

**ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (ESAP)**

**TERRITORIAL CALDAS**

**TRABAJO FINAL DE MAESTRÍA DE PROFUNDIZACIÓN**

**MODALIDAD - CONSULTORÍA**

**TÍTULO DEL PROYECTO:**

**DESARROLLO ECONÓMICO PARA LA POBLACIÓN DE PALESTINA CALDAS,  
RELACIONADO CON LA EMPLEABILIDAD CON EL PROYECTO AEROPUERTO  
DEL CAFÉ**

**CLARA INÉS GARCÍA GONZÁLEZ**

**ELBER ARMANDO RUIZ POSO**

**LUIS ALBERTO VARGAS MARÍN**

**MANIZALES, CALDAS, AGOSTO 2024**

## Tabla de contenido

1.	Planteamiento del Problema .....	8
<b>1.1.</b>	<b>Delimitación del Problema .....</b>	<b>9</b>
<b>1.2.</b>	<b>Formulación del Problema .....</b>	<b>10</b>
2.	Antecedentes de la Investigación .....	11
3.	Justificación .....	15
4.	Objetivos de la Investigación.....	17
<b>4.1.</b>	<b>Objetivo General:.....</b>	<b>17</b>
<b>4.2.</b>	<b>Objetivos Específicos:.....</b>	<b>17</b>
5.	Estado del Arte .....	17
<b>5.1.</b>	<b>Desde el Impacto Socio-económico de Proyectos a gran escala (1993).....</b>	<b>18</b>
<b>5.2.</b>	<b>Desde el Papel de la Administración Pública en el Proyecto de Aeropuerto del Café (2001) .....</b>	<b>18</b>
<b>5.3.</b>	<b>Desde el Desarrollo Económico y Empleo por el Proyecto (2007) .....</b>	<b>19</b>
<b>5.4.</b>	<b>Desde la Incidencia de los Costos de Transporte en América Latina (2008) .....</b>	<b>19</b>
<b>5.5.</b>	<b>Desde el Impacto del Proyecto en el Desarrollo y Accesibilidad Social de las Regiones (2011) .....</b>	<b>19</b>
<b>5.6.</b>	<b>Desde la Integración de Palestina a Través de los Macroyectos (2012) .....</b>	<b>20</b>
<b>5.7.</b>	<b>Desde los Instrumentos de Planificación - Iniciativa de Crear en la Subregión del Magdalena Caldense una Región de Planificación y Gestión en el Marco de la Ley 1454 de 2012.)</b>	<b>21</b>
<b>5.8.</b>	<b>Desde la Pobreza, Medios de Vida y Seguridad Alimentaria en la Región (2013) ..</b>	<b>22</b>

5.9.	Desde la Aproximación Estadística del Desarrollo Económico (2015).....	22
5.10.	Desde la Dimensión Regional del Proyecto Aeropuerto del Café (2015) .....	23
5.11.	Desde el Impacto Económico del Desarrollo de Transporte Aéreo en Colombia (2015)	23
5.12.	Desde la Oportunidades para el Desarrollo Territorial del Paisaje Cultural Cafetero (2016)	23
5.13.	Aeropuerto del Café Dentro del Sistema Regional e Internacional de Transporte Aeroportuario (2017) .....	24
5.14.	Desde la Dimensión Técnica de Megaproyectos en Colombia (2017).....	24
5.15.	Desde la Responsabilidad Social en Megaproyectos (2017).....	25
5.16.	Desde el Turismo y Desarrollo Digital en Paisaje Cultural Cafetero (2018).....	25
5.17.	Desde las Investigaciones Internacionales (2019) .....	26
5.18.	Desde los Antecedentes Socioeconómicos, Caso Rionegro – Antioquia (2020)....	26
5.19.	Desde Gentrificación y Turismo (2021) .....	27
5.20.	Desde el Prospecto de Palestina a Partir del Proyecto (2021).....	27
5.21.	Desde la Evaluación Económica de Inversión en Aeropuertos (2021).....	28
5.22.	Desde el Proyecto del Aeropuerto en Palestina, Caldas .....	28
5.23.	Desde la Propuesta de Integración Territorial de la Zona Suburbana de Santágueda y el Corregimiento de Arauca a la Cabecera del Municipio de Palestina caldas, Dimensiones Ambiental y Físico Espacial.....	29
6.	Marco Teórico .....	30
6.1.	Construcción del Aeropuerto del Café.....	31

6.2.	<b>Desarrollo Económico</b> .....	34
6.3.	<b>Empleabilidad</b> .....	38
7.	Metodología .....	41
7.1.	<b>Tipo de Investigación</b> .....	41
7.2.	<b>Técnicas e Instrumentos</b> .....	42
7.3.	<b>Fases o Etapas de la Investigación.</b> .....	45
7.4.	<b>Población y Muestra – Unidad de Análisis y Unidad de Trabajo</b> .....	46
8.	Análisis de Resultados.....	50
8.1.	<b>Empleabilidad que Genera el Proyecto Aeropuerto del Café</b> .....	51
8.2.	<b>Capacidades Laborales en la Población del Municipio de Palestina</b> .....	55
8.3.	<b>Mercado de trabajo en el Municipio de Palestina Caldas en relación a la construcción del aeropuerto del Café</b> .....	60
9.	Conclusiones .....	65
10.	Recomendaciones .....	67
	Bibliografía.....	69
11.	Anexos .....	76
	<b>Anexo 1. Formato Encuesta</b> .....	76
	<b>Anexo 2: Formatos de Entrevista</b> .....	82

## **PRESENTACIÓN PROYECTO AEROPUERTO DEL CAFÉ**

En el municipio de Palestina ubicado en el Departamental de Caldas, se levanta el Proyecto Aeropuerto del Café, una obra de infraestructura ubicada a 26 km de Manizales y a 28 km de Pereira, idea presentada desde el año 1977 y que en la actualidad avanza sobre la posibilidad de conectar esa zona con el país y el mundo entero; permitiendo que la cultura impulse el desarrollo de la región y el progreso.

