

# NOTAS SOBRE EL AEROPUERTO DEL CAFÉ EN PALESTINA (AEROPALESTINA)

**Por Gonzalo Duque-Escobar**

*PD: que el nombre de este aeropuerto sea "Aeropuerto del Café": este nombre sí le aporta al país y al proyecto de construir la región cafetera, como en efecto lo hace el del "Aeropuerto de El Dorado" haciendo alusión a uno de los hitos de nuestro pasado precolombino.*

\*\*\*

## **1: AEROCAFÉ, UNO DE LOS TRES AEROPUERTOS COMPETITIVOS DE COLOMBIA**

**Por Gonzalo Duque E. (\*)**

Sin duda el transporte aéreo es fundamental para el desarrollo de la fuerzas productivas de un país, pero en términos competitivos sólo son tres los verdaderos aeropuertos de Colombia que alcanzan la categoría de "Aeropuertos Internacionales": cumplen bien los de Cali, Barranquilla y el proyectado Aerocafé en Palestina.

Contrariamente El Dorado es muy alto y los Jumbos no pueden salir de Bogotá para Europa o Santiago " full carga, full pasajeros y full combustible" , por lo que debe hacerse escala y tomar combustible en Caracas y Guayaquil. Su condición Internacional le ha caído por fuerza mayor. Además el Aeropuerto de Rionegro " vive cerrado", Cartagena es estrecho y los demás no soportan ningún análisis.

Examinando lo regional, La Nubia no es aeropuerto, es un simple aeródromo. El avión apropiado para operarlo parece ser el Twin Otter y no el Fokker o el ATR. Allí como en el Matecaña de Pereira que es algo más grande, se opera la pista con la ciudad encima y por una misma cabecera. Si se da una emergencia al aterrizar, no queda nada bueno que esperar: es casi como haber ingresado a un agujero negro del que no se tiene oportunidad de escape.

En 1982, la firma Corporación Aeropuerto de Paris evaluó Matecaña y la conclusión que uno saca de tales estudios es que con una inversión de más de 30 millones de dólares, no se mejora su eficiencia en más del 20 %, lo que supone no pasa el aeropuerto de los medianos aviones Boeing 727 y 737 a los transoceánicos 747, 767 y 757. Por eso propusieron entonces llevar el escenario hacia Cartago. Pero hoy Cartago tampoco resulta estratégico: no tiene "cuenca propia", lo que significa que su radio de acción y el de Palmaseca, se intersectan, y queda metido su territorio en el del vecino. Esa distancia, la del área de influencia de un aeropuerto, que es de una hora en vehículo por tierra, se ha extendido a causa de las nuevas autopistas del Valle del Cauca.

Así no tiene sentido invertir en Cartago para modernizar el aeropuerto y reorientar su pista, cuando el aeropuerto de Palmaseca que es su competencia, fue depreciado y puede después de la privatización reducir tarifas. Tampoco tiene sentido invertir en el Edén de Armenia que tiene deficiencias similares a las anunciadas. Como aeródromo puede cumplir de manera similar al Olaya Herrera.

¿Y Aerocafé en Palestina qué?. No admite segunda pista pero sí un Jumbo levantando 20% más en carga que la que este avión 747 sacaría de Cali o Rionegro, a causa de la topografía conveniente: la colina de Palestina hace las veces de portaviones, al que se aproxima en la cabecera Sur y en el que se que se despega en la Norte, sin sufrir restricción por el relieve aledaño. Esa ventaja le facilita competir en fletes y atraer carga vecina. Además, Aerocafé que sirve de pista alterna a los aeropuertos de las tres principales ciudades de Colombia, será el centro y la intersección de los ejes aéreos "Los Ángeles - Rio de Janeiro" y "Miami – Santiago de Chile ". A esa circunstancia, la de ser aeropuerto obligado de paso, se suma que Aerocafé tiene cuenca propia y esa es la del Eje Cafetero, la más estratégica de las conurbaciones de Colombia por su posición respecto a Cali y Medellín.

No es de extrañar que mañana se puedan ofrecer vuelos sin escala desde Aerocafé, a Miami por U\$ 350 y a Madrid por U\$ 600 , ida y vuelta. La primera oferta para vuelos de 3000 millas cuando la pista tenga 2400 m y la segunda para vuelos de 5000 millas cuando se completen sus 3550 m de longitud. Es por eso que el desarrollo del proyecto en dos escalas es viable, de cara al mercado americano en la primera fase y luego al europeo en la segunda. Y es viable sólo por que a sus bondades se suman ahora las actuales circunstancias del desarrollo urbano regional que no existieron antes.

