISTAS del CAFE S.A.

Una vía mágica