

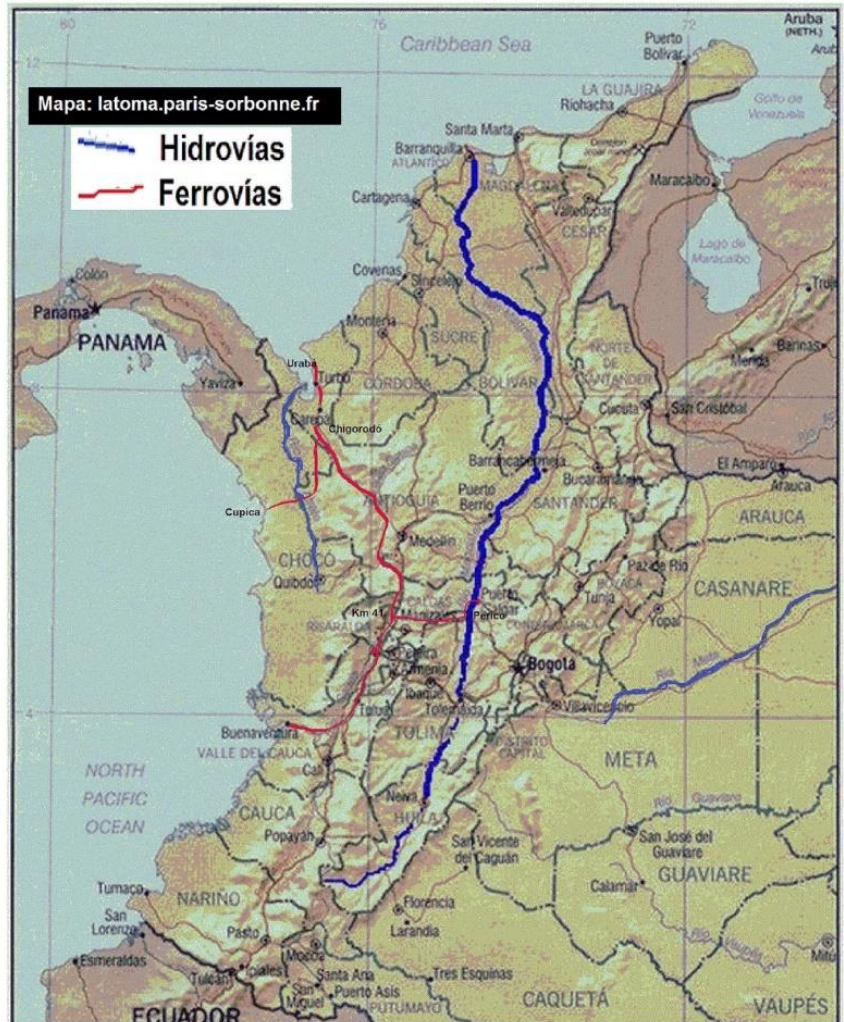
Propuestas estratégicas de Caldas para la conectividad de Colombia



Por: **Gonzalo Duque Escobar***

SMP Manizales, 23-04-2026.

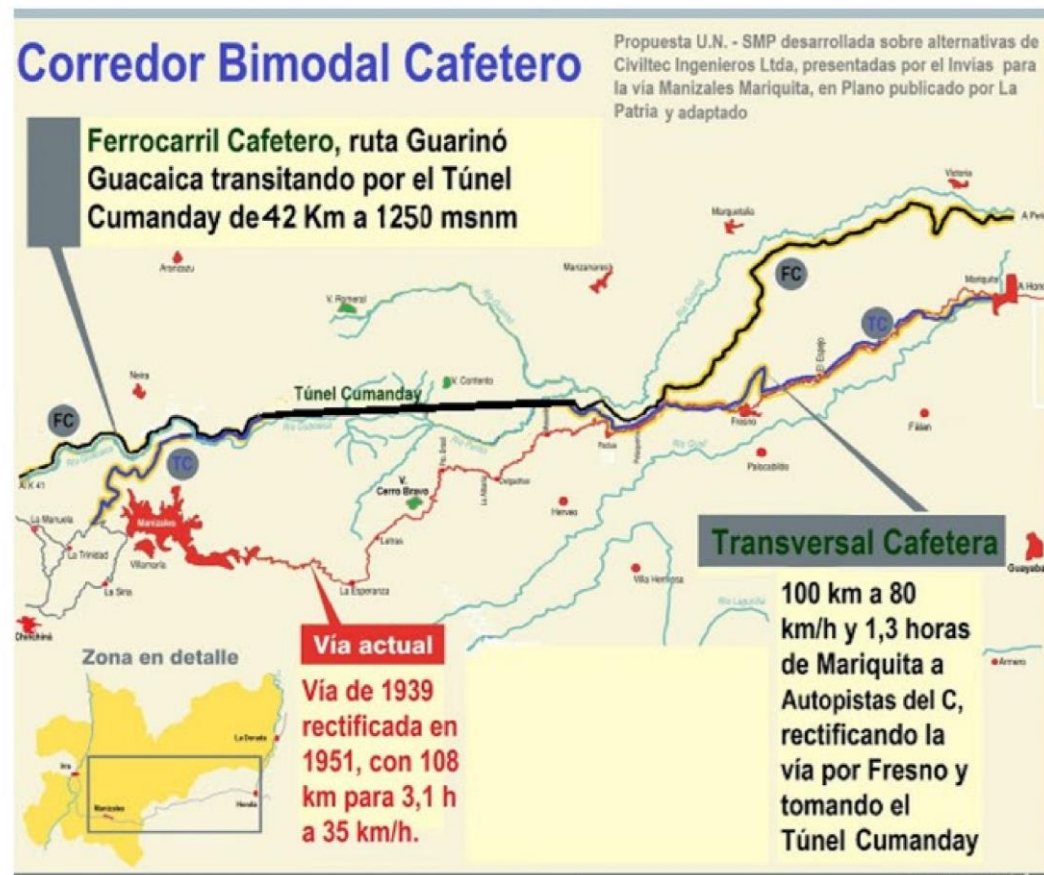
Presentación



Colombia- Trenes e Hidrovías, fundamentales para el Sistema Intermodal de Transporte de Carga. Trazados en Mapa de La toma.Paris-Sorbonne.fr

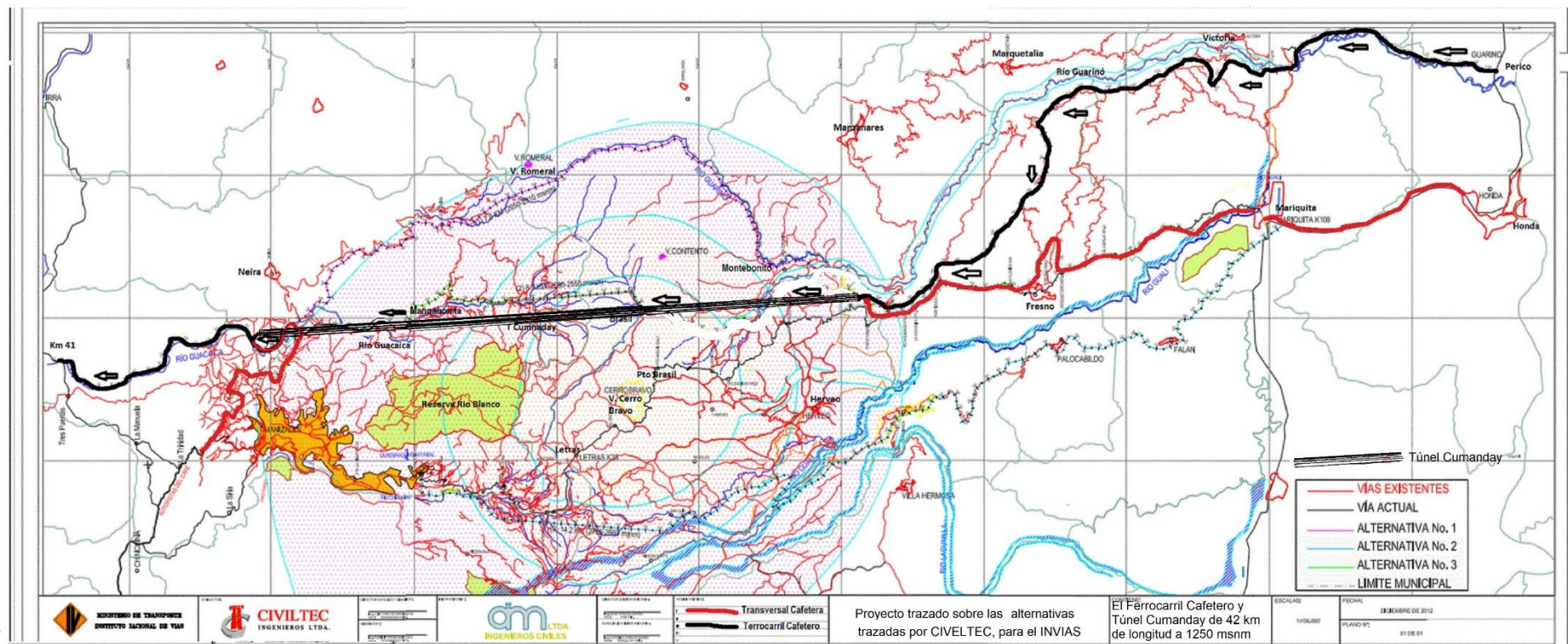
- Si Caldas ocupa un lugar estratégico para integrar el Altiplano Cundiboyacense y el Norte del Valle, que son los centros de gravedad de las dos subregiones de la Región Andina de Colombia donde se generan el 70% de la carga y el 70% del PIB nacional, la apuesta para implementar un sistema intermodal de transporte soportada en trenes e hidroviías, debe contemplar: 1- el corredor férreo del Cauca extendiendo el Ferrocarril del Pacífico hasta Urabá y Cupica, 2- la hidroviía del Magdalena extendida hasta el Huila, 3- el Ferrocarril Cafetero cruzando la Cordillera Central por el Túnel Cumanday, 4- y el Aeropuerto del Café con alcance transoceánico. Si lo anterior se logra, configurando un sistema de transporte la intermodal de carga soportada en los dos corredores logísticos señalados para la región andina de Colombia, donde gracias a una reducción de los costos de transporte del 20 al 40%, las importaciones y exportaciones del país crecerían entre 100 y 200%.
- Ver: [Caldas geoestratégico para el transporte intermodal.](#)

El Ferrocarril Cafetero



Túnel Cumanday de 42 km a 1250 msnm, para un tren y una ferrovía. Propuesta UN de Colombia-SMP Manizales en Mapa adaptado de La Patria.