Manizales, Enero 17 de 2000.

---

## **2 COYUNTURA AEROCAFÉ VS SANTA ANA**

La Nubia y Matecaña llegan a su etapa final como una consecuencia asociada a las limitaciones técnicas de ambos aeropuertos. Luego del cierre operacional de estos dos terminales quedan dos alternativas para el Eje Cafetero: desarrollar Aerocafé o en su defecto el aeropuerto de Santa Ana en Cartago.

La posibilidad estará fuertemente influenciada por Pereira, dada su preferencial situación estratégica en esta región. Por lo visto ahora ellos demandarán como mínimo una pista que permita operar los aviones medianos tipo MD-80 y B-737, pues se acogerán sin duda alguna a la fórmula más cómoda que se les presente en el corto plazo.

Manizales entretanto, para garantizar condiciones operacionales aéreas superiores al 98%, solo tiene dos opciones, reproducir la Nubia en Palestina construyendo una pista de solo 1500 m para operar los pequeños aviones Fokker y ATR, o por el contrario avanzar a la construcción de una pista de 2400 m útil para acceder al mercado Americano con vuelos de tipo continental y con la que damos de paso respuesta positiva a las necesidades de corto plazo de Pereira. Esa segunda es la fórmula a seguir como camino acertado para avanzar luego a la pista de 3550 m que permitirá acceder el mercado europeo y asiático con vuelos interoceánicos, desde y hacia Palestina.

La estrategia de Cartago está hoy centrada en capturar dentro de tres años el mercado del aeropuerto de Matecaña y la voluntad de Pereira, para lo que aspira a extender su pista en 800 m, pero sin reorientar su eje, aunque dicho aeropuerto no tenga cuenca propia dado que Santa Ana comparte su territorio con Palmaseca. Esa es posiblemente una respuesta de corto plazo, pero no es la respuesta adecuada para alcanzar la competitividad de la región, cuando se cuenta con la opción de desarrollar Aerocafé a menos de 30 km de Pereira y Manizales, cumpliendo condiciones técnicas y de mercado significativamente superiores a las de Santa Ana en Cartago.

Recuérdese que Aerocafé en Palestina, cuando se conurbe la región por su posición respecto a Bogotá, Medellín y Cali, puede ser el segundo Aeropuerto de convergencias aéreas en Colombia, ya que sus bondades le permite suplir generosamente las deficiencias del sistema aéreo nacional limitado o imposibilitado para los vuelos interoceánicos desde El Dorado.

Es de esperar que las necesidades del corto plazo y menos otras circunstancias más parroquiales, no terminen sacrificando la posibilidad de ejecutar con responsabilidad una obra, que más que importante resulta fundamental, necesaria y oportuna para el desarrollo del Eje Cafetero. Recuérdese que puertos y aeropuertos estratégicamente ubicados son las empresas de mayor generación de empleo en las urbes del Planeta y esa es la diferencia básica entre Aerocafé y Santa Ana, de cara al futuro.

Manizales, Miércoles 31 de Enero de 2001

-----

### **3 COSTOS Y BENEFICIOS DE UN AEROPUERTO REGIONAL**

Estimados y apreciados lectores, recordemos que el primer empleador en Chicago con 2000 aviones día, o en Miami, es el Aeropuerto. También en New York con 1500 aviones día y en Amsterdam, puerto y aeropuerto compiten. Valdrá la pena jalonar así un proyecto comparable por su efecto sobre el desarrollo de las fuerzas productivas, similar a nuestro Cable Aéreo de la década del 30, aunque diferente a los proyectos de desarrollo social directo como el caso de una electrificación rural y unos caminos vecinales.

Comparando Aerocafé con Santa Ana y sin medir los beneficios de ambos proyectos, a priori los costos parecen favorecer sustancialmente al proyecto de Cartago:

-1.El acceso vial a Palestina desde Chinchiná, contra un cruce de río en Santa Ana.

-2.Los llenos sobre piso inclinado acá, contra la natural estabilidad geotécnica del Valle.

-3 La complejidad ambiental por la proximidad de Palestina, contra el bajo impacto allá.

Ciertamente las condiciones geotécnicas de Aerocafé en Palestina no están resueltas, a pesar de los estudios de suelos existentes a la fecha y hechos por una de las prestigiosas firmas de la ingeniería local pero en los que su certificación no resulta suficiente para soportar los requerimientos de un empréstito internacional.

