

Conmemoración 25 años Juan Pablo II visita Chinchiná

**Tercer Encuentro de la Palabra  
Ciclo de Conferencias  
del 22 al 25 de agosto de 2011**

# Chinchiná Siglo XXI



**Gonzalo Duque Escobar \***  
Chinchiná, 23/08/2011



# Presentación



Estas notas pretenden proponer visiones posiblemente útiles para acometer tareas en pro del desarrollo de Chinchiná, al partir de su ventaja comparativa asociada a su posición geoestratégica respecto a los medios de transporte del centro occidente de Colombia y abordar la problemática asociada a dos factores de desestructuración de su territorio dada su condición rur-urbana en el Eje Manizales –Pereira: primero la brecha de productividad de las zonas rurales cafeteras, y segundo las dinámicas de desindustrialización y desempleo de regiones cafeteras .

La brecha de productividad entre la ciudad y el campo, que explica por qué los ingresos urbanos medios de Bogotá alcanzan a ser seis veces mayores que el ingreso rural de Colombia, se asocia a la falta de políticas de C&T para el sector rural, y en especial aquellas imbricadas con la cultura como catalizadora de su desarrollo. Pero al haberse dejado al sector rural colombiano como comodín en la negociación del TLC con los EEUU, se espera una reducción de los ingresos rurales de hasta el 50%, cuantía más grave aún si se considera la pobreza campesina.

## **El Eje Cafetero no es tan homogéneo, ni siquiera el Quindío, el más homogéneo de sus departamentos.**

Lo industrial y lo artesanal, no son lo mismo.

En lo artesanal y en la producción rural, los productos deben ser bienes culturales con identidad cultural específica, soportados en economías asociativas y cadenas productivas: los cafés especiales, por ejemplo.

Contrariamente, lo industrial y agroindustrial son otra cosa, donde se habla de producción en serie y economías de escala, y de la complejidad de los bienes como clave para hacerlos competitivos: el café pergamino y liofilizado, son la muestra.

Conocemos los íconos del Tolima Grande, de la región cundiboyacence, de las montañas santandereanas, de la Costa Atlántica, de Antioquia, del Pacífico o de los Llanos orientales, pero no hemos desarrollado los de Caldas, como una región pluricultural:

- El alto occidente, que como tierra de resguardos y negritudes, además de ser una subregión panelera, es minera: en el oro de Marmato y Riosucio existe más novela y poesía que en el café.
- La región Cafetera que empieza en Neira y llega hasta el norte del Valle, es la de las chivas, el bahareque, los cables aéreos, los Ferrocarriles Cafeteros y la música de carrilera.
- La región San Félix-Murillo que tiene sus propios íconos en el cóndor, el pasillo, la ruana de Marulanda, la palma de cera, y el sombrero aguadeño.
- El Magdalena centro, que es tierra de ranchos de hamacas, de chinchorros, de subiendas de bagres, nicuros y bocachicos, del petróleo de Barranca, de los vapores por el río y de la expedición botánica.

**Priorizar la formación de capital social, sobre el crecimiento económico: más salud con mejor y más educación.**

Según Ken Robinson, no parece viable desarrollar la creatividad y las capacidades humanas mientras el actual modelo educativo inspirado en la sociedad industrial de ayer, anacrónico y aburrido, privilegia estándares sesgados hacia las matemáticas, las ciencias y el lenguaje, pero deja en un segundo plano las ciencias sociales, y mucho más lejos, las artes y la cultura, fundamentales para la creatividad.



- El nivel de escolaridad en las zonas urbanas de Colombia es de 10 años y en las rurales de tan solo 4 años.
- La estructura del empleo y de la producción han cambiado para depender cada vez más de competencias intelectuales y sociales, y de desarrollos tecnológicos, que de fuerza muscular y habilidades manuales.
- Sin avanzar en el nivel de educación para llevar a los educandos más allá de la básica y entrar a la formación tecnológica y profesional en los medios urbanos, y sin resolver la brecha de productividad e impulsar el desarrollo de bienes y servicios culturales para las comunidades rurales y de artesanos, no se resuelve el problema del desempleo.



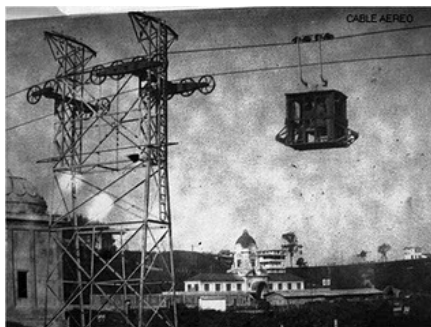
## Un modelo urbano amable para una nueva sociedad, en un Estado no solidario y dominado por las fuerzas del Mercado.

