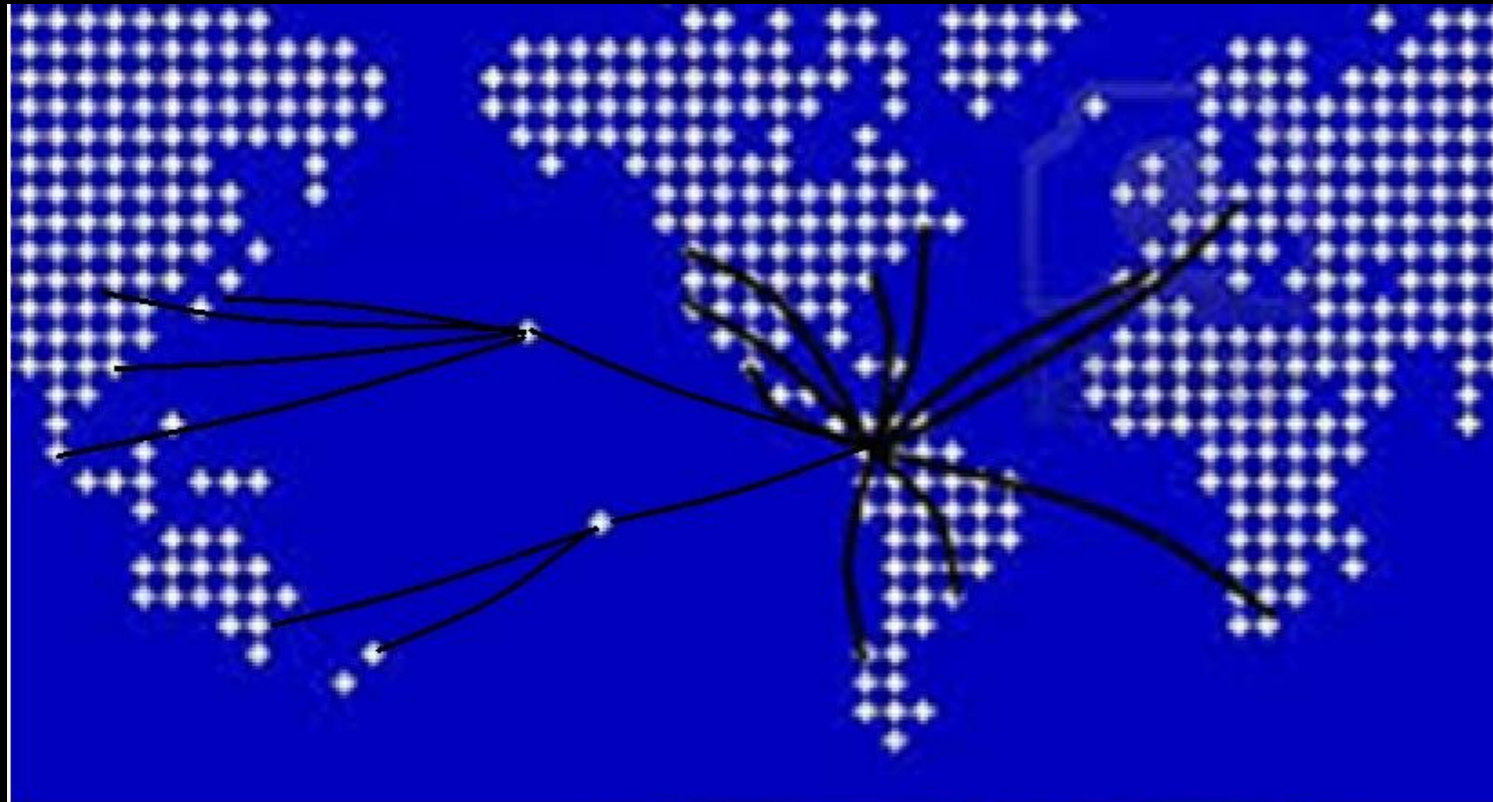


Debate “Verdades y Mentiras del  
Macroproyecto Aeropuerto del Café”  
Honorable Concejo de Manizales



