

“Manizales y Caldas sobre las Rutas del Progreso” – Dossier *



Por Gonzalo Duque-Escobar **

Expediente preparado por la SMP sobre los temas de debate tratados en el Foro “Manizales y Caldas sobre las rutas del progreso”, dos eventos cívicos de carácter público en los que participaron los candidatos a la Alcaldía de Manizales y a la Gobernación de Caldas.

Para el Foro con los aspirantes a Alcalde de la ciudad, el 18 de agosto se trataron El Aeropuerto del Café, el Paisaje Cultural Cafetero, la movilidad urbana en Manizales, los problemas del espacio público y el Macroproyecto San José. Y para el del 20 de agosto con los aspirantes a Gobernación se trataron nuevamente el Aeropuerto del Café y el Paisaje Cultural Cafetero, además del Corredor Bimodal Cafetero, la Variante Pacífico 3 y La Dorada en la hidrovía del Magdalena.

Ambos eventos organizados por la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, la Corporación Cívica de Caldas, el Centro para la Observación de la Infraestructura de Caldas y la Cámara de Comercio de Manizales, se llevaron a cabo en el Auditorio Carlos Eduardo Pinzón de la Cámara de Comercio de Manizales, los días señalados.

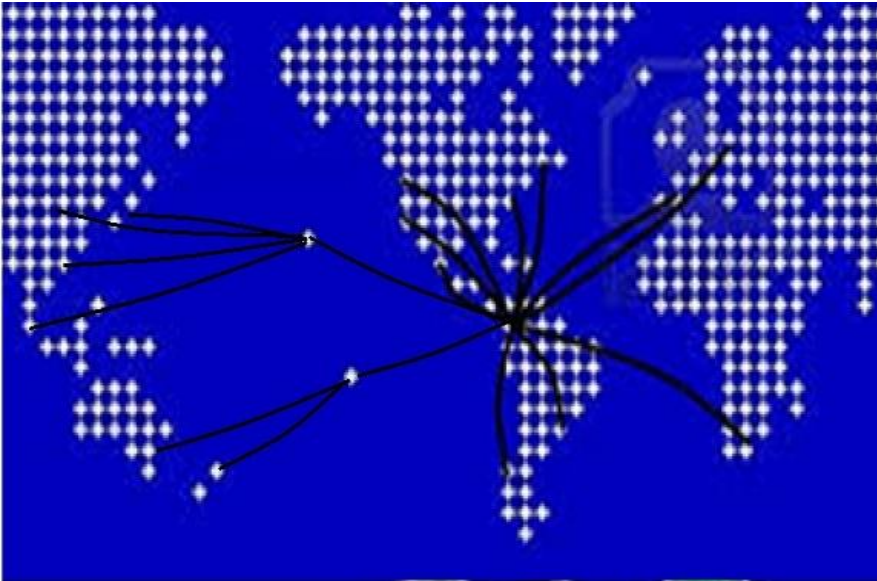
A continuación un somero perfil del temario tratado elaborado para la Revista Civismo a partir de información propia, y de las fichas técnicas de soporte que fueron presentadas por los expertos panelistas invitados, los Abg. María Úrsula Botero y Julio César Loaiza, el Padre Jorge Alberto Tobar, el Ec. Bruno Seidel, y los Prof. Juan Manuel Sarmiento, Diego Alexander Escobar y Gonzalo Duque Escobar.

AEROPUERTO DEL CAFÉ

La rentabilidad de Aerocafé, se podrá lograr cuando extienda su pista a 3600 m para traducir su ventaja comparativa en un factor de competitividad: 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, podrá levantar 112 mil libras desde Palestina, Caldas.

El proyecto ubicado en el Municipio de Palestina y a mitad de distancia entre Pereira y Manizales, al tener la posibilidad de ofrecer fletes más económicos en aviones de largo alcance, podrá operar con ventajas desde el centro demográfico de Colombia como “Aeropuerto Low Cost” y de carga pesada,

con destino a Europa, Asia, África y Oceanía. Este tipo de carga y movimiento de pasajeros, ambos proveniente del Centro y Occidente de Colombia, son compatibles.



