



REVISTA CIVISMO No. 441 , SMP Manizales

CONTENIDO

- Editorial
- La Marcha Mundial por la Paz. Un Mensaje de esperanza en Navidad. Por: José Clareth Bonilla Cadavid.
- Gustavo Robledo Isaza, Cívico y Visionario. Por: Gonzalo Duque Escobar.
- Una página de nuestra historia. ¿Qué es la ciudad? Por: Ernesto Arango Tavera.
- Polos de desarrollo. Por: José Fernando Echeverri E.
- Un nombre para el nuevo aeropuerto de Caldas. Por: Omar Franco Gutiérrez.
- Sociedad del conocimiento. Por: Claudia Torres Arango.
- Los cables aéreos: ayer, hoy y mañana. Por: Albeiro Valencia Llano.
- Actividades de la S.M.P. (Octubre – diciembre 2009).
- Asociación Aeropuerto del Café. Informe de actividades. Por: Carlos Arturo Puerta Cárdenas.
- S.M.P. de Manizales. 100 años construyendo ciudad y cultura. Por: Fernando Rodríguez Muñoz.
- Una salida al mar para el occidente colombiano. Por: Gonzalo Duque Escobar.
- Informe de gestión año 2009. Por José Rubiel López Montes.

EDITORIAL

UN BUEN AÑO PARA LA CIUDAD

El año culmina con un balance positivo para la capital caldense. La transformación urbana trajo una cosecha de optimismo que se evidencia entre los manizaleños. A lo anterior se le suma la selección de la ciudad como uno de los siete destinos turísticos para el disfrute de colombianos y extranjeros.

Desde hace algunos años venimos afirmando que Manizales es uno de los mejores viveros del país. Y parece que este hecho ya se hizo oficial, con el reciente informe que entregó el Consejo Privado de Competitividad sobre calidad de vida en las ciudades colombianas.

Se analizaron las ciudades de Medellín, Bogotá, Manizales, Bucaramanga, Cali, Pereira, Barranquilla, Cartagena, Neiva, Cúcuta, Pasto, Villavicencio, Ibagué, Santa Marta y Montería. Se tuvieron en cuenta 10 aspectos y Manizales se destacó en salud, trámites e impuestos, servicios públicos, recreación, deporte y cultura, y ambiente económico. En el balance nuestra capital ocupó el tercer lugar en condiciones para vivir y el quinto puesto en competitividad.

Aunque Manizales tiene baja participación de la cultura y el deporte en el presupuesto del municipio, posee el mejor resultado en número de entidades artísticas, especialmente en artes visuales y música. Del mismo modo llama la atención su cuarto lugar en cantidad de museos con relación a la población.

Pero la capital caldense tiene varios retos: reducir la pobreza, disminuir los hurtos, bajar el número de accidentes de tránsito y ofrecer programas de pregrado de mejor calidad y ajustados a las necesidades de la región. La ciudad debe avanzar en la búsqueda de soluciones para los problemas de pobreza, desempleo e inseguridad.

Se debe trabajar en el tema de la movilidad y transporte, campo en el cual el recién inaugurado Cable Aéreo ayudará a superar la baja calificación. Pero en dos años va a contribuir bastante el Aeropuerto de Palestina.

Estamos de plácemes porque la ciudad se convirtió en el mejor lugar para vivir, después de Medellín y Bogotá. Pero es que, además, las nuevas obras de infraestructura (Paseo de los Estudiantes, Terminal de Transporte y el Cable Aéreo) ayudan a convertir a Manizales en una población con más calidad de vida y mejores servicios.

Para seguir avanzando es necesaria una mayor integración con los municipios de Villamaría, Neira, Chinchiná y Palestina, poblaciones favorecidas con obras vitales como la Doble Calzada, el Plan Departamental de Vías y el Aeropuerto de Palestina. Los cinco municipios caminarán integrados en una región, con un Plan de Ordenamiento Territorial conjunto, que conduzca a todos sus habitantes por “la ruta a la prosperidad colectiva”.

LA MARCHA MUNDIAL POR LA PAZ. UN MENSAJE DE ESPERANZA EN NAVIDAD.

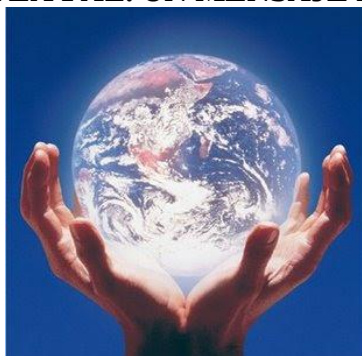


Imagen en milagrosluquearapa.blogspot.com

Por: José Clareth Bonilla Cadavid *

Desde el siglo IV de nuestra era el mundo Cristiano celebra la Navidad. Se trata del acontecimiento más grande que registra la historia de la humanidad. En el corazón de cada persona se alberga una

promesa de paz, de amor y de alegría. El espíritu de la Navidad se llena los corazones de alegría y de regocijo familiar. En Navidad todos nuestros anhelos se renuevan. En los ojos de los niños brillan de ilusiones y un mundo de fantasías puebla todos sus espacios. La ciudad se engalana de luces y colores en sus avenidas y edificios, por todas las esquinas emergen los mensajes de paz y felicidad. Por un instante el mundo se detiene y celebra en armonía el nacimiento del niño Jesús.

La Navidad es tiempo para reafirmar los valores y tradiciones de la familia y de la amistad. Tiempo de vivir hermosas tradiciones como:

El pesebre que nos viene desde el siglo XIII, el cual toma vida en un universo de símbolos de la Navidad, en donde el tiempo parece congelarse en los portales y figuras con que San Francisco de Asís quiso darle sentido al nacimiento del niño Jesús.

El villancico o “canción de la villa”, que se conoce desde el siglo XV, en España, es una expresión de la lírica popular, son cánticos acompañados de versos y panderetas que todos alguna vez hemos entonado en Navidad.

La canción de Navidad, Stille Nacht (Noche de Paz), con sus 191 años de estreno, en la iglesia de San Nicolás de Oberndorf, una pequeña aldea a 10 km. al norte de Salzburgo (Austria), nos habla de una noche de paz y amor en el silencio del nacimiento del Dios de los cristianos.

El árbol de Navidad, tradición que viene desde la primera mitad del siglo VIII, cuando en su prédica del día de navidad, San Bartolomé lo llamó el “árbol del niño Jesús”; sus adornos y guirnalda están cargados de simbología como lo son: la estrella de belén, los regalos de los reyes magos, los dulces y manjares.

Todos estos símbolos unos de origen pagano pero religioso, hacen de la Navidad un tiempo especial, tiempo de evaluar el año que termina y de renovar nuestras esperanzas para el año venidero. Por eso se dice que la historia que conmemora el mundo cristiano en cada Navidad es la más bella y hermosa del mundo.

En este año el mundo entero y Colombia celebran el tiempo de Navidad con un mensaje de paz y esperanza para el mundo; el espíritu de la navidad reclama un desarme de los espíritus y de los corazones, la esperanza de un mañana mejor como invitación a celebrar el milagro de estar vivos y, a respetar el derecho a la vida como valor ético fundamental, a reclamar el desarme nuclear, el respeto por el otro, por el diferente, la firma de tratados de no agresión entre países y la renuncia de los gobiernos a utilizar las guerras como medio para resolver conflictos.

Al mundo y en especial a los colombianos, nos urge crear una conciencia de paz, un acuerdo de voluntades donde prime el perdón y la tolerancia. La primera Marcha Mundial que recorre el mundo pide como mensaje de Navidad, el fin de las guerras, el desmantelamiento de las armas nucleares y el cese de todo tipo de violencia (física, económica, racial, religiosa, cultural, sexual y psicológica). La Marcha Mundial por la Paz, que salió de Nueva Zelanda el 2 de Octubre de 2009, cuando se cumplieron 140 años del nacimiento de Mahatma Gandhi, y culminará el 2 de Enero de 2010 en Punta de Vaca Argentina, y el movimiento humanista Mundo sin Guerras, tienden la mano a todos los pueblos del mundo y al equipo de base de la delegación de marchantes, que simbolizan nuestra esperanza. Estarán en Colombia los días 15 y 16 de Diciembre. Así, unidos de la mano te invitamos a decir con nosotros.

Ven, que la reconciliación/recorre los pueblos, naciones /senderos y montañas /y un bullicio de esperanza /silencia los fusiles y las bombas./Ven, para que juntos/convoquemos la audiencia /del

perdón, la tolerancia /el respeto por el otro, el diferente. /Ven, para que libres de trincheras/reconciliemos nuestras almas /y así, unidos de la mano /esperemos que la paz florezca en esta NAVIDAD y en esta MARCHA MUNDIAL POR LA PAZ Y LA NO-VIOLENCIA.

** Licenciado en Biología y Química, Magister en Filosofía y Socio de la SMP de Manizales.*

GUSTAVO ROBLEDO ISAZA, CIVICO Y VISIONARIO



Por: Gonzalo Duque Escobar *

Este ingeniero manizaleño, graduado de la Escuela de Minas, quien ha concebido en la segunda mitad del siglo XX la vía al Mar con un puerto de aguas profundas en el Chocó, y un aeropuerto internacional en Palestina, para complementar el equipamiento de la conurbación del centro occidente de Colombia, es un hombre cívico cuya vocación progresista le ha merecido, además de valiosas condecoraciones y distinciones de diferentes estamentos de la sociedad y del Estado, ocupar dos veces el cargo de Alcalde y ser Concejal de Manizales, llegar a la Cámara de Representantes, candidatizarse a la Gobernación de Caldas y dejar entre sus huellas obras significativas como ingeniero y como promotor cívico, para la localidad; entre ellas la vía al Nevado del Ruiz, la Plaza de Toros y la Avenida Centenario.

Es evidente que el tesón del ingeniero Robledo Isaza, en pro de materializar una salida más expedita al mar de Balboa por el Chocó, para llegar con un puerto de aguas profundas a Tribugá, y la posterior propuesta del aeropuerto del Café entre Manizales y Pereira, con el propósito de resolver las limitantes estructurales de la actual infraestructura aeronáutica al viabilizar la conexión del Eje Cafetero con los mercados del escenario internacional, ubicados en las costas extremas de las américas y del oeste europeo, son las más audaces entre otras propuestas suyas de las que no voy a ocuparme, dado que son las controvertidas por vecinos e incomprensidas por una sociedad premoderna que sistemáticamente ha estado oponiendo las fórmulas del centralismo y la hegemonía regional, a la capacidad de los Manizaleños encarnada ahora en el más insigne de los ingenieros de la segunda mitad del Siglo XX, cuyas ideas por fortuna han logrado mantenerse en el tiempo, soportadas en su virtud natural y por el acompañamiento que en esta ciudad le han brindado a los esfuerzos del magnífico visionario, la Sociedad de Mejoras Públicas, la Cámara de Comercio y la Sociedad Caldense de Ingenieros y Arquitectos, entre otros ciudadanos y amigos suyos, a pesar de la ausencia y reserva de varios actores del desarrollo regional.