**AEROPUERTO DEL  
CAFÉ: DIMENSIÓN  
REGIONAL**

Gonzalo Duque-Escobar \*  
Manizales, Lunes 27 de Julio de 2015

# Introducción

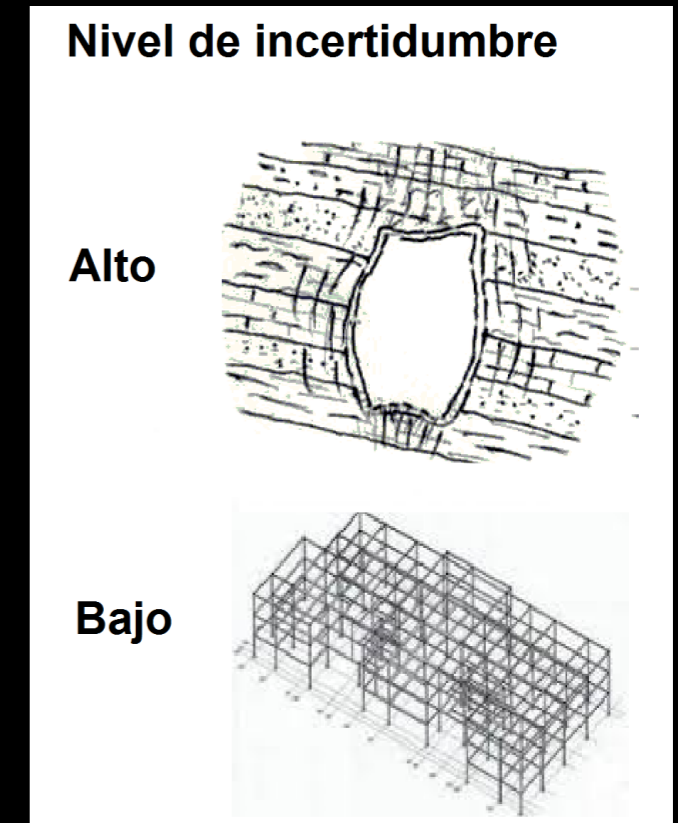
- Enfrentar la crisis del empleo cafetero y los procesos de desindustrialización en la ecorregión, obliga además de optar por una apuesta por la cultura y la educación, a crear sinergias territoriales soportadas en una nueva infraestructura que resuelva las limitaciones asociadas a la condición mediterránea del territorio, y a facilitar la implementación de un nuevo modelo urbano descentralizado y más verde, resultado de la conurbación de las áreas metropolitanas entre Pereira y Manizales.



- Entre los proyectos fundamentales que posiblemente pueden contribuir de mejor forma a la conformación de esa ciudad región y a mitigar los impactos del proceso de globalización de la economía, tendríamos el Paisaje Cultural Cafetero, proyecto cuya implementación estaría condicionada a que el Aeropuerto del Café pueda extender su pista a 3600 m, y el desarrollo de la hidrovía del Magdalena sumado al del Corredor Bimodal Cafetero, por las plataformas logísticas que se podrían implementar en el Magdalena Centro y sobre el Corredor del Río Cauca en el Eje Cafetero.