Aunque acogemos la tesis de que son precarios los volúmenes históricos de pasajeros y de carga de la región cafetera para soportar el proyecto, sabemos que la clave está en abrir rutas con la operación de aviones en vuelos transoceánicos ofreciendo tarifas más competitivas que Bogotá y Medellín, en hacer viable el turismo asociado al Paisaje Cultural Cafetero, y en lograr la exportación de perecederos como heliconias, frutas tropicales y hortalizas, puesto que la

rentabilidad económica de AeroCAFÉ se logra operando como aeropuerto de convergencias aéreas para la Región Andina del país al servir de complemento a El Dorado y al José María Córdoba.

En consecuencia para el Matecaña, como aeropuerto que puede ofrecer alta frecuencia de vuelos locales necesarios para la Ciudad Región, AeroCAFÉ podrá servir de complemento con una oferta de operaciones aéreas que no ofrece Pereira a destinos transoceánicos con aviones tipo Jumbo full carga, pasajeros y combustible, los que puede ofrecer AeroCAFÉ desde una posición de privilegio como lo es el centro de la conurbación Cali-Medellín y el epicentro del Triángulo de Oro de Colombia, un territorio de 200 km de radio donde habitan 23 millones de habitantes y se genera el 64% del PIB de Colombia.

Este proyecto se encuentra estructurado técnica y económicamente en sus dos primeras fases, la primera para una pista de 1460 m de larga que costaría \$0,424 billones y la segunda con una pista de 2100 m que tendría un costo adicional de \$0,8 billones. Todo el proyecto llevando su pista a 3600 m, costaría cerca de tres billones de pesos.

Fuente: Aeropuerto del Café: Dimensión Regional - See more at:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/50354/1/aeropuertodelcafedimensionregional.pdf>

CORREDOR BIMODAL: FERROCARRIL CAFETERO Y TRANSVERSAL CAFETERA

Este doble proyecto de tren y carretera, incluye un túnel de 17 kilómetros excavado en rocas firmes como las del túnel de la Felisa que tienen autoapoyo, aspecto geológico que muestra las ventajas de cruzar la Cordillera por Caldas y no por La Línea.

La ventaja del Ferrocarril Cafetero contemplado en proyecto, es doble: 1. Su oferta de fletes a bajo costo harían viable la salida del Carbón Andino que financiaría el proyecto. 2. Al enlazarse la hidrovía del Magdalena con el Corredor Férreo del río Cauca con este tren, detonaría el transporte intermodal para la Región Andina de Colombia. Esto significa que se podrá habilitar un corredor de carga con fletes tres veces más económicos entre el Altiplano y Buenaventura.



Pese a que por el cambio climático, deberá reducirse el 80% del consumo mundial e carbón, habrá que consumir las enormes reservas del país en los próximos 40 años, asunto por fortuna viable gracias a que el carbón de Colombia es duro, bajo en azufre y de alto contenido calorífico.

Volviendo al corredor logístico, el impacto más importante vendría para Caldas, Tolima, Cundinamarca y Risaralda: se trata de dos plataformas logísticas en La Dorada y en el KM 41, donde se podrán establecer importantes industrias químicas de base minera.

Gabriel Poveda Ramos en el Plan Minero de Caldas 2.010-2016, señala que para el desarrollo de esas industrias, se deberá garantizar durante 25 años el suministro de materias primas para las respectivas plantas, y tener transporte económico para concentrar las materias primas y sacar bienes transformados, lo que va a ser una realidad cuando el río Magdalena y el Ferrocarril de Occidente, se conecten con esta línea férrea de 150 km denominada el Ferrocarril Cafetero.

Dado que se trata de industrias pesadas que pueden incrementar el PIB del Eje Cafetero en varios puntos y el empleo industrial, transformando las calizas que afloran en Neira y Victoria, el manganeso de Apía y Viterbo, y los desechos de la explotación de oro de Marmato y del oriente de Caldas, entre otros, habrá que hacer una alianza con el Ministerio de Minas y la Academia para evaluar los yacimientos mineros y facilitar la inversión público-privada.

