

Caldas en la biorregión cafetera



Por Gonzalo Duque Escobar *

Ponencia para el Foro “Por la Defensa del Patrimonio Público, las Fuentes de Empleo y el Bienestar de los Caldenses” presentada en el Teatro 8 de Junio de la Universidad de Caldas, a nombre de la Universidad Nacional de Colombia y de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales.

Por un territorio de paz



Imagen 1- En el Triángulo de Oro de Colombia habita el 52 % de los colombianos y se genera el 64% del PIB. Fuente: <http://godues.wordpress.com/2014/03/05>

La construcción de **un territorio de paz**, obliga a **políticas públicas** y acuerdos regionales sobre acciones integrales en función de objetivos estratégicos en materia social, ambiental y económica, que generen **sinergias culturales a nivel regional**.

Para resolver los conflictos y las problemáticas socio-ambientales de la ecorregión, se debe implementar **procesos participativos que incluyan** la democracia comunitaria, y propender por la equidad en el gasto público y el empoderamiento del territorio.

Para la transformación de las **ventajas comparativas** culturales y naturales de la ecorregión, en factores de competitividad, se requiere además de los presupuestos de la nueva LOOT, la descentralización del presupuesto nacional.

La ecorregión Cafetera



Imagen 2- En la Ecorregión Cafetera, no hemos desarrollado los íconos culturales para la identidad del territorio. Los siete mundos de Samoga, en <http://samoga.manizales.unal.edu.co/>

Cuatro de los siete mundos de Samoga, representan el carácter de este territorio biodiverso, pluricultural y mestizo:

- Pachamama (tierra): El occidente, **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; para este territorio triétnico y colonial, la música es el currulao.
- Bachué (agua): El **Magdalena centro**, es tierra de ranchos de hamacas, de chinchorros, de subriendas de bagres, nicuros y bocachicos; del petróleo de Barranca, de la historia de los vapores por el río y de la Expedición Botánica. En esta tierra del bunde, sobresalen la Selva Florencia y los humedales del Magdalena.
- Yuruparí (aire): **La región cafetera** propiamente dicha que empieza en Neira y llega hasta el norte del Valle del Cauca, es la de las chivas, el bahareque de guadua, los cables aéreos, los Ferrocarriles Cafeteros y la música de carrilera. En este territorio de guaduales y yarumbos, la gastronomía se relaciona con el plato montañoero.
- Chiminigagua (fuego): La región San Félix-Murillo en **la alta cordillera**, que tiene sus propios íconos en el cóndor, el pasillo, la ruana de Marulanda, la palma de cera, el pasillo y el sombrero aguadeño. Es el territorio del páramo, los volcanes y del bahareque entablado.

Los tres mundos restantes, se asocian a estrategias del desarrollo territorial, así: Chía (arte) a la identidad cultural, Bochica (lógica) a la articulación entre ciencia y saberes, y Chibchakum (tecnología) a los desarrollos tecnológicos.

El desarrollo económico regional



Imagen 3- Torre de Herveo, del Cable aéreo Manizales – Mariquita, en Manizales; acuarela de Fernando Turk.

Fundado Manizales (1849), el poblado de bahareque y de caminos de arriería, vive **un primer período** de economía de subsistencia y guerras civiles (1860, 1876 y 1884), que llega hasta la guerra de los Mil días (1900-03).

En los albores del siglo XX la aldea entra a **un segundo período** de acumulación gracias al café; son los tiempos de los cables y ferrocarriles cafeteros, medios que llevan dicho producto más allá de los mares, y que detonan una apertura cultural que se expresa en la arquitectura ecléctica de Manizales.

Sigue **un tercer período** de verdadero desarrollo económico, el de los Jeepaos y las Chivas, cuando se abren los caminos rurales para electrificar el campo y dotarlo de acueductos, escuelas y puestos de salud, con el concurso de la Federación Nacional de Cafeteros (1927).

Finalmente, a partir de 1970 entramos a **un cuarto período** de crisis, en el que palidecen los poblados cafeteros y el campo, no sólo por el deterioro de los términos de intercambio, sino también por las consecuencias demográficas y ambientales de la Revolución Verde, con el advenimiento del café caturra.

Y tras palidecer la sociedad industrial de ayer y haber desmontado el Estado solidario, nuestra sociedad, ahora más fragmentada, entra a **un quinto período**: el de la globalización de la economía y la cultura, en el que la industria nacional se desmantela y regresa el modelo de economía extractiva.

