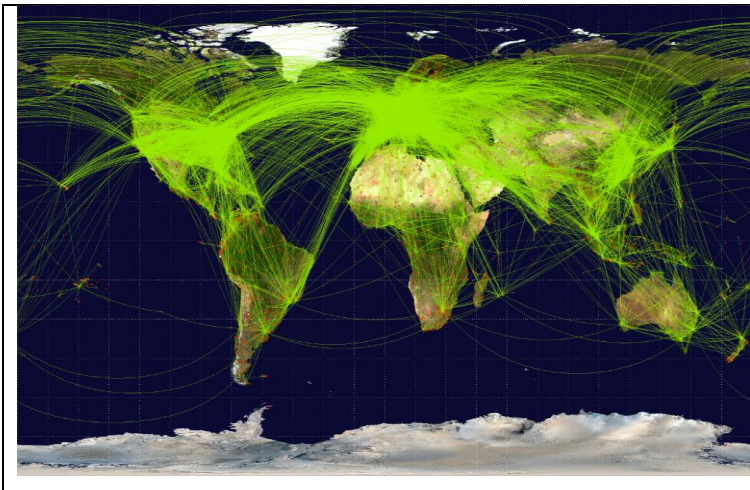


## ¿Por qué el Aeropuerto del Café?



*RESUMEN: Si enfrentar la crisis del empleo cafetero y los procesos de desindustrialización en la ecorregión cafetera de Colombia, 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, Aerocafé es parte sustantiva de la solución, si se concibe como un proyecto de alcance transoceánico que complemente El Dorado.*

### Por Gonzalo Duque Escobar\*

Las ventajas del Aeropuerto del Café, dotado de una pista larga que le permita operar aviones tipo Jumbo, se traducirían en una mayor competitividad para la Ecorregión Cafetera Colombia, al abrirse una oferta de vuelos transoceánicos hacia y desde el Cono Sur, Norte América, Oceanía, Asia, África y Europa, operando en el centro de Colombia como “Aeropuerto Low Cost” y como “Aeropuerto de carga pesada”, con economías de un 49% respecto al José María Córdoba y de un 36% con relación a El Dorado.

Lo anterior, de conformidad con lo señalado por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles quien dice que un Jumbo puede salir fletado desde Palestina hasta con 112 mil libras, contra 83 mil libras que podría levantar desde el Altiplano y 74 mil libras desde Rionegro. Este concepto, que invita a operar desde Aerocafé con aviones de gran alcance logrando ventajas adicionales sobre otros aeropuertos del país, resulta fundamental, ya que con aeródromos para aviones de mediano y corto alcance, no podemos ser competitivos.

En consecuencia, la viabilidad económica el Aeropuerto del Café, gracias a su posición geoestratégica y a la ubicación de Colombia como bisagra de las américas, no está en la componente nacional, sino desempeñándose como aeropuerto transoceánico y de convergencias aéreas para Colombia, si lo concebimos en el complemento que requieren El Dorado y el José María Córdoba, e incluso el Aeropuerto de Matecaña para hacer de la región andina de Colombia un nodo aeroportuario continental de similares características a los aeropuertos de México y Sao Paulo.

De conformidad con el Estudio de Alternativas para el Matecaña elaborado por la Corporación Aeropuerto de París (1982), dicho aeropuerto al tener la ciudad encima y aunque contara con recursos suficientes, no podría expandir su pista para admitir aviones tipo Jumbo, lo que le impediría apalancar el Paisaje Cultural Cafetero como motor de la economía regional: recuérdese que el turismo a nivel mundial genera el 10% del PIB y el 8% del empleo; y que puertos y aeropuertos son los mayores empleadores del planeta.