Fuente: El Corredor Bimodal Cafetero sobre las rutas del desarrollo de Caldas - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/50604/1/corredorbimodalcafeterosobrelasrutas.pdf>

ESPACIO PÚBLICO Y CENTRO HISTÓRICO DE MANIZALES

En materia de Ordenamiento Territorial además de recuperar este espacio vital y principal referente patrimonial de la ciudad que se ha perdido, un objetivo que demanda además de políticas públicas y estudios relacionados con el espacio público y el hábitat urbano que consideren su naturaleza y funcionalidad de forma sistémica, es llegar a un plan maestro de espacio público que pueda abordar de forma exitosa la informalidad, la movilidad, los usos del suelo y los temas medioambientales del sector.

El Centro Histórico de Manizales está en una situación preocupante, pues hay problemas de pérdida de espacio público, suministro de servicios públicos, degradación del medio ambiente, usos conflictivos del suelo, inseguridad por robos, lumpenización y prostitución, escasa actividad cultural y turística, deterioro del patrimonio cultural, desapropiación del territorio, falta de cultura ciudadana y bajos niveles de ocupación residencial. A esto se suman las deficiencias de capacidad y apertura institucional de la administración municipal, lo que se traduce en carencia de estímulos para la conservación de los bienes patrimoniales, y en la salida gradual de los residentes del sector que tradicionalmente habitaron los viejos inmuebles.



Edificio Manuel Sanz y Palacio Nacional. Manizales 1940

Según la Profesora Carolina Velásquez Gómez de la UCPR, los vendedores informales usan tácticas para defender su territorio y delimitarlo, usando diferentes elementos materiales o simbólicos; ellos saben que su presencia transgrede el espacio entendido como bien público y éste puede ser un factor que desarrolla en el vendedor tácticas para construir una arquitectura que le permita apropiarse de él. Según la Asociación Cívica Centro Histórico Manizales ACCHM, a los propietarios de bienes de interés cultural se les imponen grandes cargas para la protección de los inmuebles, pero no se les incentiva suficientemente para que cumplan con ellas....

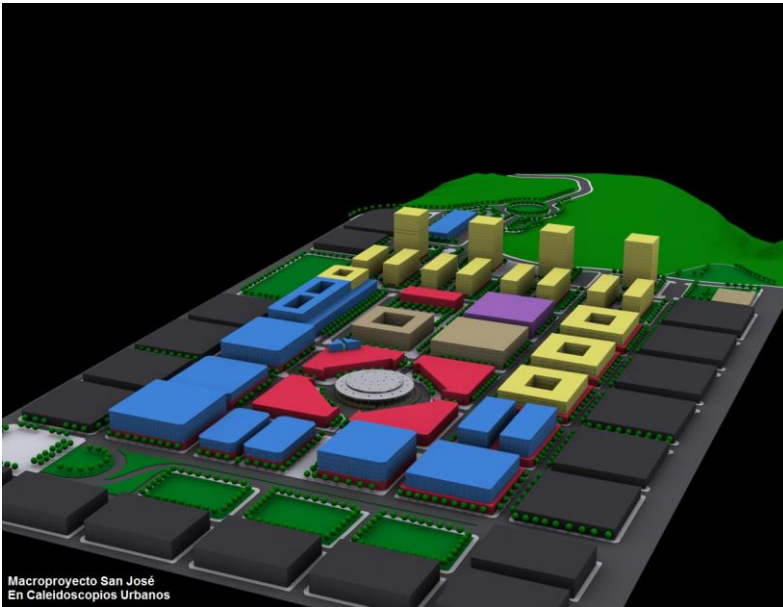
Expresa María Úrsula Botero Escobar directora de la ACCHM: “Como Asociación Cívica entendemos que más allá de una cuestión estética estamos generando una planificación territorial para el beneficio de todos los ciudadanos. Estamos trabajando para conocer con mayor precisión a sus habitantes y usuarios; en ningún momento pensando en excluir o desplazar, siempre en términos de inclusión e integración”.

Para los ciudadanos, la recuperación del Centro Histórico tiene con sus múltiples y complejos problemas, definitivamente necesita es voluntad

política; además se debe pensar primero en el espacio público y en el tema de la cultura ciudadana.