Como evidencia de lo anterior, estos son los proyectos de infraestructura del transporte, más notables en la historia de Manizales: Camino de La Elvira (1847); Camino de La Moravia (1890); Cable Aéreo Manizales - Mariquita (1922); Ferrocarril de Caldas (1927); Vía al Magdalena (1939); Aeropuerto La Nubia (1961); Vía Irra La Felisa y Túnel El Espejo (1986); Autopista del Café (1997).

La dimensión económica

De acuerdo con información proveniente del censo adelantado por el Dane en 2005, en 2010, Caldas contaría con 968.740 habitantes, de los cuales 41.655 serían indígenas y 24.218 afrocolombianos.

En el Eje Cafetero con **2.5 millones de habitantes**, el PIB pasó del 4.5% en 2001 al 3.2% en 2011.



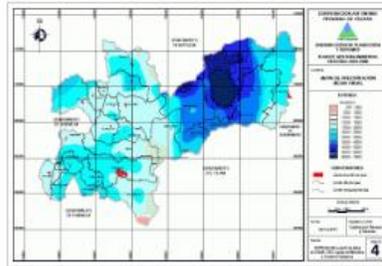
Imagen 5-: Palma de Cera del Quindío, en: www.ica.gov.co

En 2004, contaba Caldas con cerca de 127 mil ha en bosques, 251 mil ha en cultivos, 336 mil ha en pastos y rastrojos, cuantías que cubrían el 96% de **su escarpado, verde y deforestado territorio**, un escenario que para preservar el agua y la biodiversidad debe partir de la recuperación integral de sus cuencas.

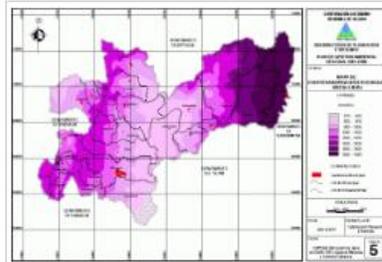
En cuanto al sistema subterráneo sobresalen las zonas de recarga de las áreas cordilleranas de **páramo** y sectores vecinos de gran cobertura boscosa, o las regiones del Oriente caldense donde la copiosa precipitación explica **un recurso hídrico excedentario**, susceptible de aprovechamientos hidroenergéticos responsables.

En la Caldas donde **el recurso hídrico más comprometido** es el de la Cuenca del Río Chinchiná para el caso de la Subregión Centro-Sur, también a nivel municipal existen potenciales problemas asociados al **riesgo para el suministro** de agua en Marmato y Riosucio, Salamina, La Merced y Filadelfia, situación que compromete las ventajas estratégicas del corredor logístico La Felisa - La Virginia, dado que dicha vulnerabilidad asociada al déficit severo de agua, igualmente amenaza a Quinchía, Marsella, Apía, Balboa y Cartago, de conformidad con la información de Alma Mater y el SIR. Ver <http://godues.wordpress.com/2014/11/10/>

Los desafíos ambientales



Departamento de Caldas: mapa de precipitación.



Departamento de Caldas: mapa de evapotranspiración.

Imagen 6- Hidrología de Caldas: precipitación y evaporación - transpiración. Obsérvese la alta precipitación en Samaná. Fuente, Corpocaldas

En este territorio verde donde existen conflictos severos entre uso y aptitud del suelo y los eventos extremos por el calentamiento global acechan, se debe avanzar **en el ordenamiento de las cuencas**, emprender acciones de adaptación al cambio climático, asegurar el suministro de agua potable y preservar los frágiles ecosistemas.

La mega-minería que amenaza los ecosistemas andinos y el agua en toda la alta cordillera, ha desestructurado el patrimonio cultural del occidente caldense en Marmato - Riosucio.

Como principio debe plantearse que mientras el oro y el carbón como recursos pueden ser explotados, **el agua y el suelo, como soporte de la biodiversidad, son un patrimonio.**

Mientras los recursos son mercancías objeto de explotación por el mercado, **agua y suelo deben ser declarados bienes patrimoniales de interés común**, y como tal sólo pueden ser objeto de aprovechamientos responsables para que puedan preservarse.

La sociedad cafetera



Imagen 7- Manizales en los años veinte. Mural en la C de C de Manizales. 20. Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo <http://luisguillermovallejo.com>

Los habitantes de la “Tierra del café”, poseemos una cultura donde inciden determinantes de la caucanidad y la antioqueñidad, relacionados con los modos de producción de la minería de la Colonia y con los de la actividad agraria que florece en el Siglo XX, en ambos escenarios.