Siendo importante el problema de los suelos, creo puedan resolverse las grandes dificultades que este proyecto plantea a partir de las experiencias de la presa de Hidro - San Francisco para los terraplenes que duplicarán la altura de la presa y en parte por la de nuestra exitosa ingeniería desarrollada en los rellenos ciudadanos acá. No así puede saberse el costo que podrá ser grande, máxime si se consideran seriamente las situaciones ambientales de Aerocafé, dada la proximidad del poblado de Palestina.

Debe tenerse claro además que este proyecto con cerca de 10 millones de m<sup>3</sup> cúbicos es singular por la magnitud de tierra a mover, donde es imperioso buscar el equilibrio de llenos y cortes para reducir los acarreos.

No obstante la estructuración técnica de Aerocafé y Santa Ana no se tienen y sin ellas su valoración económica no procede, dado que no se saben los costos ni los beneficios exactos de los proyectos, y esa es la mayor demora que ha tenido la gestión de Aerocafé.

Que bueno haber contado con un gerente con la experiencia técnica en empresas como Chec con la ejecución exitosa de los estudios y diseños que permitieron la construcción de la hidroeléctrica Miel I, donde la calidad de los estudios ahorro una cifra del orden de 80 millones de dólares, lo que no tiene precedentes en Colombia.

En consecuencia, el desafío obliga a examinar bien las alternativas aeroportuarias regionales y el impacto y naturaleza de la cuantiosa inversión que se pone en juego. Pero lamentablemente no se ha incluido como variable

definitiva la voluntad regional, y el proyecto de Palestina aparece lejos del interés de Pereira, lo que no ha ocurrido con el de Cartago.

Es claro que cualquiera sea la solución regional, debe ofrecerse una pista para B-737 y DC- 80, en Palestina o Cartago, la que exige 2400 m en Palestina y esa solución supone una inversión importante, que no difiere mucho de la requerida para una pista de solo 1500 m, con la que no hacemos mayor cosa, en términos temporales de cara a la actual oportunidad, surgida de la Autopista del Café y de la coyuntura de Matecaña.

El asunto ahora es que con un proyecto de sólo 1500 m no se tendrá acceso a Miami ni se satisfacen las necesidades actuales de Pereira. Con esa pista en Palestina no se logra un proyecto de apertura económica al principal mercado del mundo, no podremos generar el impacto que obliga el monto y la naturaleza de la inversión y finalmente el proyecto no podrá generar la acumulación de capital para desarrollarse hasta las etapas posteriores de 2400 y 3550 m.

Lo anterior supone dar vía libre a Cartago para satisfacer los requerimientos de corto plazo regionales, pero alejando la posibilidad de obtener un escenario competitivo que redima en el corto plazo la región, como se ha querido buscar con Palestina.

Así las cosas, mejor sería dejar la Nubia para aviones Twin Otter salvando el factor de riesgo, aunque necesariamente debamos pagar mayores tarifas aéreas para no tener que llegar hasta Cartago como centro aeroportuario regional.

Es que Cartago con menos inversión, puede adecuarse para operar resolviendo las necesidades continentales de Pereira y Manizales, pero nunca para generar el impacto que puede tener Aerocafé en Palestina, dada su independencia respecto al área de influencia del Bonilla Aragón, también por su excepcional ventaja topográfica que le permite abatir tarifas y su estratégica posición geográfica en el territorio nacional y en especial respecto a la conurbación Pereira - Manizales.

En conclusión, no parece conveniente precipitarse, cuando el reduccionismo por la urgencia de atender las necesidades de corto plazo y la improvisación por la carencia de información, rondan por el terreno de las decisiones.

Manizales, Feb 23, 2001

## **Cartas de Jorge Enrique Robledo a Gonzalo Duque**

### **EN TORNO A LA POLÉMICA SOBRE AEROPALESTINA**

#### **A**

##### **Apreciado Gonzalo:**

Gracias por sus envíos. Pero tengo una preocupación sobre lo del aeropuerto: ¿Cuál fue la razón para que la Aerocivil aumentara las restricciones de La Nubia? ¿Tendrá esto que ver con presionar que solo haya un aeropuerto regional con miras a favorecer a las compañías de aviación (Aces y Avianca) y con la próxima e inevitable —si sigue la apertura— toma de las rutas nacionales por aerolíneas norteamericanas? ¿Y si esto es así, sí tiene Palestina alguna posibilidad de desplazar a Matecaña?