Para algunos que con esfuerzo y miopía apenas han visto intrascendentes las ideas de Robledo Isaza y que no han comprendido la vigencia de obras de ayer como la vía Pueblo Rico- Tadó, aquí sus amigos, seguidores y compañeros en estas bregas, con este agasajo dejamos un testimonio histórico para la sociedad colombiana sobre la llegada de “nuevos vientos” a causa de la consolidación de la región que hemos soñado, dada la conurbación que se advierte del Eje Cafetero entre Cali y Medellín, como una realidad sin precedentes a todo lo largo de la costa pacífica latinoamericana, y para el cual resultarán definitivos dos hechos concebidos desde pretéritos momentos por el homenajeado: primero y para Colombia al dotarse este escenario de una salida al Atlántico por Urabá y de otra al Pacífico por Tribugá, y segundo a causa de las posibilidades que derivan de los impactos de Aerocafé, gracias a las nuevas condiciones y oportunidades para emprender una reconversión en los procesos productivos que permita la producción de bienes y servicios con valor agregado, como respuesta a la profunda crisis del café.

Para llenarnos de confianza, esto lo decimos quienes heredamos en esta “Ciudad de la puertas abiertas” las enseñanzas de Carlos Eduardo Pinzón, Aquilino Villegas, Marcelino Arango, Emilio Robledo y Liborio Gutiérrez, entre otros muy notables personajes de la década de los años 20, marcada como sabemos por el paso del meridianos político y económico sobre Manizales y por la proeza de los Cables y FFCC Cafeteros, medios cuyo impacto comparable al del Canal de Panamá en su momento, explican la industrialización del país, el poblamiento de este lado de la patria y nuestra primera apertura económica y cultural.

Sabemos que una época similar a esa que inició cuando nacía Gustavo Robledo Isaza, no se puede repetir en el Siglo XXI en Colombia, mientras no logremos tener una ciudad importante con funciones de puerto sobre el Pacífico, cuando las mercancías que salen por el Atlántico sigan llegando con un sobrecosto del 40%, y si no superamos los puertos "modernizados" de Cartagena y Buenaventura, que apenas han entrado a la era de los Pánamax para permanecer anclados al año 1914, sin advertir que cualquier fórmula para resolver la anemia económica de Colombia necesariamente debe atender propuestas como las de Gustavo Robledo Isaza.

** Profesor de la Universidad Nacional de Colombia y Socio de la SMP de Manizales.*

UNA PÁGINA DE NUESTRA HISTORIA. ¿QUÉ ES LA CIUDAD?



Manizales en el Centenario <http://www.lablaa.org/>

Por: Ernesto Arango Tavera

(Tomado de: Revista Civismo, 1941)

No fueron las rutas las que marcaron para Manizales el inmenso progreso de otros días, sino el espíritu emprendedor de sus habitantes, el anhelo cívico de sus hijos de hacer una ciudad grande y poderosa.

Todos conocemos las causas que movieron a sus fundadores a erigir la ciudad en estos riscos, como un reto contra la misma naturaleza. Rafael Maya en una de sus páginas más gloriosas, recogió la epopeya fundadora, no por incruenta menos digna que la que de aquellos conquistadores heroicos y crueles.

Pero en el siglo actual, las rápidas comunicaciones, que acortan en forma sorprendente el tiempo y la distancia, determinan un afán de emulación, pues no son ya las principales ciudades del país las que constituyen el ejemplo, sino las grandes urbes de otras naciones. Por esto, cuando el fuego destruyó la parte principal de nuestra ciudad y en ella aún alentaba un vigoroso espíritu cívico, los edificios se levantaron dentro de la más estricta técnica moderna. Indudablemente son muy pocas las ciudades de Suramérica que pueden ostentar un conjunto de edificaciones igual al de Manizales.

Pero se equivocaron los que creen que la labor se halla terminada y que nada resta por hacer; unos por exceso de pesimismo y otros porque consideran suficiente lo hecho.

Hoy una ciudad sólo debe diferenciarse de otra en el número de sus habitantes. Pero sea cual fuere este número, todas deben poseer los mismos servicios básicos y, en este aspecto, lo mismo es Nueva York que Manizales.

El primer factor de progreso en toda agrupación humana organizada debe ser la higiene. La asistencia social tiene en este aspecto su mejor forma de acción; el proverbio de que “más vale prevenir que curar”, significa para una ciudad la más apreciable economía.

En primer lugar debe existir un acueducto suficiente, de aguas absolutamente potables. El costo de este servicio tiene que ser siempre proporcional a la capacidad adquisitiva del consumidor, porque sería un verdadero delito dejar de suministrar este elemento a las personas que por su pobreza no tienen el modo de adquirirlo, si se mirase con un simple criterio comercial.

Anexo a este servicio debe existir el de alcantarillado y en realidad de verdad, sería mejor no poseer ninguno que tener uno sólo.

Las calles amplias y los espacios abiertos, en forma de parques, plazas y campos de deporte, son fundamentales para la higiene de la ciudad. Por esto, el plano futuro debe comprender estas mejoras, creando avenidas arborizadas, parques de recreo para niños y, especialmente, un gran parque o bosque que sirva de sitio de esparcimiento en los días libres, para una gran masa de población que no puede salir a los campos a respirar aires puros. Por fortuna, esta idea del bosque municipal ha sido ya lanzada por la Sociedad de Mejoras Públicas y está creada una comisión compuesta por ciudadanos entusiastas para desarrollarla, como uno de los aspectos del programa cívico para el centenario de Manizales.

Sobra decir que el aseo de las calles es una cuestión de importancia primordial; tanto que es verdaderamente inexplicable cómo un recorte presupuestal pueda afectar este necesario servicio urbano. Aún aplicando el más sencillo criterio familiar al manejo de la ciudad, debe observarse que la pobreza no excluye la limpieza.

Una de las conquistas de este siglo, ha sido la electrificación de las ciudades y los campos. El aprovechamiento de la energía eléctrica es lo que determina el progreso de los pueblos. El ejemplo lo tenemos muy cerca de nosotros en la ciudad de Medellín, enclavada en el centro del departamento cuyas tierras están prácticamente agotadas, lejos del cruce de las rutas principales del país. Sin embargo esta ciudad se ha impuesto en el segundo, después de Bogotá, porque oportunamente supo aprovechar las fuentes de energía que le brindan los ríos aledaños.

Es innecesario hablar de la trascendencia que tiene para Manizales una planta eléctrica de capacidad suficiente para el desarrollo de grandes y pequeñas industrias. Otro aspecto importante de la electrificación es la de que con calor barato, se suspendería la tala de árboles de las montañas cercanas, la cual hasta ahora viene produciendo irremediablemente la disminución de las aguas potables. No sólo los talleres y lugares de trabajo podrán contar con una provisión barata de fuerza mecánica, sino que también será útil en las casas, donde hay que realizar trabajo y limpieza.

En el aspecto cultural mucho es lo que existe por hacer. Yo considero que la instrucción pública, atendida por las tres entidades nacionales: el estado, el departamento y el municipio, no ha seleccionado en una forma inteligente y práctica cuál debe ser el concurso que cada una de estas entidades debe prestar al desarrollo cultural de los individuos.

La instrucción primaria, la desanalfabetización, es tarea que debe competir exclusivamente a los departamentos; la instrucción universitaria a la nación y la especializada a los municipios. No todas las ciudades tienen unas mismas características económicas o espirituales. Medellín se orienta hacia la producción textil y sus fábricas son la escuela viva en donde los obreros aprenden esa especialidad. La escuela industrial de Popayán fomenta en forma inteligente el arte de la alfarería, pues el pueblo tiene un ancestro que lo conduce a estas tareas.

Pero Manizales, que está enclavado en una zona esencialmente agrícola, si quiere buscar un desarrollo industrial, especialmente el de las pequeñas industrias, debe crear un centro instruccional que prepare a los hombres salidos del campo por estas actividades nuevas para ellos. La sola energía eléctrica no puede hacer el milagro de esta transformación. Es necesario una enseñanza que capacite para crear nuevos trabajos, que en sus pequeños talleres produzcan lo que en conjunto podría representar una gran riqueza para la ciudad.

Y éste, que es un pueblo inteligente, también necesita una Escuela de Bellas Artes a la altura de las mejores del país. En pasada conferencia tuve oportunidad de referirme a este tema y hacer el elogio de la obra maravillosa desarrollada por Gonzalo Quintero, el artista modesto que ha modelado en su pequeña escuela verdaderos cultores de la pintura y la escultura. La Biblioteca Pública constituye también un magnífico medio de cultura. Entre nosotros se halla en el mismo estado que tuvo en sus comienzos. No se puede dejar el enriquecimiento de una biblioteca a la simple iniciativa oficial y es deber de toda persona amante de la ciudad contribuir a él.

Las obras de arte que por su alto costo no están al alcance de los patrimonios particulares, deben ser adquiridas por la ciudad para el disfrute de la colectividad. Bien sé que ahora hay necesidades materiales más urgentes; pero algún día Manizales podrá darse este lujo y ponerse al nivel de los pueblos más cultos.

Todos los habitantes de la ciudad deben sentirse dueños de ella, interesados en sus progresos o sus vicisitudes. La ciudad es simplemente una proyección de nuestros hogares. La sociedad una continuación de la familia. Sintiendo la necesidad de lo que falta y el conocimiento crítico de lo superfluo, podremos algún día enorgullecernos de ella, así como nuestros abuelos disfrutaron del

legítimo orgullo de haber levantado una ciudad superior a sus anhelos y así como una generación, que aún vive y trabaja, sintió el orgullo de hacer surgir de los escombros el más bello conjunto urbano que existe en nuestra patria.

POLOS DE DESARROLLO



Cable Aereo en los Cámbulos, en <http://www.absolut-colombia.com/>

Por: José Fernando Echeverri E. *

Al observar el desarrollo comercial de Manizales se viene a la cabeza la teoría de los polos de desarrollo aplicada desde finales de la década del sesenta y principios del setenta que cobró un gran avance para muchas zonas relativamente deprimidas; se condensa así:

Polos de desarrollo son zonas geográficas relativamente reducidas en las que se estimula la localización de actividades industriales y comerciales para que impulsen la actividad económica en un área geográfica de mayor amplitud. Aunque con algunos matices diferenciadores, también se denominan polos de crecimiento y polos de promoción industrial y comercial. Los polos de desarrollo son el resultado de una mezcla entre inyección de capital extranjero y condiciones para la generación de empleo.