Primero, en la minería aurífera los modos de producción fueron diferentes: en la Provincia del Cauca se soportaba en la esclavitud y en la de Antioquia en el trabajo del minero independiente.

Segundo, mientras el modelo agrario caucano era el del latifundio soportado en un régimen de servidumbre, el de la producción cafeteras que surge del trabajo en el minifundio propiedad del colono, fue de tipo capitalista.

No obstante, el cafetero también se enriquece del **aporte librepensador del caucano** de clase media, fruto de una apertura cultural que lo orienta al comercio: El payanes al explotar el oro de Barbacoas recibía información de la Capitanía de Panamá, también la recibía del Virreinato del Perú por depender de Quito, y de la Nueva Granada con quien finalmente comerciaba.

La pobreza del cafetero



Imagen 8- Manizales años 20. Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo
<http://luisguillermovallejo.com>

Pero tras décadas de verdaderas proezas cafeteras, **abandonamos un modo de producción que engrandeció a Colombia entre 1900 y 1970, por apostarle a la Revolución Verde** con el monocultivo del café y renunciar así a la caficultura orgánica: los campesinos con solo dos años de escolaridad, al no poder asimilar el modelo financiero y tecnológico de la caficultura moderna, vendieron su tierra para emigrar a la ciudad, generando una inversión demográfica en la que el país rural se urbaniza.

Hoy las estadísticas señalan que la proporción de población con Necesidades Básicas Insatisfechas en Caldas es 17.76%, contra 0.99% en Manizales donde se concentra cerca del 65% del PIB caldense; esto obliga a considerar nuestra pobreza campesina no sólo bajo parámetros de pobreza monetaria, sino de otros factores para plantear soluciones a la inequidad regional y social, y a las deficiencias en el desarrollo de las capacidades humanas de la población.

En 2010, los municipios caldenses con mayor nivel de NBI, fueron Norcasia 37%, Marmato 36%, Samaná 33% y Victoria 31%.

La producción cafetera

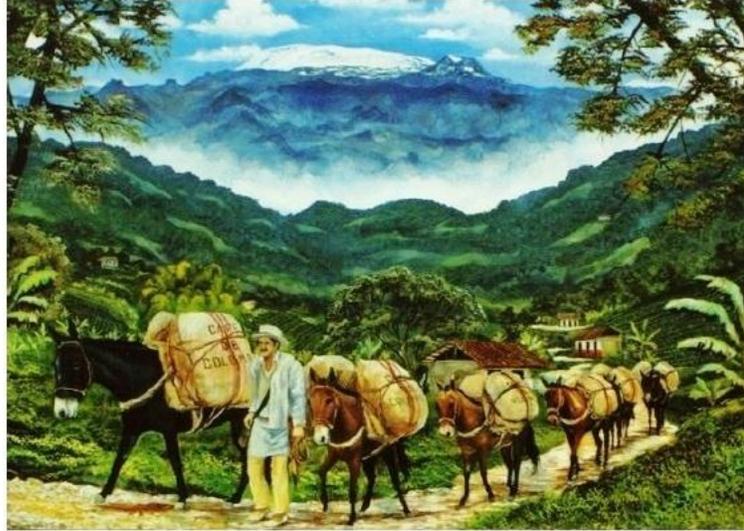


Imagen 9- Paisaje caldense, obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo

Lo industrial y lo artesanal, no son lo mismo: en lo artesanal y en la producción rural, los productos deben ser bienes culturales y servicios ambientales imbricados con los íconos de la identidad cultural. Contrariamente, lo industrial y agroindustrial son otra forma de producción, donde aplica la metodología de los clúster implementando procesos de producción en serie y de economías de escala.

Aunque Colombia ha desarrollado un clúster en el sector cafetero, desafortunadamente solo lo hizo para la producción de la materia prima, que es el primer eslabón de la cadena productiva, sin entrar a la esfera de la transformación y mercadeo de un bien con valor agregado. Alemania es el primer productor de cafés solubles en el mundo.

Aún más, una escolaridad de solo **cuatro años de educación básica** en el campo, sumada a la grave problemática del transporte rural, a la ausencia institucional y las carencias en ciencia y tecnología para bienes y servicios complementarios, no hace viable elevar la productividad rural.

Las políticas para el agro que partieron de la tesis de que debió apoyarse la empresas terrateniente por ser más eficiente, poseer títulos de propiedad y generar empleo muestran estar equivocadas, cuando la realidad es que los campesinos con apenas el 14% de la tierra en Colombia, están generando el 51% del PIB agropecuario.