Si en algo ha influido el café, es en el desarrollo de la ecorregión cafetera.

El pequeño tamaño de la propiedad rural con su efecto redistributivo del ingreso y la asociación de los cafeteros para irrigar sus beneficios desde los Comités, explican el nivel de vida observado en el tercero de cuatro períodos históricos de Manizales, así:

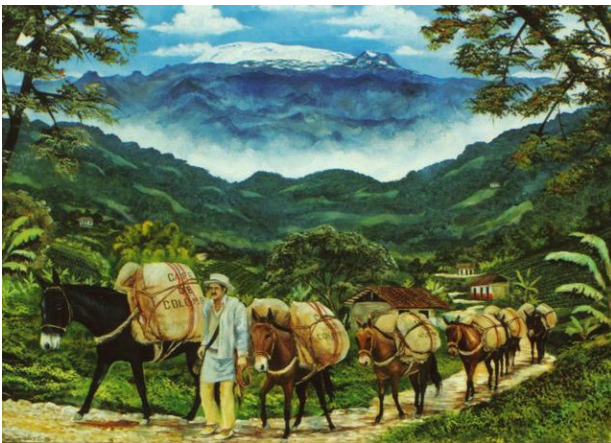
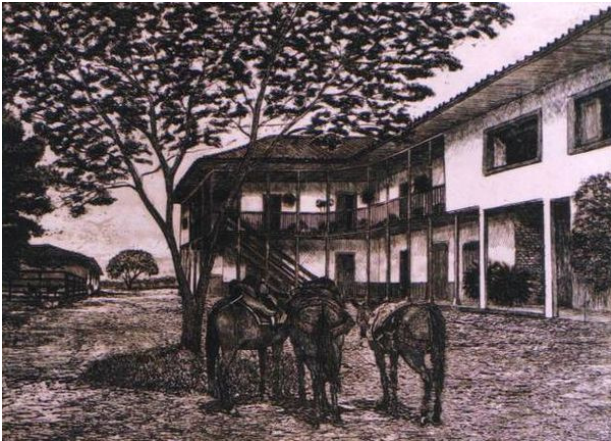
Partimos de la arriería, pasamos por cables y ferrocarriles (1910-1930), y avanzamos con el transporte rural en ese período de desarrollo que cierra en 1970, para declinar cuando emigraron los campesinos al escenario ciudadano del bus urbano.

Una lectura simple de esta evolución que se lee en el transporte y sus consecuencias, parece útil para encontrar lecciones y establecer retos en materia de desarrollo.



- Mientras persista ese modelo urbano que concentra la infraestructura social y de servicios a favor de los sectores pudientes se acentuarán la pobreza y la desigualdad.
- Mientras implementemos modelos de ciudad insolidaria, excluyente y sin opciones de vida para los pobres, las consecuencias se harán insostenibles: los programas públicos terminarán fracasando, las intervenciones sobre el tejido social no llegarán al objetivo, la fragmentación social privilegiará el asistencialismo y clientelismo, los programas de seguridad palidecerán frente a las tensiones, y la población pauperizada irá transitando de las fronteras de la ilegalidad al mundo de la delincuencia.

**La crisis del café, que es ambiental, social y económica, incluye la problemática del subdesarrollo.**



Pinturas del Maestro Guillermo Vallejo

- En los últimos 40 años, la población que habitó el campo se ha desplazado a los medios urbanos, sobre todo después y como consecuencia de esa revolución verde que explica el cuarto período: el de la crisis cafetera, cuando la mayor proporción de la población de Colombia pasa de rural a urbana.
- Esta revolución que trae el Caturra para la zona cafetera, propone monocultivos que arrasan el sombrío, y una propuesta de pesticidas, funguicidas, herbicidas, y abonos de base química, cuya consecuencia es la pérdida de una tecnología autóctona al conceder los procesos de valor agregado a terceros, y de la biodiversidad.
- Con el monocultivo del café los prósperos campesinos que por su bajo nivel de escolaridad no pudieron absorber la tecnología de la agricultura moderna, ni los complejos paquetes financieros que el modelo demanda, se transforman en desposeídos e informales, que hoy sobreviven en las texturas de la ciudad, cosechando residuos urbanos.

**La planeación racional ha sido exitosa en el número de fracasos: lo urbano no es tan homogéneo como lo supone.**

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

Las capitales cafeteras podrían palidecer frente a Cali y Medellín, o actuar como ciudad región complementando sus economías para conurbarse con ellas.

