



Este es el órgano informativo tradicional de la SMP, creado en 1936.

CRISIS ECONÓMICA Y NUEVOS LIDERAZGOS

Por: Albeiro Valencia Llano.

No se puede negar que la recesión económica que viene golpeando a los países industrializados está tocando a Colombia, a nuestro departamento y a Manizales. La capital empezó el año con un desempleo de 14,3%, lo que la ubica como la segunda ciudad con mayor número de desocupados.

La desaceleración económica de nuestros principales socios comerciales, Venezuela, Ecuador y Estados Unidos, frenó bruscamente las exportaciones. Nos perjudica, en especial, la crisis política y económica que sufre la vecina Venezuela, pues el 47% de las exportaciones no tradicionales de Caldas tienen como destino dicho país. En este balance casi todas las industrias que producen para la exportación tuvieron que despedir trabajadores. Además, se cerraron numerosas compañías, en el año 2008, y aunque se crearon nuevas empresas éstas no pudieron incorporar la mano de obra que salió.

El nuevo aire de Manizales

Desde principios del siglo pasado el departamento de Caldas se convirtió en una “fábrica” de líderes quienes se destacaron en distintos campos: empresarial, cultural, académico, político y en el civismo. Muchos de estos dirigentes salieron de las diferentes poblaciones y ciudades, se ubicaron en Manizales y en otras capitales de Colombia donde lograron importantes éxitos.

Posteriormente, en los años setenta, y durante tres décadas, Manizales sufrió una fuerte parálisis en su desarrollo porque fue atacada por el fenómeno político del clientelismo. En esta etapa los líderes “naturales” fueron reemplazados por quienes controlaban los votos, los verdaderos líderes quedaron frustrados y la juventud se sumergió en la apatía.

Pero en la última década se observa un nuevo liderazgo en Manizales y en muchas poblaciones del departamento. Los manizaleños vienen respirando un nuevo aire, las

obras de infraestructura que se vienen desarrollando desde las últimas administraciones devolvieron el optimismo a sus habitantes, quienes siguen paso a paso la transformación de la ciudad que está quedando bastante bonita y moderna. Sólo falta que el nuevo plan de vías una, de verdad, a Manizales con los demás municipios del departamento.

Hoy, frente a la crisis que padecen algunos partidos políticos de la región, porque sus líderes están siendo investigados y otros privados de la libertad, debido a la parapolítica, existe la posibilidad de nuevos liderazgos. La generación de relevo está lista porque surgieron otros dirigentes en la industria, en el comercio, en la academia, en la cultura, en el civismo y en las instituciones no gubernamentales.