Ahora con **los TLC** diseñados para sacar ventaja en varios sectores de la agroindustria, los ingresos rurales en Colombia probablemente caerán entre el 25% y 50%.

Paisaje Cultural Cafetero

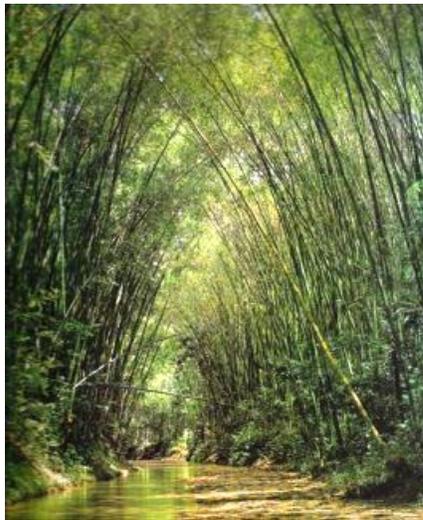


Imagen 10- Guaduales. Villegas Editores <http://gduquees.blogspot.com>

Una estrategia para hacer del Paisaje Cultural Cafetero un factor de desarrollo, es la implementación del “**bioturismo**”, apalancado con un programa de **vías lentas** que cruce “**poblados lentos**”, tal cual lo propone la SMP de Marsella en Risaralda, al emprender el ordenamiento de la cuenca del río San Francisco, y lo ha logrado Pijao en el Quindío constituyéndose en un “**poblado son prisa**”.

Con el Paisaje Cultural Cafetero PCC la suerte de los pequeños poblados cafetaleros dependerá del papel del **transporte rural** como catalizador de la reducción de la pobreza, del **bahareque** como arquitectura vernácula, de la salud del **suelo y del agua**, del sombrío para la **biodiversidad**, de las **sanas costumbres**, y de un cúmulo de elementos tangibles e intangibles de nuestro **patrimonio cultural y natural**.

Pero el bioturismo que se soporta en lo autóctono y en la biodiversidad, exige una **revolución educativa** para hacer viables la reconversión productiva, del desarrollo de la identidad cultural, del fortalecimiento del tejido social, de la solución de la brecha de productividad entre ciudad y campo, y de un eficaz apoyo institucional que se exprese en **políticas públicas** que reivindiquen la producción rural y artesanal.

Educación y empleo

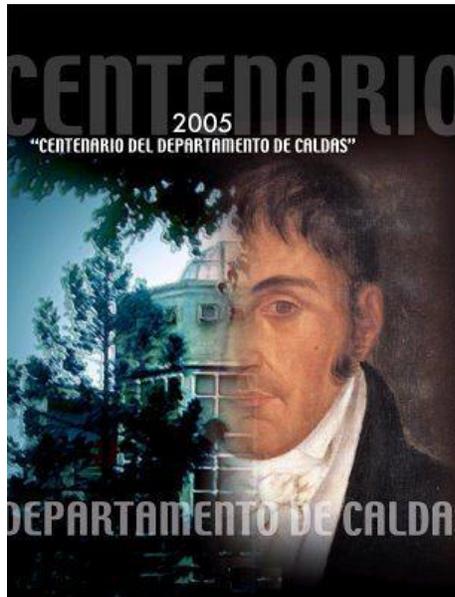


Imagen 11- Centenario del Departamento de Caldas 1905-2005. Fuente: Observatorio Astronómico de Manizales OAM, en <http://oam.manizales.unal.edu.co>

Urge un nuevo modelo educativo para reformar un sistema anacrónico y aburrido que no desarrolla el talento humano, pensado para la sociedad industrial de ayer y no para la sociedad del conocimiento.

Este problema, debe tener prioridad frente a los temas de calidad y cobertura, dado que responde a una pregunta de primer orden: para qué sociedad estamos educando.

En la nueva sociedad, la estructura del empleo ha cambiando: ya no depende tanto de habilidades manuales y fuerza muscular, sino de competencias sociales e intelectuales.

De ahí la necesidad de una educación que forme en el ser antes que en el tener, y que priorice, además de ciencias, lenguaje y matemáticas, las humanidades, el arte, la música, la cultura y la formación del cuerpo humano.

Habrá que flexibilizar el currículo y extender el aula al jardín botánico, al teatro, a la sala de música, al museo de las ciencias, al escenario deportivo...