El proyecto es necesario para la región y para el país, ya que en el departamento de Caldas solo existe una demanda de transporte aéreo que es insatisfecha; es un proyecto que según proyecciones de la Unidad de Gestión Patrimonio Autónomo Aeropuerto del Café, a 2027 crecerá en un millón de pasajeros, y para el 2047 alcanzará los 3.5 millones y medio, sumado a que el eje Cafetero es el centro de la exportable identidad cafetera de Colombia, que incluye senda oferta turística con hoteles, parques temáticos, rutas de termalismo, aviturismo, estructuras para congresos y eventos.

## **RESUMEN EJECUTIVO**

El objetivo del presente trabajo es poder analizar los impactos relacionados con la empleabilidad de la población del municipio de Palestina con la construcción del Proyecto Aeropuerto del Café.

Los métodos de ayuda que se utilizaron para el desarrollo del presente trabajo fueron la información bibliográfica, las entrevistas y las encuestas; todo bajo un método descriptivo en donde se unificó toda la recolección de la información para lograr unas conclusiones articuladas con los objetivos del trabajo y conforme a la realidad actual de percepción de la comunidad.

En el desarrollo del presente trabajo, se observó que el Proyecto Aeropuerto del Café cuenta con viabilidad técnica, financiera, ambiental, entre otras; sin embargo, no ha contado con un plan o programa de gestión social que satisfaga las necesidades de la población del municipio, relacionadas con formación bachiller, técnica y profesional para recibir los impactos del proyecto, y para aprovechar beneficios y oportunidades que genera el proyecto.

Partiendo de lo observado dentro del análisis investigativo, se presentarán las conclusiones y recomendaciones al final del trabajo como alternativas para ser observadas por el Gobierno Departamental y Local en beneficio de la población del municipio en mención.

Por lo que, las conclusiones y las recomendaciones se direccionaran a la Gerencia del Proyecto Aeropuerto del Café, a la Gobernación de Caldas, y a la Alcaldía Municipal de Palestina y de Manizales como dueños del proyecto.

**PALABRAS CLAVES:** Desarrollo económico, empleabilidad, mercado de trabajo, desarrollo humano, sector empleo.

## INTRODUCCIÓN

En todo Colombia se están construyendo proyectos de infraestructura que exigen la atención de la administración pública, bien sea para revisar su viabilidad, su alcance y su impacto a nivel social; para el caso concreto el Proyecto Aeropuerto del Café, un aeropuerto de talla mundial que se viene gestando en Palestina, Caldas, desde hace 20 años. Hasta el momento, las autoridades cuentan con los estudios ambientales, financieros y técnicos que demuestran que el aeropuerto podría consolidarse como motor de progreso a nivel país. Sin embargo, no está muy clara la opinión que tienen los Palestinos respecto a la forma en la cual el aeropuerto puede propiciar el desarrollo económico y la empleabilidad del territorio.

La investigación examinó las percepciones de los habitantes de Palestina, Caldas, respecto al Proyecto Aeropuerto del Café y cómo su materialización impulsaría el desarrollo económico del municipio y mejoraría la empleabilidad. Teniendo presente que la Unidad de Gestión Patrimonio Autónomo Aeropuerto del Café estima que mediante la obra se crearán 1.700 empleos en la etapa de construcción y 5.600 en la de operación, aparte de promocionar los negocios que allí se encuentran (hotelería, turismo, gastronomía, etc).

Los apartados que componen el documento son los siguientes: En el primero, planteamiento del problema. En el segundo, se formulan los objetivos de acuerdo a la problemática (en total son cuatro, uno general y tres específicos). En el tercero, analiza los impactos relacionados con la empleabilidad. El cuarto, corresponde con la caracterización de estudios previos que tocan la construcción de aeropuertos y sus repercusiones. El quinto, contiene un marco teórico donde se definen las categorías de la investigación: desarrollo económico y empleabilidad. El sexto, expresa la metodología. Y el séptimo, desglosa los resultados según los instrumentos y propósitos del

trabajo de maestría para la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP).

Al final están las conclusiones que cierran el ejercicio y brindan respuesta a la dificultad que se encontró. La general indica que si bien la población de Palestina, Caldas, ve con buenos ojos el Proyecto Aeropuerto del Café, desconoce cómo puede promover un desarrollo económico estable y potenciar la empleabilidad en el territorio.

En ese orden, es necesario que la política pública que da vida al proyecto Aeropuerto del Café se socialice con los directamente beneficiarios: las mujeres y hombres que habitan Palestina, Caldas.

## **1. Planteamiento del Problema**

El Proyecto Aeropuerto del Café es un proyecto que en la fecha actual y desde hace aproximadamente 20 años se encuentra en construcción en el municipio de Palestina, Caldas.

La población del municipio de Palestina y en general la población del Departamento de Caldas sueña con el Proyecto Aeropuerto del Café, como una realidad no solo para el municipio sino para el departamento y el país; sin embargo, no se ha desarrollado un análisis detallado que permitiera comprender plenamente los efectos positivos y negativos que este proyecto pudiera tener en la economía y empleabilidad local (municipio de Palestina) y en el análisis documental se observó un estudio de la vigencia 2022 que establece el impacto social y económico pero resumido únicamente en el cambio del producto de la economía produciéndose incertidumbre respecto a la viabilidad y beneficios del proyecto, sobre todo porque se tiene la incertidumbre si la población del municipio está o no preparada (capacitada y formada) para los perfiles y/o empleos que oferta el proyecto.

También existe un informe que referencia la gestión del proyecto para el año 2009 y 2010 con sus impactos y oportunidades, en donde se logra evidenciar la generación de empleo directo e indirecto con el fin de reducir cifras de desempleo que se presentan en el Departamento de Caldas y específicamente en el municipio de Palestina Caldas; informe que indica que la procedencia de la mano de obra calificada es en su mayoría de Manizales con el 12% y la no calificada del área de influencia directa del proyecto es de Palestina y Chinchiná con el 88%.

En términos de empleabilidad, entendida este concepto como dinámico y controvertido, que se fundamenta principalmente en la ocupación de las personas, se observó que el proyecto pese a llevar veinte años en etapa de construcción no contó con programas sociales que lograran vincular u ocupar a las personas del municipio en empleos dentro del proyecto, tal como se probará a lo largo del presente trabajo con las cifras obtenidas a través de los métodos de investigación utilizados (revisión documental, entrevistas y encuestas).