Las zonas metropolitanas bien constituidas, facilitan desarrollos y previenen conflictos para la articulación urbana, resolviendo de paso la descoordinación de las funciones urbanas.

- Mientras la urgencia de las megalópolis es la de volverse internacionalmente competitivas y manejar problemas de escala, las ciudades intermedias deben conurbarse para conformar la ciudad región, y no palidecer.
- Entre tanto, los poblados como Chinchiná, Neira, Palestina y Villamaría, deben articularse a un centro urbano de mayor nivel de importancia como Manizales, desarrollando una competencia específica de cara a un centro urbano de relevancia.
- Mientras Bogotá es nuestra única megalópolis, Medellín es una ciudad intermedia grande que debe conurbarse y Manizales una ciudad intermedia pequeña articulada al Eje Cafetero.

**Las zonas para las funciones urbanas, son: la industrial, la residencial, la comercial y la de servicios. Lo rural y rur-urbano complementan el escenario ambiental.**

Se puede ofrecer una función para un centro urbano de relevancia desde un poblado como Chinchiná o Palestina, desarrollando desde estos competencias para las funciones metropolitanas. Esto supone aprovechar ventajas comparativas que resuelvan las limitaciones de la gran urbe vecina, tal cual ocurre con el km 41 y Aerocafé, para el transporte por tierra y aire.

- Las zonas industriales se valoran por su posición con respecto a los medios de transporte: para Manizales, el km 41 y Chinchiná ofrecen ventajas.
- Las zonas residenciales valen por su valor estético y paisajístico: los mejores desarrollos de Manizales están al oriente, sobre un paisaje de chimeneas.
- Las zonas comerciales suelen coincidir con los Centros Históricos, hoy amenazados por cambios como la des-industrialización y lumpenización del medio ciudadano: el citado cambio en la estructura del empleo, a nueva sociedad fragmentada, el desmantelamiento del Estado solidario, y el protagonismo del conocimiento como factor de producción explican el desempleo cafetero.
- Las zonas de servicios, se valoran por su nivel de equipamiento: centros de investigación, hoteles para los propios ciudadanos, e instalaciones culturales y deportivas. Hoy hemos pasado de una sociedad industrial a otra del conocimiento y de servicios.



**Planes de Acción Inmediata PAI: Corpocaldas y CHEC, han convocado actores estratégicos en torno a la cuenca de Camedguadua**

El PAI es una estrategia participativa cuyo fin apunta a resolver los problemas de la microcuenca de Camedguadua.

Las ejecuciones en el quinquenio, superan los \$ 6.000 millones, equivalentes a más del 40% del valor estimado del PAI.

El PAI contempla temas como:

- Gestión integral del riesgo
- Intervención ambiental integral de la cuenca
- Fortalecimiento de las organizaciones de base
- Reconversión de las actividades productivas
- Producción más limpia
- Ordenamiento territorial
- Guardianas de la Quebrada
- Monitoreo y control ambiental