Pero esta fórmula no es absoluta si una de las piezas del engranaje falla. Los polos fueron un instrumento característico de los planes de desarrollo vigente en España entre 1964 y 1975. Los beneficios que estimulaban la ubicación de empresas en los polos de desarrollo eran similares a los concedidos a las industrias de interés preferente: expropiación forzosa, reducciones fiscales, libertad de amortización durante cinco años, subvenciones y preferencia para la obtención de crédito oficial. Los polos fueron núcleos de concentración de la actividad industrial que no ejercieron, sobre la actividad económica de las zonas geográficas adyacentes, el efecto impulsor esperado, lo cual determinó que el Plan de Desarrollo los sustituyera por las grandes áreas de expansión industrial, mediante las cuales se pretendió superar el carácter excesivamente localista de los polos de desarrollo. Hasta aquí algo de sus principios. Pero analicemos la teoría en Manizales y su aplicación en los últimos años con algunos ejemplos de lo que viene ocurriendo en su desarrollo:

Para efectos del análisis es conveniente tomar esta clasificación: polos inducidos y polos espontáneos, en los inducidos se aplica al pie de la letra la teoría, y en los espontáneos en el caso de Manizales, se dan por la localización de organizaciones con alto potencial de atracción de mercados cuyo efecto es servir de imán para el asentamiento de otros negocios. Algunos ejemplos:

Barrio la Enea: supermercado MERCALDAS atrae una buena cantidad de pequeño comercio incluyendo vendedores ambulantes; uno de sus resultados es la formación de una calle comercial. Caso similar en la Sultana.

Barrio Chipre, RCN radio y en sus orígenes un “drive in” muy bien acreditado, resultando un centro de tiendas de distinta índole, especialmente comidas.

Barrio Versailles, CONFAMILIARES, agrupación de almacenes y tiendas de distinta índole y algunos centros médicos.

Avenida Santander, se agrupa toda la zona rosa desde la calle 50, hasta el sector del antiguo cable.

Sector del Parque Fundadores, se agrupan el almacén ÉXITO, el Teatro los Fundadores, el Centro Comercial Parque Caldas, Estación del Cable Aéreo, La Patria y la Universidad Autónoma; este polo seguramente tendrá un gran desarrollo comercial, se afirma que habrá una circulación de 1500 personas diarias, se prevé que esta será un gran polo de desarrollo comercial.

Alta Suiza, se desarrolló un sector industrial muy importante en la ciudad.

Parque Industrial Juanchito, otro gran desarrollo manufacturero.

Sector de la Uribe, una combinación de comercio e industria.

Sector de los Cámbulos, Terminal de Transporte de Manizales y Estación del Cable Aéreo, nuevo polo de desarrollo.

Helados la Fuente y Estación del Cable Aéreo, un polo con mucho futuro.

Con este análisis se pretende dar una idea de lo que se puede hacerse para el futuro desarrollo de una ciudad, utilizando una metodología de planeación muy valiosa y que ha cobrado sus frutos.

Manizales empieza una nueva era comercial e industrial, los negocios deben hacer análisis atentos de estas situaciones para adaptarse a los cambios empresariales que se avecinan; así mismo la convierten en una ciudad muy atractiva para los negocios.

** Administrador de Empresas y Miembro de la SMP de Manizales. Analista del Noticiero Económico Caldense NEC Distinción al mejor Administrador de Empresas del año 1987-Exdecano de la Facultad de Ciencias y Administración de la Universidad Nacional de Colombia.*

UN NOMBRE PARA EL NUEVO AEROPUERTO DE CALDAS

Por Omar Franco Gutiérrez

Para el año 2011, Dios mediante, estaremos inaugurando el aeropuerto internacional que comunicará a Caldas y a Colombia con el mundo entero.

Este aeropuerto es un motivo de orgullo para los caldenses y constituye un nuevo polo para el

desarrollo de la región, pues influirá decisivamente en el crecimiento económico de este departamento y de las poblaciones vecinas.

Quedaremos comunicados con América y Europa en línea directa y por las condiciones mismas del terminal aéreo. Por su ubicación, por su altura sobre el nivel del mar, será un aeropuerto de amplia utilización por parte de las aerovías nacionales e internacionales.

Palestina, en donde queda ubicado y los municipios vecinos, tanto los de Caldas como los de Risaralda, se verán beneficiados por el aeropuerto, pues se desarrollarán muchas actividades e industrias, por la facilidad que ofrecerá para el transporte de la carga hacia el exterior, todo ello sin contar con que por su ubicación, atraerá pasajeros de Antioquia, Risaralda, Quindío y Valle del Cauca.

Mientras se construye la obra, se ha venido gestando un movimiento para darle nombre apropiado al próximo aeropuerto, asunto que nos parece importante, pues el nombre que se le dé será el que conocerán los usuarios nacionales e internacionales y deberá ser un nombre que comunique algo a propios y extraños.

El aeropuerto ya ha tenido algunos nombres. Se le conoce como Aeropalestina, por estar ubicado en dicho municipio caldense. Otros lo han denominado Aerocafé, por estar ubicado en la zona cafetera del departamento. Algunos han propuesto que se denomine Aeropuerto Gustavo Robledo Isaza, personaje muy querido de los manizaleños y autor de la idea de la construcción de este Terminal aéreo.

Para empezar creemos que los habitantes de Palestina tienen toda la razón en pretender que el aeropuerto lleve el nombre de su municipio, pues allá queda ubicado y los palestinenses han colaborado con la construcción de la obra, en forma definitiva.

El aeropuerto queda en el departamento de Caldas y debe llevar el nombre de esta sección del país. Se debe recuperar el nombre de nuestro departamento, que en los últimos años ha venido perdiendo identidad, pues nos están diciendo que somos habitantes de un llamado Eje Cafetero, que no se sabe dónde queda, pues dicho eje, de occidente a oriente iría de Caldas al Valle del Cauca y si fuera un eje de sur a norte iría del Valle a Antioquia. Lo anterior nos está quitando identidad, pues ya nadie habla de Caldas, de Risaralda, ni del Quindío, sino de ese eje que nadie sabe dónde queda. Donde empieza ni donde termina.

Debemos recuperar el nombre de nuestro departamento, el cual orgullosamente tenemos hace más de cien años. Por lo tanto el aeropuerto debe llevar el nombre de Caldas.

Y como los caldenses somos agradecidos con las personas que trabajan por nuestra comunidad, el nombre del terminal aéreo debe incluir el de la persona que tuvo la idea, movió la comunidad manizaleña para que la acogiera y aceptara e hizo todo lo posible para que el aeropuerto fuera una realidad. El aeropuerto deberá llevar también, el nombre del Dr. Gustavo Robledo Isaza, su gestor inicial; nombre que debemos ponerle, como un homenaje en vida a una persona que vibra por la ciudad y el departamento, y no esperar para hacerle homenajes cuando ya no esté con nosotros.

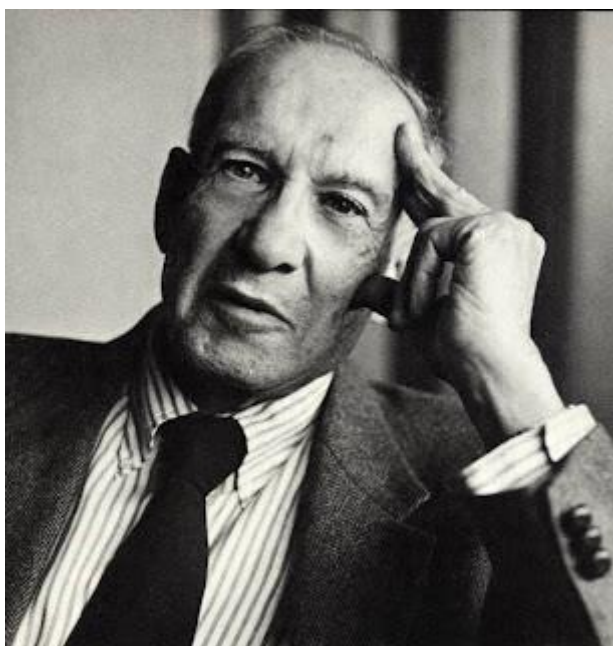
Proponemos como nombre del terminal el siguiente: AEROPUERTO DE PALESTINA CALDAS – “Gustavo Robledo Isaza”, nombre con el cual hacemos justicia al municipio, al departamento y al gestor de la idea de esta magnífica obra.

Para terminar, queremos hacer mención de una idea que sobre el aeropuerto se ha venido trabajando en la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, cual es la de proponer al gobierno departamental y

al de los municipios de Palestina y Manizales, la idea de construir un cable aéreo entre Manizales y el aeropuerto de Palestina. Sería un cable aéreo de diez kilómetros, que pondría en doce minutos a los pasajeros que llegan a Manizales y permitiría a los viajeros que salgan de Manizales para el país y el exterior, llegar al Terminal en el mismo tiempo, evitándose el trayecto carretable, que siendo muy bueno, es más largo y más demorado.

** Abogado Experto en Contratación Administrativa y Socio de la SMP de Manizales.*

SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO



Peter Drucker en <http://mentepositiva.blogspot.com>

Por: Claudia Torres Arango*

¿Qué significa el término “sociedad del conocimiento”? ¿De dónde surgió este término?, ¿Estamos en la “sociedad del conocimiento”? ¿Cuáles son las implicaciones para la vida moderna? Se hará una breve reseña sobre estas cuestiones.

El término fue empleado por Peter Ferdinand Drucker, nacido en Viena (19 de noviembre de 1909 – 11 de noviembre de 2005). Mientras estudiaba Derecho en Hamburgo y Frankfurt trabajó en una empresa de exportaciones; obtuvo su Doctorado en Derecho Internacional. Con el ascenso del nazismo se trasladó a Londres en donde trabajó en una empresa financiera y recibió clases de John Maynard Keynes. En 1937 fijó su residencia en los Estados Unidos convirtiéndose en profesor y consultor, en la Universidad de Nueva York (1950-1971).