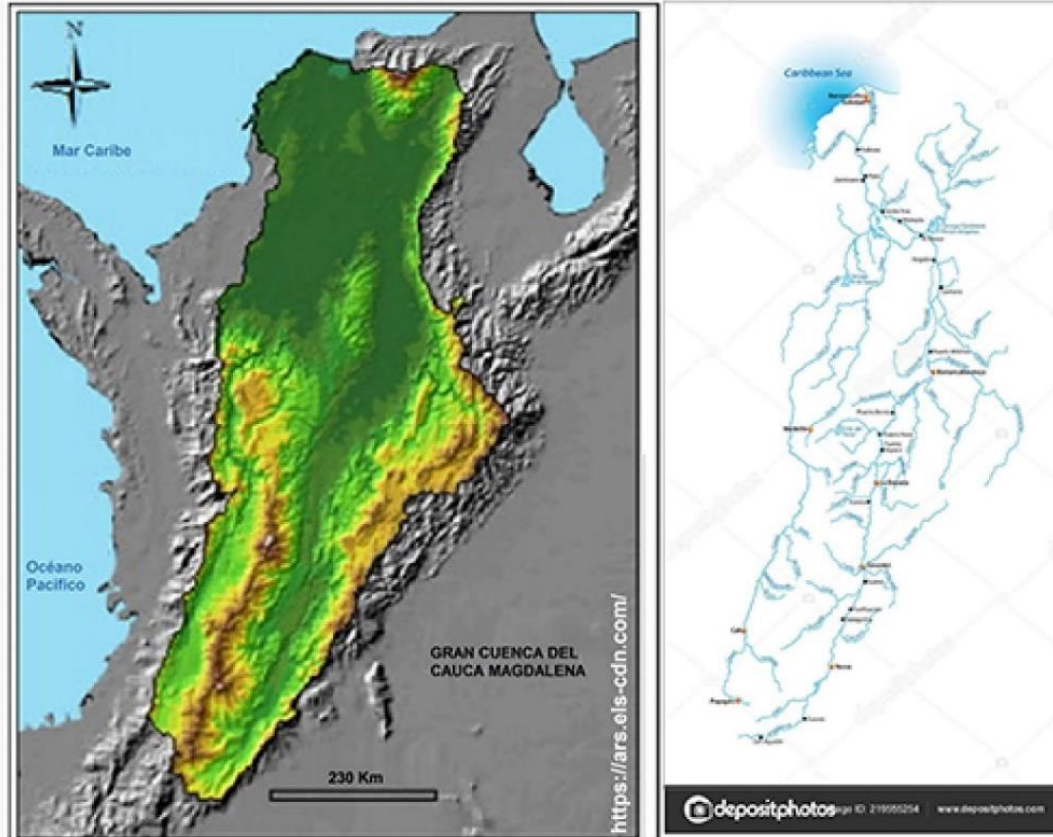
- Este proyecto que articula la Hidrovía del Magdalena con el Corredor Férreo del río Cauca, inscrito en el Plan Nacional de Desarrollo 2014/2018 como visionario y actualizado posteriormente, es financiable con la exportación de 30 mil toneladas diarias de carbón andino duro y de alta calidad (6000 a 7000 calorías por kg).
- Incluye el Túnel Cumanday de 42 km a 1250 msnm para cruzar la Cordillera Central mediante una línea férrea para un tren de carga con doble locomotora de tracción eléctrica, conformando un corredor de 150 km entre La Dorada y el Km 41, longitud suficiente para lograr una pendiente no mayor del 3% en un proyecto que dará paso también en los claros de tiempo que deja el tren a una ferrovía para automotores. Debe añadirse que dicho corredor Bimodal Cafetero tiene sentido si se integran Buenaventura con Urabá y Cupica extendiendo el Ferrocarril del Pacífico por la Variante de Loboguerrero dotada de túneles y viaductos, y si se hace lo propio por la zona del Toyo en Antioquia para salir con el tren de carga a Urabá y Cupica por túneles para no tener que remontar la Cordillera Occidental.
- Ver: [Valle del Cauca: hora de actuar en un territorio estratégico.](#)



Ferrocarril Cafetero. Fuentes: Red Férrea, en Geotren.es; Máquina, en La República; Trazado de rutas, en CIVILTEC

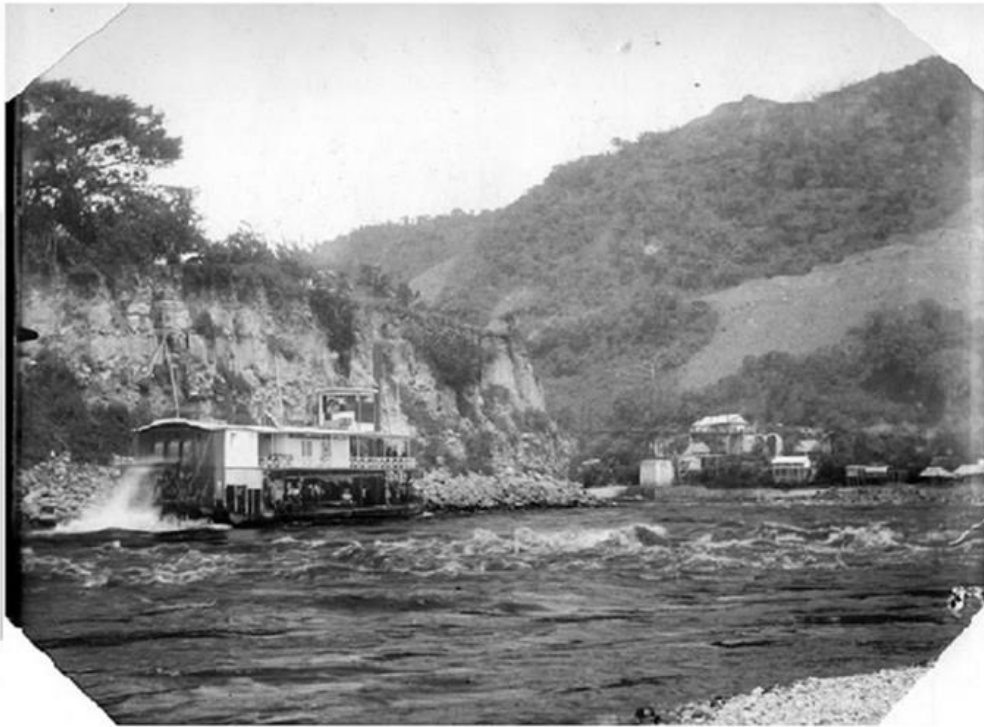
- El Ferrocarril Cafetero cruzando la Cordillera Central de Colombia, al conectar el Corredor Logístico del río Cauca que integra a Buenaventura con Urabá y Cupica, y la hidrovía del Magdalena extendida hasta el Huila, es la clave para implementar un sistema intermodal de transporte de carga en la Región Andina del País y hacer viable la salida a los dos mares de Colombia. Como complemento: estaría el Ferrocarril Urabá-Cupica, que se podrían financiar con la locomotora del carbón andino exportado a la cuenca del Pacífico. Con el Túnel Cumanday de 42 km a 1250 msnm conectando las cuencas de los ríos Guacaica (Caldas) y Guarino (Tolima), transitando por el Norte de Cerro Bravo, se puede construir una línea ferroviaria de 150 Km con pendiente máxima del 3% que cruce la Cordillera Central por las granodioritas estables del Stock de Manizales- lo que le garantizaría auto-soporte al Túnel Cumanday. Ver: [Corredor Bimodal Cafetero – Ficha Técnica.](#)

La hidrovía del Magdalena



Gran cuenca Cauca-Magdalena, Relieve y Red hídrica. Fuentes Ars.els-cdn.com y Depositphotos.

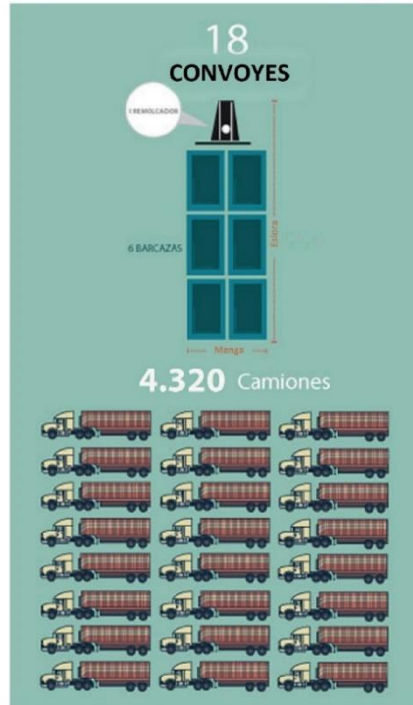
- La cuenca del Río Magdalena donde habita más del 70% de la población del país y se genera el 70% del PIB nacional, es la principal determinante de la economía y la cultura de Colombia; de ahí la importancia no sólo de promover el desarrollo del transporte intermodal de carga sino también de estructurar un corredor logístico buscando la conexión del país mediterráneo al transporte marítimo, especialmente en carga de hidrocarburos, carbón, contenedores y productos del agro, mediante la consolidación de un sistema de navegación moderno ya que, respecto a la tractomula, la hidrovía puede reducir los fletes a la mitad.
- En el Magdalena, donde la corriente principal la conforman el Río Magdalena (1550 km), el Canal del Dique (115 km) y el curso bajo del Río Cauca (187 km), la carga de 150 millones de toneladas anuales de sedimentos, expresa la deforestación del 80% de la Región Andina, que explica las crecientes periódicas inundando la cuenca baja como consecuencia de la pérdida de la función reguladora de la Depresión Momposina.
- Ver: [Pacto por el Río Grande de La Magdalena.](#)



Vapor remontando los rápidos del Salto de Honda, Tolima (Foto Thomas S. Boyd 1899)

Vapor navegando el Salto de Honda en 1899: al frente, se observa el talud de Puerto Bogotá. Fuente: Thomas S. Boyd en BanRep.