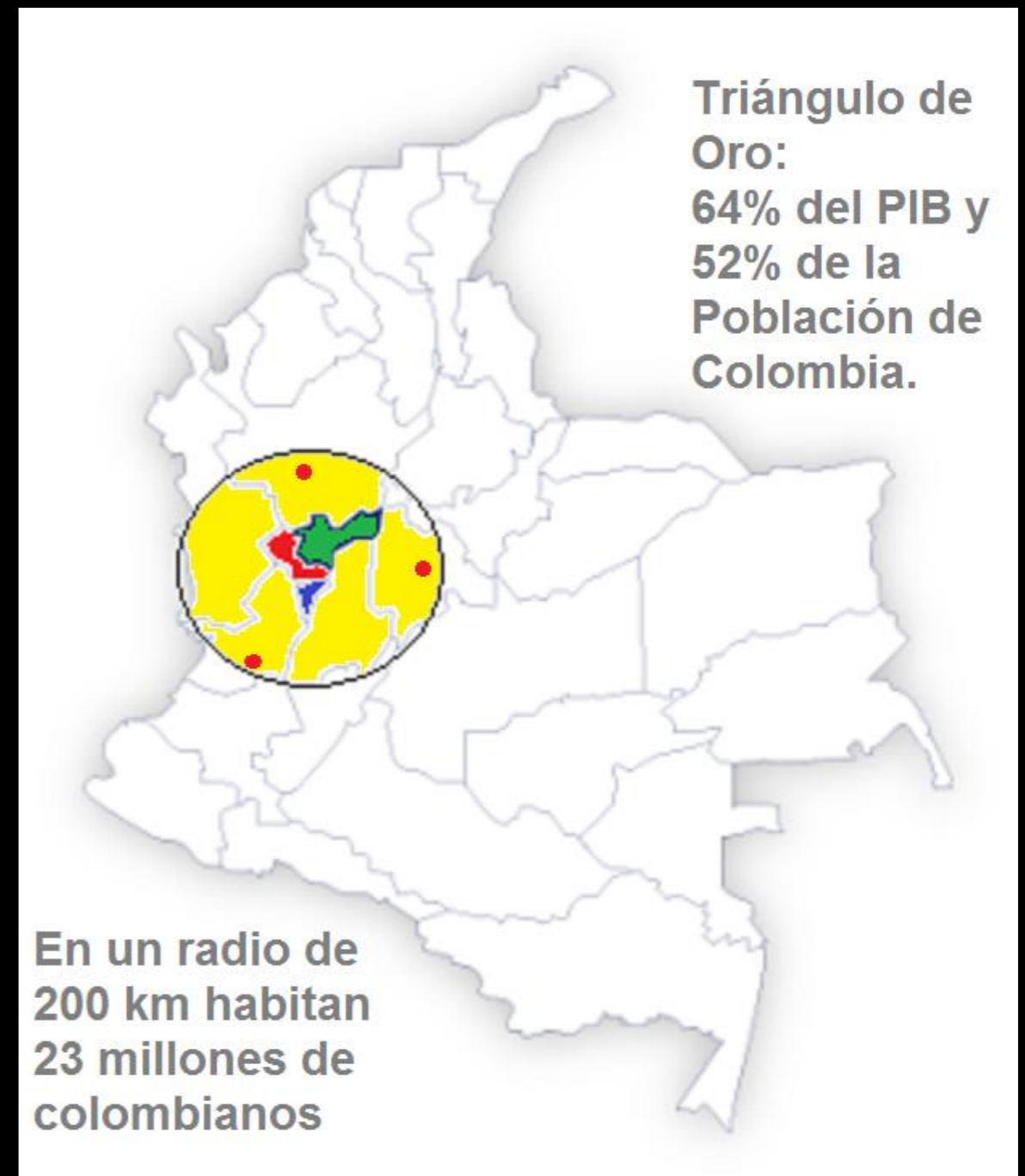
# El estado actual del proyecto

- El tema técnico de Aerocafé, afortunadamente se ha puesto en orden conforme a las directrices ministeriales, mediante una re-estructuración técnica y económica acometida bajo la notable gerencia del Ing. Luis Fernando Mejía Gómez.
- En relación con sus dificultades técnicas, ayer se proyectó Aerocafé sobre enormes terraplenes buscando economías en bajos costos, una decisión explicable entonces por los precarios recursos locales previstos para financiar la obra desde la región.
- Pero la naturaleza geotécnica de esta alternativa, al igual que en cualquier obra subterránea como es el caso de los túneles, necesariamente conlleva una incertidumbre del orden del 30%, en la que se incorpora un alto riesgo de estabilidad en la cimentación.
- Ahora, para mitigar el riesgo se ha proyectado sobre un viaducto de concreto, y con una pista 8 m más baja que modifica su dirección, una solución sustancialmente más costosa que permite reducir la magnitud de los terraplenes para llevar la incertidumbre al 4% o 6%, cuánta cinco o seis veces inferior que se ajusta a los valores típicos para obras antrópicas, como son las estructuras de concreto.