Fuente: Centro Histórico de Manizales: lineamientos conceptuales de cara al POT - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/9347/1/gonzaloduqueescobar.201311.pdf>

MACOPROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA SAN JOSÉ



Durante el 2007, el Municipal de Manizales le encarga a la Universidad Nacional de Colombia la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana de las Galerías, que el alcalde de entonces incluye en su programa de gobierno. El trabajo técnico se concretó en la expedición de la resolución 1453 de julio de 2009, modificada y adicionada por otras resoluciones en 2010, 2011 y 2012, con las que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial adoptó por motivos de utilidad pública e interés social el citado Macoproyecto.

Así surge el mayor proyecto de renovación urbana que se desarrolla en Colombia, en un área a intervenir de 110 ha que limita al norte con la quebrada Olivares, al sur limita con la carrera 19, al oriente con la calle 34 y al occidente con la Calle 18 entre los Agustinos y la Universidad de Manizales. Se trata de comprar adecuados y construir predios, desarrollar la Av. Colón, implementar una zona mixta para uso comercial y construir 4000 viviendas, además del Plan Galerías, el Centro Integrado de Servicios Comunitarios CISCO con su Colegio y un parque recreativo para el sector.

El proyecto promovido como un hito en las políticas de desarrollo urbano bajo el argumento de que en él se contempla un proceso integral, llevaría beneficio a 2665 familias con déficit de viviendas e impactaría una población que es 52% de estrato uno, 40% de estrato dos y 8% de estrato tres.

Como críticas, se ha planteado la expropiación y expulsión de habitantes que fueron llevados a la periferia de la ciudad, la falta de planeación y de una ejecución sin enfoque social, ya que hasta ahora sólo se han construido 24 apartamentos - inversión que contrasta con lo ejecutado en la Avenida Colón-, y el que asuntos fundamentales como la Galería y la reorganización de los vendedores se han dejado de lado.

Para mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector, además de saldar las dificultades señaladas, se deberán incluir la generación de suelo para los grandes desarrollos previstos, priorizando

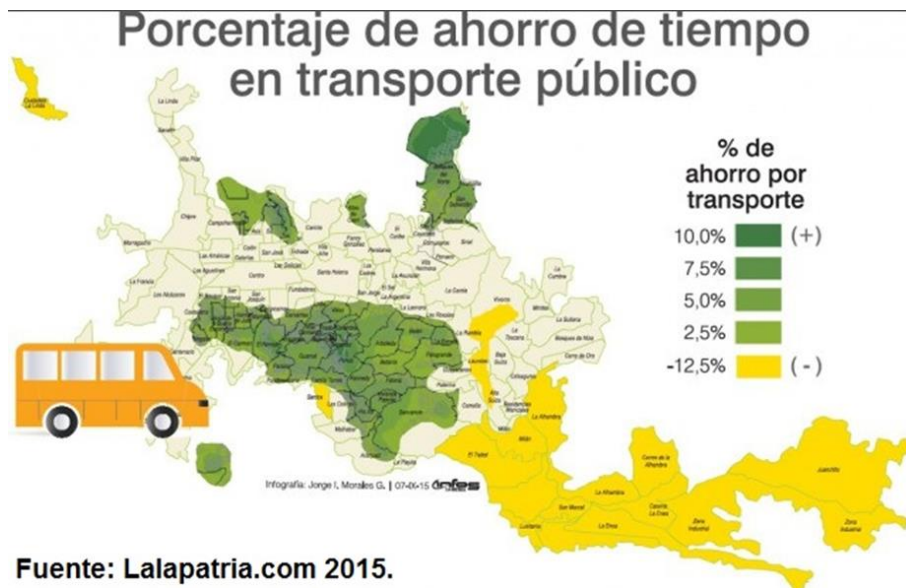
la relocalización de población en zonas de riesgo no mitigable en sectores de mejoramiento integral, pero al interior del proyecto para prevenir el desarraigo de sus habitantes.

Fuente:

El modelo de ocupación urbano - territorial de Manizales - See more at:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/51221/1/elmodelodeocupacionurbanoterritorialdemanizales.pdf>

MOVILIDAD Y MODELO URBANO EN MANIZALES



La ciudad está urgida de una actualización de “la matriz origen-destino”, dado que el último estudio es de 2001, y que después de 15 años la ciudad es otra: hay nuevos centros comerciales, se ha trasladado la Terminal de Transporte, se ha poblado La Florida, incrementado el parque automotor, y surgido el Cable Aéreo.