EL EJE URABÁ-TRIBUGÁ Y LA SALIDA A LOS OCÉANOS EN COLOMBIA

Por: Gonzalo Duque Escobar*

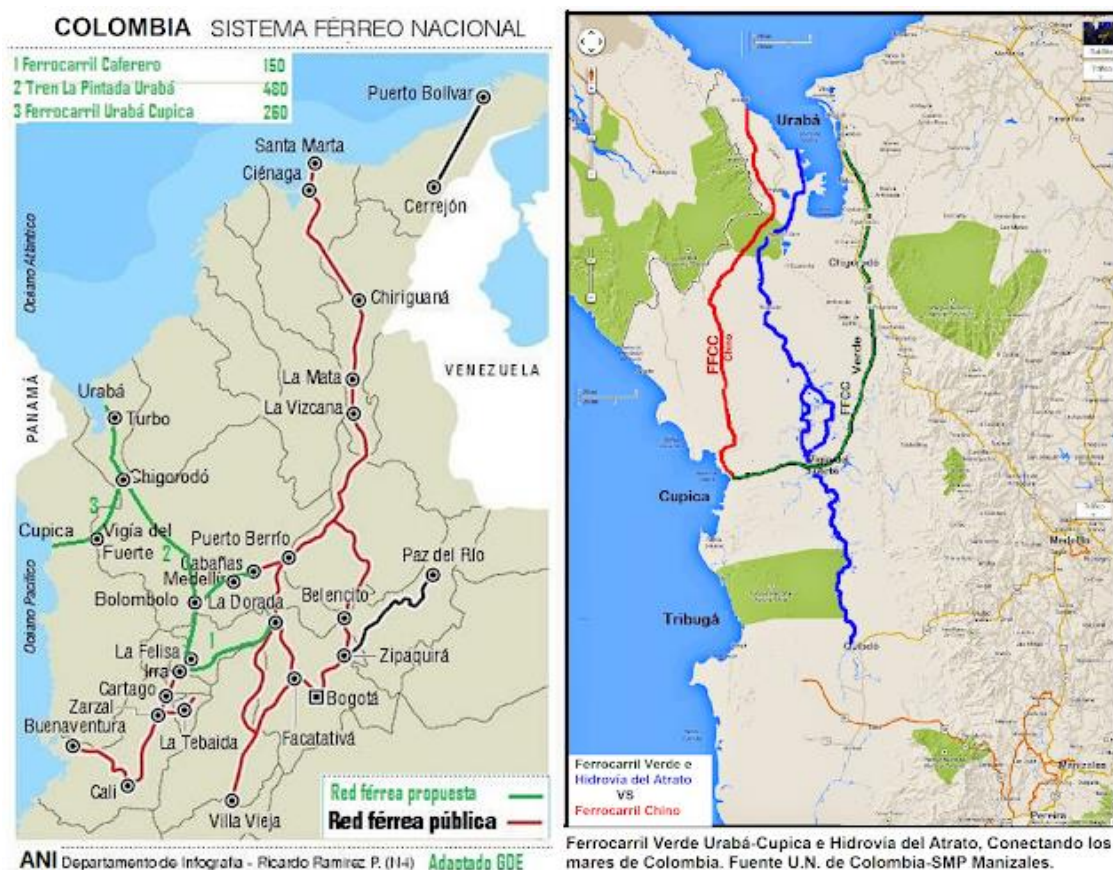


Imagen: Red Férrea actual y Propuesta. Ferrocarril Verde e Hidrovía del Atrato

El retraso del país en obras fundamentales de infraestructura de transporte que alcanza una cifra del orden de 10 mil millones de dólares, le significa a Colombia limitaciones estructurales frente a la globalización y a la apertura económica, y sobre todo le resta la posibilidad de transformar su ventaja comparativa asociada a su posición de privilegio

por estar en medio de las amélicas y de los océanos Pacífico y Atlántico donde se mueve el 90% de la economía planetaria, en factor de competitividad por la carencia de puertos profundos para traer nuevamente hacia la región las rutas de enormes buques portacontenedores y graneleros, que conectan a Asia–Europa pasando sobre el continente americano gracias al puente conformado por los ferrocarriles costa a costa de los Estados Unidos que unen los puertos profundos de Nueva York y San Francisco.

Las muy eficientes naves de más de 150 mil toneladas y capacidad superior a 12 mil contenedores de 20 pies (TEU) no pueden transitar por Panamá, dado que en los dos extremos del canal de 80 km de longitud no existen puertos apropiados para el arribo de estos súper-pospanamax de 16 metros de calado. Para el tránsito de buques, Suez ofrece hoy una profundidad de 15 m, mientras Panamá solamente 12,5 m. El Canal de Panamá ampliado con el tercer juego de esclusas, podrá ofrecer 15,2 m (50') de calado y alcanzar un tránsito de hasta 14.000 buques.

Tabla		1. Generación		de		Barcos		Portacontenedores	
Generación	Año	TEUs	Eslora	m	Manga	m	Calado	m	
1.	1968	750	TEU		180m	25m		9.00m	
2.	1972	1.500	TEU		225m	29m		11.50m	
3.	1980	3.000	TEU		275m	32m		12.50m	
4.	1987	4.500	TEU		275m	39m		13.50m	
5.	1997	5.500	TEU		325m	41m		14,10m	
6.	1999	8.000+TEU			345m	43m		14.50m	
7.	2006	13.640	TEU		398m	56m		16.00m	

Fuente: Maritime Topics On Stamps: Container ships!