### **1.1. Delimitación del Problema**

El proyecto del aeropuerto es una obra que presenta retos técnicos y de infraestructura, los estudios previos evidencia proyecciones satisfactorias en términos de generación de empleo y desarrollo económico. Sin embargo, se hace necesario conocer las percepciones de los Palestinos en cuanto a cómo ven ellos el posible desarrollo económico que producirá el aeropuerto y cuál sería su repercusión en términos de empleabilidad.

Las autoridades calculan que con el Proyecto Aeropuerto del Café se espera la generación de cerca de 1.700 empleos en la etapa de construcción y 5.600 en las de operación, más el crecimiento

de negocios dedicados a la gastronomía y el turismo entre otros. Sin embargo, el consorcio, la administración local y nacional ignoran cómo interpretan los Palestinos el futuro aeropuerto; destacando si lo encuentran favorable, adecuado, como solución a la problemática del desempleo.

Sobre la percepción que pueden tener o no las comunidades que se ven impactadas por grandes construcciones, al respecto, Green, Gil y Giraldo han dicho que es vital indagar qué se piensa al respecto, pues, son precisamente estos grupos poblacionales los que tendrán un contacto directo con las obras y sus resultados. Si queda esta información por fuera de los estudios, los proyectos en sí mismos partirán de un diagnóstico abstracto que solo contiene en su interior el diseño y la implementación de una política pública, no las necesidades de los directos beneficiarios o sus representaciones al respecto (Green, 2007; Gil y Giraldo, 2012).

## **1.2. Formulación del Problema**

Se prevé que el Proyecto Aeropuerto del Café tendrá un impacto en el crecimiento de la economía, entre otros sectores de la economía, en la subregión Municipio de Palestina Caldas y que podría consolidarse como motor de progreso a nivel país contribuyendo a la generación de empleo; sin embargo, se ha presentado incumplimiento de la oferta de empleo para la población del municipio, es importante resaltar que la dirigencia política no ha priorizado el proyecto como una solución a la problemática de inseguridad y desplazamiento, lo que ha generado en el territorio un impacto socioeconómico que sin la construcción del Aeropuerto del Café en Palestina, se obtienen pocos ingresos, poco turismo y la no expansión del espacio geográfico, lo que se convierte en una falla de desarrollo competitivo en el territorio.

De lo anterior, se presenta la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es el impacto socioeconómico que generaría el proyecto Aeropuerto del Café en la población del municipio de Palestina, para el desarrollo económico y la empleabilidad?

## **2. Antecedentes de la Investigación**

Desde la década de los 70, surgió una idea que beneficiaba a los Caldenses, cuando el ingeniero Caldense Gustavo Robledo visitó al Municipio de Palestina, Caldas en el año 1977 y observó que cumplía con cuatro condiciones técnicas fundamentales para la viabilidad de la construcción de un aeropuerto que se resumen en las condiciones topográficas, climáticas, aeronáuticas y soleada.

Para el año 2002. se empezó a dar la materialización del proyecto donde se adelantó la revisión de diseños y presupuesto para la primera etapa de construcción cuando INFICALDAS e INFIMANIZALES, suscribieron un convenio con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) cuyo objetivo fue encargar al Comité Departamental de Cafeteros de Caldas para adelantar los estudios del Aeropuerto de Palestina.

En el año 2005, se empieza la obra de los primeros terraplenes del aeropuerto (1 al 7), entendiéndose desde el punto de vista de la ingeniería civil que se denomina terraplén a la tierra con que se rellena un terreno para levantar su nivel y formar un plano de apoyo adecuado para hacer una obra, siendo sumamente importantes a la hora de la construcción de una carretera, ya que hacen la función de soporte de dicha vía; sin embargo, desde el año 2010 se empezaron a notar atrasos en la construcción por falta de ejecución de los estudios adelantados, por lo que la obra no se consolida por la existencia de incertidumbres técnicas.

En el año 2008, se constituyó la Asociación Aeropuerto del Café, la cual estaba integrada por el departamento de Caldas, por los municipios de Manizales y Palestina y por INFICALDAS e INFIMANIZALES, cuyo fin principal es administrar la construcción de los replanes 8, 9 y 10 (tierra con que se rellena un terreno para levantar su nivel) y las obras complementarias del aeropuerto del café.

Su trabajo fue cuestionado en los manejos y se vio reflejado en fallas protuberantes relacionadas con la excesiva altura de los grandes terraplenes emprendidos, y las mayores demandas de resistencia a nivel del subsuelo de cimentación, donde se dio la insalvable incertidumbre relacionada con zonas de debilidad y condición de un macizo rocoso complejo.

Respecto a lo anterior, para el necesario afianzamiento técnico del proyecto, en 2012 se suscribió el Contrato de Consultoría con el Consorcio Aeropuerto del Café, que rediseñó la obra, y en 2014 en FASE III de la ETAPA II se emitieron los conceptos técnicos favorables para las etapas 1 y 2 del proyecto, correspondientes a longitudes de pista de 1.460 y 2.600 m, respectivamente.

En 2015 se contrataron estudios complementarios para modificar la licencia ambiental, la cual fue otorgada por CORPOCALDAS en 2017 para la pista de 1.460 m, y quedó pendiente la licencia para la segunda etapa de 2.600 m. En 2019 se aprobó la Ley 1955 con el Plan de Desarrollo del Aeropuerto del Café, que contempló la figura del Patrimonio Autónomo regido por el derecho privado, como responsable de la ejecución de los recursos destinados al proyecto, razón por la cual la Nación y la región firmaron un convenio que definió sus respectivos compromisos.

En el año 2016, también se dio la firma de un convenio con FINDETER, como objeto fue **“Elaborar el Estudio de Factibilidad Socio – Económica del Aeropuerto del Café – Fase II en Palestina (Caldas), y su Impacto en el Desarrollo Regional”**, por un valor de \$1.260'000.000,

documento éste que fue denominado “Beneficios Sociales y Económicos del Proyecto” (proyecto, 2022) el cual señala el impacto social y económico del cambio del producto de la economía.