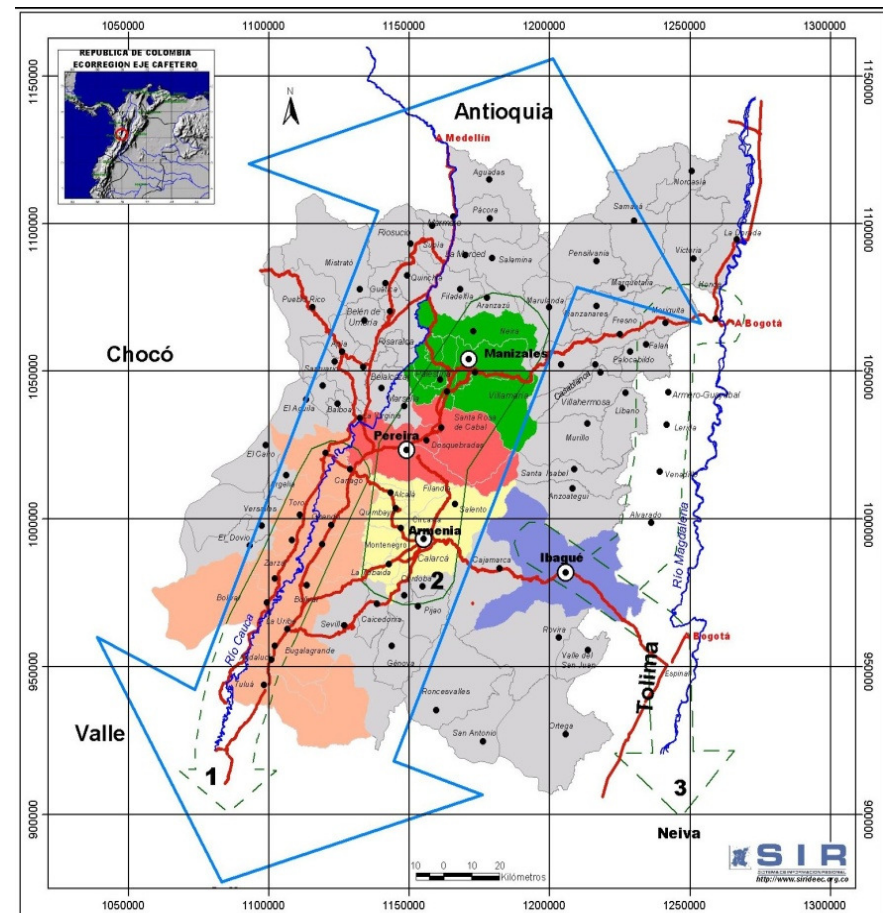
- El 24 de mayo se realizó la firma del Acuerdo de Voluntades para el PAI en el “Municipio eléctrico de Colombia”, con la presencia de Corpocaldas y CHEC como convocantes, la Administración municipal, Buencafé, Empocaldas, Aeropuerto del Café, Grupo Scout Chinchiná, Corporación Café y vida, Mundos Hermanos, SMP de Chinchiná, Asocomunal, Cámara de Comercio, y líderes de comunidades de base.
- El encuentro tuvo como resultado la discusión de avances de proyectos, así como su ajuste con propuestas de los participantes a partir de un Conversatorio a la luz de la historia, los problemas y el potencial social y ambiental de la cuenca, todo para consolidar el compromiso de la comunidad por la recuperación de este espacio geográfico y la construcción de un referente para los chinchinenses.
- Se espera que en los próximos días continúen las acciones, a partir del fortalecimiento del Grupo Motor responsable de la gestión del PAI de la Cuenca de la Quebrada Camedguadua.

# El Ordenamiento Territorial con enfoque de región.

Aunque el Territorio es el espacio geográfico donde se ordena y dispone coherentemente el uso y manejo del suelo, finalmente resulta ser en sí una construcción social, cuyo resultado es la Región.

Así, la Región es el escenario donde se asientan las funciones políticas, administrativas, culturales y económicas, que parten del Territorio.

Manizales debe definir su competencia para no palidecer en la conurbación del Eje Cafetero, y esta ciudad-región debe hacer lo propio para sacar ventaja de su posición geoestratégica frente a la conurbación que surge entre el eje de desarrollo Cali – Medellín.



**Colombia debe avanzar con una nueva infraestructura para articular subregiones y con un transporte rural como catalizador de la pobreza .**

El Ferrocarril de Occidente y la Autopista de la Montaña, como las dobles calzadas al Valle y la Vía al Magdalena con dos túneles acercando al Eje Cafetero a Bogotá, ponen a Chinchiná en el centro del triángulo económico de Colombia.

Aerocafé como aeropuerto del Centro Occidente de Colombia, le da al eje Perera-Manizales una ventaja competitiva, que deben aprovechar los municipios más cercanos de Caldas y Risaralda: como Santa Rosa y Chinchiná.

El Aeropuerto del Café con pista larga, podrá acceder a mercados como Europa, Canadá, USA, y el Cono Sur.

- Los puertos profundos en Tribugá y Urabá son clave para una ruta interoceánica, con un ferrocarril verde por límites entre Chocó y Antioquia, que llegue hasta el río Murrí, donde baja al Atrato Medio para buscar Tribugá.
- El ferrocarril de Occidente llegando a un puerto profundo en Urabá, que tendría un tramo común con el ferrocarril verde, resolvería la salida al Mar para el Occidente Colombiano, y se conectaría a Medellín con Urabá acortando un 40% la distancia al mar en relación con Cartagena.
- El Túnel Cumanday cruzando la Cordillera e implementando una vía de 80 km/h, acortaría el camino Pereira-Bogotá por Chinchiná y Manizales.
- Igualmente, el proyecto Autopistas de la Montaña resuelve la «soledad» de Medellín, al ligarlo con El Eje Cafetero y con Urabá.