Fuente: Lalapatria.com 2015.

Antes de hablar de un sistema o de una solución integral, se requiere conocer el cómo, cuándo y hacia dónde se mueven los ciudadanos: la ciudad requiere saber cuántas personas se mueven de un sector a otro, y en qué proporción y horarios utilizan el transporte público, la moto, la bicicleta o el carro, además de las dinámicas actuales de la movilidad.

Según Diego Alexander Escobar García la preocupación sobre los niveles, condiciones y tendencias de la movilidad es razonable, teniendo en cuenta que la tasa de motorización de la ciudad va en aumento. Incluyendo todos los medios de transporte, rodea los 340 vehículos por cada mil habitantes de acuerdo con los datos de la encuesta de Manizales Cómo Vamos en el 2014, cifra que preocupa si se compara con el promedio nacional que rodea los 230 vehículos por cada mil habitantes.

En 2014 cerca del 23% de los hogares contaba con la motocicleta como medio de transporte. El parque automotor ya crece en Manizales al 11% anual frente al 8% en el 2010, tasa que ya se calificaba como alta debido a que, según la teoría, las ciudades intermedias crecen entre 3% y 3,5%.

En la Manizales donde se cuenta con cerca de 700 kilómetros de vías, o 760 km incluyendo a Villamaría, los principales corredores de movilidad son dos: el de San Marcel - La Estación Uribe y el de

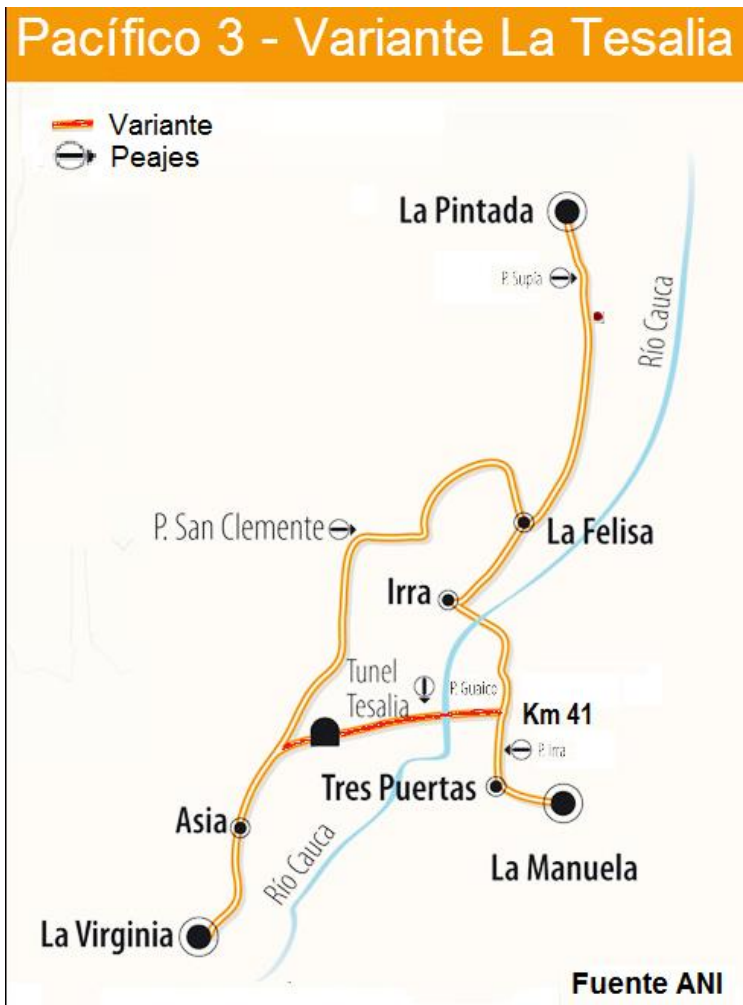
Plaza Alfonso López – Batallón, los que se complementan con la Santander y La Paralela que también permiten acceder a las rutas que llegan a los barrios.

Además de medidas regulatorias y de nuevas obras para mejorar la movilidad, habrá que tomar decisiones de política pública, para desestimular el uso del carro, hacer atractivo el transporte público colectivo urbano, y fomentar la movilidad autónoma en Manizales. Evidentemente, el modelo urbano, la calidad del hábitat y la movilidad, van de la mano.