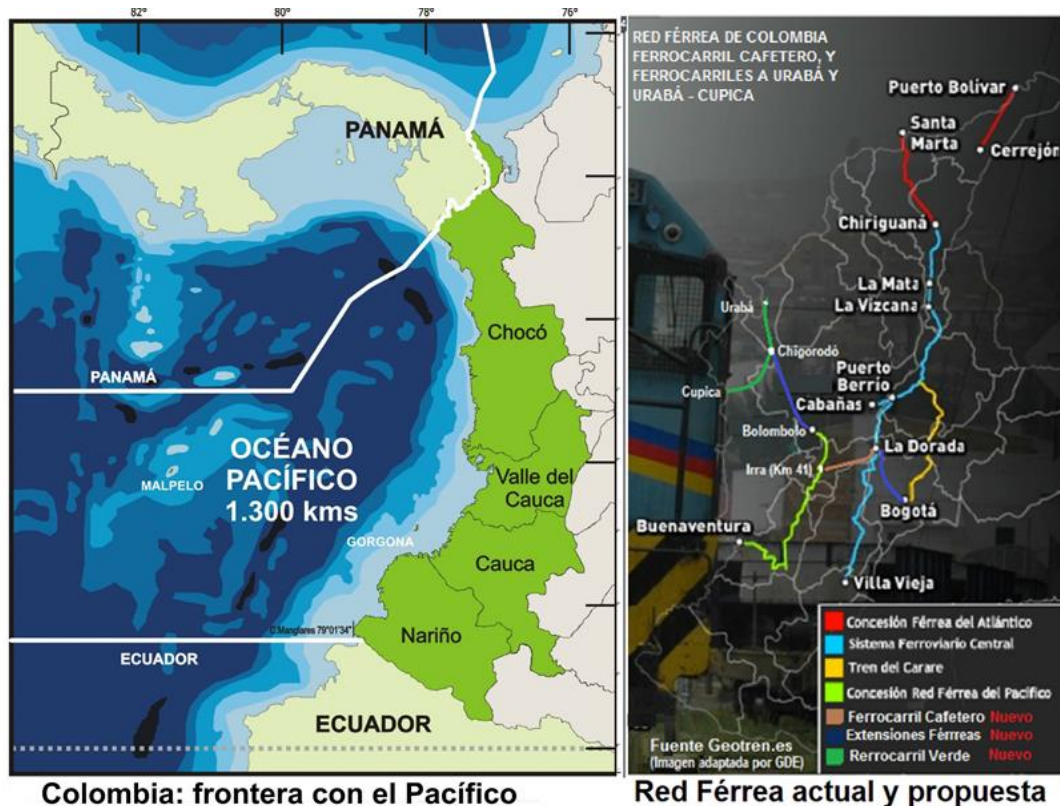
- Extender la hidrovía del Magdalena al Tolima Grande con dos importantes objetivos: 1- la incorporación de las 350 mil Ha del fértil valle del Alto Magdalena, y 2- la recuperación de la actividad portuaria en Honda, Ambalema, Girardot y Neiva, generaría dos grandes beneficios que suponen remontar el Salto de Honda como asunto por demás viable, ya que los vapores lo hicieron desde finales del siglo XIX como lo ilustra la imagen.
- No obstante, dada la problemática asociada a inundaciones y demás amenazas exacerbadas por el creciente cambio climático, también se deberá abordar la deforestación generalizada en toda la cuenca y resolver la desconexión de humedales, para avanzar con soluciones reales a: 1- la regulación hídrica y prevenir la erosión, 2- el blanqueamiento de corales, y 3- la pérdida de ecosistemas ictiológicos; esto ya que, si casi el 80% de la gran cuenca presenta erosión crítica, también la pesca ha caído al 30% en los últimos 50 años o al 10% desde creada la república.
- Ver: [Colombia anfibia y los acuatorios del Magdalena.](#)



Hidrovia- del Magdalena- equivalencia de tractomulas y uso del convoy para transporte de contenedores con remolcador llevando dos barcasas. Unipymes.com y PDP-MC.

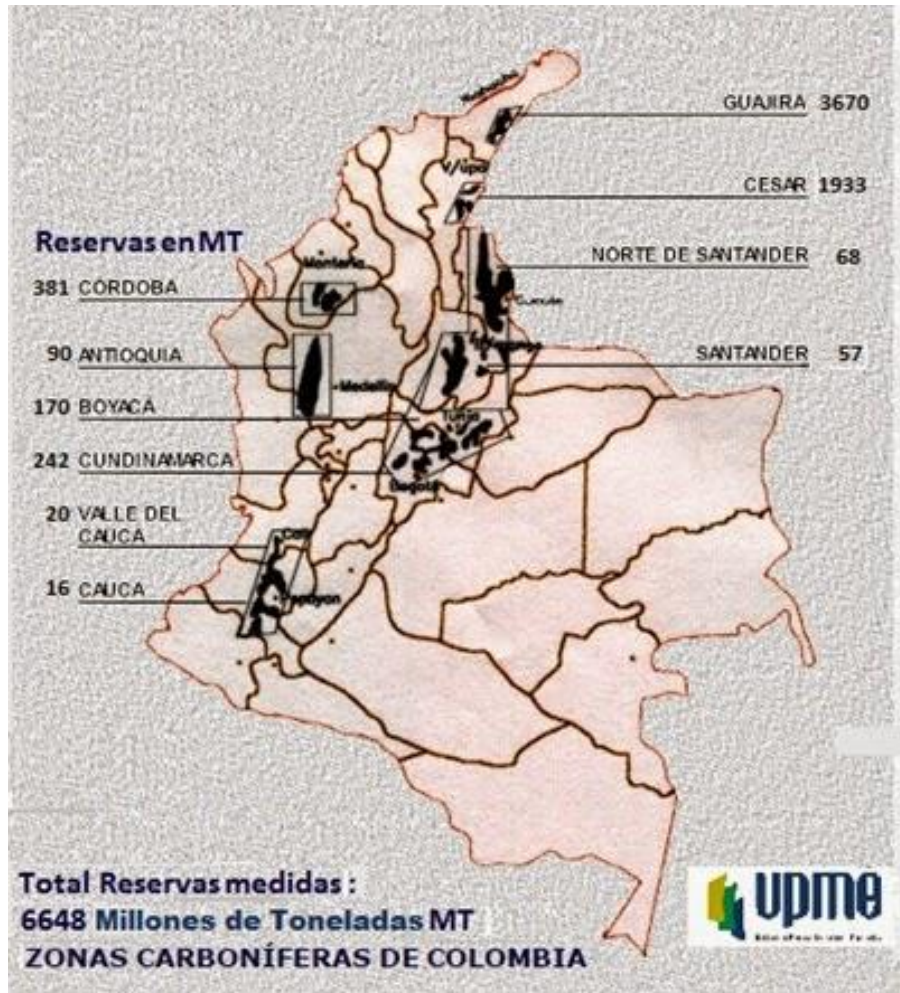
- Si la navegación del Magdalena promueve la explotación de recursos mineros y agroindustriales y el desarrollo de la industria del turismo, urge además de la construcción, mejoramiento y equipamiento de sus puertos, extender la hidrovía al Tolima Grande con dos importantes objetivos ya mencionados: 1- la incorporación del fértil valle del Alto Magdalena, y 2- la recuperación portuaria en la cuenca alta;
- En el caso del Magdalena, con la hidrovía operando se crean opciones para implementar nodos con puertos secos como terminales dotados de plataformas logísticas con grandes impactos según las recomendaciones que hace el BID en su estudio "[Destrabando las arterias: el impacto de los costos del transporte en el comercio de América Latina y el Caribe](#)" (2010), donde concluye que cada reducción porcentual en los costos del transporte en Colombia, elevaría varias veces dicha proporción en el nivel de exportaciones e importaciones.
- Ver: [El Magdalena – hidrovía, ecosistemas y conflictos en el territorio.](#)

La salida a los mares



La frontera de Colombia con el Pacífico en Sociedad Geográfica de Colombia; y Red férrea de Colombia, en Geotren.es (Adaptada)

- Al examinar la historia económica de Colombia, si el país se industrializa no por la quina, el caucho y el tabaco, sino gracias a los ferrocarriles cafeteros y al café en la primera mitad del sigloXX, también es cierto que tras la apertura económica de 1991 Colombia no ha podido entrar a la cuenca del Pacífico, al no haber consolidado un verdadero sistema intermodal de carga por dos razones: 1- en lugar de desarrollar dos corredores logísticos integrando a Buenaventura con Urabá y Cupica y llevando la hidrovía del Magdalena hasta el Huila, en el país Colombia sólo se ha puesto a competir a lo largo de una fracción del río Grande, ferrocarril, carretera y río; y 2- porque ferrocarriles e hidrovías no son rentables sin carga suficiente, como tampoco lo son los trenes ascendiendo las cordilleras tal cual se hace por La Cumbre entre Yumbo y Buenaventura, y lo pretende ahora Antioquia para subir Puerto Berrio a Medellín y bajar a Bolombolo.
- Ver: [Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías ...](#)



Carbón en Colombia: reservas medidas en millones de toneladas, al 2000, según la UPME.