Para el año 2019, el Proyecto Aeropuerto del café quedó dentro del Plan de Desarrollo Nacional y para ese año el proyecto ya contaba con estudios y diseños de afianzamiento técnico para las etapas 1 y 2, diseños arquitectónicos, estructurales e hidrosanitarios de la infraestructura de las etapas 1 y 2, estudios de operación aérea para las etapas 1 y 2, estudios de modelación de ruido para las etapas 1 y 2, estudios de vientos, licencia ambiental para la Etapa 1, estudio de factibilidad socio económica y su impacto en el desarrollo regional y estudio aeronáutico de seguridad operacional.

En el año 2020 se constituye el Patrimonio Autónomo, en donde la Aeronáutica Civil fungió como fideicomitente, es decir, tuvo la responsabilidad del patrimonio; hoy en día la Fiduciaria Colpatria, es el administrador, vocero y responsable del manejo de los recursos que están en ese patrimonio.

Con el Conpes 4026 de **2021** se declaró la importancia estratégica el Aeropuerto del Café, etapa 1, en Palestina, para el cual la Nación aportó 448.119 millones de pesos y la región 83.739 millones de pesos. Se solicitaron las obras para la explanación y el drenaje, que se adjudicaron a la firma OBRASCÓN HUARTE LAÍN SA (OHL) Colombia.

En el año 2022, el 13 de julio la firma OBRASCÓN HUARTE LAÍN SA (OHL), Colombia a la que le adjudicó el movimiento de tierra, decidió retirarse del Proyecto Aeropuerto del Café por considerar como graves y reiterados los incumplimientos de la Unidad de Gestión del Patrimonio Autónomo y la Fiduciaria Scotiabank Colpatria, que fue retirada cinco días después, el 18 de julio, cuando el contratante notificó la decisión del Ministerio de Transporte de Colombia de terminar

unilateralmente el contrato, debido a los constantes incumplimientos en la ejecución por parte del contratista, los mismos que ocasionaron dos multas por 1.834 millones de pesos en 2021 y 28.000 millones de pesos en 2022.

Para ese mismo año 2022, el Proyecto Aeropuerto del café quedó incluido en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 como un proyecto estratégico e incluido en el Plan Plurianual de Inversiones (2023-2026).

Finalmente se advierte dentro de esta parte histórica y antecedentes del presente trabajo, que no se observó un Plan de Gestión Social construido por el proyecto Aeropuerto del café, a través del cual se lograra analizar o estudiar programas para la población de los municipios que se han visto afectadas por la construcción y el desarrollo del mismo.

De lo anterior, se espera la generación de cerca de 1.700 empleos en la etapa de construcción y 5.600 en las de construcción y operación, de acuerdo con Valentina Jaramillo, gerente del Observatorio de Infraestructura de Caldas (COIC), con información proporcionada por el grupo de Asociación Aeropuerto del café, en cabeza de la gerente, Amparo Sánchez. (CAMACOL, 2021); estos empleos se ofrecen como directos e indirectos, sin especificación de tipo de empleo y/o clasificación de empleos que ofrece el proyecto.

Cabe resaltar que el Proyecto Aeropuerto del Café tiene sendos estudios documentales, pero hasta el momento no cuenta con un estudio o investigación que busque identificar y conocer el impacto socioeconómico relacionados con la empleabilidad para la población del Municipio de Palestina; de igual manera, es importante dar a conocer a la comunidad los efectos en el mercado laboral que tiene dicho proyecto siendo conscientes de que una de las principales problemáticas del municipio de Palestina es el desempleo.

### 3. Justificación

En el Municipio de Palestina Caldas se viene adelantando la construcción del Aeropuerto del Café, este proyecto obedece a la implementación de una política pública del gobierno nacional, departamental y local; entendiendo la política pública como el actuar del Estado, acción que el gobierno decide hacer (Thomas Dye - 1976) bajo el cumplimiento de las necesidades de la población y bajo la implementación de las etapas del modelo secuencial, las cuales se describirán a lo largo del documento.

El proyecto “Aeropuerto del Café” se encuentra en etapa de construcción desde aproximadamente veinte (20) años, y teniendo en cuenta que el municipio de Palestina, Caldas presenta escasas fuentes de empleo, se justificó la elaboración del presente trabajo de investigación con el fin de estudiar y analizar la efectividad de la implementación del proyecto, dado que se trata de un proyecto que aunque tiene licencia ambiental, licencia de construcción, aval de Gobierno Nacional y Local, éste no obedeció a la necesidad de la población sino a la viabilidad de las condiciones técnicas del territorio.

Por consiguiente, a través de la técnica cualitativa como las entrevistas y cuantitativa como las encuestas y la revisión documental, se buscó analizar los impactos relacionados con empleabilidad, el nivel de empleabilidad que genera el proyecto, las capacidades laborales existentes y el mercado de trabajo en el Municipio de Palestina. También es importante resaltar el valor para la administración pública que aporta la construcción del presente trabajo, por lo cual surge la necesidad de consultar y conocer la percepción ciudadana frente a la construcción del Aeropuerto del Café, dado que su desarrollo es incipiente ya que por largos años se ha trabajado sin la puesta en marcha del proyecto como tal y con la más mínima vinculación social y de los habitantes del

municipio de Palestina específicamente.

La técnica cualitativa como las entrevistas y cuantitativa como las encuestas utilizadas para el desarrollo del trabajo lleva consigo la revisión documental, entrevistas para algunos actores institucionales que hacen parte del proyecto Aeropuerto del café de forma directa o indirecta y la realización de las encuestas, a una parte de la población del Municipio de Palestina ubicada tanto en la zona urbana como en la zona rural; lo cual da la posibilidad de conocer la percepción que tienen algunos habitantes, líderes sociales y líderes institucionales frente a la construcción del Aeropuerto del café y los impactos o consecuencias en temas de empleabilidad que genera el mismo, como también las capacidades laborales de la población y el mercado de trabajo que existe en el Municipio de Palestina Caldas.

Los resultados obtenidos en la investigación darán a conocer los posibles impactos socioeconómicos relacionados con la empleabilidad de la población del Municipio de Palestina, lo cual no solo será beneficioso para la población sino también para la administración municipal, regional y nacional al momento de decidir en temas relacionados con Aeropuerto del Café, al ejecutar dicho proyecto y probablemente al momento de crear, realizar o modificar las políticas públicas que hacen parte de la construcción.