Infraestructura estratégica para Colombia



Imagen 12- Cada convoy de estos, moviliza hasta 250 TEU, equivalentes a 5000 ton, equivalentes al 50% de la carga típica de un tren en el Cerrejón. Imagen en <http://godues.wordpress.com>

Mientras el transporte fluvial es 6 veces más económico que el Carretero, y el ferroviario 3 o 4 veces más barato, Colombia sigue llevando en tractomula los contenedores a sus mares. Además de la navegación **por el Magdalena**, debería emplearse el modo férreo para salir del Altiplano por Manizales, **a Buenaventura y a Urabá**, con lo cual los fletes por kilómetro caerían entre tres y cuatro veces respecto a los fletes carreteros.

Existe **una asimetría en las exportaciones** Colombianas: mientras las mercancías con valor agregado suelen ir al Atlántico, por el Pacífico estamos movilizand o materias primas, lo que hace más difícil resolver la situación de enclave económico en Buenaventura.

La navegación por el Magdalena es viable en naves de poco calado: hoy cuando se estima factible garantizar 4,5 pies de profundidad en un canal navegable de medio centenar de metros en el tramo Puerto Berrío-La Dorada, se proyecta movilizar por lo menos **11 millones de toneladas por año** a lo largo de todo el río.

Sin considerar el carbón, el 40% del PIB y el 30% de la carga del país se generan en la región Centro-Andina, el 30% del PIB y el 40% de la carga, en el Occidente colombiano. Esto permite inferir que falta un medio de transporte troncal de carga, para integrar la región andina y conectarla con nuestros mares: este sería el **Ferrocarril Cafetero entre**

La Dorada y el Km 41, medio que también conectaría el Occidente de Colombia, a la hidrovía del Magdalena.

El Corredor Bimodal Cafetero



Imagen 13- Red férrea nacional y Ferrocarril Cafetero, en:
<http://godues.wordpress.com/2014/04/28/>

Movilizar un contenedor en tractomula desde el Altiplano hasta los mares de Colombia, cuesta en promedio U\$2.350, que es el costo de sacarlo del Perú (U\$900) y llevarlo al Asia (U\$1.500).

Con el regreso del tren disminuyendo fletes por lo menos a la tercera parte, además de viabilizar la salida del carbón andino al Pacífico, se podría dar respuestas efectivas al agro, donde gravitan los altos costos de los insumos importados.

El corredor férreo **cruzando la Cordillera Central con el Túnel Cumanday** por las granodioritas estables del Stock de Manizales, detonaría **dos plataformas logísticas**: una asociada al Puerto Multimodal de La Dorada que beneficiaría a Honda, y otra entre La Virginia, el Km 41 y La Felisa.

El Túnel Cumanday para el tren, al ser doble en razón a su longitud, podrá tener un su uso bimodal para albergar una carretera de primer orden (80 km/h) que complementaria a La Línea, al **reducir la distancia Pereira - Bogotá a 300 km** que se recorrerían en cuatro horas.

El carbón de Santander, Boyacá y Cundinamarca saliendo a Buenaventura, cuyo potencial permitiría **exportar hasta 30 mil toneladas por día**, sería el puntal para la viabilidad económica del proyecto. A esto se suma, la oportunidad de hacer uso de un **canal interoceánico por el Chocó biogeográfico entre Urabá y Cupica**, implementando un ferrocarril y una hidrovía, si se desea llegar al Asia.

El Aeropuerto del Café

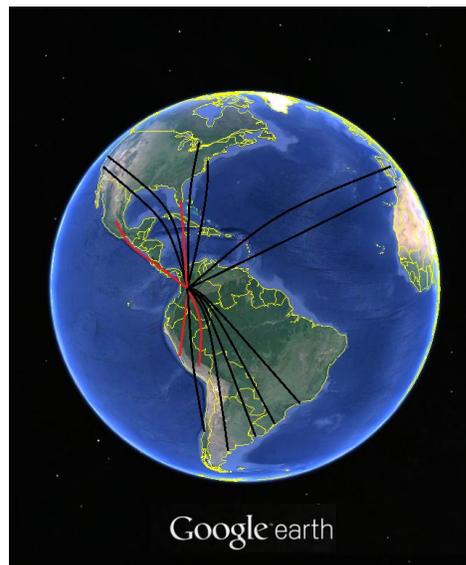


Imagen 14- Para vuelos de largo aliento, Aerocafé parte las distancias entre New York y Santiago, o entre Los Ángeles y Río de Janeiro. España está a 5000 millas. Imagen de soporte Google Earth

Aerocafé cuenta con una **posición de privilegio** como centro de la conurbación Cali-Medellín y por ubicarse en el epicentro del Triángulo de Oro de Colombia.