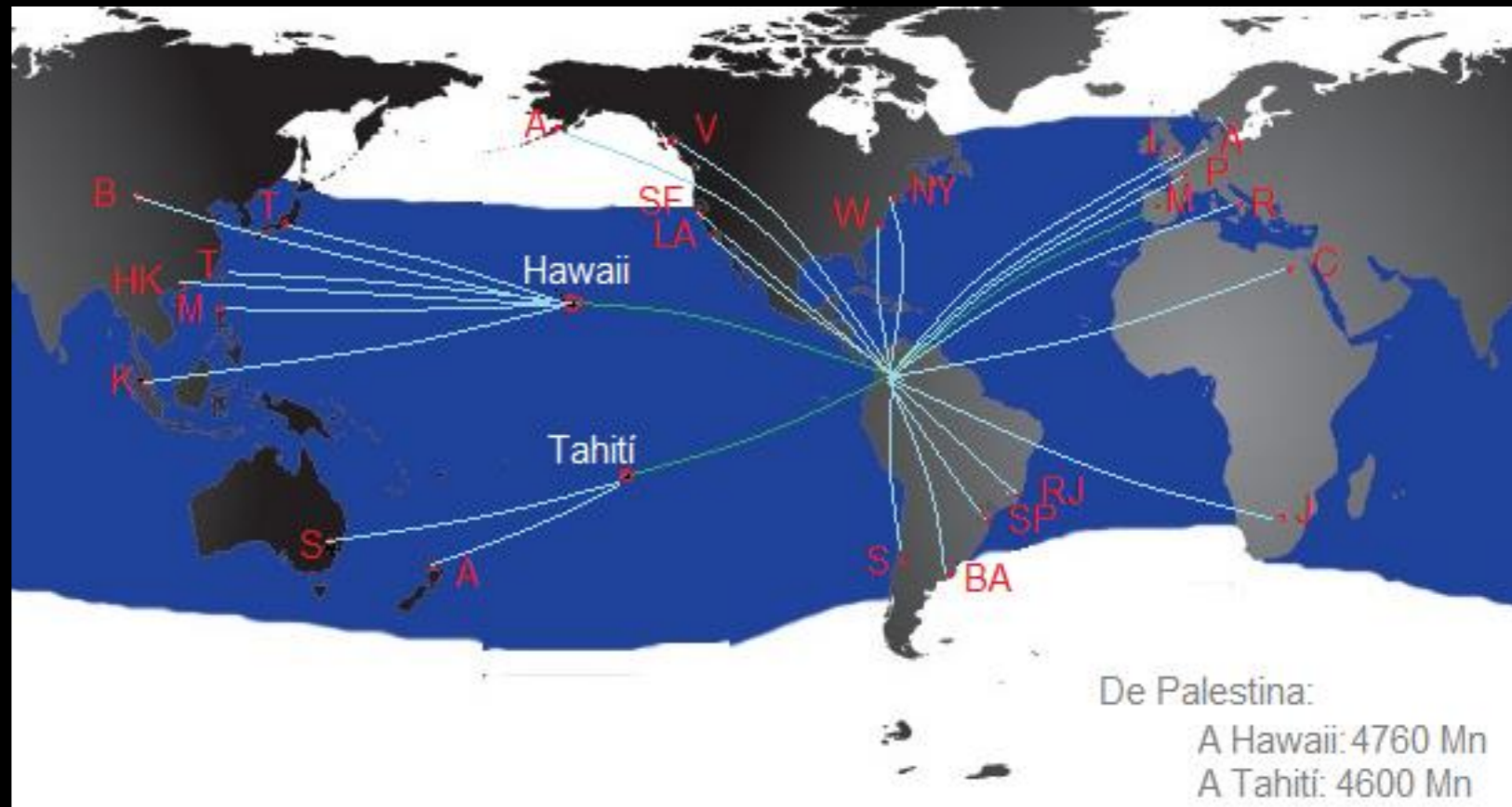
# Valor estratégico

- Aerocafé cuenta con una posición de privilegio como centro de la conurbación Cali-Medellín y epicentro del Triángulo de Oro de Colombia, un territorio de 200 km de radio, donde habitan 23 millones de habitantes y se genera el 64% del PIB de Colombia.
- Según la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, un Jumbo que levanta 75 mil libras del aeropuerto de Rionegro y 83 mil libras de El Dorado, podría levantar 112 mil libras desde Palestina, Caldas, generando economías de un 36% y 49% para Bogotá y para Medellín en su orden.