Fuente:

El futuro de la Ciudad. - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/51085/1/elfuturodelaciudad.pdf>

PACIFICO III (NUEVA TRONCAL DE OCCIDENTE)



Este proyecto ha inquietado a las comunidades del alto occidente de Caldas por su impacto sobre la movilidad: si el beneficio que lo inspira está en la conexión Medellín – Buenaventura ¿acaso tendrá sentido instalar un peaje en vecindades de Irra para que lo paguen las comunidades rurales de Riosucio, Irra y Supía, en lugar de cargar el costo del proyecto únicamente a los usuarios directos del corredor vial, como lo son los exportadores e importadores de carga?

Pacífico III contempla en Caldas dos peajes: el de Irra y el del Túnel La Tesalia; pero ambos se pueden reubicar, para que queden a la entrada y a la salida de La Variante Tesalia ajustando tarifas para recuperar pérdidas, al liberar de tal gravamen a las comunidades rurales de esa subregión caldenses cuando transiten por el Km 41 o por Irra para acceder a Manizales.

Esta idea es una advertencia para prevenir conflictos en nuestro territorio, tal cual lo vivimos con el fallido peaje de Chinchiná que cobró una vida en diciembre de 1998, y con

otro entre Honda y Dorada que debió ser reubicado en 2013 llevándolo al Purnio para liberar la vía, a solicitud de la Comunidad del Magdalena Centro.

Pero volviendo a la variante Tesalia, será necesario que el Gobernador de Caldas y el Alcalde de Manizales entren en diálogos con el Alcalde de Pereira y el Gobernador de Risaralda, por dos razones:

1. Porque entre la Felisa y La Virginia dicho proyecto, al igual que el Tren de Occidente cruzará el corazón de una de las plataformas logísticas que servirá para emplazar nuevas industrias químicas de base minera en el Corredor del Cauca.
2. Porque la ciudad región Pereira – Manizales es una necesidad vital para dinamizar la economía de Caldas y Risaralda, ciudades que pueden formar un clúster urbano para enfrentar la crisis económica del Eje Cafetero.

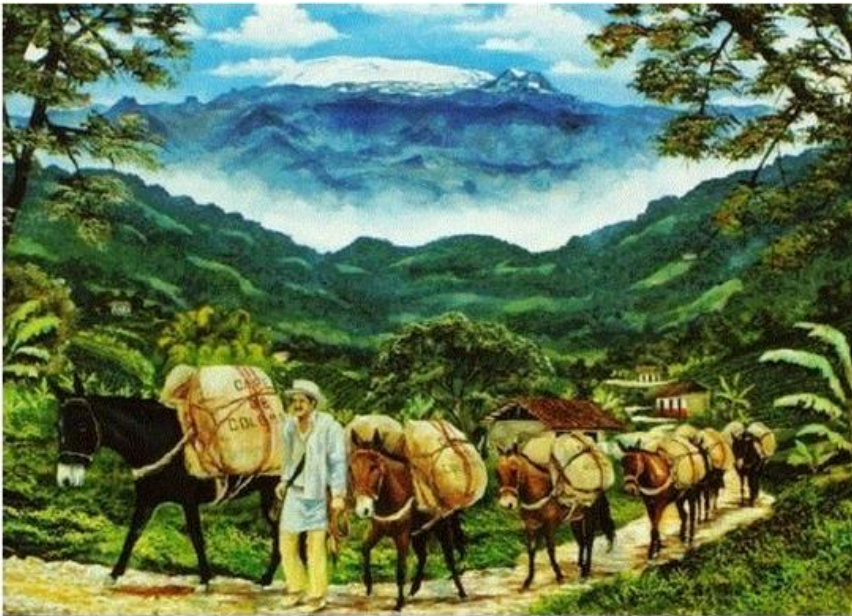
La variante Tesalia al capturar el flujo de tractomulas, liberará la Autopista del Café haciendo posible un sistema de transporte urbano entre Pereira y Manizales, cuyo impacto para la ciudad región, será similar en importancia al de lograr la complementariedad entre los Aeropuertos del Café y Matecaña.