Al observar las dimensiones crecientes de los buques de contenedores, generación por generación, se pone en evidencia cómo en el año 2000 se supera la capacidad de un barco tipo Panamax y el Canal de Panamá entra en obsolescencia como alternativa para las rutas interoceánicas. Esto explica la entrega del Canal.

Es que el costo del transporte interoceánico con los enormes barcos de última generación, se ha reducido hasta cinco veces, pasando el flete de 10 a 2 centavos de dólar contenedor milla en relación con los costos que ofrecen los barcos que pasan por Panamá o de los que llegan a Cartagena y a Buenaventura que se está dragando, quedando la duda sobre si los puertos colombianos supuestamente modernos, lo son en virtud de las limitaciones de profundidad que son apenas compatibles con barcos de 5 mil contenedores y que por lo tanto no ofrecen las economías de escala que demanda el extenso océano en el que solamente resultan competitivas las embarcaciones de gran calado, con esloras cercanas a 400 m.

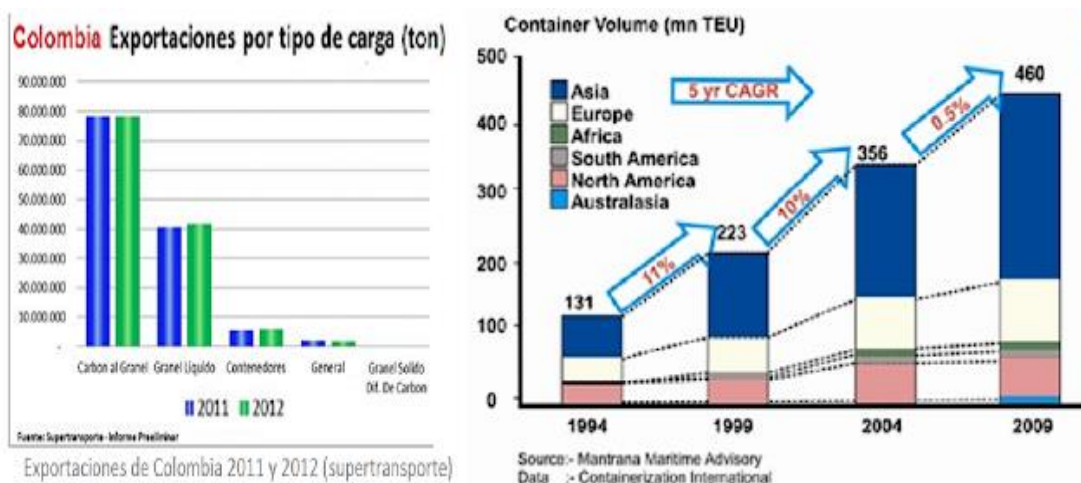


Imagen 1: Exportaciones de Colombia y Volumen de contenedores entre continentes.

El futuro del comercio mundial está en la cuenca del Pacífico donde se generan 2/3 del PIB total y habita más de la mitad de la población del planeta. En el transporte global de mercancías del cual participan 1 millón de buques, un 10% del tráfico se mueve por Gibraltar. En un comercio global que evidentemente disminuirá este año, el sector transporte moviliza 440 millones de TEUs. En el índice que califica los países mejor conectados por los servicios marítimos que ofrecen, China, Hong Kong y Singapur encabezan el listado, y a nivel de Latinoamérica, aparecen encabezando México, Brasil y Panamá. Si en 2008 Shanghai superó los 28 millones de TEUs, en los puertos y el terminal de Panamá se movilizaron más de 4,5 millones de TEUs.