En su libro *El futuro del hombre industrial* (1942), describe la corporación empresarial tanto como organización social como órgano económico, realizando análisis sociales y políticos alrededor de la organización. Esta obra movió a la General Motors para que le pidiera a Drucker que analizara su

estructura y políticas empresariales. El resultado fue el libro *El concepto de corporación*, en el que planteó casos sobre el liderazgo, formulación de estrategias, definición de políticas básicas y de la fijación de criterios objetivos de decisión. Analiza el paso de la sociedad industrial a la post industrial en la que los empleados trabajan más con sus mentes que con sus manos y de cómo algunos trabajadores llegan a saber más sobre ciertas materias que sus superiores o colegas, lo que lo llevó a proponer el modo en que debían gestionarse las organizaciones.

En 1969 Peter Drucker escribió el libro *La era de la discontinuidad*, en el que plantea como discontinuidades: la explosión de la nueva tecnología que origina nuevas industrias; el cambio de la economía internacional a la economía mundial; una nueva realidad social y política de instituciones pluralistas y el universo de conocimientos, basado en la educación masiva. Introduce el concepto de trabajador del conocimiento, y su impacto en la economía y la sociedad, la importancia del espíritu emprendedor y de la innovación como disciplina que puede ser aprendida. El aparte sobre la “sociedad del conocimiento” se basa en una serie de proyecciones económicas de Fritz Machlup, quien fue uno de los primeros en acuñar la expresión “sociedad de la información”. En su libro Drucker explica que a finales de 1970, el sector del conocimiento generaría la mitad del PIB. Para el encuentro anual de la American Society for Information Science, se presentó un artículo sobre el “Advenimiento de la sociedad de la información”.

En 1974 escribió el libro *La sociedad post-capitalista*, en el que plantea que se debe generar una teoría económica que ponga el conocimiento como factor de producción de riqueza. Adam Smith describe como medios de producción, la tierra, el trabajo y el capital; en su momento el conocimiento no se considera factor de producción. Para Drucker los recursos naturales, la mano de obra y el capital se han convertido en secundarios y pueden obtenerse, con cierta facilidad, siempre y cuando haya saber. Esto por supuesto equivale a proponer un nuevo factor de producción.

Cada factor de producción, a partir de la sociedad primitiva, empieza a tener una incidencia sobre el tipo de sociedad, de la siguiente forma: con el protagonismo del trabajo se dio la sociedad esclavista, constituida por dos clases sociales dominantes, la de los esclavistas y la de los esclavos. Posteriormente evoluciona la sociedad hacia otra forma, la sociedad agraria o feudal, donde el protagonismo de los factores de producción está en la tierra y las clases dominantes son los terratenientes y los siervos. Con el advenimiento de la máquina de vapor, se transforman las relaciones de producción y surge el trabajo asalariado, que da origen al capitalismo, para una sociedad donde las clases sociales dominantes serán las que se apropian de la plusvalía y las que la producen: los obreros. Actualmente con la dinámica creciente del conocimiento se advierte una sociedad moderna de tecnócratas y consumidores para las siguientes décadas.

De otro lado, a lo largo de la historia moderna y a partir de la revolución industrial, también se ha dado un protagonismo escalonado de los sectores de producción con implicaciones complejas que permiten advertir una dialéctica entre el conocimiento y los demás factores de producción, así:

En un primer estadio, el protagonista fue el sector primario, relacionado con agricultura y minería y, por lo tanto, con la producción de materias primas, sector para el cual la educación fue de carácter informativa y la tecnología dominante, agraria; luego lo tuvo el sector secundario relacionado con la transformación de materias primas (industrias), donde la educación es informativa-formativa, y la tecnología dominante de energía de procesos; actualmente el liderazgo ha estado en el sector terciario, el del comercio, los bienes y los servicios, donde la educación es de tipo formativa y la tecnología dominante es la informática.

El nuevo factor de producción surgido en el siglo XX, a partir de la tecnología y la ciencia, se traduce

en I+D+I (Investigación+Desarrollo+Innovación). El que señala que la importancia del conocimiento no es su cantidad sino su productividad, siendo primordial para la sociedad de la información, en la que el recurso básico es el saber, aplicar el conocimiento para generar más conocimiento elevando el esfuerzo de sistematización y organización. Es así como las organizaciones actuales deben dedicar ingentes esfuerzos a la gestión del conocimiento, para conservar el saber de sus trabajadores.

La sociedad del conocimiento será la consecuencia de la era de la información, utilizando los medios tecnológicos, la instrucción o educación universal bajo el criterio de tratar la información disponible con discernimiento y espíritu crítico, analizando, seleccionando fuentes y combinando la información con nuevos hechos o conocimiento útil para el usuario y la humanización de la sociedad actual.

La sociedad de la información surge de la implantación de las tecnologías de información y comunicación (TIC) vistas como el conjunto de técnicas, desarrollos y dispositivos avanzados que integran la función de almacenamiento, procesamiento y transmisión de datos, conjunto derivado del software y hardware, que han modificado las actividades de la sociedad moderna.

Para las ciencias sociales y para los analistas de tendencias, las TICs no se refieren a una implementación tecnológica concreta, sino a otros valores intangibles. Es por lo tanto necesario proveer a la persona la educación para el conocimiento y uso de las TICs. Para entender el mundo moderno se debe tener un mínimo de cultura informática, saber cómo se genera, cómo se almacena, cómo se transforma, cómo se transmite y cómo se accede a la información, sean imágenes, textos, sonidos; de lo contrario se estará al margen de la corriente cultural.

Las TICs son una oportunidad para la educación para que de manera libre y espontánea se busque la formación a lo largo de la vida, empleándola además para aprender y enseñar. Es fundamental sensibilizar a los profesores en el uso de la informática, para adquirir las bases teóricas y destrezas e integrar en su práctica docente los medios didácticos basados en las nuevas tecnologías, además a reflexionar sobre la contribución de estos medios a la enseñanza-aprendizaje.

Las TICs han transformado las economías, los mercados, la estructura de la industria, los productos y servicios, los puestos de trabajo, el mercado laboral; han impactado la sociedad, la política, la manera como vemos el mundo y a nosotros mismos. Las empresas, en la actualidad, atraviesan fronteras (transnacionales) se extienden por toda la Tierra en un mercado único a través de redes de información, liberando de las fronteras a consumidores y productos.

Es de anotar que la información no es lo mismo que saber o conocimiento. La información se compone de hechos y sucesos, el saber sugiere certezas precisas, prácticas, hecho de experiencias o de contenido tecnológico y analítico convertidas en evidencias intuitivas y costumbres, mientras que el conocimiento se define como la interpretación de dichos hechos dentro de un contexto, abarca una comprensión global u holística, posiblemente con alguna finalidad; para algunos como André Gorz son contenidos formalizados que no pueden pertenecer a las personas.

Si en 1948 surge la informática gracias al invento del circuito integrado, para finales del siglo XX la informática, como tecnología, se populariza: ya la internet y el teléfono celular ponen en evidencia transformaciones profundas de la sociedad y muestran que la globalización de la cultura y la disponibilidad del conocimiento se hacen una realidad. Posiblemente la sinergia entre la tecnología de la información y la bioingeniería, a la luz de las nuevas visiones de los expertos en prospectiva, facilitará la incorporación de conocimiento de forma artificial, de tal manera que el cerebro humano podrá superar hasta en tres órdenes la capacidad de un computador personal, lo que a su vez invita a reflexionar sobre los cambios que deberán darse en el sistema educativo para que los ciudadanos

puedan hacer buen uso de la información: sin valores y sin competencias en ciencias físicas, de la vida, del comportamiento y sociales no será posible acceder a las opciones del progreso.

Bibliografía

<http://www.materiabiz.com/mbz/gurues>.

<http://www.gestiopolis.com/canales7/ger/biografia-de-peter-drucker.htm>.

http://es.wikipedia.org/wiki/Factores_de_producci%C3%B3n.

http://es.wikipedia.org/wiki/Sociedad_del_conocimiento

http://es.wikipedia.org/wiki/Tecnolog%C3%ADas_de_la_informaci%C3%B3n_y_la_comunicaci%C3%B3n

http://es.wikipedia.org/wiki/Peter_Drucker.

DUQUE Escobar, Gonzalo. Ciencia Tecnología y Sociedad. Conceptos básicos. Manizales. 2004.
En: <http://www.galeon.com/cts-economia>

**Administradora de Empresas, Profesora del Contexto de CT&S en la Universidad Nacional de Colombia y Socia de la SMP de Manizales.* <http://claudiatorresa.blogspot.com>

LOS CABLES AÉREOS: AYER, HOY Y MAÑANA



Torre del Cable Aéreo, en: www.galeon.com/geologiayastronomia/

Por: Albeiro Valencia Llano *

Hacia 1900 la clase dirigente del futuro departamento había acumulado dinero por medio del comercio, la minería, la ganadería, el café y otros negocios; ahora estaba pensando en la exportación. Con la creación del departamento de Caldas en 1905 Manizales, aprovechando su condición de centro político y administrativo, empezó a modernizar su sistema vial: nuevos caminos de herradura, mejoramiento y trazado de carreteras, navegación a vapor por los ríos Magdalena y Cauca, construcción del ferrocarril y de los cables aéreos.

La “moda” de los cables

Los cables aéreos fueron apareciendo en Caldas debido a la topografía montañosa y por la necesidad de solucionar el problema de transporte. Aunque fueron de alto costo desempeñaron un importante papel en la economía del departamento.

El cable Manizales- Mariquita era una necesidad para Manizales y su zona de influencia, para el ferrocarril de La Dorada y para la navegación por el río Magdalena. Por esta razón los mismos socios de la empresa constructora del ferrocarril se interesaron en la construcción del cable, como una inversión rentable que garantizaba su empresa ferroviaria

Con base en los estudios preliminares se fundó en Londres (noviembre 26 de 1912) la sociedad “The Dorada Raiway (Ropeway Extensión) Limited”, la que seleccionó al ingeniero James Lindsay para dirigir las obras. El cable tenía una extensión de 71 kilómetros 823 metros, que arrojaba 30 kilómetros menos que el camino de La Elvira. Las obras se iniciaron en la estación de Mariquita y finalizaron en la de Manizales.

Aunque el cálculo de las torres y de los motores se hizo para una capacidad de carga de 20 toneladas hora en cada sentido, se instalaron vagonetas para 10 toneladas hora. Los 72 kilómetros se recorrían en 10 horas, mientras que los bueyes que desplazó tardaban 10 días. La capacidad total del sistema era de 100 toneladas diarias en cada sentido, lo que era equivalente a la cantidad de carga que movían centenares de bueyes.

El 2 de febrero de 1922 se celebró la llegada del cable a Manizales y la primera vagoneta arribó cargada de Champaña y engalanada con los colores de las banderas inglesa y colombiana. El cable produjo una verdadera transformación económica en el departamento y especialmente en Manizales y regiones vecinas.