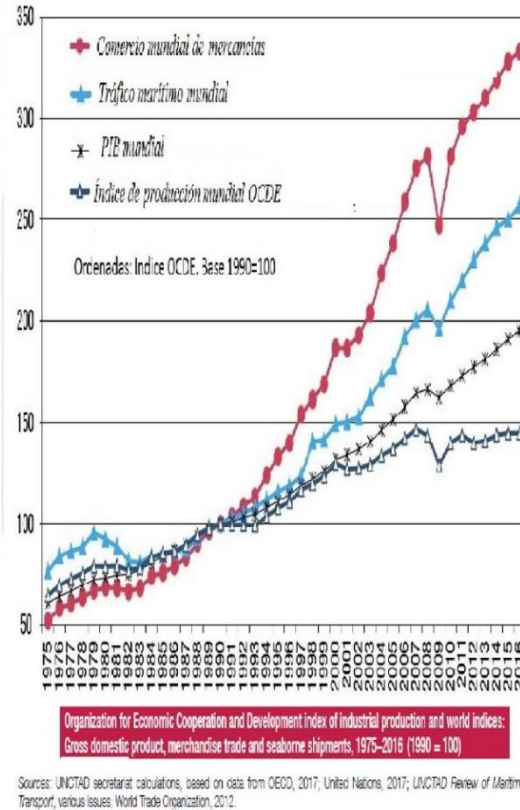
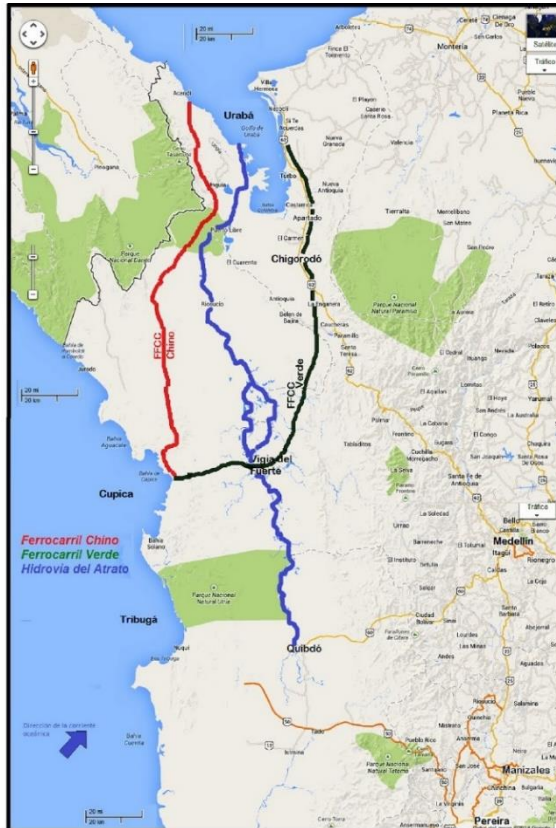
- Con el carbón andino exportado, podremos garantizar la carga para hacer viables trenes e hidrovías y financiar el proyecto ferroviario de Colombia con túneles y viaductos, para construir la variante por Loboguerrero a Buenaventura y un paso interoceánico entre Urabá y Cupica que complemente a Panamá.
- Como referente, gracias a que Colombia tiene cerca de 7 mil millones de toneladas medidas de carbón de alta calidad, así se tenga previsto que para el 2050 a nivel mundial se deberá reducir drásticamente el uso de combustibles fósiles y en particular el 80% de este mineral para mitigar el cambio climático, habrá espacio para exportar el mineral nuestro por ser un carbón duro, de alto contenido calorífico y bajo en azufre.
- Si por sus reservas, si Colombia el 11° país a nivel mundial y el 5° mayor exportador de carbón del mundo, es gracias a que en las zonas carboníferas del Caribe existen explotaciones importantes a cielo abierto, las que se explotan con tecnologías de punta de forma eficiente y competitiva, lo que explica que la salida de 64 millones de toneladas de carbón y coque en 2024.
- Ver: [Prospectiva para el carbón colombiano](#).

Ferrocarril verde Urabá-Cupica



Puerto Quibdó (Atrato), en Fascinating Humanity, y Ferrocarril Verde Urabá-Cupica en El Colombiano (2017).

- Ante el hundimiento del proyecto del puerto de Tribugá que afectaría una importante y frágil ensenada y al margen del PNN de Utría comprometiendo su complejo y singular ecosistema selvático y costero, por los daños ambientales y culturales que le ocasionaría al Chocó biogeográfico, desde la Universidad Nacional de Colombia y la SMP de Manizales, hemos venido proponiendo la creación de un ferrocarril interoceánico entre Urabá y Cupica para conectar los océanos Atlántico y Pacífico, como complemento al canal de Panamá.
- Consideramos que 90 kilómetros al norte de Tribugá, el Golfo de Cupica ofrece una alternativa estructuralmente diferente, la que gracias a los desarrollos portuarios de Antioquia en Urabá se complementa con el Ferrocarril Verde y con la Hidrovía del Atrato si Colombia extiende el Ferrocarril del Pacífico a dichos escenarios.
- Ver: [Pacífico Colombiano: ¿Tribugá o Cupica?](#)



Ferrocarril Urabá-Cupica e hidrovía del Atrato- Der: dinámica del comercio y del tráfico maritime VS el PIB mundial, mostrando que el Proyecto es rentable. Fuentes: Elaboración propia y UNCTAD 2017

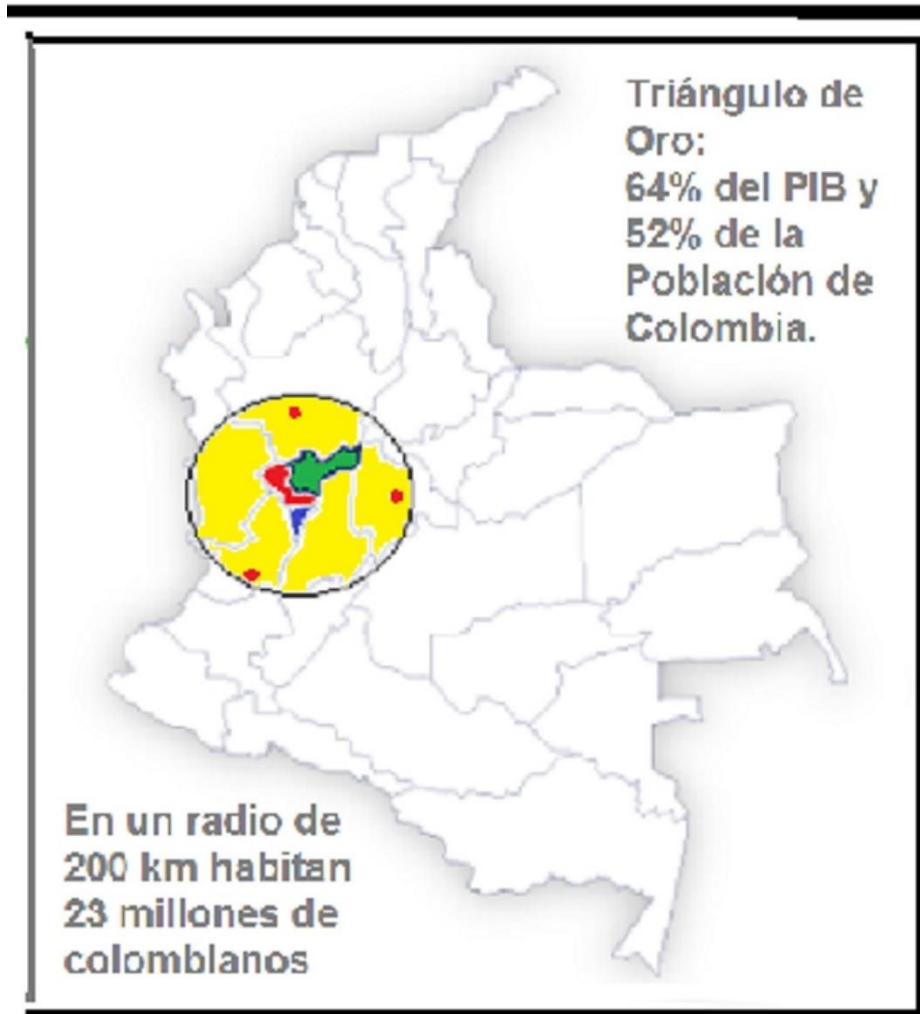
- Para prevenir un enclave y saldar la deuda histórica con el Chocó, la construcción de un nuevo proyecto portuario en Cupica y del Ferrocarril Urabá-Cupica complementado con la Hidrovía del Atrato, en lugar de desconocer los derechos bioculturales de este territorio biodiverso, pluricultural y multiétnico, debe hacer socias a las comunidades locales propietarias de la tierra.
- Lo anterior permitirá que parte de los beneficios del proyecto, gracias al enorme potencial pesquero del Pacífico Biogeográfico, se destinen a dotar a la comunidad raizal con plantas de procesamiento de mariscos y pescados, sistemas de energía, refrigeración y comunicaciones, de programas de formación y capacitación, y de un astillero para pequeñas embarcaciones, lo que en conjunto generaría decenas de miles de empleos dignos y emprendimientos locales en todo el Andén Pacífico, lo que incluye a Tumaco.
- Ver: [Ferrocarril Interoceánico Urabá-Cupica.](#)