## **4. Objetivos de la Investigación**

### **4.1. Objetivo General:**

Analizar los impactos socioeconómicos relacionados con la empleabilidad de la población del Municipio de Palestina con el Proyecto Aeropuerto del Café.

### **4.2. Objetivos Específicos:**

- Conocer el nivel de empleabilidad que generaría el Proyecto Aeropuerto del Café para la población del Municipio de Palestina Caldas.
- Identificar las capacidades laborales en la población del Municipio de Palestina en relación con la construcción del Proyecto Aeropuerto del Café.
- Describir el mercado de trabajo en el Municipio de Palestina en relación con la implementación del Proyecto Aeropuerto del Café.

## **5. Estado del Arte**

A continuación, se relacionan los diferentes estudios y/o investigaciones nacionales y territoriales que se han logrado sobre el proyecto Aeropuerto del café teniendo en cuenta diversos enfoques.

### 5.1. Desde el Impacto Socio-económico de Proyectos a gran escala (1993)

Batey, P. W. J., Madden, M., & Scholefield, G. (1993). Socio-economic Impact Assessment of Large-scale Projects using Input–Output Analysis: A Case Study of an Airport. *Regional Studies*, 27(3), 179–191. **Objetivo:** Se enfoca en las dificultades metodológicas que han encontrado al medir los impactos socioeconómicos de inversiones en infraestructura de gran escala, en específico en el ejemplo del expansionismo de los aeropuertos. **Conclusiones:** Se producen fuertes cambios en la empleabilidad de la región relacionada a la generada por construcción y por operación previa a la finalización del proyecto, se presenta una proporción 0.80 a 0.20 de empleos asumidos por locales a los asumidos por trabajadores de otras regiones, se mejora la sensibilidad de los modelos analíticos analizados en el escrito.

### 5.2. Desde el Papel de la Administración Pública en el Proyecto de Aeropuerto del Café (2001)

Advani, A. (2001). Managing airports: a test of the new public management. *International Public Management Journal*, 4(1), 91–107. **Objetivo:** Examina como la orientación gerencial del mercado es afectada por el estado de privacidad, competencia, desempeño de pagos relativos, contratos gerenciales para actividades no aeronáuticas, y más variables de control. **Conclusiones:** La administración pública en los aeropuertos demuestran una capacidad menor cuando la administración se presenta de forma estatal, se muestra que la administración privada de estos proyectos ha demostrado ser más eficiente, pues tienen mayor capacidad de respuesta, mayor tecnificación y especialización, responden mejor a la competencia pues son más responsivos a la percepción del consumidor.

### 5.3. Desde el Desarrollo Económico y Empleo por el Proyecto (2007)

Green, R. K. (2007). Airports and Economic Development. *Real Estate Economics*, 35(1), 91–112. **Objetivo:** Evalúa si la actividad en las áreas aledañas a Aeropuertos ayuda a predecir el crecimiento poblaciones y en empleabilidad. **Conclusiones:** Embarques de pasajeros per cápita y los orígenes per cápita en las áreas metropolitanas más grandes del país son poderosos predictores del crecimiento demográfico y del crecimiento del empleo.

### 5.4. Desde la Incidencia de los Costos de Transporte en América Latina (2008)

Destrabando las Arterias – La incidencia de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe – Mauricio Mesquita Moreira, Christian Volpe, Juan S. Blyde, Buenos Aires, 3 de octubre de 2008 cuyo **Objetivo:** Ampliar el entendimiento sobre la importancia de los costos de transporte en el comercio de Latinoamérica. **Resultado:** Los costos de transporte en Latinoamérica son significativamente mayores a los aranceles, el costo de transporte a su vez es más alto que los existentes en los países desarrollados. Esto se debe en gran medida a la deficiencia en puertos y aeropuertos y a una débil competencia en los servicios de transporte.

### 5.5. Desde el Impacto del Proyecto en el Desarrollo y Accesibilidad Social de las Regiones (2011)

Halpern, N., & Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145–1154. **Objetivo:** Valorar el impacto

de la contribución de aeropuerto en la accesibilidad regional y el desarrollo social en dos regiones en Noruega. **Conclusiones:** La construcción de aeropuertos presenta varios desarrollos catalíticos en la región y sus pobladores.

#### **5.6. Desde la Integración de Palestina a Través de los Macroproyectos (2012)**

Gil, N. C., & Giraldo, C. A. L. (2012). Integración territorial de Palestina caldas A través de los macroproyectos de Importancia regional. *Revista Luna Azul*, (35), 149-176. **Objetivo:** ofrecer una Metodología práctica para el desarrollo de un proyecto SIG de integración territorial en el municipio de Palestina, Caldas. **Conclusiones:** El desarrollo depende de componentes cruciales como la calidad de las instituciones, el cuidadoso diseño y aplicación de políticas económicas, la apertura comercial, la planificación del desarrollo sostenible, la regulación económica, la seguridad para la inversión privada, el acceso al financiamiento, el desarrollo del capital humano, adecuados criterios de evaluación de los proyectos concebidos y la asignación de recursos escasos; sin embargo la infraestructura y la integración de los territorios es una condición necesaria y suficiente para impulsar el desarrollo; de esta manera se hace visible la articulación desarrollo–integración territorial, por lo tanto la promoción del desarrollo lleva implícitas acciones para incorporar física y socialmente los territorios y sus habitantes.