# Funciones de convergencia aérea

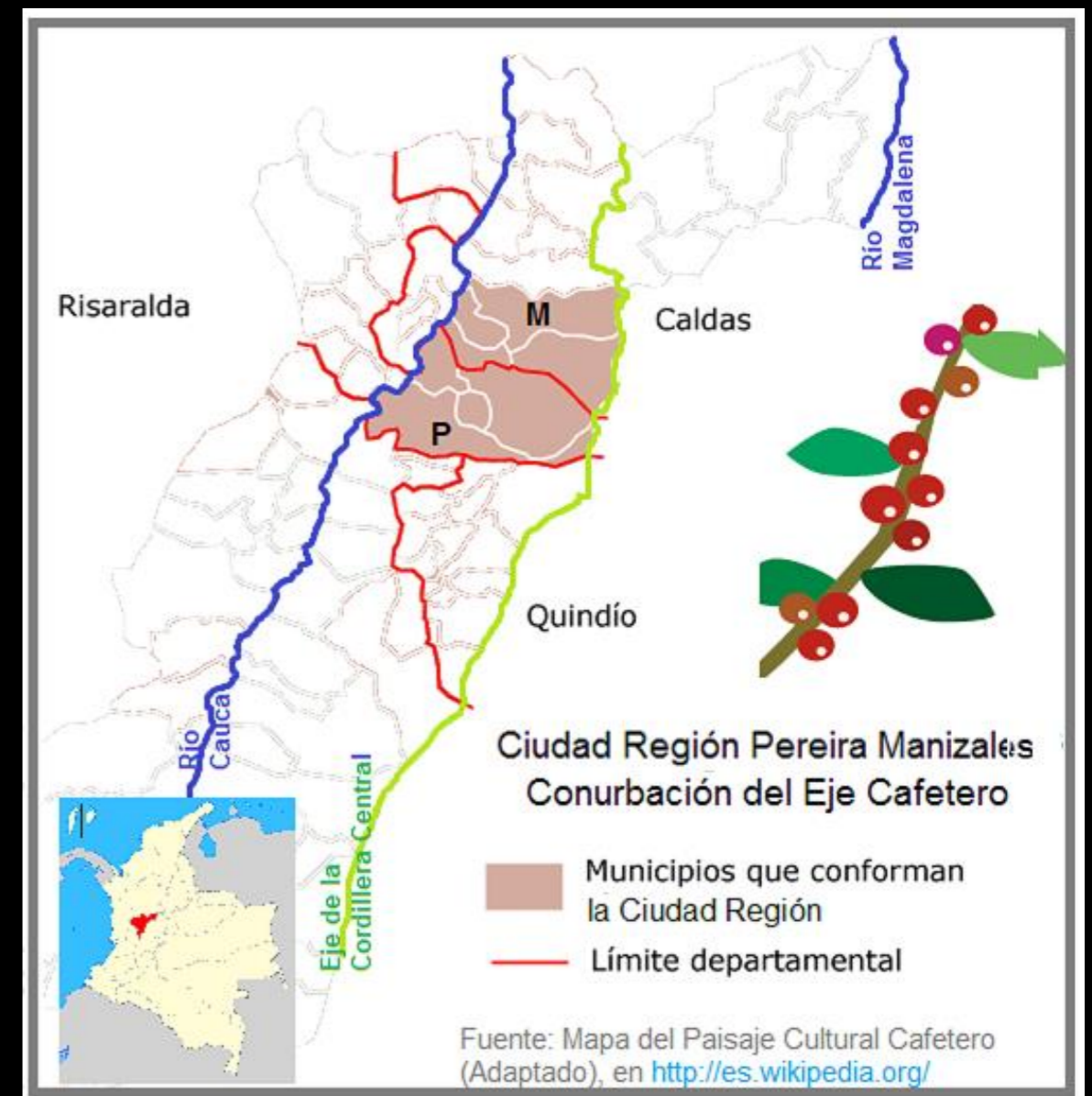
- El Aeropuerto del Café ubicado a mitad de distancia entre Pereira y Manizales, al estar en el centro demográfico de Colombia y ofrecer fletes más económicos en aviones de largo alcance, podrá resolver limitaciones del El Dorado y del José María Córdoba, y servir de complemento al Matecaña.
- Esto en operaciones aéreas de aviones full carga, pasajeros y combustible, para operar como “Aeropuerto Low Cost” y de carga pesada con destino a Europa, África, Asia y Oceanía.



Para cruzar desde Aerocafé el mar de Balboa, de conformidad con la propuesta de la Dra. Ana María González, habrá que escalar los vuelos en Hawái y en Tahití, dos islas del Pacífico Norte y Pacífico Sur, sobre la ruta a Tokio y Sidney en su orden, ambas ubicadas casi a 5000 millas náuticas.

# Desarrollo regional

- Sin Aerocafé, no es viable hacer del Paisaje Cultural Cafetero un motor de desarrollo rural soportado en el ecoturismo. Al extender la pista a 3600 m, se podrán operar aviones de largo alcance, ofreciendo viajes transoceánicos a tarifas más económicas para acceder mercados lejanos desde el Eje Cafetero.
- Además de estimular renglones como servicios de salud, turismo y cultivo de flores, Aerocafé soportaría la producción de bienes de valor agregado relacionados con informática, mecatrónica, biotecnología, nuevos materiales e industria química.



# Competitividad regional

- Los actuales aeropuertos del Eje Cafetero, por estar limitados a aviones de mediano y corto alcance, solo son competitivos incrementando la frecuencia de viajes y horas de servicio: Matecaña aunque ha sido el de mejor desempeño, debe operarse por una misma cabecera y con la mayor ampliación que admite sólo podría mejorar su eficiencia a nivel doméstico en un 30%, lo que lo limitaría a aviones de solo 3000 millas cuyo alcance sólo se extendería a las Américas.
- Contrariamente, Aerocafé en Palestina, podría llegar a otros destinos ubicados a 5000 millas, con tarifas más bajas en virtud de las economías de escala asociadas al mayor tamaño del avión.