## La Transversal de Caldas de 212,7 km, dependerá de programas en el contexto del Patrimonio Cultural Cafetero

- Una carretera en sí, no trae desarrollo, sino que lo detona a partir de condiciones pre-existentes .
- Una opción para el transporte rural, es apalancar el turismo con “vías lentas”.
- El programa de una “ vía lenta” conectando “poblados lentos” , como estrategia para el turismo rural, aplica en la vía del FFCC pasando por Río Claro.
- Este enfoque de la SMP de Marsella en la vía Pereira-Marsella-Chinchiná, resulta válido en el contexto del Paisaje Cultural Cafetero, pero igualmente para el área de influencia de Anserma y Riosucio, o de Neira, Salamina y Aguadas, en virtud de su valioso patrimonio arquitectónico, cultural y paisajístico.



Imágenes en: <http://smpmanizales.blogspot.com/>

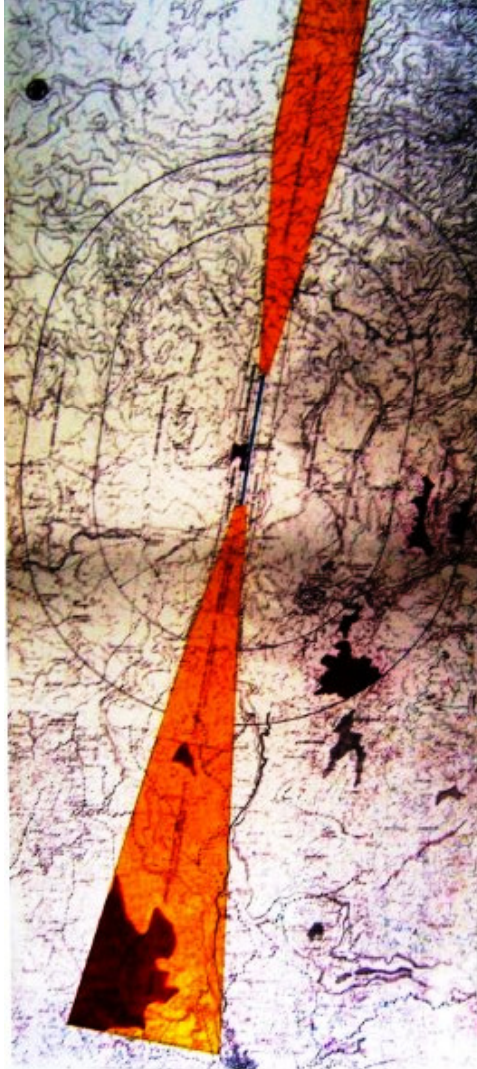


## **Caldas, posee dos escenarios estratégicos como corredores logísticos: el sector del Cauca y el Puerto de La Dorada.**

Para la competitividad industrial, debemos implementar la navegación por el Magdalena y buscar que el tren de Occidente llegue a Urabá, encontrando un puerto profundo. Contrariamente, para un turismo internacional y autóctono, debemos generar una oferta de bienes rurales y servicios ambientales con identidad cultural, garantizar el transporte rural para la conectividad vial, y apostarle a un desarrollo aeroportuario con vuelos hasta más allá de las 3000 mil millas, para alcanzar los mercados europeo, norteamericano y del cono sur: Paisaje Cultural Cafetero, Vías lentas y Aerocafé, serán clave.

- Sin Aerocafé con pista de 3600 m para acceder a mercados turísticos más allá de Perú y México, no tendremos turismo para hacer viable el Paisaje Cultural Cafetero: allí también hay café, lo que no en Europa.
- El Paisaje Cultural Cafetero exige diferenciar una caficultura orgánica nutrida de elementos culturales, de otra no amigable con el medio ambiente y de corte agroindustrial, con bajo valor agregado.
- Esta declaratoria abre una opción para una nueva economía rural, que exige la recuperación del paisaje deforestado hace cuatro décadas cuando se le dio paso a una caficultura que afectó la biodiversidad y contaminó las aguas y los suelos.
- Para apostarle al bioturismo: es hora de emprender una reconversión del modelo socio-ambiental, de una estrategia de vías lentas con veredas lentas como lo propone la SMP de Marsella, y de valorar el patrimonio arquitectónico y cultural de la ecorregión.