Aeropuerto del Café



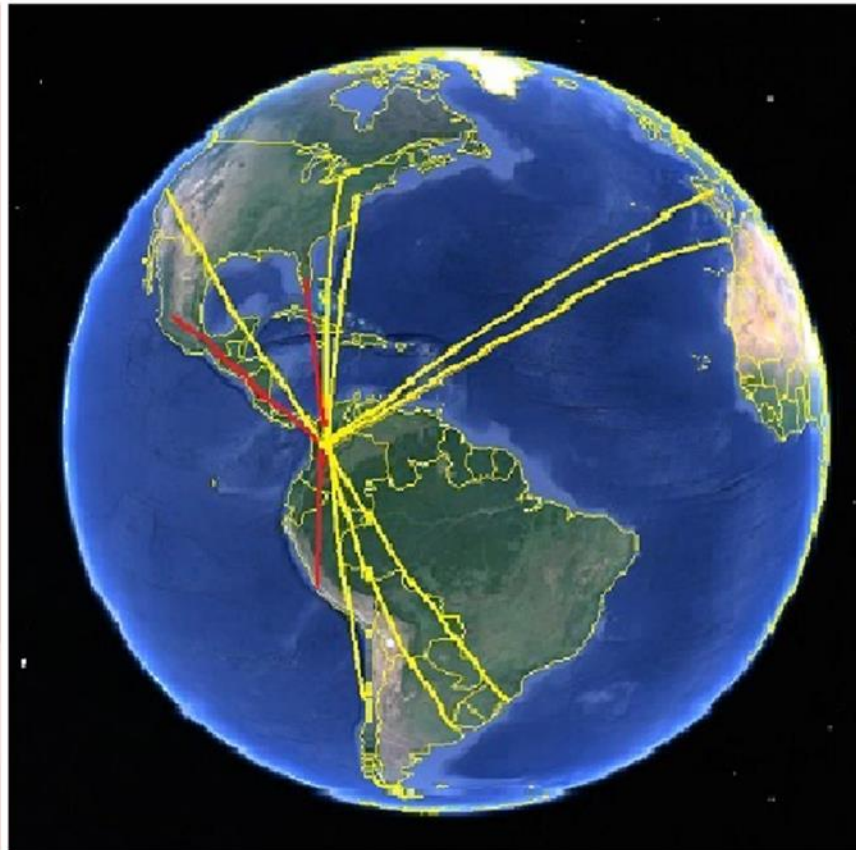
Aerocafé: Perspectiva del Proyecto aeroportuario con pista corta. La Patria

- El Aeropuerto de Palestina- Caldas-, proyecto que surge en 1977 y que en 2012 con el Consorcio Aeropuerto del Café se rediseña, y en 2014 recibe conceptos técnicos favorables para las Etapas 1 y 2 correspondientes a pistas de 1.460 m y 2.600 m, respectivamente. La Pista larga de 3.800 m, no está diseñada.
- Dicho proyecto nuevamente se habilita por el Consejo Nacional de Política Económica y Social en 2024 con el CONPES 4140, lo que permitió abrir la licitación de la Etapa 1 en agosto de 2025, para construir una pista de 1.340 m de longitud a un costo de \$828.423 millones, la que permitirá y también operaciones diurnas y nocturnas con aeronaves como el ATR 72 cuya capacidad es de 78 pasajeros.
- La pregunta ahora es, si algún día tendremos la pista de 3.800 m para un aeropuerto de alcance transoceánico que apalanque el PCC y la Ciudad Región del Eje Cafetero.
- Ver: [Eje Cafetero: Aeropuerto del Café y Ciudad Región.](#)



Aerocafé se ubica en el Centro del Triángulo de Oro de Colombia. Godues

- Lo más relevante de este proyecto aeroportuario que lleva 45 años sin concretarse es que, de llegarse a la Etapa 3, con una pista de 3.800 m se podrán hacer vuelos directos a Europa, Canadá y el Cono Sur, para contar con el primer aeropuerto de alcance transoceánico que garantice el ecoturismo en el Eje Cafetero como estrategia de desarrollo regional.
- Si en 1980 la Corporación Aeropuerto de París, en su estudio para evaluar las alternativas aeroportuarias de Matecaña, encontró que, pese a la mayor ampliación posible de su pista de 2200 m, no existían posibilidades de operar aviones hasta 5 mil millas recomendó, como primera opción ampliar el Aeropuerto Santa Ana de Cartago que hoy cuenta con pista de 2200 m, también para HJ Ross en el año 2002, entre los aeropuertos del Eje Cafetero sólo Aerocafé de extender su pista a 3800 m contaría con cuenca propia, mientras que Matecaña y de El Edén de Armenia no, ya que por la construcción de las autopistas del Valle estos aeropuertos deben competir con el Alfonso Bonilla Aragón de Palmira.
- Ver: [Aerocafé... cómo, qué y por qué.](#)



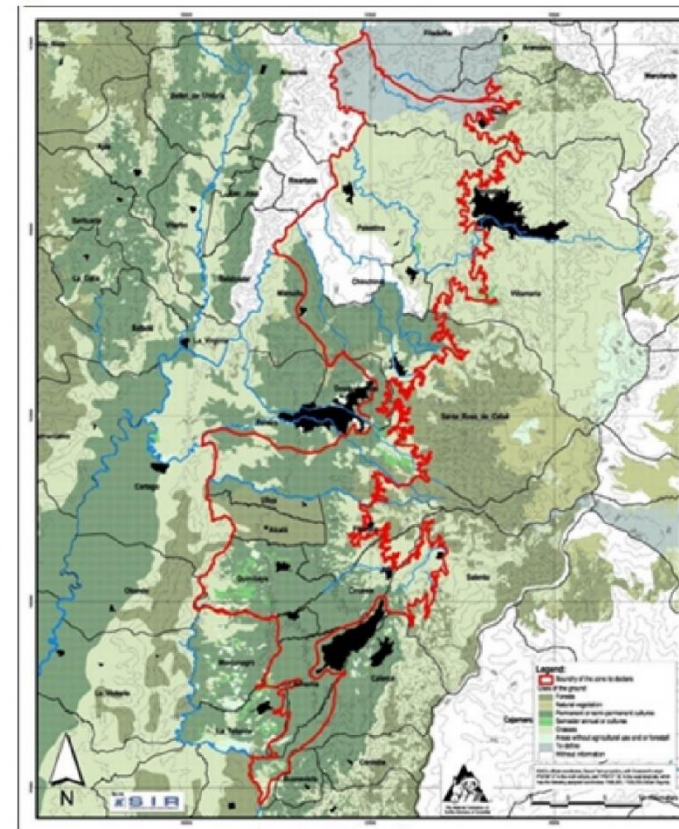
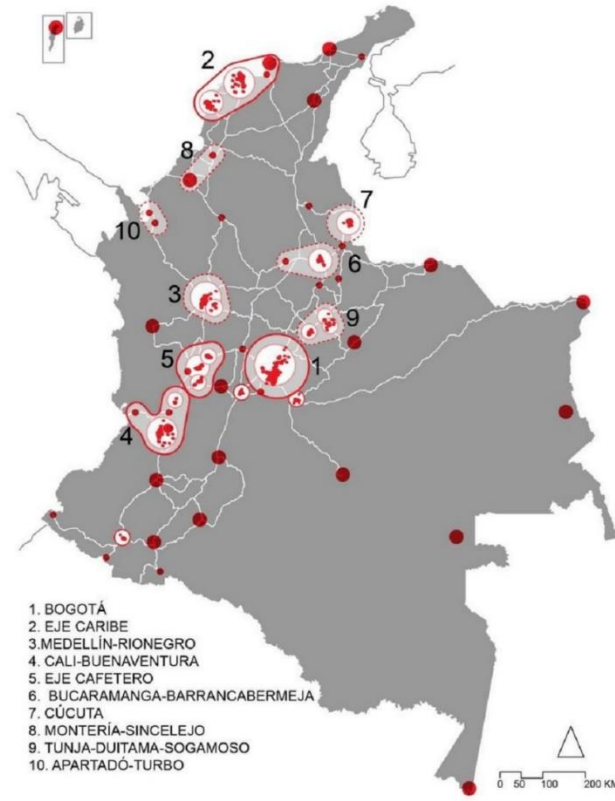
Alcance Transoceánico para Vuelos desde Aerocafé con pista de 3800 m. Imagen adaptada.

- Según la Asociación de Aviadores Civiles de Colombia, mientras un Jumbo 747 puede levantarse desde Palestina 112 mil libras contra 83 mil desde el Dorado y 74 mil desde el José María Córdova, entonces Aerocafé dotado de pista larga y operando como aeropuerto “low cost” y de carga pesada, podrá ofrecer tarifas inferiores en un 36 % para Bogotá y en un 49 % para Rio Negro-Medellín, pudiendo cumplir con funciones de complemento para el Matecaña y El Edén.
- Adicionalmente, el Aeropuerto del Café gracias a su ubicación y por suplir las falencias de El Dorado con una altitud de 2600 msnm y del José María Córdova ubicado a 2150 msnm sirviendo como complemento para el tema de la carga, permite conformar un nodo de convergencias aéreas en la Región Andina de Colombia, con impacto para las Américas. Como referente, si Turquía actúa como bisagra aérea entre Asia y Europa, pero Colombia pese al protagonismo de El Dorado que supera los 45 millones de pasajeros anuales no lo ha logrado en las Américas dada su limitante en el tema de la carga, con Aerocafé dotado de pista larga, si se podrá superar esa falencia para cumplir dicho Rol como bisagra.
- Ver: [Aeropuerto del Café: impacto regional y alcance transoceánico.](#)



Ciudad Región del Eje Cafetero de Colombia, y Áreas Conurbadas, adaptado en mapa de Wikipedia.org

- Y en cuanto al área metropolitana, al surgir el nodo logístico aéreo en Pallestina como punto de convergencia, habrá posibilidades para el desarrollo agroindustrial en el valle que se extiende desde Santágueda a Irra aprovechando el único acuífero de la subregión Centro-Sur de Caldas, donde los bienes a exportar se relacionan con heliconias, hortalizas, frutas de tierra templada y fría, y derivados de la caña, del plátano, del cacao y del café.
- Finalmente, con una plataforma logística para el Área Metropolitana del Centro Sur de Caldas y el desarrollo de la Ciudad Región del Eje Cafetero, se podrán incrementar de forma notable el PIB regional al hacer del transporte aéreo un pilar fundamental para el Paisaje Cultural Cafetero, conectando destinos de forma rápida y eficiente, y facilitando el acceso de su oferta agroindustrial y turística a lugares remotos.
- Ver: [Eje Cafetero: Ciudad Región y Revolución Urbana.](#)



Gracias

- *GDE: Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia e Ingeniero Civil con estudios de posgrado en Geotecnia, Geofísica y Economía. Además, Socio de la SMP de Manizales, Miembro Correspondiente de la Academia Caldense de Historia y Miembro Honorario de la SCIA. Web: <https://sites.google.com/unal.edu.co/godues1>
- Manizales, abril 23 de 2026. Portada: símbolos e íconos de Caldas; en <https://www.gov.co/>. Contraportada: Colombia -Sistema de ciudades en Misión del Sistema de Ciudades (2012-2014). Fuente DNP 2016; y Ciudad Región del Eje Cafetero – SIR Alma Mater 2002.