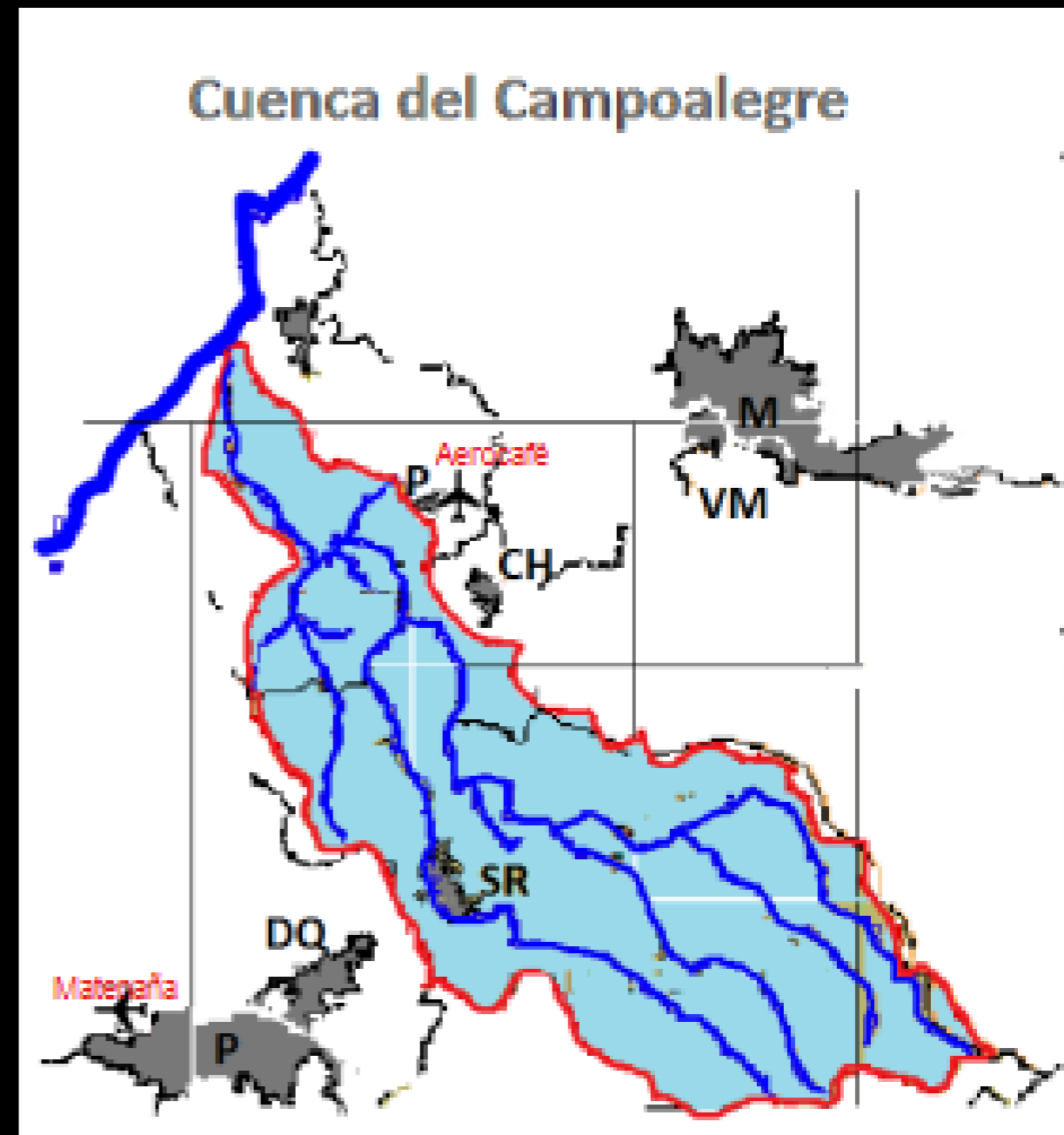


Imagen: Conurbación Pereira-Manizales y Cuenca del Campoalegre.