Fuente:

La Nueva Troncal de Occidente, en el marco del Paisaje Cultural Cafetero. - See more at:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/39480/1/gonzaloduqueescobar.201426.pdf>

PAISAJE CULTURAL CAFETERO



Paisaje Cultural Cafetero Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo

El Paisaje Cultural Cafetero de Colombia PCC, al ser declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 2011, beneficia no solamente a 80 mil personas de 24 mil fincas cafeteras de 47 municipios de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca, sino también a toda la Ecorregión Cafetera dado que esta declaratoria significa apalancar el turismo, y sobre todo hace del patrimonio material e inmaterial un factor de desarrollo rural, apalanca el ordenamiento de cuencas, permite el restablecimiento de la

biodiversidad, avanza en la adaptación al cambio climático y da solución a los conflictos del suelo y del agua.

Dado que el cañón del Cauca tiene riesgo de sequías por baja precipitación, habrá que hacer acuerdos con las CAR de los departamentos vecinos que comparen nuestras cuencas. También por el oriente caldense donde el patrimonio hídrico es abundante, los mandatarios tendrán que exigirle a las CAR velar por el manejo sostenible de los proyectos hidroenergéticos, para que operen sin afectar los caudales de las quebradas, sin afectar con los desembalses a los pescadores y avanzando con programas para reforestar las cuencas, lo que permite extender el Paisaje Cultural Cafetero como estrategia de desarrollo rural a estos municipios de la subregión magdalenense.

La participación del turismo en el PIB y en el empleo generado, porcentualmente casi siempre equivalen. Incrementando el PIB del 6% al 20% con el Paisaje Cultural Cafetero, también se elevará el empleo rural de la ecorregión, casi en esa misma proporción.

Para triplicar el PIB del turismo en Caldas y por lo tanto el empleo generado por este sector, se podrían implementar una ruta de Patrimonio Arquitectónico que promueva a Salamina, Aguadas y Neira; otra ruta cultural que integre a Anserma, Riosucio, Supía y Marmato; y una propuesta turística asociada al bosque de Florencia, las hidroeléctricas y los humedales del Magdalena, o hacer lo propio con el termalismo. A modo de ejemplo, el escenario de aguas termales del Paramillo de Santa Rosa o del Nevado del Ruiz, al igual que el esplendor de Salamina como Patrimonio Arquitectónico de la Nación, o el complejo cafetero de Chinchiná con la planta de Liofilizado, Cenicafé, La Cooperativa y otros lugares, fincas y eco-hoteles vecinos, y una vía lenta por la línea férrea del Antiguo Ferrocarril de Caldas por Rio Claro, son en contenido tan notables como cualquiera de los parques temáticos del Quindío.

Fuente:

Un diálogo con el Paisaje Cultural Cafetero. - See more at:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/7038/1/gonzaloduqueescobar.201230.pdf>

PUERTO MULTIMODAL DE LA DORADA

La recuperación de la navegabilidad del Magdalena, pretende establecer un canal navegable de profundidad variable desde La Dorada, con varias barcazas de 1200 ton apareadas conformando convoyes tirados con remolcador, para un arreglo R-2B-2B-2B de 256 m, 6 pies de calado y de 26 m de manga.

El proyecto contempla, además de la realización y actualización de los estudios y diseños a nivel de Fase III, la construcción y mantenimiento de aproximadamente 170 obras hidráulicas en 256 km de cauce entre Salgar y Barranca, y adicionalmente, obras de dragado y/o alternativas de dragado ODAD, y la prestación de servicios de asistencia a la navegación.



Para el efecto, Cormagdalena cuenta en sus haberes ambientales con una línea base y un PMA para el dragado, y con diseños de obras hidráulicas amigables con el medio ambiente, las que no intervienen ciénagas ni áreas de desborde, ni causan cierres de canales ni bocas de desborde. Para Cormagdalena, no se trata de un proyecto para controlar inundaciones, ni se incluyen desarrollos portuarios y tampoco la intervención de la infraestructura existente, ni obras de saneamiento básico. La mano de obra provendrá de los habitantes de las orillas, y salvo la estructura básica de dirección, el personal técnico, administrativo y profesional será de la región.