#### **B**

##### **Apreciado Gonzalo:**

Gracias por la información. Pero insisto en mi pregunta. ¿Por qué se aumentaron —hace poco, entiendo— los requisitos de operación de La Nubia? ¿Qué fue lo nuevo? ¿De cuándo acá a la Aerocivil le dio por preocuparse —ahora— por la suerte de los pasajeros? ¿Hay algún interés económico de alguien para eliminar la operación en Manizales y concentrarla en Pereira? Esto lo insisto porque no resulte que, por buscar Palestina, perdamos La Nubia y terminemos en Pereira. Veo muy difícil, por no decir imposible, que los pereiranos —en el corto plazo— permitan el cierre de Matecaña. Yo creo que lo de la maquila de exportación no es lo que determina el interés dominante en Pereira con respecto al aeropuerto y que sería prácticamente imposible convencerlos de las bondades de Palestina. Un amigo pereirano me dice que lo de Palestina ni lo pensemos como aeropuerto para los pereiranos. Para complicar, y hasta donde entiendo, la nueva propuesta de Palestina —no la suya, sino la de los que mandan— es para operar con los mismos aviones que hoy opera La Nubia, cosa que creo los haría inútiles para carga. Esto lo estoy estudiando pero en principio creo que la táctica correcta de Manizales debería ser: defender a capa y espada la operación de La Nubia, con las condiciones anteriores, y, además, buscar con toda seriedad Palestina. En ese orden. A veces, lo mejor puede ser enemigo de lo bueno. No nos quedemos sin el pan y sin el queso. Y una última observación cordial, Gonzalo. Lo que Usted llama “alianza estratégica” entre Aces-Avianca y una compañía gringa no pasaría de ser una absorción, en la que Colombia perdería otra fuente interna de acumulación.

Con los “cielos abiertos” impuestos por los gringos, el sino de las compañías colombianas es arruinarse o ser compradas a menosprecio. Y esto sería muy grave, particularmente para Manizales, porque no olvide que Aces fue creada —con la plata de los cafeteros, es decir, sin interés en la ganancia inmediata— para intentar resolver el aislamiento de Manizales, porque, pienso, la operación en Manizales no era muy atractiva para Avianca (al respecto valdría investigar cuál ha sido la historia de la operación aérea en Manizales). ¿Será que a American o a cualquiera otra extranjera le importa mucho el aislamiento de Manizales? ¿Si sabrán sus dueños dónde queda Manizales? Es obvio que, para una trasnacional, el ideal es un solo aeropuerto en la región.

Mi idea es que este tema hay que mirarlo en concreto, y eso incluye las contradicciones entre los intereses de los pereiranos y los de los manizaleños y entre las trasnacionales y el país. Si de esto se hace caso omiso se corre el riesgo de tener la razón técnica pero no defender bien el interés de Manizales. Y más si Palestina se plantea como un aeropuerto que tiene que ser un negocio para inversionistas extranjeros, lo cual enreda bastante más el asunto de sacarlo adelante, porque tiene que ser rentable en la lógica de la empresa privada, cosa que es casi por definición imposible, a no ser que, como viene ocurriendo, las instalaciones aeroportuarias ya construidas se entreguen a menosprecio.

**C**

**Gonzalo:**

Algo he averiguado con gente bien informada en Pereira, y allá nadie está pensando en cambiar de aeropuerto y menos en esta crisis. De eso se habla poco o nada. Claro que voy a investigar más.

Insisto en que veo muy remoto que los pereiranos acepten que su aeropuerto esté en Palestina. Además del regionalismo, que funciona y mucho, no creo que les suene la vía por la que tendrían que llegar.

En Colombia, y en todas partes, la decisiones sobre estas cosas no son solo técnicas. Pesan mucho otros intereses. Ese es mi llamado. Que no suceda que por cerrar los ojos a esto, perdamos La Nubia y no se haga Palestina, y más si el Palestina suyo es bien distinto al del alcalde de Manizales. Ojo, Gonzalo, que en todo esto hay mucha plata en juego y muchos negocios distintos, para no mencionar que estamos en el neoliberalismo.