**5.7. Desde los Instrumentos de Planificación - Iniciativa de Crear en la Subregión del Magdalena Caldense una Región de Planificación y Gestión en el Marco de la Ley 1454 de 2012.)**

Repositorio Institucional-Universidad Autónoma de Manizales - Tesis y Disertaciones - Facultad de Estudios Sociales y Empresariales - Maestría en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio

**Objetivo:** Formular una propuesta de integración territorial para la gestión estratégica de la Subregión del Magdalena Caldense. **Conclusiones:** Aunque existe voluntad política por parte de las autoridades locales (alcaldes), falta iniciativa y liderazgo de alguna de las administraciones para impulsar el proceso de asociación y lograr los objetivos propuestos. Falta de gestión estratégica de proyectos en esta región del departamento, que reduce la capacidad de gestión de los municipios del Magdalena Caldense. La ausencia de un-Banco de Programas y Proyectos de Inversión Regional deja como resultado la inexistencia de proyectos conjuntos entre los municipios del Magdalena Caldense, lo que cierra la puerta a diferentes fuentes de financiación. Los municipios tienen pocas opciones para la autofinanciación o cofinanciación de proyectos de inversión. Deben articularse los servicios regionales de salud, educación, deporte y cultura para impactar positivamente en el mejoramiento de la calidad de vida de todos los ciudadanos. El mejoramiento y la expansión de los servicios públicos domiciliarios es un proyecto de gran impacto regional que contribuiría a la reducción de las necesidades Básicas Insatisfechas NBI. La construcción de vivienda de interés prioritario y el mejoramiento de las viviendas urbanas y rurales es una de las necesidades conjuntas que más apremian los municipios del Magdalena Caldense.

### 5.8. Desde la Pobreza, Medios de Vida y Seguridad Alimentaria en la Región (2013)

Tobasura A. Isaías., Patiño M. Marcela, Salinas F. (2013). Pobreza, medios de vida y seguridad alimentaria. El caso de los municipios de Aguadas y Palestina, Caldas, Colombia. **Objetivo:** Se propone el marco de Medios de Vida (MV) como herramienta para explicar la pobreza y diseñar políticas y programas que faciliten el logro alimentario de los hogares rurales. **Conclusiones:** En estos contextos, además de los indicadores convencionales, es necesario considerar el índice de ruralidad de las poblaciones, la diversidad de estrategias de los hogares, la dotación de activos el contexto de vulnerabilidad y las estructuras y procesos.

### 5.9. Desde la Aproximación Estadística del Desarrollo Económico (2015)

Bilotkach, V. (2015). Are airports engines of economic development? A dynamic panel data approach. *Urban Studies*, 52(9), 1577–1593. doi:10.1177/0042098015576869. **Objetivo:** Este artículo aplica el estimador de momentos del método generalizado de datos de panel dinámico a los datos sobre el tráfico aéreo comercial de pasajeros en todos los aeropuertos principales de los Estados Unidos. **Conclusiones:** El número de destinos servidos con vuelos sin escalas tiene un impacto mucho más claro y sólido en el nivel de empleo, el número de establecimientos comerciales y salario promedio en la región.

#### **5.10. Desde la Dimensión Regional del Proyecto Aeropuerto del Café (2015)**

Duque Escobar, G. (2015). Aeropuerto del Café: Dimensión Regional. **Objetivo:** Breve análisis del desarrollo regional y el aumento en la competitividad regional que puede traer el proyecto del Aeropuerto del Café al Paisaje Cultural Cafetero y al municipio de Palestina. **Conclusiones:** Las características específicas de la región conforman métodos diferenciados de producción, y sus propiedades geográficas entreven virtudes económicas estratégicas para el desarrollo de la región.

#### **5.11. Desde el Impacto Económico del Desarrollo de Transporte Aéreo en Colombia (2015)**

Díaz Olariaga, Oscar; Ávila Álvarez, Jaime. Evolution of the airport and air transport industry in Colombia and its impact on the economy. "Journal of Airline and Airport Management", 2015, vol. 5, núm. 1, p. 39-66. **Objetivo:** Describir el desarrollo y evolución de la industria aeroportuaria y del transporte aéreo en Colombia. **Conclusiones:** Este artículo describe cómo la industria aeroportuaria/transporte aéreo en Colombia se ha visto afectada directa y positivamente por la implementación de políticas públicas y otras legislaciones, midiendo el efecto e impacto de esta industria en la economía colombiana.

#### **5.12. Desde la Oportunidades para el Desarrollo Territorial del Paisaje Cultural Cafetero (2016)**

Pulgarín Franco, J. A. (2016). Paisaje Cultural cafetero y ecorregión eje Cafetero: oportunidades para el Desarrollo Territorial. Revisa Contexto. **Objetivo:** Demostrar la importancia de un proceso

supra departamental y supramunicipal como la ecorregión eje Cafetero y del reconocimiento al PCC como patrimonio de la humanidad, claves para consolidar estrategias de desarrollo territorial

**Conclusiones:** El PCC es una oportunidad para la conservación y protección de todas las dinámicas sociales, culturales, económicas y ambientales. Se deben diseñar e implementar estrategias que armonicen el PCC con el desarrollo territorial, y así lograr efectividad y coherencia.

### **5.13. Aeropuerto del Café Dentro del Sistema Regional e Internacional de Transporte Aeroportuario (2017)**

Duque Escobar, G. (2017). Una visión sistémica del Aeropuerto del Café – Aero Café.

**Objetivo:** Analizar la potencialidad regional y transoceánica del proyecto Aeropuerto del Café desde un punto de vista sistémico que lo articule con los principales aeropuertos de Latinoamérica y las posibilidades que esto representa para Colombia y Palestina. **Conclusión:** Aeropuerto del Café se sitúa por dimensiones y situación geográfica como un potencial nodo aeroportuario transoceánico, y Palestina articulado como Paisaje Cultural Cafetero podrá crecer en materia económica, cívica y cultural como resultado del proyecto.

### **5.14. Desde la Dimensión Técnica de Megaproyectos en Colombia (2017)**

Gutiérrez Vanegas, H. E. & Melgajero Rey M. A. (2017) Clasificación Automática del Avance de Mega Proyecto de Inversión Pública en Colombia, desde un enfoque Técnico, Organizacional y Ambiental. **Objetivo:** El margen técnico, organizacional y ambiental para el análisis de proyectos de gran escala como base para el desarrollo de megaproyectos y sus clasificaciones de acuerdo a

las necesidades de la planeación nacional en Colombia. **Conclusiones:** El proyecto es un punto de partida para desarrollar una herramienta automática que pueda ser usada por la Agencia Nacional de Planeación de Colombia en la evaluación a-priori de los retrasos de las inversiones en Megaproyectos.