Sin Aerocafé, no es viable el Paisaje Cultural Cafetero. Al extender su pista a 3600 m, se podrán operar aviones tipo Jumbo con alcance de 5000 millas, ofreciendo tarifas más económicas a Europa, Norte América y el Cono Sur.

Según la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, un Jumbo que levanta 75 mil libras del aeropuerto de Rionegro y 83 mil libras de El Dorado, **podría levantar 112 mil libras desde Palestina**, Caldas.

Matecaña que ha sido el de mejor desempeño y debe operarse por una misma cabecera, con la mayor ampliación que admite, sólo podría mejorar su eficiencia en un 30%, lo que lo limitaría a aviones con alcances inferiores a 3000 millas, que llegarían hasta Lima, México y Miami con tarifas menos económicas.

Aerocafé en vuelos de largo aliento, puede complementar a Medellín y a Bogotá como aeropuerto de carga pesada, y operar con ventaja en el Triángulo de Oro de Colombia como “Aeropuerto Low Cost”.

Epílogo: agenda y estrategias

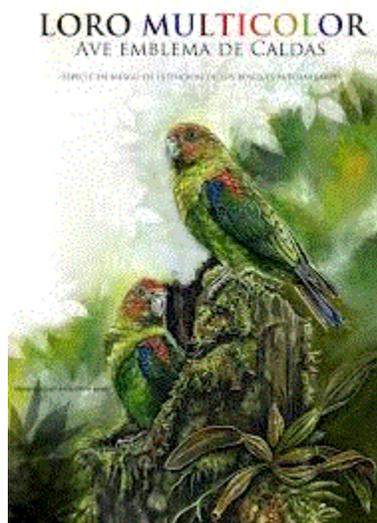


Imagen 15- El loro multicolor, ave emblemática de Caldas en fundacioncolomboalemanademanizales.com

Si bien las capitales cafeteras independientemente consideras legítimas su economía basada en actividades diversas, dada su proximidad, **en lugar de competir deben complementar sus economías** e implementar un sistema de conectividad y movilidad interna, para conurbar sus áreas metropolitanas buscando consolidar un clúster urbano.

Caldas, además de atender las demandas ambientales de las cuencas blindando los ecosistemas estratégicos como sistema integrado a la ecorregión cafetera, y de **priorizar la acción del Estado en la formación de capital social frente al crecimiento económico**, debe avanzar en los procesos de identidad cultural en las diferentes subregiones.

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

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

Al respecto, si se el Corredor Bimodal Cafetero, las futuras plataformas logísticas que surgirían en La Felisa - La Virginia y Honda - La Dorada, obligan a tomar provisiones con el agua para establecer industrias químicas de base minera, y en el modelo de ocupación del territorio para los temas urbanos.

El Eje Cafetero debe **resolver su condición mediterránea**: primero con los corredores viales para acceder a los mercados internos (Transversales y Autopistas); segundo encontrando una salida al mar más expedita (la Navegación del Magdalena y el Tren de Occidente); tercero materializando un aeropuerto de gran tamaño como Aerocafé para hacer viable el Paisaje Cultural Cafetero; cuarto fortaleciendo el transporte rural por ser un catalizador de la reducción de la pobreza; y quinto expandiendo las TIC por toda la geografía regional.

Fuentes

- Ciencia, Tecnología, Cultura y ruralidad en el POT de Caldas
<http://godues.wordpress.com/2013/08/22/>
- Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas.
<http://www.bdigital.unal.edu.co/12623/>
- Economía verde y economía del conocimiento. <http://www.bdigital.unal.edu.co/11443/>
- Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva. Duque Escobar, Gonzalo (2013)
<http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/>
- Eje Cafetero: fortaleza minero-industrial y posibilidades agropecuarias, en:
<http://www.bdigital.unal.edu.co/6656/>
- El agua en la biorregión caldense <http://godues.wordpress.com/2014/11/10/>
- El Estado y la función del suelo urbano en Manizales
<http://godues.wordpress.com/2014/09/01/>
- El nuevo Aerocafé: Consideraciones técnico-económicas
<http://godues.wordpress.com/2014/09/06/>
- El regreso del tren andino por la tierra del café
<http://godues.wordpress.com/2014/11/01/>
- Elementos para la construcción de una visión estructurada del desarrollo de Caldas
<http://godues.wordpress.com/2014/10/23/>
- Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia, en:
<http://godues.wordpress.com/2014/01/08/>
- Gobernanza Forestal: legalidad y sostenibilidad de la guadua en la ecorregión cafetera
<http://godues.wordpress.com/2014/10/30/>
- La identidad del territorio caldense. <http://godues.wordpress.com/2013/07/08/>
- La navegación del Magdalena y la Conurbación Honda – La Dorada, en:
<http://godues.wordpress.com/2013/05/24/>
- La Transversal Cafetera por Caldas <http://godues.wordpress.com/2014/07/15/>
- Los Mundos de Samoga para la Ecorregión Cafetera
<http://godues.wordpress.com/2014/05/20/>
- Magdaleneando en el contexto de un territorio estratégico para la paz
<http://godues.wordpress.com/2014/08/22/>