Hace meses Germán Ramírez Zuleta escribía en El Colombiano, “En Colombia, el Atlántico posee seis puertos en condiciones aceptables, pero para la otra costa de 1.500 kilómetros, la del Pacífico donde está el futuro del comercio, únicamente un sólo puerto con posibilidades comerciales, el de Buenaventura, lo que nos hace vulnerables sin que se requiera la ocurrencia de alguna catástrofe. Este puerto tiene dificultades para admitir grandes barcos debido a la bahía interior de aguas poco profundas y a la bahía exterior acantilada, a los problemas de acceso a causa de una carretera con limitaciones estructurales para una ampliación y la cual resulta siempre afectada durante los inviernos...” La idea es simple: respecto a las rutas de los superbarcos del siglo XXI que enfrentan a bajo costo la inmensidad de los océanos, pese a las grandes obras y expansión portuaria que se le está realizando a Cartagena y Buenaventura como mayores puertos de Colombia, y a la expansión del propio Canal de Panamá que en el 2000 se entregó a los panameños para llevar las rutas interoceánicas Asia-Europa hacia el norte, ni los primeros ni el segundo, ni puertos ni canal, serán competitivos por lo que apenas servirán en el escenario marítimo actuando como rutas alimentadoras y de distribución.

Ahora bien, si tenemos en el Chocó con sus bahías profundas y protegidas y una costa amplia, lo que lo haría un excepcional escenario con condiciones óptimas para el

emplazamiento de un puerto profundo, y en su vecindad las posibilidades del Puerto de Urabá sobre el Atlántico antioqueño, podremos mejorar la competitividad colombiana y competir con los ferrocarriles depreciados del extenso puente seco norteamericano, por las rutas Asia –Europa. Si la idea es la de atraer hacia la mejor esquina de América una ruta troncalizada de contenedores, Colombia puede articularse a ella sin tener que pensar en la carga de compensación entre Bogotá y Tribugá o Cupica, o entre Medellín y Urabá; además Tribugá o Cupica* y Urabá podrán recibir carga del Caribe y de las dos costas latinoamericanas, con destino al Asia, a Oceanía y a Europa. Esto supone articular con un FF CC a Urabá y el Pacífico chocoano, y llevar a Urabá el Ferrocarril de Occidente.

El ferrocarril a Urabá complementado con la hidrovía del Atrato, en un escenario de crecimiento exponencial de carga a nivel global, se justifica porque los fletes del sistema ferroviario son la parte del carretero y los de la hidrovía la mitad, y porque la distancia de Medellín al Atlántico pasa de 700 km por la ruta de Cartagena a 370 km yendo a Urabá, lo que podría incrementar las exportaciones del país en por lo menos tres veces esa misma proporción, de conformidad con las consideraciones presentadas en la investigación “Destrabando las arterias” del Banco Interamericano de Desarrollo BID, al evaluar el impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe.