Fuentes bibliográficas 1 de 6



- [Aerocafé... cómo, qué y por qué](#). Duque Escobar, Gonzalo. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. In: Revista Eje 21. Julio 16 de 2020.
- [Aeropuerto del café, Ciudad Región y Paisaje Cultural Cafetero](#). Por Gonzalo Duque Escobar- In: Revista Eje 21. Manizales, 10-04-2015.
- [Análisis multitemporal 2016–2018 del cauce del Magdalena. Puerto Salgar–La Dorada, con imágenes radar](#). Iván Darío Barragán Vera. (2018). U. Militar La Nueva Granada.
- [Anotaciones a la navegación del Magdalena](#). Gonzalo Duque Escobar (2020). U N de Colombia – SMP de Manizales. Revista Eje 21.
- [Andén Pacífico Colombiano: ¿otro puerto?](#) Por: Gonzalo Duque-Escobar (2020). Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Anotaciones a la navegación del Magdalena](#). Gonzalo Duque Escobar (2020). U N de Colombia – SMP de Manizales. Revista Eje 21.
- [Aprendizajes e incertidumbres de la Autopista a los Llanos Orientales](#). Por Gonzalo Duque -Escobar, Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. Manizales enero 15 de 2024.
- [Área inundable del canal del dique](#). Carlos E. Rubio Gómez (2017) ONU HABITAT– CEDETEC.
- [Área Metropolitana de Manizales](#). Duque-Escobar, Gonzalo (2020) Boletín Ambiental 168 IDEA U.N. de Colombia.
- [Barranquilla: medio ambiente e hidrovía del Magdalena](#). Gonzalo Duque-Escobar, Manizales, November 10, 2020 (Act. 2025).
- [Colombia anfibia y los acuatorios del Magdalena](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Documento Catedra UNESCO U.N. 2024 Manizales, febrero 26 de 2024.
- [Bioturismo y ruralidad en la Ecorregión Cafetera](#). Duque Escobar, Gonzalo (2011). In: Paisaje Cultural Cafetero: amenazas y oportunidades, Auditorio de Confamiliares de Caldas.
- [Breviario caldense: asuntos del desarrollo regional](#). Gonzalo Duque-Escobar (2021). Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Caldas geoestratégico para el transporte intermodal](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. In: La República. Especial para Caldas. Bogotá. Agosto de 2015.
- [Caldas y Tolima: proyectos de conectividad regional](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar Manizales. Agosto 17 de 2021 Museo Interactivo Samoga U.N. de Colombia.
- [Cambio Climático en Colombia: La Amenaza. Antecedentes](#). Gonzalo Duque Escobar y Ricardo Álvarez León, 2022. Museo Samoga de la U.N. de Colombia, y Fundación Nuevos Horizontes, Manizales.
- [Ciencia, tecnología y ruralidad en el POT de Caldas](#). Duque Escobar, Gonzalo (2013) In: Instalación del Comité Regional de Ordenamiento Territorial de Caldas. Agosto 20 de 2013, Gobernación de Caldas.
- [Ciencia, Tecnología y Sociedad CT&S](#). Gonzalo Duque Escobar (2006- Act 2022.) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales, Observatorio Astronómico de Manizales (OAM).
- [Ciudad, espacio y población: el proceso de urbanización en Colombia](#). Universidad Externado de Colombia. Centro de Investigación sobre Dinámica Social. Agosto 2007.
- [Ciudad-región eje cafetero: hacia un desarrollo urbano sostenible](#). Óscar Arango. (UTP) Desafíos, (Bogotá), (12): 109-130, semestre I de 2005.
- [Clúster: alternativa para el crecimiento regional](#). Sarmiento-del Valle, Santiago (2017). Dimensión Empresarial 15 (2),169-187.
- [Colombia: agro y nueva ruralidad](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Documento del Museo Interactivo Samoga. Manizales, mayo 20 de 2023.
- [Colombia anfibia: del territorio al acuatorio del Magdalena](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Documento Catedra UNESCO U.N. 2024 Manizales, febrero 4 de 2025.
- [Colombia anfibia y los acuatorios del Magdalena](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Documento Catedra UNESCO U.N. 2024 Manizales, febrero 26 de 2024.
- [Colombia: cuida y mira a tus océanos](#). Por: Gonzalo Duque Escobar, 2011-06-12. Observatorio Astronómico de Manizales (OAM) – Universidad Nacional de Colombia.
- [Colombia: descentralización y desarrollo regional](#). Duque-Escobar, Gonzalo. In: Comisión Especial Proceso de Descentralización y OT. 22 09 2021.
- [Colombia es altamente deficitaria en infraestructura](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Profesor de la U.N. de Colombia y Socio de la SMP de Manizales. August 2, 2008.
- [Colombia frente a las rutas de los océanos](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Profesor de la U.N. de Colombia y Socio de la SMP de Manizales. October 16, 2007.
- [Colombia geoestratégica](#). Duque Escobar, Gonzalo. 2008-11. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. Departamento de Ingeniería Civil.

Fuentes bibliográficas 2 de 6



- [Colombia Intermodal: de la mula al tren](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Documento del Museo Interactivo Samoga. Manizales. Julio 26 de 2022.
- [Colombia Intermodal: Hidrovías y Trenes](#). Gonzalo Duque-Escobar (2020) Universidad Nacional de Colombia – SMP de Manizales Documento del Museo Interactivo Samoga.
- [Colombia mira a la Cuenca del Pacífico](#). Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: 52° Congreso Nacional de SMP de Colombia. 12, 13 y 14 de agosto de 2011, Cartagena de Indias, Colombia.
- [Colombia: por el regreso del tren andino y la multimodalidad](#). Duque Escobar, Gonzalo. Asamblea General de Socios de la SMP de Manizales del 4 de agosto de 2014.
- [Colombia, sin puertos competentes](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Posted on April 12, 2008. UN Periódico. Unimedios.
- [Colombia, y el sistema intermodal de carga](#). Gonzalo Duque Escobar. Documento del Museo Interactivo Samoga. Manizales, 2020.07.13.
- [Colombia y sus mares frente a los desafíos del desarrollo](#). Duque Escobar, Gonzalo (2015) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. La Patria.
- [Corredor Bimodal Cafetero. Un tren y una ferrovía](#). Duque Escobar, Gonzalo (2021) Ficha Técnica del Proyecto.
- [Crisis y Opciones en el Río Grande de Colombia](#). Gonzalo Duque Escobar, 11 12 2020. Audiencia Ambiental Caribe, en Barranquilla, por la Procuraduría General de la Nación.
- [CTS, Economía y Territorio](#). Gonzalo Duque-Escobar (2018). Texto de soporte para el Curso de Contexto en CTS. U.N. de Colombia.
- [¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?](#) Duque Escobar, Gonzalo (2017) Artículo para Razón Pública) – Universidad Nacional de Colombia.
- [Cuenca alta de Yuma, el Río Grande de Colombia](#). Gonzalo Duque Escobar (2021). Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Champanes y vapores por el Río Grande](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Documento del Museo Interactivo Samoga; Manizales 14-01-2024.
- [De las vías 4G y 5G a los caminos rurales](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; U.N. de Colombia, & Sociedad Caldense de Ingenieros & SMP de Manizales. Manizales, agosto 15 de 2022.
- [Definición de Categorías de Ruralidad](#). Dirección de Desarrollo Rural Sostenible – DDRS. Equipo de la Misión para la Transformación del Campo. DPN. Bogotá D.C., 2014.
- [Del altiplano al eje Urabá-Tribugá](#). Duque Escobar, Gonzalo. 2012-02-06. U.N. de Colombia; Departamento de Ingeniería Civil.
- [Del Ferrocarril de Caldas al Tren de Cercanías](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia. Revista Eje 21. Manizales, agosto 6 de 2023.
- [Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia](#). Jorge Kohon Jorge Champin Manuel Rodríguez René Cortés. BID 2014.
- [Desarrollo de las regiones y autonomía territorial](#). Comp. Alejandro Becker, Sandra Castro, Miguel Eduardo Cárdenas. GTZ – FESCOL 2004.].
- [Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia](#). Jorge Kohon Jorge Champin Manuel Rodríguez René Cortés. BID 2014.
- [Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia –sociedades portuarias regionales](#). Javier A. Arias, Robinson Gómez. Contraloría General de la República (2010).
- [Desarrollo de las regiones y autonomía territorial](#). Comp. Alejandro Becker, Sandra Castro, Miguel Eduardo Cárdenas. GTZ – FESCOL 2004. .
- [Desarrollo portuario del Pacífico: Caso Tribugá](#). Duque Escobar, Gonzalo. Mayo 31 de 2019. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales Instituto de Estudios Ambientales (IDEA).
- [Desde el Eje Cafetero: dos proyectos estructurantes de corredores logísticos](#). Duque Escobar, Gonzalo. Agosto 3 de 2011. Documento de trabajo SMP-UN.
- [Desde los Andes al Orinoco y al Amazonas](#). Duque Escobar, Gonzalo. 2015.07.6 Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales, Facultad de Ingeniería y Arquitectura .
- [Deuda histórica con el Pacífico Colombiano](#). Duque Escobar, Gonzalo (2017). Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales Facultad de Ciencias Exactas y Naturales.
- [Destrabando las arterias: El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe](#). Mesquita M., Mauricio; Volpe M., Christian; Blyde, Juan S. BID 2010.
- [Dimensión Socioambiental del Río Grande de La Magdalena](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Presentación para la Semana Cultural del Café. Chinchiná, Junio 29 de 2023.
- [Dinámica económica del Eje Cafetero](#). Gonzalo Duque-Escobar, Profesor de la Universidad Nacional y Miembro de la SMP Manizales. Manizales, La Patria. 2020.02.10.