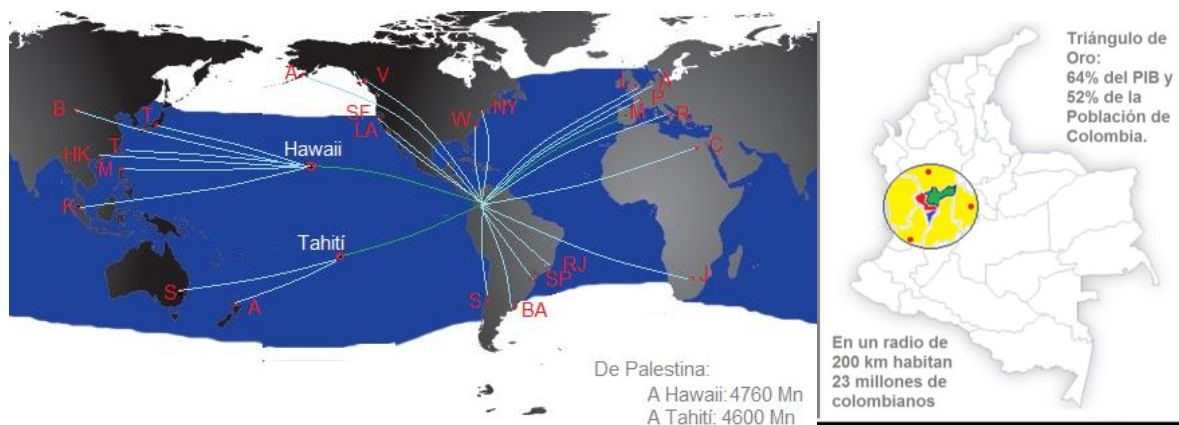
### Datos aeroportuarios

El Top 10 de pasajeros movilizados por año, a nivel mundial, es: 1: Pekín China 120.100.215; 2: Londres-Heathrow Reino Unido 112.312.785; 3: Atlanta Estados Unidos 100.450.158; 4: Chicago-O'Hare Estados Unidos 87.776.685; 5: Tokio-Haneda Japón 81.900.000; 6: Los Ángeles Estados Unidos 81.160.695; 7: París Francia 76.655.584; 8: Dallas-Fort Worth Estados Unidos 72.291.000; 9: Fráncfort del Meno Alemania 66.695.101; 10: Hong Kong China 65.500.000.

El Top 3 de pasajeros en 2015 para América Latina, es: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: 41.710.254; Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos: 39.213.865; Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá: 31.956.551. Ahora, en Colombia, el Top 5 de pasajeros en 2015, lo encabeza El Dorado con 31'956.551 sumados los viajeros con tiquete origen-destino y los que ingresaron en tránsito; segundo el José María Córdova en Rionegro Antioquia 6'903.820; tercero el Alfonso Bonilla Aragón de Cali 5'122.389; cuarto el Rafael Núñez de Cartagena 3'898.628, y quinto el Ernesto Cortissoz de Barranquilla 2'756.389.

En cuanto a carga, El Aeropuerto Internacional El Dorado localizado en la ciudad de Bogotá, se ubica como el de mayor movimiento de carga en América Latina, con 636 mil toneladas de carga movilizadas. Brasil, México, Chile y Colombia son los países con mayor movimiento tonelaje movilizado por vía aérea en América Latina. En términos generales, a nivel mundial sólo un 40% de la carga aérea se mueve en aeronaves full cargo, mientras que un 60% de la carga, se mueve en el compartimiento de equipajes de pasajeros.

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://godues.webs.com> [Especial para la Revista Eje 21 [www.eje21.com.co](http://www.eje21.com.co) Enero 29 de 2017] Imagen: Mapa de 59036 rutas aéreas, que recorren el globo entre 3209 aeropuertos (2012). Fuente: OpenFlights.org



## ENLACES

¿Y qué llevamos en el avión? <http://smpmanizales.blogspot.com.co/2016/07/y-que-llevamos-en-el-avion.html>

Aeropuerto del Café, Ciudad Región y Paisaje Cultural Cafetero  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/50354/1/aerpuertodelcafedimensionregional.pdf>

Elementos para la construcción de una visión estructurada del desarrollo de Caldas  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/44850/1/elementosparaunavisiondecaldas.pdf>

Introducción a la economía del transporte  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/1567/1/gonzaloduqueescobar.2007.pdf>

La logística del transporte: un elemento estratégico en el desarrollo agroindustrial  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/51418/7/9789584427540.pdf>

Magdalena Centro como nodo andino intermodal  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/54142/7/magdalencentrocomonodoandinointermodal.pdf>

Manual de geología para ingenieros <http://www.bdigital.unal.edu.co/1572/396/manualgeo.pdf>

Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/53096/1/unplanmaestromultiynointermodal.pdf>