Con la construcción del cable se despertó en Manizales y en el departamento un verdadero entusiasmo por este tipo de transporte, como la vía más adecuada para las regiones accidentadas de su territorio: el Cable del Norte logró influir en regiones como Aranzazu, Salamina, Pácora y Aguadas, dependientes económicamente de Antioquia y de su sistema vial. Desafortunadamente este cable llegó sólo hasta Aranzazu, en noviembre de 1930, pues la crisis económica frenó los trabajos. Sin embargo, el tramo construido prestó un excelente servicio y desplazó a la arriería. En 1935 el cable movió, entre Manizales y Aranzazu, 9780 toneladas y 68.803 pasajeros.

Viajar de Manizales a Aranzazu, en un vuelo de 23 kilómetros, en línea recta, tomaba tres horas veinte minutos y economizaba dos jornadas a caballo. Pero el avance de la carretera hacia el norte y los accidentes asestaron un golpe a este cable.

El cable a Villamaría cumplía una doble función: transportar piedra y arena para la reconstrucción de la ciudad, consumida por el incendio de 1925 y adelantar la llegada del ferrocarril. Tenía una extensión de dos kilómetros, tres estaciones, 18 torres y una capacidad de carga de 20 toneladas por hora en uno y otro sentido, o sea, 40 toneladas repartidas en 20 vagonetas.

Finalmente, el Cable del Occidente buscaba la comunicación directa con el Chocó, pero sólo avanzó 10 kilómetros. En diciembre de 1928 se inauguró la primera sección hasta la estación de La Linda, con cinco kilómetros, 70 vagonetas para carga y 25 para pasajeros. Dos años después las obras llegaron hasta Malabrigo.

La crisis económica y la política del Estado, de recortar las inversiones en obras públicas, afectaron el avance de los cables aéreos.

Caldas piensa en los cables

Para un departamento como el nuestro, de topografía abrupta, arrugada y difícil, los cables ofrecen grandes posibilidades para mover carga y pasajeros, a través de sus montañas. El sistema funcionó bien hace 75 años porque nuestra clase dirigente “decía y hacía”, pero hoy tenemos mandatarios que conocen la historia y saben que los cables son la mejor forma de unir regiones separadas por accidentes geográficos.

El cable aéreo, recién inaugurado, tiene una línea de 1,9 km, tres estaciones y un recorrido de siete minutos; es una nueva avenida para la ciudad y sin la contaminación que produce el sistema de transporte tradicional. Es un medio ágil que, en un futuro no muy lejano, se integrará con Villamaría y con otros municipios del área metropolitana para solucionar, no sólo el sistema de transporte con un mantenimiento a bajo costo, sino que se convertirá en excelente atractivo turístico.

Por ahora los manizaleños, caldenses y turistas que nos visitan, disfrutan de este atractivo medio de transporte. La ciudad y el departamento se enriquecerán con numerosas estaciones de cables aéreos.

** Escritor, Socio de la SMP, y Miembro del Centro de Historia de Manizales y de la Academia Caldense de Historia*

ACTIVIDADES DE LA S.M.P (Período Octubre-diciembre 2009)

Dentro del cumplimiento de su misión y objeto social, nuestra benemérita institución realizó, en el trimestre octubre-diciembre 2009, diferentes actividades y eventos, entre los cuales se destacan los siguientes:

Tertulias Cívicas

- *"Plan Vial de Caldas"*, a cargo de la doctora Amparo Sánchez Londoño, Secretaria de Infraestructura del Departamento y del señor Gobernador Mario Aristizábal Muñoz, quienes manifiestan que para su ejecución cuentan con un presupuesto aprobado de \$790.512 millones de pesos.
- *"Proyectos de Invias en Caldas"*, a cargo del doctor Jorge Ricardo Gutiérrez Gerente de INVIAS.
- *Proyecto "Manizales Limpia" Fase II "Mi Comuna Limpia"*, presentado por la Contraloría General del Municipio.

Encuentro de Sociedades de Mejoras Públicas del Eje Cafetero, promovido por la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales con la asistencia de representantes de las S.M.P. de Pereira, Santa Rosa de Cabal, Aguadas, Anserma, Neira, Pensilvania y Manizales.

Imposición del Escudo de Socio Honorario.

El 9 de noviembre la Sociedad de Mejoras Públicas impuso el Escudo al excelentísimo monseñor Gonzalo Restrepo Restrepo, Arzobispo Coadjutor de la Arquidiócesis de Manizales.

Homenaje al Maestro Guillermo Ceballos Espinosa.

La S.M.P. de Manizales organizó un acto especial al Maestro Guillermo Ceballos Espinosa, por sus 92 años de edad, 56 años al servicio de la entidad y por los invaluable servicios al civismo y a la cultura de Manizales. Le dedicó a él, y a su esposa Ruth Peñalosa de Ceballos, la portada de la Revista Civismo No. 440.

Reuniones de Integración con los socios de la entidad.

- Interesante y productivo día de trabajo para socializar la misión, visión y el Plan de Acción
- Integración en Pueblo Rico-Neira;
- Reunión de terminación de Actividades año 2009 en la sede, e,
 - Imposición de escudos a los socios por sus años de servicio en la entidad, 1, 5, 10, 15, 20, 25 y 30 años.

ASOCIACION AEROPUERTO DEL CAFE. INFORME DE ACTIVIDADES.

Por: Carlos Arturo Puerta Cárdenas

En este documento se resaltan los logros más importantes de la construcción del Aeropuerto del Café, ubicado en el Municipio de Palestina – Caldas.

- El 2 de septiembre de 2008, el Gobernador de Caldas, el Alcalde de Manizales, el Alcalde de Palestina, el Gerente de Inficaldas y el Gerente de Infimanizales crearon la Asociación Aeropuerto del Café.
- El 11 de septiembre de 2008, se inscribió la Asociación Aeropuerto del Café en la Cámara de Comercio de Manizales.
- Estudios realizados por la Universidad Nacional determinaron que el valor del Aeropuerto ascendería a \$257.825.700.000.
- El 16 de diciembre de 2008, se suscribió un convenio con la Aerocivil por valor de \$15.000.000.000., para la construcción de obras en el Aeropuerto del Café (terraplén 9 y obras complementarias)..
- Inmediatamente se iniciaron los procedimientos contractuales tendientes a la construcción del Terraplén 9 y su respectiva interventoría, lo que se contrató con los recursos provenientes del convenio suscrito con Aerocivil. Las obras se iniciaron en marzo de 2009.
- En marzo de 2009, después de haberse adelantado los respectivos procesos contractuales de licitación y concurso de méritos, se dio inicio, con recursos provenientes de Infimanizales e Inficaldas, a la construcción de una pantalla anclada y de una escuela en el municipio de Palestina, (como compensación de otra que se encontraba en el área de construcción del aeropuerto), cuyo valor, sumadas la obra y la interventoría ascendió a la suma de \$4.800.000.000.-
- El 11 de mayo de 2009, a través del Documento CONPES 3586, se declaró como de Importancia Estratégica Nacional el proyecto “Aeropuerto del Café”**.

- El 9 de septiembre de 2009 se suscribió un nuevo convenio con la Aerocivil por valor de \$105.000.000.000, para la construcción de obras en el Aeropuerto del Café.
- El 17 de septiembre de 2009, con base en el convenio suscrito con Aerocivil, se iniciaron los procedimientos contractuales tendientes a la construcción de los terraplenes 8 y 10 y obras complementarias en los terraplenes del aeropuerto, por valor de \$105.000.000.000. Se planea iniciar obras a mediados de diciembre de 2009.
- El 17 de septiembre de 2009, con recursos provenientes de Infimanizales e Inficaldas, se iniciaron los procesos contractuales tendientes a la “adecuación del terreno, construcción del coliseo cubierto, cancha de fútbol y obras complementarias en el municipio de Palestina”, como compensación por las antiguas cancha de fútbol y coliseo que se encuentran en terrenos donde se construirá la futura pista del aeropuerto.
- El Gobierno Español, mediante comunicación del 6 de noviembre de 2009, ha aprobado un importe de 669.940 euros para financiar el estudio de viabilidad para la elaboración de diseños de las edificaciones, el detalle de los equipos de aeronavegación y la ampliación de nuevos equipos de Aeropuerto del Café en el Municipio de Palestina, Caldas, Colombia, con el fin de ser financiados con crédito FAD.

* *Secretario General de la Asociación Aeropuerto del Café.*

** *Nombre Oficial del Aeropuerto dado por el Alcalde Juan Manuel Llano el primer año de su mandato y propuesto por GDE el 17 de Enero de 2000, en "AEROCAFÉ, UNO DE LOS TRES AEROPUERTOS COMPETITIVOS DE COLOMBIA". Fuente: [Fundamentos de economía y transportes.](#)*

SMP DE MANIZALES. 100 AÑOS CONSTRUYENDO CIUDAD Y CULTURA

Por: Fernando Rodríguez Muñoz

El histórico proceso de la Colonización Antioqueña, nos muestra entre otros aspectos al paisa, como un personaje típicamente corajudo con sencilla estampa de patricio, que toma a su familia su mula y su hacha y sale de sus tierras para descuajar la selva haciendo caminos, construyendo caseríos, fundando pueblos, atrayendo progreso, dinamizando la economía, impulsando el desarrollo de un país devastado y caracterizando la personalidad de los lugares que ocuparon. Es así como en 1849 llegan a este terruño los primeros pobladores a iniciar la obra fundacional de nuestra Manizales del alma, sin imaginar que años después, ese pedazo de tierra se convirtiera en una urbe pujante punto de desarrollo comercial donde el cultivo del café posibilitó su crecimiento demográfico.

El siglo XX embebido en esta cultura de arduo trabajo que no conocía el descanso, nos muestra una galería de egregios representantes de la identidad Manizaleña, entre ellos Alfonso Robledo Jaramillo, Aquilino Villegas, Estanislao Estrada, Pedro Henao, Liborio Gutiérrez, Luis Londoño, Alfonso Villegas Arango, quienes el 28 de junio de 1912 reunidos en el recinto de la asamblea departamental, fundaron la Sociedad de Mejoras Públicas de la cual debían hacer parte los señores Personero e Ingeniero del municipio.

Asombra la fecundidad creciente de la entidad, que con actividad creadora de riqueza tanto personal como colectiva, afianza una pujante estructura social y humana liderando el desarrollo de la ciudad en

Nuestra entidad ha enfrentado y superado con grandeza los diversos cambios de época. Ahora se acerca a la celebración de su primera centuria de misión cívica, y es así, que como organización social responsable, recurre a sus valores y experiencias del pasado y a su preocupación por el presente para establecer una nueva visión de quienes añoran ver a su tierra avanzar a pasos agigantados, continuando con la curva ascendente que trazó el grupo de iniciadores de esta gesta cívica, albergando en su corazón un gran amor por su tierra.