Fuentes bibliográficas 3 de 6



- [Diez años del Paisaje Cultural Cafetero PCC](#). Gonzalo Duque-Escobar Documento del OPP, y la U.N. de Colombia. Junio 25 de 2021. Manizales.
- [Dos plataformas logísticas para la ecorregión](#). Duque Escobar, Gonzalo. Julio 31 de 2017, Documentación UN-SMP, Manizales, Colombia. Julio de 2017.
- [Economía colombiana: crisis y retos](#). Gonzalo Duque Escobar. Contexto CTS. Universidad nacional de Colombia. Manizales. Noviembre 16 de 2020.
- [Eje Cafetero: Aeropuerto del Café y Ciudad Región](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Especial para el Instituto de Estudios Urbanos IEU de la U.N. de Colombia. Manizales, julio 12 de 2021.
- [Eje Cafetero: Ciudad Región y Revolución Urbana](#), Por: Gonzalo Duque-Escobar- Documento del Museo Interactivo Samoga. Manizales, junio 3 de 2021.
- [Eje Cafetero: construcción social e histórica del territorio](#). Duque Escobar, Gonzalo (2011) In: Summa Iuiris, 5 (1). pp. 5-36. Editorial Revista ULA.12.
- [Eje Cafetero: transporte integrado para la Ciudad Región](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Manizales, mayo 5 de 2016. Act. 2022.
- [Eje Cafetero y Transporte Intermodal](#). Gonzalo Duque-Escobar. Comité de Ecorregión Eje Cafetero. Alma Máter. UTP, Pereira, miércoles 9 de Marzo de 2016.
- [Ejes de conectividad para el Magdalena Centro](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Conversatorio con la Cámara de Comercio de Honda, Tolima, Junio 10 de 2022.
- [El camino por el Río Grande de La Magdalena](#). Duque Escobar, Gonzalo. «Itinerario Cultural Del Río Grande De La Magdalena. Cátedra UNESCO. Diciembre 2 y 3 de 2021.
- [El Canal Interoceánico Atrato-Truandó](#). Duque Escobar, Gonzalo (2018) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. La Patria. 07.30.
- [El Corredor Bimodal Cafetero sobre las rutas del desarrollo de Caldas](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; U.N. de Colombia y SMP de Manizales. Manizales, octubre 23 de 2016 (Act. 2022)
- [El eje Urabá – Tribugá: la salida a los océanos en Colombia](#). Duque Escobar, Gonzalo (2008). Universidad Nacional de Colombia.
- [El Ferrocarril Cafetero, cruzando la Cordillera Central](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Manizales, Octubre 19 de 2020 (Act. 2021).
- [El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia](#). Gonzalo Duque-Escobar. Documento de discusión U.N. de Colombia – SMP Manizales. 2014. Actualizado 2022.
- [El Ferrocarril Cafetero y la Intermodalidad](#). Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales & Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. 19-10-2020.
- [El Golfo de Cupica, una alternativa para el puerto en Tribugá](#). Entrevista a Gonzalo Duque-Escobar. Por: Luisa María Giraldo. Periodista UN Periódico Digital. Marzo 30 de 2021.
- [El Magdalena: hidrovía, ecosistemas y conflictos en el territorio](#). Por Gonzalo Duque-Escobar; Documento Cátedra UNESCO – U.N. de Colombia; en: “Pacto de País por el Río Grande”. 2024.
- [El regreso del tren a la Ecorregión Cafetera](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Profesor U.N de Colombia. Documento U.N. de Col. SMP de Manizales. In: Revista Eje 21. Manizales, 10-06-2015.
- [El río Cauca en el desarrollo de la región](#). Duque Escobar, Gonzalo (2019) In: Cuarta Cátedra de Historia Regional de Manizales y Caldas. Septiembre 24 de 2019., U. de Caldas. Manizales.
- [El Río Grande de La Magdalena](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Agosto 25 de 2023. Documento para conversa de la Red de Veedurías Ambientales de Caldas. Convoca la FONG de Caldas.
- [El Río Grande en la Audiencia Ambiental Caribe de la PGN](#). Duque-Escobar, Gonzalo (Universidad Nacional de Colombia, 2020-12-11)
- [El Río Grande: navegación y derechos del territorio](#). Gonzalo Duque Escobar: Documento para La Cátedra de Historia Regional de Manizales y Caldas Manizales. 2022-10-28.
- [El Río Grande: retos y opciones](#). Por: Gonzalo Duque Escobar; Ponencia para el Foro Regional del Aguade la Universidad Central. Bogotá, septiembre 17 de 2021.
- [El Río Grande, su ecosistema y la hidrovía](#). Duque Escobar, Gonzalo. Documento Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales SMP Manizales. 2019-12-02.
- [El río y su territorio. Espacio de libertad: un concepto de gestión](#). Hernández V., Nélica C. 2018
- [El territorio caldense: ¿un constructo cultural?](#) Gonzalo Duque-Escobar – 2019. In “Il encuentro de saberes DACHI KUITA”. ESAP Manizales.
- [El territorio del río Grande de la Magdalena](#). Duque Escobar, Gonzalo (2018) [Objeto de aprendizaje] Universidad Nacional de Colombia.
- [Empresas de vapores en el Caribe Colombiano: la navegación fluvial y los ferrocarriles en el Magdalena Grande y el Bajo Magdalena, 1870-1930](#). Joaquín Viloria de la Hoz (2016). Banco de la República.

Fuentes bibliográficas 4 de 6



- [Encuesta Nacional Logística 2018](#). Departamento Nacional de Planeación. Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible. 2018
- [Estudio Ambiental de la Cuenca Magdalena–Cauca y elementos para su ordenamiento territorial](#). Acuerdo IDEAM – Cormagdalena. Convenio 003/1999.
- [Evolución ambiental de la Depresión Momposina](#). HERRERA, L.F., SARMIENTO, G., ROMERO, F., BOTERO, P.J. & BERRIO, J.C. (2001). GEOLOGIACOLOMBIANA, 26, Bogotá.
- [Ferrocarril Cafetero, Ficha Técnica](#). Gonzalo Duque Escobar (2015). U.N. de Colombia-SMP Manizales.
- [Ferrocarril Cafetero y Túnel Cumanday](#). Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales y Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. Octubre 19 de 2020.
- [Ferrocarril Interoceánico Urabá-Cupica](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia & Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. Manizales, Octubre 1 de 2020.
- [Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia](#). Duque Escobar, Gonzalo (2021) Documento de trabajo. UN-SMP Manizales, Caldas.
- [Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia](#). Gonzalo Duque-Escobar. Revista Eje XXI N° 23 de Marzo de 2006.
- [Fundamentos de economía y transportes](#). Duque Escobar, Gonzalo (2006) Universidad Nacional de Colombia..
- [Geotecnia para el Trópico Andino](#). Duque Escobar, Gonzalo and Escobar Potes, Carlos Enrique. (2016) Universidad Nacional de Colombia. Manizales, Colombia.
- [Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura](#). ANDI. Boletín 01-156. 01-2014.
- [Guía astronómica](#). Duque Escobar, Gonzalo (2020); OAM de la Universidad Nacional de Colombia.
- [Habitantes del agua: El complejo lagunar de la Ciénaga Grande de Santa Marta](#). María Aguilera Díaz (2011) Economía Regional 144. Banco de la República. Cartagena.
- [Hay que extender la hidrovía del Magdalena](#). Duque Escobar, Gonzalo (2010). La Silla Vacía.
- [Infraestructura Portuaria Pública en Colombia](#). Evaluación de las Concesiones. Cámara Colombiana de la Infraestructura Abril de 2012
- [Integración Territorial en el Eje Cafetero](#). Gonzalo Duque-Escobar. Universidad Nacional de Colombia- SMP de Manizales. Documento del Museo Interactivo Samoga. 1 06 2021.
- [Introducción a la economía del transporte](#). Duque Escobar, Gonzalo (2007). [Objeto de aprendizaje – Teaching Resource] Posgrado de Vías y Transportes U.N. de Colombia.
- [La descentralización en Colombia: centralismo o autonomía](#). D Soto · (2003) Universidad Externado de Colombia.
- [La dinámica social en la definición del espacio rural](#). Wilson González Rev. U.D.C.A Act. & Div. Cient. 14(1): 93 – 99, 2011,
- [La Gran Cuenca Magdalena-Cauca](#). Duque-Escobar, Gonzalo. (2021) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [La idea federal en Colombia durante el siglo XIX](#). Salomón Kalmanovitz. Borrador Julio 17 de 2003.
- [La integración de los sistemas de transporte urbano en Colombia](#). T Yepes · 2013. Fedesarrollo.
- [La Logística del Transporte para la RAP del Eje Cafetero](#). por Gonzalo Duque Escobar. La Patria. Manizales, 2-11- 2019.
- [La navegación a vapor por el Rio Magdalena](#). Fabio Zambrano Pantoja (1979). Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura 9. Universidad Nacional de Colombia.
- [La revolución urbana](#). David E. Bloom y Tarun Khanna. Finanzas & Desarrollo septiembre de 2007.
- [Las ciudades y regiones, la realidad territorial del desarrollo](#). Carmenza Saldías Barreneche (2009) Revista de ingeniería. Universidad de los Andes.
- [Ley de Regiones, ¿para la descentralización y el desarrollo territorial?](#) Paola Rodríguez Alejo. Periódico Desdeabajo N°258. Julio 20, 2019.
- [Lo que está en juego con el Canal del Dique](#). ANGIE GOEZ AHUMEDO (2020) El Universal.
- [Logística internacional pospandemia. Análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores](#). R. Sánchez y F. Weikert,, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020.