- Manizales: funciones urbanas y metropolitanas <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>
- Manizales: un diálogo con su territorio, en: <http://godues.wordpress.com/2014/03/05/>
- Máscaras de guerra y paz <http://www.bdigital.unal.edu.co/9120/>
- Nuevo Túnel Cumanday, bimodal y competitivo <http://godues.wordpress.com/2014/07/21/>
- Paisaje Cultural Cafetero PCC <http://godues.wordpress.com/2012/03/22/>
- Participación de la sociedad civil en el ordenamiento territorial. <http://www.bdigital.unal.edu.co/1671/>
- Pensamiento crítico para construir la Paz. <http://www.bdigital.unal.edu.co/10613/>
- Pobreza y ruralidad cafetera, en: <http://godues.wordpress.com/2012/12/24/>
- Por la dignidad de los indignados. <http://www.bdigital.unal.edu.co/9967/>
- Prospectiva para el desarrollo magdalenense. <http://www.bdigital.unal.edu.co/6576/>
- Puerto Multimodal de La Dorada <http://godues.wordpress.com/2014/01/25/>
- Puertos secos y multimodalidad <http://godues.wordpress.com/2014/01/05/>
- Relevancia del Ferrocarril Cafetero <http://godues.wordpress.com/2014/03/18/>
- Rieles para el empleo cafetero, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3558/>
- Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías clave para Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2014/02/11/11704/>
- Seis diálogos con el territorio. <http://godues.wordpress.com/2012/05/13/>
- Seis girasoles emblemáticos para la problemática socioambiental de Caldas, en: <http://godues.wordpress.com/2013/06/09/>
- Sistema Bimodal Cafetero: Ferrocarril y Carretera para integrar la Región Andina <http://godues.wordpress.com/2014/07/28/12805/>
- Sistema férreo, la clave para la competitividad <http://godues.wordpress.com/2014/04/28/>
- Sobre las alternativas de la vía al Magdalena. <http://www.bdigital.unal.edu.co/9170/>
- Sobre puertos y mares en Colombia <http://godues.wordpress.com/2011/02/22/>

- Temas e Caldas <http://godues.wordpress.com/2014/02/21/>
- Territorio y Región: Caldas en la ecorregión cafetera <http://godues.wordpress.com/2014/06/30/12589/>
- Un “ferrocarril verde” para articular los mares de Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/8429/>
- Un nuevo modelo educativo <http://godues.wordpress.com>
- Un nuevo modelo urbano. <http://www.bdigital.unal.edu.co/9042/>
- Un territorio forjado en oro, panela y café <http://www.bdigital.unal.edu.co/10620/>
- Una política ambiental pública para Manizales, con gestión del riesgo por sismos, volcanes y laderas. Duque Escobar, Gonzalo (2012) <http://www.bdigital.unal.edu.co/6497/>
- Una salida al mar para el occidente colombiano <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>
- Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>
- Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>

GRACIAS



- * Gonzalo Duque Escobar, Profesor Universidad Nacional de Colombia y Miembro SMP Manizales. <http://godues.webs.com>

Manizales, 6 de Noviembre de 2014.