La hidrovía invita a reflexionar en cuatro elementos:

- 1- Recuperar la navegación del Magdalena, debería ser un proyecto que contemple la reforestación de las cuencas tributarias, implementando una intervención con un dragado adecuado que no comprometa los humedales y ecosistemas del río, y una recuperación incluyente y compatible con los pescadores y ecosistemas del río.
- 2- Si la inversión que se hace dragando el Magdalena para convoyes de hasta 7.200 toneladas, se justifica en la implementación de un sistema intermodal de carga eficiente, deberían contemplarse trenes que lleguen a la hidrovía desde el Altiplano y desde el Norte del Valle, que son los centros de generación de carga en la región andina.
- 3- Para una solución de transporte verde, respecto a los convoyes, en lugar de remolcar tres pares de barcazas con 7200 ton, se podrían remolcar solo dos pares con 5000 ton, para adaptar los convoyes al río y no lo contrario. Esto además redundaría en economías por menor tiempo de transporte remontando el río.
- 4- Si la carga del río alcanzó a 2 millones de toneladas al año en la década del 2000, donde 1,5 millones fueron hidrocarburos, y si en contenedores Bogotá sólo genera 6 millones de toneladas anuales, habrá que implementar la locomotora del carbón andino exportado al Pacífico para hacer viable el transporte intermodal con los trenes pasando por la hidrovía.

Fuente:

¿Para dónde va el Magdalena?: elementos sobre logística y transporte verde - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/51046/7/paradondevaelmagdalena.pdf>

SMP - Manizales, Septiembre de 2015.

* DOSIER preparado para la Revista Civismo N° 464 y presentado a nombre del Consejo de Redacción, con los temas para el Foro “Manizales y Caldas sobre las Rutas del Progreso” realizado en el Auditorio Carlos Eduardo Pinzón de la Cámara de Comercio de Manizales, el 18 y 20 de Agosto de 2015. Ver en: <http://www.galeon.com/smp-manizales/revista.htm>

** Profesor U.N. de Colombia, Miembro Honorario de la SCIA, Socio de la SMP de Manizales y Miembro del Consejo de Redacción de la Revista Civismo, órgano informativo de la SMP creado en 1936. <http://godues.webs.com>

Relacionados:

- APORTE TEMÁTICO PARA FOROS 2015 CON CANDIDATOS A ALCALDE DE MANIZALES Y GOBERNADOR DE CALDAS <https://godues.wordpress.com/2015/08/18/>
- ELEMENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VISIÓN ESTRUCTURADA DEL DESARROLLO DE CALDAS <https://godues.wordpress.com/2014/10/23/>
- IDEAS SUMARIAS SOBRE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA PARA CALDAS. Recopilación. <https://godues.wordpress.com/2015/04/03/ideas-sumarias-sobre-proyectos-de-infraestructura/>
- MIS APORTES CÍVICO-ACADÉMICOS...
<https://godues.wordpress.com/2013/09/18/mis-aportes-civico-academicos/>
- MÓDULO PARA LA MAESTRÍA MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO: SEIS DIÁLOGOS CON EL TERRITORIO <https://godues.wordpress.com/2012/05/13/seis-dialogos-con-el-territorio-abril-de-2012/>
- MÓDULO PARA EL POSGRADO GEOGRAFÍA: GESTIÓN DEL RIESGO NATURAL
<https://godues.wordpress.com/2013/05/29/dialogos-con-el-territorio-y-gestion-del-riesgo-natural/>
- TEMAS DE CIENCIA, TECNOLOGÍA, INNOVACIÓN Y EDUCACIÓN. Por GDE. Recopilación del autor.
<https://godues.wordpress.com/2012/06/22/>
- TEMAS DE ORDENAMIENTO Y PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO
<https://godues.wordpress.com/2012/01/27/temas-de-ordenamiento-y-planificacion-del-territorio/>
- TEMAS ECONÓMICOS DE INTERÉS PARA CALDAS. Recopilación del autor
<https://godues.wordpress.com/2015/11/28/temas-economicos-de-interes-para-caldas/>
- UMBRA: LA ECORREGIÓN CAFETERA EN LOS MUNDOS DE SAMOGA
<http://www.bdigital.unal.edu.co/51154/>