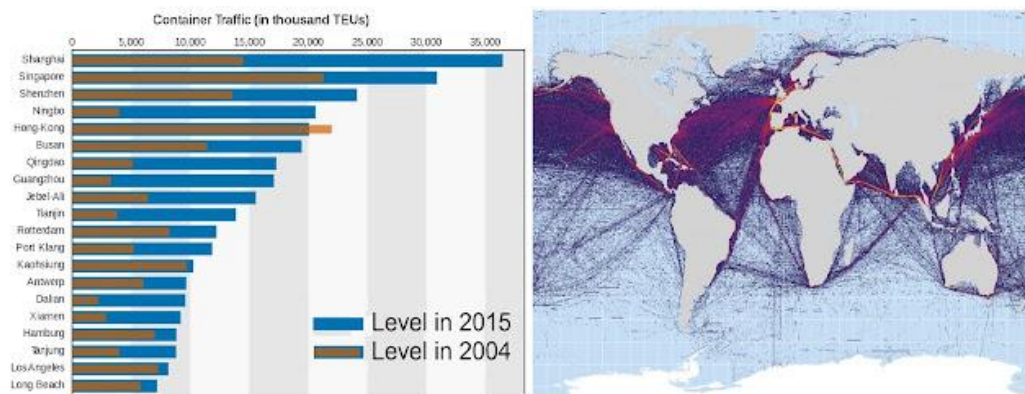


Imagen 2: Puertos y rutas marítimas

Adicionalmente, para la salida desde Urabá al Asia por el Pacífico, y desde Tribugá o Cupica* a Europa por el Atlántico, se podrá transitar en embarcaciones de cabotaje por el Canal de Panamá, y luego hacer un trasbordo en Tribugá o Cupica* o en Urabá según el caso. No obstante, habrá que tener en cuenta que la ampliación del Canal de Panamá y la de su competencia el canal de Suez, incrementará el costo de cada Tránsito por sendos lugares, lo que hará más viable la construcción de un ferrocarril entre Urabá y Tribugá o Cupica*, como fórmula para el nuevo corredor interoceánico entre Europa y Asia, capaz de competirle en costos a la ruta interoceánica que después de la entrega del Canal de Panamá, cruza por Estados Unidos utilizando el eje ferroviario costa a costa entre los puertos profundos de San Francisco y Nueva York. Los socios serían China, Estados Unidos, Japón y Chile como principales usuarios del Canal de Panamá, además de México, Brasil Venezuela y Argentina.

* Habrá que evaluar las alternativas e impactos ambientales, sociales y económicos.

Manizales, Febrero de 2008

Fuentes en:
Fundamentos de Economía y Transportes.
Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá.

RESOLUCION No 026

Por medio de la cual se honra la memoria de un distinguido hombre público.

La Junta Directiva de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales en uso de sus atribuciones estatutarias y CONSIDERANDO:

- a. Que el día 19 de enero de 2009 falleció en la ciudad de Manizales el Honorable Senador Víctor Renán Barco López.
- b. Que el Senador Barco López dedico 41 años de su vida en el ejercicio de la política y el parlamento, constituyéndose en el congresista más antiguo en el país, después de haberse desempeñado sucesivamente como Concejal y Representante a la Cámara.
- c. Que como abogado y economista, se distinguió por sus amplios conocimientos en finanzas y ciencias políticas, campos en los cuales fue un prolífico legislador.
- d. Que gran parte de sus actividades las desempeñó con destacado liderazgo en el Departamento de Caldas y la Nación, poniéndolas al servicio de los intereses de la región y gestionando numerosas obras en beneficio de los grupos menos favorecidos.
- e. Que debido a su formación jurídica y a sus importantes ejecutorias como parlamentario, ha llegado a ser parte importante del capital político en la historia del país.
- f. Que constituye un principio fundamental de la Sociedad de Mejoras Públicas exaltar ante la comunidad los valores humanos de aquellos líderes cuyo desempeño ennoblece la vida pública y deja testimonios de meritorios reconocimientos.

RESUELVE

Artículo 1: Unirse a las sentidas manifestaciones de pesar y condolencia pública expresadas por el Congreso de la República, las Autoridades Departamentales y Municipales, los partidos políticos, los medios de comunicación y la comunidad en general, con motivo del fallecimiento del distinguido senador Barco López.

Artículo 2: Señalar al Doctor Barco López como ciudadano ejemplar por su trayectoria profesional y política y cuyos atributos son de meritoria imitación, por parte de las nuevas generaciones de legisladores y gobernantes.

Artículo 3: Enviar copia de la presente Resolución a la Secretaria General del Congreso de la República, a la Gobernación de Caldas, a las Alcaldías y Concejos Municipales de Manizales y la Dorada, a la familia del ilustre desaparecido y a la prensa local y nacional.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Manizales a los 20 días del mes de enero de 2009.