**Aerocafé condiciona un ordenamiento territorial que incluye las áreas metropolitanas de Caldas y Risaralda.**



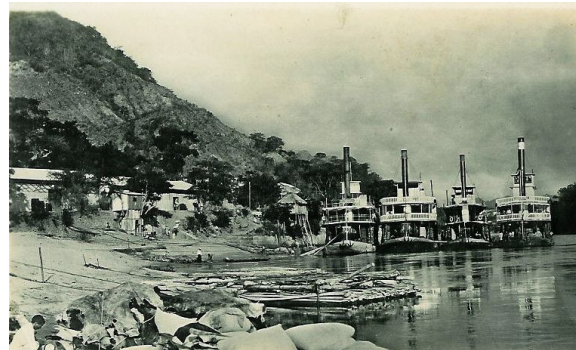
- Aerocafé que llena el vacío aeroportuario entre Rionegro y Palmaseca, sería la opción para resolver la condición mediterránea del Eje Cafetero integrándolo a los mercados que no están al alcance de los aviones medianos del aeropuerto de Matecaña. El radio de acción o cuenca de un aeropuerto, llega hasta hora u hora y media de distancia por tierra.
- En 25 años Chinchiná podrían incrementar su población en 50 mil habitantes, cantidad similar a la que crecerá Manizales en el mismo período: lo anterior como consecuencia de Aerocafé con pista de 3600 m de largo, si es que le apostamos al bioturismo y a sectores estratégicos (biotecnología, etc.).
- Chinchiná deberá pensar en más y mejor educación, en más agua, en la reconversión de su sector agropecuario, para más industria de valor agregado y bioturismo, y al ordenamiento de su territorio.
- De conformidad con la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles ACAC, el mismo Jumbo que levanta 75 mil libras del aeropuerto de Rionegro y 83 mil de El Dorado, podrá levantar 112 mil libras de Palestina, una vez se llegue a la pista de 3600 m de longitud.

Imágenes en: <http://smpmanizales.blogspot.com/>

**Nos hemos dado el lujo de poner a competir a lo largo del Magdalena, tres modos de transporte y de olvidar el río**

Cormagdalena tiene dos objetivos misionales: recuperar el Magdalena afectado por la deforestación y variaciones de caudales, consecuencia de la deforestación de sus cuencas, y restablecer la navegación por esta arteria fluvial, con embarcaciones de bajo calado y economías de escala. El incremento dramático de la brecha entre su caudal de invierno y de verano, se da sobre todo a partir del río Saldaña, por una problemática ambiental que no se corrige con muros y dragados.

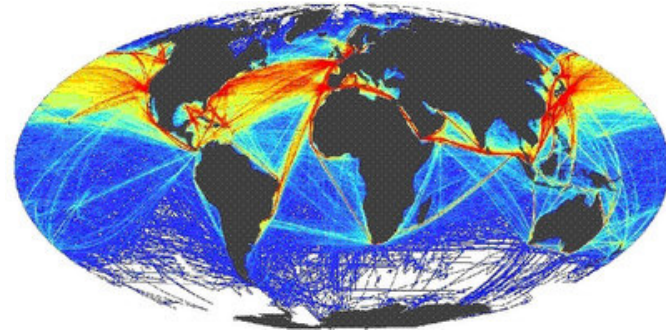
- Bogotá es el epicentro de la producción manufacturera de Colombia. Por tractomula, el flete contenedor TEU Bogotá-Cartagena cuesta U\$1500, y entre Bogotá y La Dorada U\$250.
- Si se cambia del modo carretero al fluvial, el costo por TEU entre La Dorada y la costa, bajaría seis veces: de U\$1.200 a U\$200.
- Si combinamos carretera y río, el costo del contenedor entre Bogotá y Cartagena, pasaría de U\$ 1500 a U\$ 450.
- Con embarcaciones de 1,2 m de calado para 80 contenedores TEU en dos niveles de 40 TEU, que recorrerían los 900 km entre La Dorada y Cartagena (Canal del Dique) o Barranquilla , el costo tonelada km que por tractomula es de 12 centavos de dolar y por ferrocarril se reduce de 3 a 4 veces, por el río bajaría 6 veces.