* *Odontólogo Experto en Salud Pública y Socio de la SMP de Manizales*

Las urgencias urbanas

Mientras la urgencia de las megalópolis es la competitividad internacional y el manejo de problemáticas de gran escala, la urgencia de las ciudades intermedias es la conformación de una ciudad región; a su vez, la urgencia de los pequeños poblados es articularse a un centro urbano de relevancia.

En Colombia, mientras solamente Bogotá entra a la categoría de las megalópolis, Medellín y Cali son ciudades intermedias grandes, y las capitales del eje Cafetero, individualmente, son ciudades intermedias pequeñas

El occidente colombiano, región que moviliza el 40% de la carga de Colombia, debe resolver la salida al Caribe por Urabá y no por Cartagena. Un puerto profundo en Urabá abre la ruta del comercio marítimo y el camino por tierra para integrar las américas.

En la dinámica urbana, mientras algunas ciudades podrían palidecer, contrariamente otras lograrán desarrollarse: por su posición de privilegio, los tres nuevos escenarios urbanos del futuro en Colombia podrían ser Yopal, La Dorada y Urabá.

Hacia el futuro, valdrá la pena conectar en Urabá la Autopista del Café con la Troncal del Caribe y también avanzar con el FFCC de occidente al mismo lugar.

La competitividad de las ciudades supone su articulación con otros centros vecinos de relevancia, que las complemente: Medellín en medio de su soledad, debe enfrentar la amenaza de palidecer en el futuro, articulándose a Urabá y en especial al Eje Cafetero.

Las opciones para el futuro de Medellín podrían ser dos: establecerse como parte de una ciudad región mirando hacia el Eje Cafetero, y encontrar la salida a los mares por Urabá y Tribugá.

Algo de historia

La llegada de españoles y portugueses a lo largo de casi toda América, produjo grandes cambios en los medios de transporte en el continente. Cuando apenas terminaba el renacimiento, el principal medio tecnológico para el transporte fue la carabela, primera nave capaz de salir de los mares para entrar a los océanos, lo que hizo posible esta conquista y las grandes colonizaciones a partir del siglo XVI.

Por la red de caminos andinos de los pueblos indígenas de Colombia, se trasladaban personas, llevando bienes y mercancías a pie y en la espalda, utilizando extensos caminos, puentes de cuerdas y canoas o balsas de madera.

En Colombia, solamente los Muisca del altiplano cundiboyacense alcanzaron a desarrollar un mercado, mientras en otros escenarios las tribus que intercambiaron productos recurrieron al trueque de bienes y mercancías.

El río Magdalena, la principal arteria fluvial del país, se convirtió en la principal ruta del comercio americano y en la puerta de entrada al nuevo mundo, lo que se suma a su importancia dentro de la historia social y cultural de Colombia.

La revolución en el transporte expresada en ferrocarriles y barcos de vapor se inicia en el país con el

ferrocarril de Panamá, en 1828, y con la navegación a vapor por el Magdalena, autorizada en 1823, aunque su regularización sólo se presentará en la década de 1880, cuando los ferrocarriles de montaña se articulen con el río Magdalena.

Luego, se da el advenimiento de los ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX, como el Ferrocarril de Antioquia de 1875, obra del cubano Francisco Javier Cisneros.

El Ferrocarril del Pacífico, que también emprende Cisneros en 1884, llega a Cali en 1915; este ferrocarril sólo se empalma con el Ferrocarril de Antioquia en 1941. El Ferrocarril de la Sabana que permitirá unir a Bogotá con el río Magdalena en Puerto Salgar y Girardot, se inicia en 1882 y llega a Facatativá en 1889. Ésta es obra de los colombianos Indalecio Liévano Aguirre y Juan Nepomuceno González Vásquez.

Mientras en 1907 el FFCC de Cundinamarca llega al Magdalena con los FFCC de La Dorada y de Girardot, es en la década de 1920 cuando sobresalen los FFCC Cafeteros, cuyo impacto por el poblamiento del occidente colombiano e industrialización del país, resulta comparable al del Canal de Panamá, construido en 1914 y al de los FFCC costa a costa en USA.

La de 1920, es también la década de los cables aéreos y de la explosión de la navegación en vapores por el Magdalena. Gracias al binomio Café-FFCC, el meridiano político y económico de Colombia pasó por Manizales.

A partir de la crisis económica causada por la recesión de 1929, se decide fomentar la explosión del transporte carretero, entre cabeceras urbanas. Este nuevo medio en Colombia facilita trasladar los beneficios del café, a la economía del campo: además del puesto de salud, el acueducto, la electricidad y la escuela, se abren las vías rurales para el Jeep, el Willys y la "Chiva".

Ahora, con la apertura económica, pierde vigencia el Modelo Cepalino de la industrialización endógena, y la economía de Colombia nuevamente se reprimariza; por lo tanto, Colombia vuelve la mirada a los corredores viales interregionales, a los puertos y a los aeropuertos, encontrando un retraso en su infraestructura que supera los US\$10 mil millones.

Faltan vías transversales y FFCC, y los mejores puertos que son los mismos de principios del siglo XIX, apenas están entrando a la categoría de los Pánamax.

La integración del occidente

La integración hacia adentro del occidente colombiano exige la consolidación efectiva de una ciudad región conformada por Cali, Medellín y el Eje Cafetero: de estas tres Medellín, aunque es el escenario solitario, también es la clave para dicho desarrollo.

La integración hacia afuera del occidente colombiano exige su conexión al comercio mundial entrando efectivamente a los dos mares: el eje Tribugá-Urabá es la clave.

Para Bogotá que genera el 74% del PIB nacional, y para el centro de Colombia donde se genera el 30% de la carga nacional, la del río Magdalena es la mejor vía para sacar las mercancías que van al norte por el mar.

Colombia no ha tenido una visión marítima a pesar de poseer dos océanos y de estar ubicada en la

mejor esquina de América: estamos desconectados de las líneas troncalizadas del transporte marítimo entre Europa y Asia.

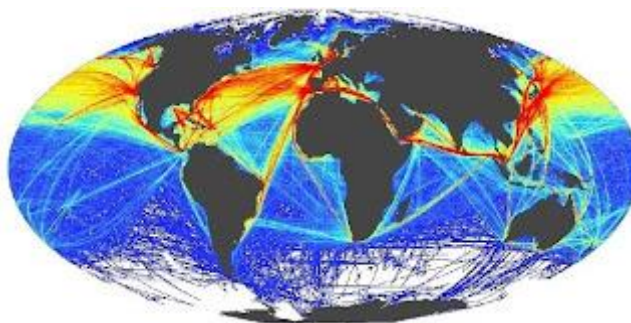


Figura 2_ Frecuencia del tráfico en las rutas del océano. Fuente: www.seaweb.org

Urge un análisis sobre la importancia de la posición geoestratégica, sobre las dificultades del país para articularse a las rutas interoceánicas, y sobre las posibles acciones a emprender para acceder al comercio global.

El 90% de las mercancías del planeta se desplaza por mares, por lo que las regiones mediterráneas deben resolver su “anemia económica”. Dado el carácter mediterráneo de la industria nacional, los productos que se exportan por mar se encarecen hasta un 50% por la vía de los mayores costos de fletes y bodegaje.

Valorar nuestros mares

Al no reconocer la posición geoestratégica y la riqueza marítima, perdimos a Panamá y nos mantuvimos con los mismos puertos de siempre. Sin advertir que había llegado la era de los contenedores, vimos desaparecer nuestra Flota Mercante Grancolombiana creada en 1946, que sin los efectos positivos de la competencia, mantuvo en su medio siglo de existencia una política de utilidades basada en altos precios y bajos niveles de calidad.

Las exportaciones de Colombia con valor agregado, solamente van al norte: no existe mercado con Asia. Nuestros barcos, que a lo sumo son de naves tipo pánamax, no son rentables para cruzar el océano Pacífico.

El territorio colombiano también incluye mares: aprendimos únicamente las fronteras continentales, pero no las marítimas. Colombia puede transformar la ventaja comparativa asociada a factores geográficos, en una ventaja competitiva para acceder a los beneficios de la economía planetaria en el escenario marítimo de las cuencas del Pacífico y el Atlántico.

La economía planetaria, que antes de la revolución industrial se centraba en el Mediterráneo, y después de ella en el Atlántico, ha llegado hoy al escenario del Pacífico. Aunque la cuenca del Atlántico mantiene su importancia, la del Pacífico es la cuenca de la economía del Siglo XXI.

En extensión, mientras la cuenca del Atlántico tiene 5000 millas náuticas, la del Pacífico es de 15000, y comprende zonas de 4 continentes: Antártida, Oceanía, América y Asia. En la cuenca del Pacífico se localizan más de 40 países, como Australia, Nueva Zelanda, Indonesia, Corea, China, Japón, Estados Unidos, México, Panamá, Colombia, Perú y Chile. En la cuenca del Pacífico donde habita más de la mitad de la población del planeta, se genera 2/3 del PIB mundial.

Los contenedores



Figura 3_ De los estibadores a las grúas de contenedores. Fuente: <http://www.ncports.com/>

Existen diferentes formas de cargas: a granel sólido como el carbón, o a granel líquido como el petróleo, carga surtida como los automóviles, y carga embalada en cajas de metal de 20 y 40 pies de largo, que son los contenedores

En los puertos los muelles largos, con bodegas y estibadores, se transformaron en puertos de patios descubiertos y anchos, con grandes grúas de 60 toneladas y brazos de 60m. Los barcos también se transformaron en planchones, de mayor calado y capacidad, para acceder a las economías de costos.

El contenedor entró en escena en 1956 y revolucionó el mundo de la carga: los 6 dólares por tonelada movilizada en el puerto se convirtieron en 0,16 dólares por tonelada. Menos tiempo y menos mano de obra:

Los buques pasaron de reposar semanas en el muelle a quedarse horas; de transportar 10.000 Toneladas a 16 nudos, a 40.000 Toneladas a 24 nudos; de rendimiento de 0,63 Toneladas/hora-hombre a 4,23 Toneladas/hora-hombre.