# Cuenca Propia

- Aerocafé cuenta con “cuenca aeroportuaria”, área de influencia o territorio servido por el aeropuerto, territorio que llega hasta una hora y media de distancia por tierra.
- Contrariamente, el aeropuerto Santa Ana en Cartago en su larga existencia no ha generado impactos regionales de importancia, por no tener “cuenca propia”, al quedar ubicado en el área de influencia de un aeropuerto ya depreciado, como lo es el Palmaseca de Palmira.
- Aerocafé con pista de 3600 m y operando aviones B747 o A380, podrá ofrecer fletes competitivos en vuelos transoceánicos para Bogotá y Medellín, gracias al mayor tonelaje y alcance que pueden levantar dichas naves desde Palestina Caldas.





# Epílogo

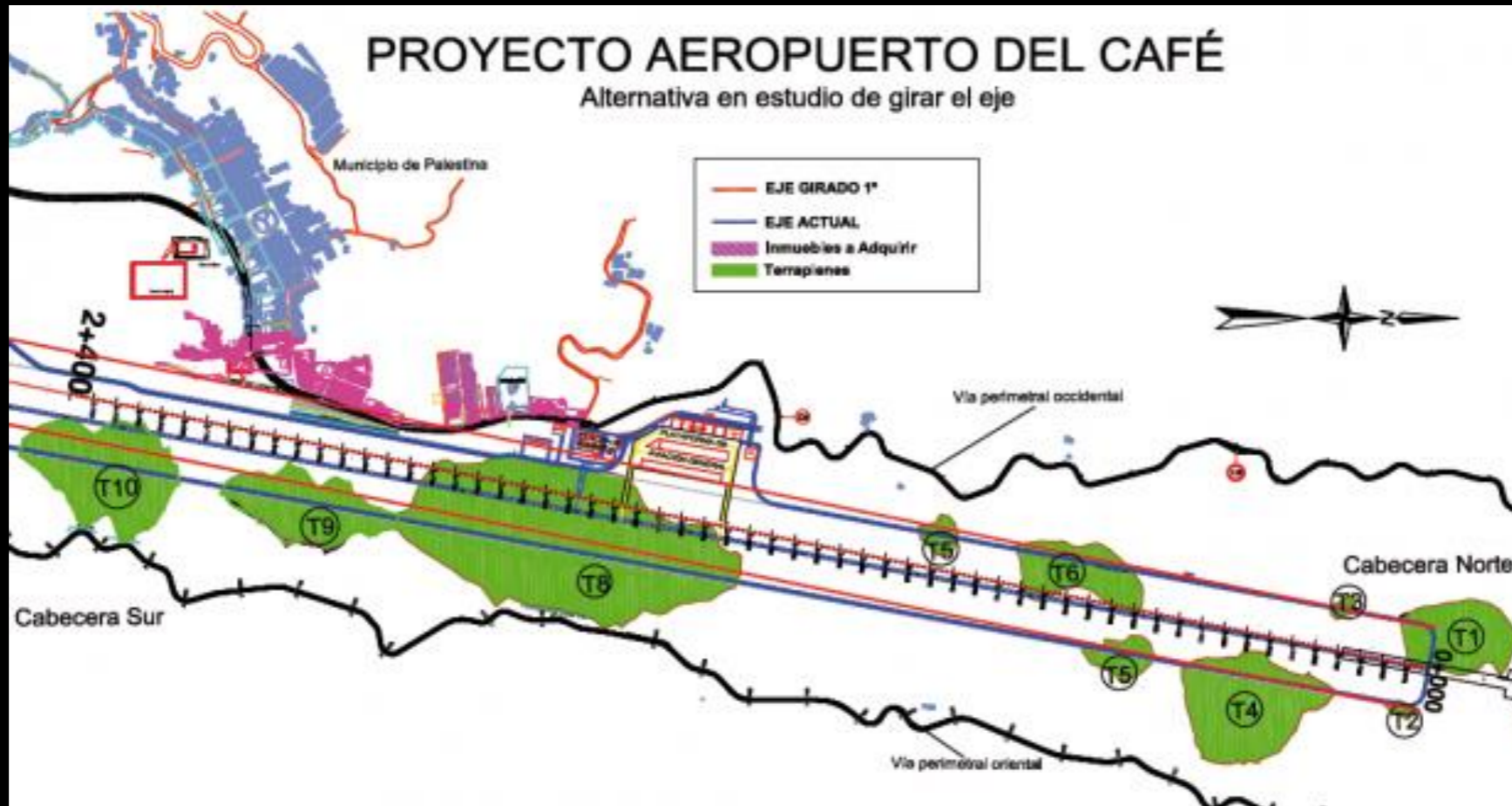
- A diferencia de un puerto o aeropuerto de paso, los puertos y aeropuertos de convergencia como grandes empleadores y detonantes del desarrollo urbano, obligan a los planificadores a tomar previsiones considerando su impacto, transformando los pequeños poblados vecinos en ciudades intermedias para prevenir conflictos y aprovechar los beneficios del progreso.
- Ya no son los tiempos de la sociedad industrial de ayer y de la economía cerrada, sino los del protagonismo del saber, de la sociedad del conocimiento y de la economía globalizada. No obstante, la necesidad de atender prioridades como cerrar las brechas asociadas al subdesarrollo, invitan a financiar esta infraestructura en alianza con el mercado.
- Aunque no poseemos las tierras de la Sabana de Bogotá o del Valle de San Nicolás de Rionegro para el cultivo de las rosas, sí tenemos variedad de climas para exportar heliconias, frutas tropicales y hortalizas, además de capacidad humana y de infraestructura instalada para desarrollar renglones relacionados con la industria y los servicios de la nueva sociedad, entrando a sectores estratégicos como las TIC y la Biotecnología.