Imágenes en: <http://smpmanizales.blogspot.com/>



# Tribugá y Urabá como puertos puente para la ruta interoceánica Europa - Asia



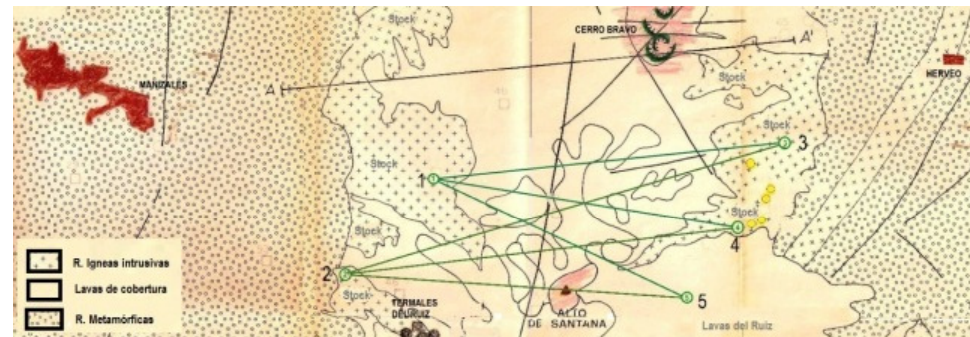
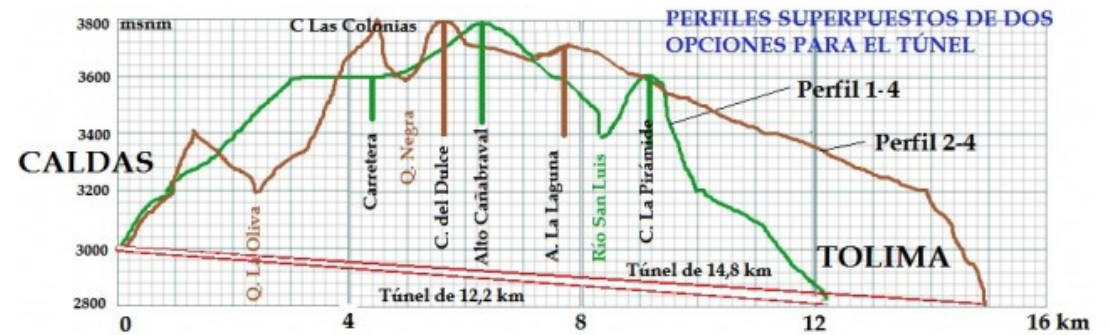
COMPARACIÓN DE BUQUES	Eslora	Calado	
<b>Panamax Class</b> 	259 a 290 m	12 m	 Colombia
<b>Post Panamax</b> 	275 a 305 m	13 m	 Demanda creciente de Calado
<b>Post Panamax Plus</b> 	335 m	14 m	
<b>Súper Post Panamax</b> 	397 m	15,5 m	

Fuente: Autoridad Portuaria del Canal de Panamá. EL UNIVERSO. Adaptado por GDE [www.galeon.com/economiaaytransportes](http://www.galeon.com/economiaaytransportes)

A la izquierda, ferrocarril verde por Chigorodó y Vigía del Fuerte como ruta interoceánica que no afecta al Darién y avanza parcialmente a Medellín. Arriba, densidad de rutas del comercio marítimo mostrando que Colombia puede entrar con un canal interoceánico seco, y gráfica con los barcos que pueden llegar a Colombia para advertir que faltan puertos profundos, como los de Tribugá y Urabá, para poder acceder con barcos 5 veces más económicos al comercio global, de construirse un canal seco con ese FFCC articulado a los corredores logísticos de Colombia.



**Una transversal cafetera para la región andina, para deducir fletes que con los bodegajes incrementan los costos del transporte hasta en un 40%.**



La vía Manizales-Mariquita con el Túnel Cumanday de 22 km entre Sabinas y el plan de Herveo, complementado con el Túnel de Cocoló al Este de Honda que ahorra 28 km entre Manizales y Bogotá, hará de la Transversal por Caldas un proyecto cuyo impacto nacional surge al compararlo con la alternativa por el Túnel de La Línea: dicha vía entre Bogotá Pereira reducirá el tiempo de 6 a 4 horas y la distancia de 350 a 300 km. El tiempo Manizales-Mariquita sería de una hora, lo que articularía al Magdalena medio al área de influencia de Aerocafé.

# Conclusiones

- Entramos al ciclo del POT 2012-2021, con un reto para repensar y reformular a Chinchiná.
- De los chinchinenses depende que el Plan de Desarrollo y el POT sean Instrumentos de Paz o generadores de Conflictos.
- La Planeación del Desarrollo debe ser un proceso que busque mejorar la calidad de vida de los ciudadanos a partir de la construcción colectiva de escenarios futuros posibles y deseables.
- El P. de D. debe ser el medio para guiar y orientar las decisiones y la aplicación de los recursos comunes, en bien de todos los chinchinenses.
- Chinchiná no es del alcalde... tampoco es de los planificadores... y menos lo es de los científicos sociales...
- Chinchiná es de todos y para todos, incluidas las futuras generaciones.
- El desarrollo sostenible debe contemplar por lo menos, tres dimensiones: la social, la ambiental, y la económica.
- La dimensión social obliga a que se priorice la formación de capital social sobre el crecimiento económico. El documento presentado, solo ha intentado mostrar elementos relevantes en los aspectos de infraestructura y algunos de la problemática de las zonas rurales cafeteras
- Las visiones y desafíos propuestos para el desarrollo de Chinchiná, considerando su ventaja comparativa por su posición geoestratégica en el centro occidente de Colombia, con proyectos como Aerocafé y la declaratoria del Paisaje Cultural Cafetero como Patrimonio de la humanidad hecha por la Unesco, obligan a un ordenando profundo de su territorio para transformar Chinchiná en ciudad intermedia, y abordar su problemática socioambiental del sector rural con una reconversión productiva orientada a la producción limpia y el turismo.