El nuevo escenario

Para responder a las exigencias del extenso Pacífico, las nuevas rutas interoceánicas que pasan por América, requieren puertos de más de 20m de profundidad, con amplios terrenos para la expansión en tierra. Esto ha sacado de la ecuación a Panamá y a los pánamax, y hoy la ruta Europa/Asia es por Norteamérica, dado que aunque se amplíe, el Canal no puede ganar suficiente profundidad para atender el paso de las enormes naves de la nueva generación. Esto explica la entrega del Canal y las nuevas rutas del norte cruzando USA.

A partir del 2005 aparecen los súper-pospánamax, una nueva generación de barcos de 130.000 Toneladas o más, que reduce los costos del transporte hasta U\$ 0,02 contenedor/milla. 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 pánamax, y el Canal de Panamá entra en obsolescencia. En los barcos súper-pospánamax, para 12500 contenedores, los calados alcanzan 16m y las esloras 400m.

Tabla 1: Buques de contenedores, generación por generación.

Generations of Container Ships

Generation	Year..	TEU	...Length	m-	Beam	m-	Draft	m
1.....	1968.....	750		180	---	25----		9.00
2.....	1972.....	1,500		225	---	29	---	11.50
3.....	1980.....	3,000		275	---	32	---	12.50
4.....	1987.....	4,500		275	---	39	---	13.50
5.....	1997.....	5,500		325	---	41	---	14,10
6.....	1999.....	8,000	+	345	---	43	---	14.50
7.....	2006.....	13,640				398	---	56---16.00

Fuente: Maritime Topics On Stamps : Container ships
! <http://www.shipsonstamps.org/Topics/html/container.htm>

El Río Magdalena

El río Magdalena es la vía natural para la salida al Atlántico y el acceso a la subregión andina de Colombia vecina al valle del río Magdalena, en especial para las poblaciones más mediterráneas de Colombia, del Gran Tolima, santandereanas y cundiboyacences. Este modo de transporte, el fluvial, resulta ser más económico para sacar y entrar las mercancías, hacia y desde el Caribe, en el que los fletes por agua resultarían un 50% más económicos que los carreteros y 2 veces más que los ferroviarios. Pero la incidencia del río Magdalena en la vida nacional, tras su recorrido de 1538 kilómetros, compromete a unos 300 centros urbanos, desde cabeceras de municipios hasta caseríos establecidos en sus riberas.

Ya en 1933 el ferrocarril, como nueva alternativa traspasa la nación, absorbe el transporte del río, y en 1947 se incorpora, inicialmente a la Red Ferroviaria Nacional y luego al Ferrocarril del Atlántico. El FFCC logra desplazar del río la navegación de vapores, con naves ineficientes, cuyos calados superiores a los 2,5m, limitaban su operación.

Más adelante con el desarrollo de las troncales viales hacia la costa, primero la vía por Planetarica y luego la que va por La Dorada, entra a competir el transporte carretero para terminar asegurándose el "monopolio" de la carga.

En 1991, la nueva Constitución Política crea la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, encomendándole la recuperación de la navegación y del medio ambiente del río. El más estratégico de los Proyectos Yuma, donde se propuso hacer navegable el río Magdalena con embarcaciones de bajo calado y economías de escala, enfrenta las dificultades del deterioro ambiental que desde 1970 con el apogeo de la revolución verde, la expansión de la frontera agrícola y la deforestación en Colombia, se afecta por sedimentos y por el incremento dramático de la brecha entre su caudal de invierno y de verano, sobre todo a partir del río Saldaña.

Para sustituir la fórmula de los inapropiados vapores para las nuevas circunstancias, la Fundación Igala de la U de Caldas propone efectuar el transporte en contenedores con barcazas de 1,2 m de calado y capacidad para 80 contenedores de 20 pies (TEU) en dos niveles, que en pocos días podrían cubrir la distancia de 900 km desde La Dorada hasta la costa, a una velocidad de 11 km/h. (Ver figura 4.)



Figura 4_ Navegando el río. Fuente: <http://fs03eja1.cormagdalena.com.co/>

La propuesta simplemente revolucionaria abre los ojos al país, y el Ministerio de Transporte restablece el turismo en el año 2002 mediante la creación de una empresa de transporte de viajeros, previendo que sólo por Magangué pasan unos 700 mil viajeros por año.

Hace pocos meses se ha remolcado el primer planchón porta-vehículos a lo largo del río. A pesar del bajo costo de este proyecto, no se han logrado “destrabar las arterias” de las decisiones políticas en bien de la economía del país, y se insiste en mantener la dependencia del ineficiente sistema carretero para el transporte troncalizado del país.

Utilizando esos botes tipo planchón, similares a los que navegan por el Rin y otros ríos de Europa, el flete por tonelada-km a lo largo del río Magdalena, entre La Dorada y El Caribe, que en tractomula cuesta U\$ 0,12 y por ferrocarril vale entre U\$ 0,03 y U\$ 0,04, por río se reduce a menos de U\$ 0,02.

Si se cambia del modo carretero al fluvial, el costo por TEU entre La Dorada y la costa, bajaría seis veces: de U\$1.200 a U\$200. El contenedor Bogotá-La Dorada cuesta U\$250, y Bogotá es el epicentro de la producción manufacturera de Colombia.

¿Y por el río Cauca?

Lo anterior para la cuenca del Magdalena, ya que por la cuenca del río Cauca, el transporte troncalizado de carga del Valle del Cauca, del Eje Cafetero y del Valle de Aburrá, encuentra ventajas en el Ferrocarril de Occidente: dadas las limitaciones de este río para la navegación, se debe buscar el mejor destino por Urabá.

Con relación a Cartagena, Urabá reduce las distancias al Atlántico así: para Antioquia en un 40%, para el Eje Cafetero en un 30% y para el Valle del Cauca en un 20%. Evidentemente, habrá industrias que deberán establecerse en Urabá, para resultar competitivas.

Al unir por FFCC Urabá con el futuro puerto profundo de Tribugá que es la fórmula para acceder a la cuenca del Pacífico en el Siglo XXI, se garantiza una ruta marítima comercial entre Asia y Europa, y entre las dos costas de EEUU.

El FFCC de Occidente, antes que pasar a competir con el río Magdalena, debe llegar a Urabá para ofrecer una salida más cercana al mar Caribe.

El Puerto de Tribugá ha sido propuesto por el miembro de la SMP Gustavo Robledo Isaza, e impulsado por la SMP y por la Cámara de Comercio de Manizales, en su fase inicial.

Se puede establecer una ruta que le compita al puente seco de los FFCC costa a costa de Norteamérica, para salvar el paso de las mercancías entre Europa y Asia, por esta región de América, con dos opciones: Como primera opción, mediante un eje conformado por el par de puertos profundos en Tribugá y Urabá, y una vía terrestre que los una, conformada por el FFCC del Darién. La otra opción para el puente entre los dos megapuestos colombianos, es la ruta del Canal de Panamá, cuyo flujo ya deprimido debe competir con el del Canal de Suez. Panamá no posee puertos profundos en los extremos de su Canal.

Conclusiones:

1. Un desafío en tiempos de recesión

Urge la planeación concertada con los actores sociales, empresariales y políticos, para acceder a los mares priorizando los intereses nacionales. El desafío parte de los impactos sobre el transporte y la economía: el estudio “Destrabando las Arterias”, del BID, señala que de reducir los costos del transporte en un 10%, las exportaciones crecerían un 30%. Es evidente que el monopolio de Buenaventura ha retrasado la salida al Pacífico, y que Cartagena podría hacer lo propio con Urabá. Aunque se drague Buenaventura y con Cartagena modernizado, con la actual infraestructura mejorada no se dan las condiciones estructurales para atraer rutas interoceánicas, desde USA a nuestra región.

2. Un desafío para los transportadores

Los transportadores de carga deberán asumir los efectos de corto plazo y aprovechar los beneficios muy superiores en el largo plazo, resultantes de troncalizar los desplazamientos de carga por medios y modos más eficientes. El río Magdalena permite reducir los costos de transporte en un 40%. La carga de compensación por la vía del Magdalena estaría representada en los insumos agrícolas. Para el FFCC de occidente llegando a Urabá, igualmente: los bajos costos de los fletes ferroviarios para la salida de carga del Valle del Cauca y del Eje Cafetero hacia el norte, podrían competir con los costos del tránsito por el Canal de Panamá.

3. Un desafío ambiental

El otro tema para la agenda se relaciona con el medio ambiente: recuperar el río Magdalena supone la recuperación de las cuencas tributarias y del paisaje, y el tratamiento de vertimientos líquidos y sólidos, otros. Los desarrollos portuarios no deben comprometer áreas de interés ambiental como manglares y ciénagas: debe lograrse manteniendo la preservación del patrimonio ictiológico y del hábitat de los anfibios, dada su importancia en los ecosistemas y para la subsistencia de los pescadores artesanales.

Fuentes

- _ Carme Miralles-Guasch, Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona. Bespània, 2001.
- _ Germán Ospina Sector Transporte. Colombia: Desarrollo Económico Reciente en Infraestructura. Balanceando las necesidades sociales y productivas de infraestructura. Banco Mundial. 2004.
- _ Gerson Javier Pérez V La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Trabajo Sobre Economía Regional. Banco de la República. Cartagena. Octubre, 2005.

- _ Ginés de Rus, Javier Campos y Gustavo Nombela. Economía del transporte. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España, 2003.
 - _ Gonzalo Duque-Escobar. *El eje Urabá – Tribugá: la salida a los océanos en Colombia*. Revista Civismo 438. SMP Manizales, 2009.
 - _ Gonzalo Duque-Escobar. *Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia*. . Revista Eje XXI N° 23 de Marzo de 2006.
 - _ Gonzalo Duque-Escobar. *Fundamentos de economía y transportes*. Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales. Manizales, 2006.
 - _ Marcela Henao y Eleonora Lozano. El transporte terrestre de carga en Colombia. DNP-UMACRO. 1999.
 - _ Víctor Julio Montoya et Al, Operación de transporte de carga por carretera en Colombia. Ministerio del Transporte, 2001.
- 1 * Ponencia presentada en el 2° Congreso Alianza Antioquia-Eje Cafetero de Sociedades de Mejoras Públicas. Biblioteca Municipal José Félix Restrepo, SMP Envigado, Mayo 22 a 24 de 2009.
- 2 ** Gonzalo Duque-Escobar, es Miembro de la SMP de Manizales y Profesor de Economía del Transporte en la Universidad Nacional de Colombia.
- 3 Este documento soporta la presentación publicada en:
Una salida al mar para el occidente colombiano.
-

INFORME DE GESTION AÑO 2009

Por: José Rubiel López Montes *

En nombre de la Junta Directiva de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, presentamos el INFORME DE GESTIÓN correspondiente al año 2009, el cual consideramos positivo para la entidad y para la ciudad a la cual nos debemos y por la cual trabajamos en cumplimiento de nuestra misión y objeto social.