## Heliconias





Concejo de  
Manizales



Gracias.

- Gonzalo Duque-Escobar: Miembro de la SMP de Manizales y Profesor de la Universidad Nacional de Colombia. Ponencia presentada a nombre de la SMP de Manizales en el Recinto del Honorable Concejo de Manizales, para el Debate “ Verdades y mentiras del Macroproyecto Aeropuerto del Café”, el día Lunes 27 de Julio de 2015, en Manizales.
- Imagen de Contraportada: Alternativa de estudio de girar el eje. Proyecto Aeropuerto del Café.

# Fuentes bibliográficas



Imagen: Aeropuerto del Café. Fuente, Ilustración de La Patria 2013

- Documentos de soporte:

AEROCAFÉ: LAS CINCO RAZONES DEL PROYECTO. [Ref. La República. Bogotá, 2014-01-24.] <https://godues.wordpress.com/2014/01/24/>

AEROCAFÉ, LA CIUDAD REGIÓN Y EL PAISAJE CULTURAL CAFETERO. [Ref. Revista Eje 21. Manizales, 10-04-2015.] <https://godues.wordpress.com/2015/04/10/>

Aeropuerto del Café. Página oficial. <http://www.aeropuertodelcafe.com.co>

- Complementos:

A Digital Books: Gonzalo Duque Escobar. Textos digitales para mis cursos en la U. Nal. de Colombia. <http://godues.wordpress.com/2011/09/09/>

AEROCAFÉ: INCERTIDUMBRES TECNOLÓGICAS, Y NO ERRORES HUMANOS. Gonzalo Duque Escobar (2013) La Patria <https://godues.wordpress.com/2013/12/09/>

DIÁLOGOS CON EL TERRITORIO Y GESTIÓN DEL RIESGO NATURAL. Gonzalo Duque Escobar. Módulo Especialización en Geografía: Departamento de Historia y Geografía U de C. <https://godues.wordpress.com/2013/05/29/>

EL APORTE ÉTICO Y TÉCNICO DE LA UN EN AEROCAFÉ. Duque Escobar, Gonzalo (2011) U.N. de Colombia <https://godues.wordpress.com/2011/04/27/>

EL DESARROLLO URBANO Y ECONÓMICO DE MANIZALES. Duque Escobar, Gonzalo (2015). Documento para el Colectivo Subámonos al Bus del POT. SMP Manizales. <https://godues.wordpress.com/2015/07/15/>

El nuevo Aerocafé : consideraciones técnico-económicas. Duque Escobar, Gonzalo (2014) Revista Eje 21 . - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/42598/>

MÓDULO DE ECONOMIA Y TRANSPORTES. Duque Escobar, Gonzalo. POSGRADO EN VÍAS Y TRANSPORTES U.N. de Colombia. <https://godues.wordpress.com/2012/09/28/>

Institucionalidad en el Paisaje Cultural Cafetero PCC. Duque Escobar, Gonzalo (2012) Taller Internacional Estudios del Paisaje, 30-07-2012. Manizales, Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/7165/1/gonzaloduqueescobar.201229.pdf>

La Ciudad Región Pereira-Manizales. Duque Escobar, Gonzalo (2015) La Patria, Manizales <https://godues.wordpress.com/2015/04/27/>

Problemáticas y potencialidades de Manizales y Caldas. Gonzalo Duque Escobar (2014) <https://godues.wordpress.com/2014/10/23/>

Seis diálogos con el territorio – Gonzalo Duque Escobar (2012) (Recopilación) Teoría del Medio Ambiente Modulo para la Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo, en: <http://godues.wordpress.com/2012/05/13/>