# Fuentes I

- *Aspectos geofísicos de los Andes de Colombia (II versión)*. Duque Escobar, Gonzalo (2009), en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1580/>
- *Aspectos Urbanos del Eje Cafetero*. Duque Escobar, Gonzalo (2007), en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1910/>
- *Anotaciones para un crecimiento previsivo y con desarrollo*. Duque Escobar, Gonzalo (2011). Las Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/4200/>
- *Calentamiento global en Colombia*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) Instituto Universitario de Caldas, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3673/>
- *Ciencia, saberes, empleo y ruralidad, en el PND 2010-2014*. Duque Escobar, Gonzalo (2011), en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3255/>
- *Colombia mira a la Cuenca del Pacífico*. Duque Escobar, Gonzalo (2011), SMP Manizales, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>
- *Desde el Eje Cafetero: dos proyectos estructurantes de corredores logísticos*. Gonzalo Duque-Escobar (2011) SMP & UN, en: <http://godues.wordpress.com/2011/08/05/>
- *El Eje Cafetero y las Ciudades Intermedias*. Gonzalo Duque Escobar (2006) Revista Eje XXI, en: <http://www.galeon.com/cts-economia/ciudades.htm>
- *El transporte rural y el desarrollo de Caldas*. Duque Escobar, Gonzalo (2010), en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/>
- *La dimensión cultural como catalizadora del desarrollo*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) Ed. RAC, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3287/>
- *La navegación por el Magdalena*. Duque Escobar, Gonzalo (2008) <http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>
- *Las Transversales Cafeteras al Pacífico*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) La Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3300/>
- *Memoria Sobre La “Transversal De Caldas”*. Franco, Omar et al (1999), SMP Manizales, en: <http://galeon.com/smp-manizales/transversal.pdf>

# Fuentes II

- *Neira: entre la ruralidad y la ciudad región*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) <http://www.bdigital.unal.edu.co/4385/>
- Notas de interés para el desarrollo de Caldas y Manizales. Duque Escobar, Gonzalo (2011), en: <http://godues.wordpress.com/2011/08/16/>
- *Ordenamiento territorial : enfoques y desafíos regionales*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) <http://www.bdigital.unal.edu.co/3689/>
- *Paisaje Cultural Cafetero: disrupción para un desarrollo sostenible*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) La Patria. En: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3757/>
- *Participación de la sociedad civil en el ordenamiento territorial*. Duque Escobar, Gonzalo and Torres Arango, Claudia (2009) <http://www.bdigital.unal.edu.co/1671/>
- *Relevancia del proyecto Aeropuerto del Café*. Duque Escobar, Gonzalo (2011). Ed. RAC, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3592/>
- *Rieles para el empleo cafetero*. Duque Escobar, Gonzalo (2011). La Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3558/>
- Temas de agenda pública para Manizales y Caldas, en: <http://godues.wordpress.com/2011/07/23/temas-de-agenda-publica-para-manizales-y-caldas/>
- *Un modelo educativo anacrónico y aburrido*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) La Patria, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3593/>
- *Una salida al mar para el occidente colombiano*. Gonzalo Duque Escobar (2009) SMP Manizales, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>
- *Túnel Cumanday para la Transversal Cafetera en Caldas*. Duque Escobar, Gonzalo (2011) <http://www.bdigital.unal.edu.co/3612/>
- Una visión y dos enfoques de Manizales, en: <http://www.galeon.com/gonzaloduquee/vision.pdf>
- Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>





En nombre de la SMP de Manizales y de la Universidad Nacional de Colombia,

# GRACIAS

\* Gonzalo Duque Escobar: Profesor Universidad Nacional de Colombia , Director del Museo Interactivo Samoga, y Miembro de la SMP y del Centro de Historia de Manizales