Fuentes bibliográficas 5 de 6



- [Los herederos y las herederas de todas las formas de corrupción](#). Fundación PARES. Diciembre (2021).
- [Los sedimentos del río Magdalena: reflejo de la crisis ambiental](#). Juan Darío Restrepo Ángel (2005). Fondo Editorial EAFIT.
- [Manual de geología para ingenieros](#). Duque Escobar, Gonzalo (2003. Act 2022) Universidad Nacional de Colombia, Manizales.
- [Motocicletas y seguridad vial](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Documento del Museo Interactivo Samoga de la U.N. de Colombia. Manizales, 2-01-2023.
- [Movilidad Urbana en Manizales](#). Duque Escobar, Gonzalo. Nov 13 de 2007. Act. 2025
- [Movilidad y desarrollo en el eje urbano y periurbano de Manizales](#). Duque Escobar, Gonzalo. Sep. de 2006. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Movilidad y Modelo Urbano](#). Duque Escobar, Gonzalo (2017) In: Foro “Movilidad y Espacio Público”. Diciembre 5 de 2017, Centro Cultural Banco De La República, Manizales.
- [Movilidad y planeación urbana](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Ref. La Patria, Manizales, 2013.11.25.
- [Navegando el Río Grande de La Magdalena](#). Duque-Escobar, Gonzalo (Universidad Nacional de Colombia, 2020-05-10).
- [Pacífico colombiano](#). Duque Escobar, Gonzalo (2016). Documento U.N. de Col. SMP de Manizales. Manizales, 30-12-2012.
- [Pacífico biogeográfico y geoestratégico colombiano](#). Duque Escobar, Gonzalo (2018). In: Curso de Contexto CTS 2018, Febrero-Junio de 2018, Auditorio Juan Hurtado.
- [Pacto por el Río Grande de La Magdalena](#). Ponencia de Gonzalo Duque en la Cátedra de UNESCO, del 13-02-2024. Documento del Museo Interactivo Samoga de la U.N. de Colombia.
- [Paisaje y Región en la Tierra del Café](#). Duque Escobar, Gonzalo (2017 In: Congreso Regional de Mitigación al Calentamiento Global, Teatro 8 de Junio de la Universidad de Caldas.
- [¿Para dónde va el Magdalena?: elementos sobre logística y transporte verde](#). Duque Escobar, Gonzalo (2015) In: III Foro ¿Para dónde va el Río Magdalena?, 2015. Honda, Tolima.
- [PCCC: disrupciones y derechos bioculturales](#). Duque-Escobar, Gonzalo (2021) Universidad Nacional de Colombia.
- [Peajes y Movilidad en Colombia](#). Duque-Escobar, Gonzalo (Universidad Nacional de Colombia, 2020-03-23).
- [Plan de Manejo de la Cuenca Magdalena-Cauca](#). Cormagdalena. Foro Calidad Ambiental. MADS, 30 Nov 2017.
- [Plan estratégico Macrocuena Magdalena-Cauca](#). Unión Temporal Macrocuencas Magdalena – Cauca y Caribe. Valoración Económica Ambiental S.A.S. 2018.
- [Plan Maestro Fluvial de Colombia](#) – ARCADIS Nederland BV-JESYCA S.A.S. 2015.
- [Planificación Estratégica para la movilidad en Manizales](#). Gonzalo Duque Escobar, U.N. de Colombia Sede Manizales – SMP de Manizales. In: La Patria., 18 06 2018 (Act. 2021).
- [Planificación para el desarrollo territorial sostenible en América Latina y el Caribe](#). Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL, (LC/CRP.17/3), Santiago de Chile,
- [Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia](#). Duque Escobar, Gonzalo (2017) In: Martes de SAI y Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño (2017).
- [PMTI: una política de estado para hacer de Colombia un país competitivo](#). Mintransporte 2016.
- [Política pública para el transporte y la logística de carga](#). Theresa Juliana. Min Transporte FASECOLDA, Noviembre 2012
- [¿Por qué el Aeropuerto del Café?](#) Duque Escobar, Gonzalo. Enero 29 de 2017. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales – Sociedad de Mejoras Públicas SMP de Manizales.
- [Retos ambientales y logísticos en la hidrovía del Magdalena](#). Gonzalo Duque Escobar.. Documento para el Contexto en Ciencia, Tecnología y Sociedad CTS. Manizales. Febrero 28 de 2021.
- [Río Cauca: la geografía económica de su área de influencia](#). G. J. Pérez-V; A.M. Arrieta-A; J. G. Contreras-A (2016) Estudios Económicos Regionales B. de la R.
- [Rutas para la Alianza Pacífico: Ferrocarriles e Hidrovías clave para Colombia](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. Documento U.N. SMP, para el OIC Caldas. Manizales, 11-02-2014.
- [Segmentación de Mercados y posicionamiento](#). Claudia B. Romero, César Sánchez C., M. Sabrina Tafoya. www.monografias.com México.

Fuentes bibliográficas 6 de 6



- [Significado y desafíos del regreso del tren](#). Duque Escobar, Gonzalo U.N. de Colombia, Sede Manizales. 24 oct 2016
- [Sistema multimodal en la Región Andina: Propuestas para PND 2014 2018](#). Gonzalo Duque Escobar. UTP. Pereira, 2015.
- [Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia](#). Duque Escobar, Gonzalo. 2015-06-12. Documento U.N. de Col. SMP de Manizales.
- [Territorio, descentralización y autonomía regional](#). Duque-Escobar, Gonzalo [Ref.: Manizales. La Patria, 18-10-2021].
- [Transporte conectividad y movilidad inter e intra-urbana](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar, Museo Interactivo Samoga de la U.N. de Colombia. Manizales, 2007. Act. 2023
- [Transporte carretero de carga](#). Juan Carlos Echeverri, Marcela Eslava, Eleonora Lozano. Departamento Nacional de Planeación.
- [Transporte de carga y corredores logísticos para Colombia](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Universidad Nacional de Colombia, Manizales, Enero 10 de 2024.
- [Transporte Integrado para la Ciudad Región del Eje Cafetero](#). Duque Escobar, Gonzalo. 2016-11-5. U. N. de Colombia Sede Manizales, Facultad de Ingeniería y Arquitectura.
- [Transporte público y movilidad](#). Por Gonzalo Duque-Escobar. November 13, 2007. In; Introducción a la economía del transporte.
- [Transversal Cafetera de Caldas: elementos centrales](#). Por Gonzalo Duque Escobar. Documento Universidad Nacional de Colombia y SMP de Manizales; Julio 5 de 2013.
- [Trasversales de La Línea V.S. Letras con el Túnel Cumanday](#). Por Gonzalo Duque Escobar. Documento Universidad Nacional de Colombia y SMP de Manizales. November 22, 2011.
- [Transporte de sedimentos en suspensión en los principales ríos del Caribe colombiano: magnitud, tendencias y variabilidad](#). Juan Camilo Restrepo-López; et all. (2015) R. Aca. Col. de Ciencias.
- [Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica](#). Carme Miralles-Guasch. Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona. España, 2001.
- [UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga](#). Duque-Escobar, Gonzalo (2015). Museo Interactivo Samoga. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.
- [Un pacto con la sociedad y la naturaleza. Duque-Escobar, Gonzalo](#). Documento de soporte para la propuesta de la Federación Nacional de SMP de Colombia. Mayo – 2020.
- [Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal](#). Duque-Escobar, Gonzalo [Ref.: La Patria. Manizales, 2015.06.20].
- [Un río difícil. El Magdalena: historia ambiental, navegabilidad y desarrollo – Memorias](#). Márquez Calle, Germán (2016) Universidad del Norte Barranquilla, Colombia.
- [Un TIM verde para el POT](#). Duque Escobar, Gonzalo (2014). Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales,
- [Un tren andino para la hidrovía del Magdalena](#). Duque Escobar, Gonzalo. 4-12-2015. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales, Facultad de Ingeniería y Arquitectura.
- [Una Aproximación Microeconómica a los Determinantes de la Elección del Modo de Transporte](#). Pablo Marcelo García. Centro de Estudios para la Producción. Argentina, 2002.
- [Una mirada al contexto regional](#). Gonzalo Duque-Escobar (2021). Ponencia en la ” Jornada Temática”, Vicerrectoría UN Sede Manizales. 22 07 2021.
- [Una salida al mar para el occidente colombiano](#). Duque Escobar, Gonzalo (2009) In: 2° Congreso Alianza Antioquia Eje Cafetero de Sociedades de Mejoras Públicas, 2009, Envigado.
- [Una visión de transporte urbano sostenible en Colombia](#). Duarte Carvajal, Eduardo (2009). UN Sede Medellín.
- [Una Visión General del Sector de Puertos en Colombia](#). Grupo de Estudios Económicos de la Superintendencia de Industria y Comercio. Estudios Económicos Sectoriales No. 14. 2016.
- [Una visión sistémica del Aeropuerto del Café – AeroCafé](#). Duque Escobar, Gonzalo (2016) In: Concejo Municipal de Palestina sobre AeroCafé. 27 de Octubre de 2017, Palestina, Caldas.
- [Urabá frente a los mares de Colombia](#). Duque Escobar, Gonzalo (2016) UN Sede Manizales
- [Urban Transportation Economics](#). Small, K. (1992). Vol. 51 of Fundamentals of Pure and Applied Economics series.
- [Valle del Cauca: hora de actuar en un territorio estratégico](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia. Manizales, marzo 10 de 2024.
- [Veintiocho años en el camino de la Autonomía Regional](#). María Teresa Garcés In: sur.org.co. 15 julio, 2019.
- [Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero](#). Duque Escobar, Gonzalo (2011) Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. In: Semanario El Andino. Manizales, Colombia.
- [Vicisitudes de AeroCafé 2022](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar; Profesor de la Universidad Nacional de Colombia. y Socio de la SMP de Manizales. Manizales, 12-09-2022.
- [Vida y desarrollo para el territorio del Atrato](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar. Ref: La Patria. Manizales, agosto 8 de 2017. [Act. 2021]
- [Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional](#). Duque Escobar, Gonzalo (2010) In: Primer Foro Latinoamericano de Historia y Cultura de un Continente, 25 y 26 de No. de 2010.
- [Yuma, el Río de Colombia impactando el territorio](#). Por: Gonzalo Duque-Escobar (2020). Documento UN de Colombia-SMP Manizales.
- [Yuma o Guaca-hayo: el Río Grande de Colombia...](#) Por Gonzalo Duque-Escobar*. In: Revista 100 años de la SMP de Manizales. Junio de 2022.