Tacs: Manizales territorio competitivo ; Aerocafé; Aeropuerto del Café , Aeropuerto Matecaña; Aeropuertos del Eje Cafetero; Caldas; Ciudad Región Cafetera; Clúster del Eje Cafetero , clúster urbano cafetero; Colombia, Conurbación Cali Medellín; Conurbación La Dorada - Honda; Conurbación Manizales - Pereira; Desarrollo regional; Desarrollo urbano, Economía del transporte; Eje Cafetero; Eje Cali – Medellín; Eje La Virginia – La Felisa, Corredor del río Cauca, Ferrocarril Cafetero , El Transporte en Colombia, El transporte en el Eje Cafetero, El transporte férreo en Colombia, El tren cafetero, Estudios territoriales en Colombia, Ferrocarril La Dorada - Km 41, Ferrocarril La Dorada Manizales, Ferrocarril por Caldas, Ferrocarril Transversal de Colombia, Hidrovías de Colombia, Infraestructura para la Ecorregión Cafetera, Infraestructura vial; Km 41, La Felisa - La Virginia, La Felisa, La Manuela - Km 41.; Navegación por el Magdalena, La Virginia (Risaralda) , Logística del transporte, Macroproyectos del Eje Cafetero; Magdalena Centro, Manizales – Pereira ; Multimodalidad en Colombia ; Ordenamiento territorial; Pacífico 3 ; Conexión Pacífico ; Paisaje Cultural Cafetero; Puerto de La Dorada; Región Andina de Colombia , subregión Centro Sur de Caldas ; Transversal Cafetera; Transversal de La Línea; Transversal del Café ; Tren de Occidente ; Triángulo de Oro de Colombia; Túnel Cocoló; Manizales; Túnel Cumanday ; Túnel de La Línea; Variante Irra - La Virginia ; Variante La Tesalia ; Vía al Magdalena; Vía Manizales - Fresno; Vía Manizales - Honda; Vía Manizales Mariquita , Guadua, Bambusa guadua, Bosque tropical, Bosque andino, Universidad Nacional de Colombia, Bahareque en Colombia, Universidad de Caldas, Corpocaldas, Patrimonio arquitectónico de Colombia, Paisaje Cultural Cafetero, El bahareque cafetero , Manizales "La aldea encaramada", Gobernanza Forestal en Colombia, Medio ambiente y mercado; paz en Colombia; universidad y sociedad; academia y conflicto social; pensamiento crítico en Colombia; conflicto armado en Colombia; democracia y mercado; democracia y medio ambiente; pensamiento de vanguardia; conflicto social en Colombia, Identidad cultural-Caldas (Colombia); ciencia y tecnología; cultura y desarrollo, Caldas (Colombia); Salamina; Aguadas; Neira; Anserma; Riosucio; Supía; Marmato; Manzanares; Pensilvania; La Dorada; Honda; Caldas; Manizales; Villa María; Chinchiná; Pereira; Eje Cafetero; Paisaje Cultural Cafetero; Río Magdalena; Parque Nacional Natural de los Nevados; ecosistemas cafeteros; Cultura Umbra; educación en Caldas; cultura en Caldas; Ciencia y Tecnología en Caldas; cuencas hidrográficas de Caldas; calentamiento global en el Eje Cafetero; Problemáticas socioambientales del Eje Cafetero; Pobreza rural y urbana; pobreza en Caldas; desarrollo sostenible , pobreza en Manizales; pobreza e indigencia; índice de NBI de Caldas; inequidad y pobreza; pobreza monetaria; pobres del Eje Cafetero; desarrollo humano ; crecimiento económico; el oro en Riosucio, trópico andino; el oro en Marmato; El agua en Caldas; pobreza e indigencia; pobreza en Colombia; PIB en Caldas; crisis cafetera; Federación Nacional de Cafeteros; café en Colombia; Paisaje Cultural Cafetero; bioturismo y café; adaptación ambiental y café; Ecorregión Cafetera; gremio cafetero; clúster cafetero; el carácter del cafetero; desarrollo sostenible y café; temas rurales y café; la ecorregión cafetera; pobreza cafetera; globalización y café; cadena productiva cafetera; Caldas; Risaralda; Quindío; gobernanza cafetera; valor agregado y café; Comités de Cafeteros; caminos cafeteros , Consejo Departamental de Ciencia Tecnología e Innovación de Caldas; la colonización antioqueña, CODECTI de Caldas; Secretaría de Desarrollo Económico de Caldas; ecorregión cafetera, Plan de CT&I para Caldas; Secretaría de Competitividad de Manizales; Proyecto Arcano; TIC de Colombia; Los "call center"; tecnología digital en Caldas; el modelo educativo; sociedad del conocimiento; sociedad industrial; factores de producción; crecimiento vs desarrollo; ciencia y saberes, formación de capital social; saberes ancestrales; cultura popular ; economía verde; biotecnología; economía del conocimiento; ciencia y tecnología; cultura cafetera; ruralidad cafetera; ecorregión cafetera; carácter triétnico del Eje Cafetero; trópico andino biodiverso; la identidad del Eje Cafetero; territorio y cultura, CT&I , TIC en Caldas; Empleo cafetero , Modelo urbano , Modelo educativo ; Pachamama (tierra) , Bachué (agua), Yuruparí (aire) , Chiminigagua (fuego) , Chía (arte), Bochica (lógica) , Chibchakum (tecnología),