No le estoy poniendo a prueba sus conocimientos sobre el tema, ni estoy discutiendo sobre como deberían ser las cosas. Lo estoy invitando a que opine sobre unos riesgos que están ahí, y sobre los cuales no ha opinado. ¿Será que no vale la pena aclarar por qué le dio a la Aerocivil por imponer nuevas normas o por aplicar las antiguas, que para el caso da lo mismo? ¿Será que esas normas, que le hacen un daño grave a Manizales, son correctas? ¿Será que no pueden ni discutirse? Yo creo que este es el tema más urgente de aclarar y que el que mejor puede aclararlo es usted que es el especialista, y honrado, además.

No entiendo por qué una compañía extranjera no estaría interesada en el negocio de la operación aérea nacional. Se están quedando con todo. Pepsi acaba de comprar a papas fritas Margarita. Y ¿cuánto más se ganara, por ejemplo Continental, si logra que todo el trafico de la región salga por Pereira y en sus aviones, que es mi principal preocupación?

**D**

**Apreciado Gonzalo:**

Me parece de lo más aterrizado que ha escrito sobre el tema. Y me confirma el temor que tengo de que lo de Palestina sea, hoy por hoy, una quimera que nos lleve a perder La Nubia. Ojalá le meta muela al aumento de las exigencias para operar en La Nubia. Ese asunto requiere de un ojo como el suyo: técnico, honrado y capaz de decir verdades aunque no gusten. Sigo pensando que detrás de las nuevas exigencias de la Nubia puede haber algo más que técnica y preocupaciones por nuestra seguridad.

Saludos y felicitaciones.

\*\*\*

**Gonzalo Duque E. había escrito:**

La nubia es costosa para las aerolíneas por los retrasos a causa de las condiciones meteorológicas y en especial por los costos de los seguros asociados al alto riesgo de operación. Con un accidente basta para ser cerrado a causa del retiro de las pólizas.

La fusión Avianca Aces parece inevitable, juntas suman más del 60% del mercado nacional. He leído en Portafolio cómo Avianca-Sam del grupo Bavaria cierran 14 rutas nacionales y modifican otras internacionales, cerrando vuelos a Alemania y Francia pero aumentándolos a Madrid.

Veo que la empresa American Airline en su estructuración tarifaria, el pasado domingo comenzó a ofrecer Miami- Bogotá ida y vuelta por US\$ 408 frente a los US\$ 565 de la tarifa de Avianca o Aces.

Como puede apreciar, la supervivencia de las aerolíneas colombianas Aces y Avianca frente a la globalización es la fusión para poder negociar una alianza estratégica internacional, asegurándose los vuelos regionales. En lo local, la maquilería e industria liviana, desde Dosquebradas y demás centros de producción del Eje Cafetero, envía su carga por tractomulas a Cali, desde donde es aerotransportada directamente a Miami, eliminando el costo de trasbordo en Bogotá. Es decir, Santa Ana no podrá operar aeronaves capaces de llegar directamente a Miami con el servicio Combo, donde un avión transporta al tiempo carga y pasajeros, ya que eso reduce costos.

Con un aeropuerto como Aerocafé, las aerolíneas podrán servir el Eje Cafetero desde Miami en el 2004 con una tarifa por debajo de US\$ 400. Esto sería muy bueno para la industria y el comercio colombiano, pero una competencia

insostenible a las aerolíneas colombianas que permanezcan fuera de una alianza estratégica, dados los precios arriba señalados.

**Fuente:**

<http://www.moir.org.co/index.php?idcategoria=12311&ts=8668c477680a9a808468e55182b1ebab&PHPSESSID=38b7e1f9217815bed911898615175c31>

\*\*\*\*\*

(\*) Gonzalo Duque-Escobar: Ingeniero Civil con estudios de posgrado en Geotecnia, Geofísica y Economía. Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. Actualmente Director del Museo Interactivo Samoga y del Observatorio Astronómico OAM. Presidente de la Red de Astronomía de Colombia – RAC entre 2004 y 2006. Autor de los siguientes libros disponibles en la Web:

Manual de geología para ingenieros [www.galeon.com/manualgeo](http://www.galeon.com/manualgeo)

Mecánica de los suelos [www.galeon.com/geomecanica](http://www.galeon.com/geomecanica)

Guía astronómica [www.galeon.com/guiaastronomica](http://www.galeon.com/guiaastronomica)

Fundamentos e economía y transportes  
[www.galeon.com/economiaaytransportes](http://www.galeon.com/economiaaytransportes)

Vulnerabilidad de conducciones en laderas del río Chinchiná

Túneles excavados en rocas blandas de Manizales

[Gonzalo Duque Escobar](#)

[HOME](#)



Contador gratuito



Contador gratuito