JOSE RUBIEL LOPEZ MONTES

Presidente

ALDEMAR BLANDON HERNANDEZ

Secretario Ejecutivo (E)

abh

ESCALA DE VALORES

Por: Carlos Castro Saavedra

“...Vale más el alma que un buen sueldo;
vale más tener las manos limpias,
que tener una fortuna amasada con lágrimas del
pueblo;
vale más ser el dueño de sí mismo.
que el secretario de un pícaro con suerte;
vale más ser un soñador, que un prestamista;

vale más inspirar amor, que inspirar miedo;

vale más una espiga que una espada;
vale más un hombre claro que un doctor oscuro;
valen más los títulos que otorga la vida,
que los cartones que dan las academias;

vale más un artista con hambre,
que con la boca llena de mentiras;
vale más escribir en el corazón de todos,
que en el periódico de unos pocos;
vale más sembrar semillas que sembrar balas;
vale más ser colombiano,
que ser candidato a cualquier cosa;
vale más pensar en la construcción de un mundo
nuevo,
que pensar en unas elecciones municipales y en una
nomina parlamentaria;

vale más la fe que la desesperanza;
y más que la fe, vale la mano que reparte entre los
hombres...”

MODALIDADES Y PRÁCTICAS DEL TURISMO

1- TURISMO CULTURAL E HISTORICO

Escenarios culturales, monumentos históricos, arquitectura colonial y republicana, eventos culturales y folclóricos, fiestas religiosas, actos sociales, teatro, danzas, ópera, bandas locales juveniles, orquestas, cine, turismo educativo, colecciones bibliográficas y artísticas, eventos musicales, museos, archivos históricos, templos, campanarios, arte religioso y ornamental,

asentamientos indígenas, costumbres, vestuarios, rituales, leyendas, mitos, trovas, cuentos, magia, tabúes, agüeros, dichos populares, cantos, entretenimiento, ferias artesanales, personajes típicos.

2. TURISMO RECREATIVO, DEPORTIVO Y AVENTURA.

Alejamientos urbanos y rurales, ferias regionales, verbenas, festivales, carnavales, escenarios de alta competencia, pesca deportiva, eventos deportivos, cabalgatas, escaladas, canotaje, servicio de transporte, comunicaciones, venta de artículos deportivos, parapentismo, rafting, rappel.

3- TURISMO DE SALUD

Eventos médicos y de salud, termalismo, centros de salud, agricultura orgánica, hierbas medicinales.

4. TURISMO COMERCIAL Y DE CONVENCIONES

Eventos empresariales, sociales, académicos, comerciales, religiosos, industriales, agropecuarios, venta de servicios turísticos, trámites, información comercial y turística, comunicaciones, internet, bilingüismo, compraventa de productos industriales, artesanales y típicos.

5. TURISMO ECOLOGICO

Parques ecológicos, reservas forestales e hidrológicas, flora y fauna, zonas naturales, jardín botánico, bosques naturales, caminos, senderos, zoológicos, miradores, paisajes, plantas ornamentales, floricultura, piscicultura, servicios administrativos.

6. GASTRONOMIA

Restaurantes, eventos gastronómicos, comidas típicas, tiendas del café, cafés especiales (lío-filizado), frutos tropicales, mercados verdes, preparados de trucha, mojarra, etc.

LA EMOCION ESTETICA

Por: Juan Calzadilla

Cuando el peligro de un derrumbe deja de manifestarse como una amenaza que pone en peligro la vida de todos nosotros y se convierte en catástrofe pública, entonces surge alguien como venido del cielo dispuesto a declarar la parte afectada, Zona de desastre.

El rótulo bien diseñado en una valla y claramente visible al borde de la vía, sobre un

barranco a duras penas contenido por los gaviones, tiene gracia y hasta despierta la emoción estética: -Ah, ¿y no les parece a ustedes que es bastante artístico? – Pregunta a sus secuaces, una y otra vez, este esclarecido ministro.

La ficción literaria comete doble arbitrariedad:

La de la invención misma y la arbitrariedad con la cual imita lo que ya en sí mismo es arbitrario: la realidad.

FONDAS DE AYER

Por: Luis C. González M.

Sobre el pecho del camino
que muele polvo y cansancio,
es la fonda bisabuela
que bosteza su retardo,
quieto espolín desprendido
de recio tropel de cascos
que pasó rompiendo estrellas
fustigadas por el diablo.