#### **5.15. Desde la Responsabilidad Social en Megaproyectos (2017)**

Ma, H., Zeng, S., Lin, H., Chen, H., & Shi, J. J. (2017). The societal governance of megaproject social responsibility. *International Journal of Project Management*, 35(7), 1365–1377. **Objetivos:** Desarrollar un trasfondo conceptual de gobernanza para responder a las extensivas y profundas responsabilidades sociales a través del ciclo de vida del proyecto. **Conclusiones:** Un mecanismo integrador de corporaciones, como son el gobierno, y lo público es esencialmente requerido para facilitar y mantener gobernanza sociales eficiente y efectiva, así creando gobernanza valor compartido y sostenible para todos los involucrados a través del ciclo de vida del proyecto.

#### **5.16. Desde el Turismo y Desarrollo Digital en Paisaje Cultural Cafetero (2018)**

Pupiales Rosero, J. N. (2018) Los sistemas digitales y el turismo en el Paisaje Cultural Cafetero, Departamento del Quindío, Colombia. **Objetivo:** Identificar y recopilar información sobre factibilidad en implementar las tecnologías de los sistemas digitales al sector turístico en el Paisaje cultural Cafetero. **Conclusiones:** La transformación Digital en los municipios del eje cafetero es de fundamental importancia pues uno de sus ejes principales como lo es el turismo, requiere de un desarrollo continuo y sostenido.

### 5.17. Desde las Investigaciones Internacionales (2019)

Percepción Local de los Megaproyectos Delphine, Patrick Witte & Tejo Spit. (2019). Megaprojects – An anatomy of Perception: Local People’s Perception of Megaprojects: The Case of Suramadu, Indonesia. **Objetivo:** Un entendimiento más profundo de las personas locales (comunidades y residentes) de su percepción de los megaproyectos usando el caso del Puente de Suramadu en Indonesia como caso de estudio. **Conclusiones:** La vasta mayoría de los encuestados apoyan el proyecto, principalmente por motivos emocionales y como resultado de su trasfondo cultural. Sin embargo, algunos de los informantes principales reportaron la sensación de externalidades negativas del proyecto.

### 5.18. Desde los Antecedentes Socioeconómicos, Caso Rionegro – Antioquia (2020)

Botero O., Nataly. (2020). Cambios Socio-Económicos en la Vereda Tablacito del Municipio de Rionegro durante el período de 1980 a 2019, Universidad de Antioquia. **Objetivo:** analizar las transformaciones socioeconómicas en la vereda Tablacito, ubicada en el Corregimiento Occidental José María Córdova del municipio de Rionegro. **Conclusiones:** Se develan las transformaciones socioeconómicas que han tenido lugar en la vereda Tablacito desde el año 1980 y cómo los planes de desarrollo que se han tenido para Rionegro a partir de aquel momento no se han construido de forma participativa y atenta a las necesidades reales de toda la comunidad.

### 5.19. Desde Gentrificación y Turismo (2021)

Hübscher, M. (2021). Megaprojects, Gentrification and Tourism. A Systematic Review on Interwined Phenomena. **Objetivos:** Escanear los casos de estudio seleccionados, recuperando descripciones, evaluaciones y reflexiones en la Gentrificación y Turismo causados por megaproyectos en diferentes ciudades a nivel internacional, con el fin de generar ideas conceptuales sobre el tema **Conclusiones:** El contenido de las investigaciones como son la planeación, las motivaciones detrás del proyecto, justicia social, los impactos en el territorio y las reacciones en la sociedad regional prevalecen, sin embargo, se identifican las siguientes tres lagunas en la literatura que las investigaciones futuras deberían tratar de llenar: Brecha metodológica: Más de una cuarta parte de todos los estudios no explicaron claramente sus métodos, Brecha de transferencia: Desde una perspectiva más práctica, no está claro en absoluto cómo llevar el conocimiento existente sobre la relación entre los megaproyectos, la gentrificación y el turismo a los responsables políticos y a las partes interesadas en las ciudades y Brecha espacial: Desde una perspectiva conceptual, existe una brecha espacial con el norte global dominando la discusión.

### 5.20. Desde el Prospecto de Palestina a Partir del Proyecto (2021)

Gutiérrez Echeverri, S. (2021). Palestina como Ciudadela aeroportuaria intermodal. **Objetivo:** Análisis de proyección de crecimiento de Palestina como resultado del proyecto Aeropuerto del Café para las siguientes décadas, acomodando la región para las nuevas exigencias urbanísticas **Conclusiones:** Palestina requerirá de nuevas perspectivas proyectuales que se alineen al desarrollo propio de un punto de proyección internacional.

### 5.21. Desde la Evaluación Económica de Inversión en Aeropuertos (2021)

Forsyth, P., Niemeier, H.-M., & Njoya, E. T. (2021). Economic Evaluation of Investments in Airports: Recent Developments. *Journal of Benefit-Cost Analysis*, 12(1), 85–121. **Objetivo:** Evalúa la viabilidad e impacto de la inversión en proyectos aeroportuarios durante los últimos 50 años. **Conclusiones:** La inversión en Aeropuertos requiere una gran rigurosidad estadística y modelos económicos flexibles que permitan evaluar los impactos previos a la finalización del mismo, con el fin de desarrollar un modelo contextual para su mantenimiento durante su ciclo de vida.

### 5.22. Desde el Proyecto del Aeropuerto en Palestina, Caldas

En relación a trabajos de grado y/o tesis que se hayan desarrollado en torno al proyecto del aeropuerto, se encontraron dos textos. Uno, es un documento titulado *Palestina 2050 como ciudadela aeroportuaria intermodal* del estudiante Sebastián Gutiérrez Echeverri de la Universidad Javeriana del año 2021. El planteamiento del problema fue “El crecimiento y desarrollo no planificado de la ciudad” revisando el impacto del proyecto AEROCAFÉ. Lo que concluye Gutiérrez (2021) es que el proyecto si bien beneficia a la comunidad y a la región, parece ser una construcción improvisada y gestionada incorrectamente, pues, sobre costos, incumplimientos y pocos estudios son su rasgo característico.