Las actividades y gestiones realizadas han sido satisfactorias y ajustadas a las directrices de de la Asamblea General; los recursos se manejaron con transparencia y austeridad; se dio cumplimiento al Plan de Trabajo aprobado para el año 2009; se logró un incremento significativo de socios.

Celebramos los 97 años de fundación de nuestra entidad; promovimos la reactivación de la Asociación de Sociedades de Mejoras Públicas de Caldas, Quindío y Risaralda; participamos en forma activa, con otras entidades en el proyecto “Manizales limpia”, en su primera fase “Mi Colegio limpio”.

Se dio mayor difusión a las actividades de la Sociedad de Mejoras Públicas a través de los medios de comunicación, de la Revista Civismo que se publica cada 3 meses y a la presencia en Internet de nuestra entidad; se viene liderando la estructuración de un importante proyecto de Cultura Ciudadana, con otras cuatro importantes instituciones cívicas de la ciudad; se avanzó en el Plan de Acción del Centenario de la Sociedad de Mejoras Públicas que se celebrará en el 2012; se aprobó por parte de la Junta Directiva el Proyecto de Reforma de Estatutos y del Reglamento, sólo queda pendiente la aprobación de la Asamblea.

ASAMBLEAS GENERALES

Tal como está contemplado en los Estatutos, todos los lunes no festivos de cada semana realizamos las reuniones de Asamblea General de 6:30 a 8.00 p.m. con un buen promedio de asistencia. En dichas asambleas se expusieron, analizaron, discutieron y aprobaron diferentes temas y proyectos de interés para el progreso y desarrollo de nuestra ciudad

El 30 de noviembre de 2009 se realizó la Asamblea Electoral y se eligió la Junta Directiva para el 2010 y al Revisor Fiscal y su suplente. Las Actas las elaboramos con el lleno de los requisitos de ley, se encuentran al día y reposan en los archivos, donde están a disposición de los socios.

DIRECTIVA JUNTA

Debemos destacar el entusiasmo y fervor que demostraron los miembros de la Junta Directiva, la seriedad con la que tomaron decisiones responsables y oportunas; así como la armonía, buen entendimiento y respeto mutuo que reinó en las reuniones.

La Junta cumplió a cabalidad con las funciones que le corresponden, entre ellas, realizar dos reuniones mensuales, velar por la buena imagen y marcha de la institución en las áreas administrativa y financiera. Dedicó tiempo adicional a varias reuniones extraordinarias para el estudio y discusión de importantes Proyectos como el de la Emisora Comunitaria, que venía del año 2008 y el Proyecto de Reforma de los Estatutos y el Reglamento de la entidad.

SOCIOS

Con la convicción que lo más importante y valioso para nuestra entidad es su destacado capital humano, enfocamos nuestra atención a los socios y procuramos demostrarles con hechos que somos una verdadera familia; en efecto, nos manifestamos en sus cumpleaños, en sus momentos de felicidad o de dolor; quienes tienen o tuvieron quebrantos de salud fueron nuestra prioridad y con mensajes, llamadas telefónicas y algunas visitas, los acompañamos y les expresamos nuestra solidaridad. Otra prioridad fue el incremento del número de socios con amplia experiencia profesional y con deseos de servir a nuestra entidad y a la ciudad; terminamos el año con 39 afiliados.

AREA ADMINISTRATIVA

Iniciamos el año con 2 empleados en el área administrativa: Secretaria- Tesorera y empleada de Servicios Generales; Contador y Revisor Fiscal.

Se dio especial atención al mantenimiento y buena presentación del Edificio, acorde con el limitado presupuesto y recursos disponibles.

Nuestra preocupación y política fue ser cumplidos con nuestros compromisos y obligaciones financieras y en dejar muy en alto el nombre de la institución.

AREA FINANCIERA

Los ingresos de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales provienen de los arrendamientos de las oficinas y locales del Edificio de 6 pisos, ubicado en el centro de la ciudad y del local del Restaurante los Arrayanes, inmuebles que constituyen su patrimonio, con los cuales atiende los gastos administrativos y la inversión en algunos proyectos cívicos y de cultura ciudadana.

Mensualmente se recibieron los Estados Financieros presentados por el Contador y revisados por el Revisor Fiscal y se analizaron y aprobaron en las respectivas Juntas Directivas.

RECONOCIMIENTOS

CIVICOS

Con el propósito de entregar los reconocimientos cívicos de la Medalla del Civismo, al Mérito y el Socio del Año, en la fecha que cumple años nuestra benemérita institución, la Asamblea aprobó anticipar este acto para el 3 de julio de 2009, fecha en la cual conmemoramos los 97 años de fundación de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, que se cumplieron el 28 de junio de 2009, con un Panel con dos honorables Senadores de la República y la imposición de los reconocimientos cívicos año 2009, así:

MEDALLA DEL CIVISMO: A Monseñor Fabio Betancur Tirado Arzobispo de la Arquidiócesis de Manizales.

MEDALLA AL MERITO CÍVICO: Fundación Batuta de Manizales.
SOCIO DEL AÑO: Nidia Castillo Uribe.
“MANIZALES LIMPIA” Fase II: “Mi Comuna Limpia”.

En junio se concluyó con éxito la primera Fase de esta campaña: “Mi Colegio Limpio” en la cual trabajó activamente la Sociedad de Mejoras Públicas. En el segundo semestre de 2009 se ha venido socializando y estructurando la Fase II “Mi Comuna limpia”, con el liderazgo de la Contraloría General del Municipio de Manizales, proyecto al cual se han vinculado otras entidades, como la Alcaldía, Personería, Concejo de Manizales y algunos medios de comunicación.

La campaña se desarrollará durante 16 meses, contados a partir de Septiembre de 2009 hasta Diciembre de 2010, en las comunas y corregimientos del Municipio de Manizales, tiempo en el cual se implementarán estrategias que permitan la erradicación de puntos críticos de la ciudad; tiempo de transición hacia la consolidación del comparendo ambiental.

Con la generación de estrategias conjuntas (comunidad – instituciones), se busca el empoderamiento de los líderes en acciones tendientes a una cultura de aseo y entorno limpio, desde la óptica del control social participativo.

Fase I: Visibilizar en la comunidad el punto crítico. Se han detectado 211

Fase II: Determinación de las acciones de intervención a desarrollar.

Fase III: Intervención directa de los puntos críticos a desarrollar

Desarrollo de la brigada educativa y de limpieza.

Fase IV: Seguimiento con la ciudadanía (línea 110)

Incentivos: Un premio en especie de \$10.000.000 que se distribuirá así: Primer puesto \$5.000.000, Segundo puesto: \$3.000.000 y tercer puesto \$2.000.000.

REVISTA CIVISMO:

Esta importante Revista, que hace parte del patrimonio cultural e histórico de nuestra entidad, contó con la asesoría y colaboración decidida de un Consejo de Redacción integrado por cuatro personas de un excelente perfil cultural.

En los números que se editaron durante el año, se publicaron artículos de interés y actualidad relacionados con la ciudad y la región, así como las actividades y campañas de nuestra entidad. La Revista Civismo, también aparece publicada en la página web de nuestra institución.

PAGINA WEB:

A esta página, <http://smp-manizales.galeon.com> que creó y dirige con gran profesionalismo y especial dedicación nuestro honorable socio Gonzalo Duque Escobar, le hemos dado la importancia que merece y requiere para mantenerla actualizada.

VEEDURÍAS:

La Sociedad de Mejoras Públicas participa activamente en la veeduría de la realización de las obras de la construcción del Aeropuerto de Palestina, que operará a partir de noviembre de 2011 y del Cable Aéreo de Manizales, novedoso servicio urbano que se inauguró el 30 de octubre de 2009. Igualmente participamos en la Comisión del POT que dirige Planeación Municipal y en el Comité de Planes Estratégicos de Caldas, que coordina la Cámara de Comercio de Manizales.

COMPROMISOS Y NUEVOS RETOS

Muchos son los retos y compromisos que tiene nuestra benemérita institución con la ciudad, entre otros, los siguientes que consideramos de vital importancia

1. Seguir fortaleciendo el liderazgo de la Sociedad de Mejoras Públicas en la ciudad, en la región y en Colombia, con proyectos de impacto y así estar a la altura del legado que nos dejaron nuestros fundadores y quienes nos han antecedido.
2. Dar cabal aplicación a la ley 1217 del 16 de julio de 2008, con normas que regulan y modernizan las Sociedades de Mejoras Públicas de Colombia
3. Agilizar la aprobación al Proyecto de Reforma de Estatutos y del Reglamento
4. Continuar con la participación activa en la Campaña “Mi Comuna Limpia”
5. Seguir liderando la puesta en marcha del Proyecto de Cultura Ciudadana con las cuatro entidades que han venido trabajando.
6. Concretar y aprobar el Plan de Acción del Centenario de la SMP
7. Liderar una campaña para fortalecer la Federación Nacional de Sociedades de Mejoras Públicas de Colombia.
8. Trabajar activamente en la Asociación de Sociedades de Mejoras Públicas de Caldas, Quindío y Risaralda, que se reactivó en el mes de noviembre de 2009 y realizar el otro encuentro que se acordó, para el mes de febrero de 2010.
9. Estrategias para que todos los socios participen activamente en los diferentes Comités

AGRADECIMIENTOS

Nuestro especial reconocimiento para todos los honorables socios por la confianza que depositaron en los integrantes de la Junta Directiva 2009 y por la colaboración que nos brindaron para las actividades que se realizaron durante el año; nuestra admiración y gratitud a los empleados de la institución, así como al Contador y Revisor Fiscal, por el amor y responsabilidad que demostraron en el cumplimiento de sus funciones; a los arrendatarios por su colaboración y oportuno pago; a los vigilantes y a su empresa Latina de Seguridad por el eficiente desempeño; nuestros sinceros agradecimientos a las entidades cívicas, gremiales, al sector público y privado por el apoyo que siempre nos han brindado; a los medios de comunicación que en forma diligente y oportuna publicaron las noticias y actividades de nuestra entidad; a las demás personas y entidades que nos han colaborado y apoyado en nuestra noble causa de hacer civismo por nuestra querida ciudad.

A todos les deseamos una FELIZ NAVIDAD y un próspero año nuevo.

** Economista, Líder del Leonismo en el Eje Cafetero y actual Presidente de la SMP de Manizales*

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.



Crra 23 con Calle 20. Manizales

--
_***

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.



REVISTA CIVISMO SMP: REPOSITORIO

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