Vocalizan sus paredes
sencillos nombres de guapos,
con corazones y cruces
rabia y celos pregonando;
lucen sus ruinas de cedro
mordiscos de machetazos,
cicatrices de justicia
de código legendario.

Fingiendo perros que ladran
lame el viento el empedrado
que añora, sobre su lomo
un huracán de caballos,
y es la luna, desangrada
sobre sus tejas de barro,
inútil farol de nácar
por arrieros olvidado.

Huellas rotas de herradura,
tolda limpia, grito largo,
gallardo sudor labriego,
aguardiente, tiple y dados;
sobre el terrón de mi patria
son las fondas, ya sin cantos,
adiós de gloria viajera
sobre relojes descalzos.

SI YO CAMBIARA... CAMBIARIA MI HOGAR

Si yo cambiara mi manera de pensar
hacia otros, me sentiría sereno.

Si yo cambiara mi forma de actuar
Ante los demás, los haría felices.

Si yo aceptara a todos como son,
Sufriría menos.

Si yo me aceptara tal cual soy,
quitándome mis defectos, cuanto
mejoraría mi ambiente.

Si yo comprendiera plenamente mis
Errores, sería humilde y comprensivo.

Si yo deseara siempre el bien de los
Demás, sería feliz.

Si yo encontrara lo positivo en todos,
La vida sería mejor.

Si yo amara el mundo. Lo cambiaría.

...

CAMPAÑA CÍVICA DE LA SMP DE MANIZALES

Río Blanco, cuna de vida



Imagen: Obra del Maestro Luis Guillermo Vallejo. Mural de Aguas Manizales.

Abrirle paso en La Aurora a la “urbanización Tierraviva” para 10 mil habitantes colindando con la Reserva Forestal Protectora de Río Blanco, que es un área de interés ambiental estratégica de la ciudad y del país, a sabiendas de que urbanizar un predio que por Ley debe cumplir funciones de amortiguamiento, es desconocer los Fundamentos de la Ley 388 de 1997 sobre Ordenamiento Territorial, según la cual “el ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: “la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular, y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios”; y también significa violar los derechos bioculturales de un territorio que alberga especies endémicas vulnerables y en peligro de extinción y que le provee servicios ambientales a Manizales, entre ellos el 35% de su agua. Pregunta la SMP: para cumplir con la función de amortiguar en dicho predio los impactos provenientes de Manizales, en beneficio de la Reserva Protectora, ¿puede la “jungla de concreto” en La Aurora, no generar ruido ni contaminación lumínica, no alterar las cadenas tróficas ni el microclima en el área que se protege y capturar CO2 proveniente de Manizales, tal cual lo hace un bosque? Ver: [Río Blanco, Cuna de vida...](#)

SEDE DE LA SMP MANIZALES



Manizales Carrera 23-Calle 20

REVISTA CIVISMO SMP: REPOSITORIO

<https://smpmanizales.blogspot.com/2020/03/revista-civismo-smp-repositorio.html>

TEXTOS U.N. DE GONZALO DUQUE ESCOBAR*

- *Agricultura sostenible: reconversión productiva en la cuenca del río San Francisco*. Aguirre D. Carlos Mario, Ortiz O. Doralice, Duque E. Gonzalo. (2014). Corporación Aldea Global. ISBN 978-958-57223-4-7.
- *Cambio Climático en Colombia: La Amenaza. Antecedentes*. Gonzalo Duque Escobar y Ricardo Álvarez León, 2022. Museo Interactivo Samoga de la U.N. de Colombia, y Fundación Nuevos Horizontes, Manizales.
- *Cien años de civilidad en la construcción de territorio*. Libro Centenario SMP Manizales (1912-2012). Albeiro Valencia Llano; José Clareth Bonilla Cadavid; Ómar Franco Gutiérrez; José Fernando Echeverri Echeverri; Claudia Torres Arango y Gonzalo Duque Escobar. © Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. Primera edición: Junio de 2012. ISBN 978-958-57465-0-3.
- *CTS, Economía y Territorio*. Duque Escobar, Gonzalo (2018). Universidad Nacional de Colombia, Manizales.
- *Elementos para la construcción de una visión estructurada del desarrollo de Caldas*. Duque Escobar, Gonzalo (2014) U.N. – SMP Manizales. Manizales.
- *Fundamentos de CT&S y Economía*. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Universidad Nacional de Colombia.
- *Fundamentos de economía y transportes*. Book. Duque Escobar, Gonzalo (2006) Universidad Nacional de Colombia.
- *Gestión y política pública ambiental, para el manejo sostenible y uso ecoeficiente del patrimonio natural en Colombia*. Álvarez León, Ricardo; González González, Henry;

Duque Escobar, Gonzalo. Fundación Verdes Horizontes. Soluciones Arquitectónicas y Ambientales Asesores – Consultores. & Instituto de Estudios Ambientales (IDEA) de la Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. 2016-10-12.

- *Geomecánica*. Duque Escobar, Gonzalo and Escobar Potes, Carlos Enrique (2016) Universidad Nacional de Colombia – Sede Manizales. Manizales, Colombia.
- *Geotecnia para el trópico andino*. Escobar Potes, Carlos Enrique and Duque Escobar, Gonzalo (2016) Book. U.N. de Colombia, Sede Manizales, Colombia.
- *Guía astronómica*. Duque Escobar, Gonzalo (2020) Universidad Nacional de Colombia.
- *Introducción a la teoría económica*. Duque Escobar, Gonzalo (2019) Museo Interactivo Samoga, Manizales.
- *La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial*. Sarache Castro, William Ariel and Cardona Alzate, Carlos Ariel and Giraldo García, Jaime Alberto and Duque Escobar, Gonzalo and Orrego Alzate, Carlos Eduardo and Tamayo Arias, Johnny Alexander and Builes Ocampo, Sabina and Cardona Jaramillo, Adriana and Granados Ortiz, María Luisa (2007). Universidad Nacional de Colombia – Sede Manizales, Manizales, Caldas, Colombia.
- *Laudato sí: El Cuidado de la Casa Común: Memorias*. Luis Guillermo Restrepo Jaramillo · Emilio Chuvieco · Paola Andrea Calderón Cuartas · Monseñor Gonzalo Restrepo Restrepo · Rafael Fayos Febrer · Andrés Salazar Arango · Gunter Pauli · Antonio Elio Brailovsky · Gonzalo Duque Escobar (2020). Universidad Católica de Manizales.
- *Legalidad y sostenibilidad de la guadua en la ecorregión cafetera*. Duque Escobar, Gonzalo and Moreno Orjuela, Rubén Darío and Ortiz Ortiz, Doralice (2014) Carder-Corporación Aldea Global, CARs Socias del Proyecto
- *Manual de geología para ingenieros*. Duque Escobar, Gonzalo (2003. Act 2022) Universidad Nacional de Colombia, Manizales.
- *Mecánica de los suelos*. Duque Escobar, Gonzalo and Escobar Potes, Carlos Enrique (2002) Universidad Nacional De Colombia.
- *Procesos de Control y Vigilancia Forestal en la Región Pacífica y parte de la Región Andina de Colombia*. Duque Escobar, Gonzalo and Moreno Orjuela, Rubén Darío and Ortiz Ortiz, Doralice and Vela Murillo, Norma Patricia and Orozco Muñoz, José Miguel (2014) Carder- Corporación Aldea Global, CARs Socias del Proyecto.
- *Sistematización de Experiencias y Estrategias de los Planes de Acción Inmediatos PAI de la cuenca del río Guarinó y la Charca de Guarinocito*. Vela Murillo, Norma Patricia and Duque Escobar, Gonzalo and Ortiz Ortiz, Doralice (2012) Editorial Blanecolor Ltda. Manizales, Colombia.
- *UMBRA: la Ecorregión Cafetera en los Mundos de Samoga*. Gonzalo Duque-Escobar, (2015. Act. 2022). Museo Interactivo Samoga. Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales.