Otro, es de Juan Yamid Chala Urueña, 2016 y se denomina el “**Aeropuerto Internacional del Café**”. En ella, el autor destacó que el proyecto Aero café tiene gran perspectiva desde lo social, lo económico y sobre todo a nivel competitivo. En ese orden, examina cuáles son sus proyecciones

de crecimiento. Lo que concluye Chala (2016) es que el Aeropuerto Internacional del Café evidencia una proyección bastante grande. Sin embargo, la forma en la que se ha gestionado no favorece su culminación en los tiempos pactados. Tampoco, beneficiará a futuro a las comunidades que se verán impactadas por sus operaciones. De todas formas, si se corrigen estas fallas, será posible que Aeropuerto Internacional del Café genere un impacto social significativo, destaca Chala (2016).

### **5.23. Desde la Propuesta de Integración Territorial de la Zona Suburbana de Santágueda y el Corregimiento de Arauca a la Cabecera del Municipio de Palestina caldas, Dimensiones Ambiental y Físico Espacial**

NORBAY CASTRO GIL CARLOS ANDRÉS LÓPEZ GIRALDO (2021) Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Magister en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio. Objetivo: Identificar estrategias y proponer mecanismos de integración territorial, a través del análisis de las dimensiones y atributos del desarrollo, para la zona sub urbana de Santágueda y Arauca. Conclusiones: antes de la implantación de los macroproyectos Aeropuerto del café y Tren de Occidente en el territorio de Palestina, este municipio tenía limitadas posibilidades de desarrollo económico que se tradujeran en calidad de vida para sus pobladores, de hecho, muy golpeados con la crisis cafetera y la congelación de tierras e inmuebles por más de quince (15) años, en razón de la previsible construcción de Aerocafé. Estos macroproyectos cambian sustancialmente las ventajas comparativas de Palestina; Aerocafé se ha convertido en el eje articulador del ordenamiento territorial de la subregión centro-sur y su construcción ha influido

drásticamente en el medio ambiente local de una manera negativa, pero también positivamente en algunas variables fundamentales: empleo, educación, economía.

El tren de Occidente de la misma manera ofrece opciones de desarrollo que el conjunto de municipios de la región debe aprovechar, con base en las herramientas que este ejercicio concibe y el Plan Vial Centro-Sur es el eslabón modal que articulará estos proyectos. Estos macroproyectos crean en su conjunto las condiciones necesarias de infraestructura básica y de servicios de desarrollo urbano para que el sector empresarial asuma su papel de dinamizador de la economía local; de esta manera contribuye con la competitividad económica territorial.

## **6. Marco Teórico**

Se entiende el marco teórico como la forma de integrar el tema del presente trabajo con teorías ya propuestas, con el fin de poder lograr fundamentalmente articular las diferentes ideas que se plantean durante el desarrollo de la investigación (Zamorano García, 2008).

Con la realización del presente trabajo se pretendió analizar desde las teorías que se citan a continuación, el desarrollo económico que se genera en el municipio de Palestina Caldas con la construcción del Proyecto Aeropuerto del café como quiera que el proyecto lleva más de veinte (20) en la etapa de construcción y NO cuenta con un plan de manejo social relacionado con la preparación y la formación de la población frente al nivel de empleabilidad que genera el proyecto.

Ahora bien, el marco teórico del presente trabajo se constituyó bajo el análisis de la teoría del capital humano, la teoría de desarrollo económico - teoría de la Globalización y la teoría de la segmentación del mercado laboral; mencionando además el origen, evolución y/o antecedentes del

proyecto Aeropuerto del café y el estudio del proyecto bajo la implementación de política pública como tal, el nivel de empleo y la oferta de los servicios (capacidades) de la población del Municipio.

En este orden de ideas, el marco teórico del presente trabajo se desarrolló bajo las siguientes consideraciones y se dan a conocer los siguientes tópicos: construcción del aeropuerto del café, empleabilidad, desarrollo económico y capital humano lo anterior con el fin de sustentar teóricamente los objetivos propuestos:

### **6.1. Construcción del Aeropuerto del Café**

El proyecto Aeropuerto del café fue incluido dentro del Plan de Desarrollo Nacional para la vigencia 2019 y para ese mismo año el proyecto ya contaba con estudios y diseños de afianzamiento técnico para las etapas 1 y 2, diseños arquitectónicos, estructurales e hidrosanitarios de la infraestructura de las etapas 1 y 2, estudios de operación aérea para las etapas 1 y 2, estudios de modelación de ruido para las etapas 1 y 2, estudios de vientos, licencia ambiental para la Etapa 1, estudio de factibilidad socio económica y su impacto en el desarrollo regional y estudio aeronáutico de seguridad operacional.

No obstante, dentro del análisis y estudio histórico del proyecto, se observó que éste no contó con un Plan de Gestión Social con inclusión de programas de estudios técnicos y/o profesionales y/o cursos y/o capacitaciones para la población del municipio como receptores directos del proyecto; tampoco se observó un análisis detallado que permita comprender plenamente los efectos positivos y negativos que el proyecto puede tener en la economía y empleabilidad local, por lo que

se produce incertidumbre respecto a la viabilidad y beneficios del proyecto.

Se vio entonces la necesidad de revisar trabajos de grado y/o tesis que se hayan desarrollado en torno al proyecto y se encontró el trabajo titulado “PALESTINA 2050 COMO CIUDADELA AEROPORTUARIA INTERMODAL” del estudiante Sebastián Gutiérrez Echeverri de la Universidad Javeriana del año 2021 cuyo planteamiento del problema fue “El crecimiento y desarrollo no planificado de la ciudad” y dentro del cual entre otras cosas se conceptuó que el proyecto Aeropuerto del café efectivamente está proyectado para la realización de un desarrollo urbano en el municipio de Palestina Caldas, en donde también se favorecerán los municipios no solo del Departamento sino también de la Región.

También se encontró el trabajo de grado del estudiante Juan Yamid Chala Urueña, 2016, cuyo título "Aeropuerto Internacional Del Café" de la Universidad la Gran Colombia Bogotá, a través del cual se conceptuó que el proyecto Aeropuerto del café tiene gran perspectiva desde lo social, lo económico y sobre todo a nivel competitivo, cuyo objetivo primordial es precisamente apoyar, aportar y colaborar al proceso de globalización; que aunque no se ha llevado a cabo por razones político administrativas, es un proyecto que sigue vivo a la luz de los gobernantes y de la comunidad en general y que seguramente genera un impacto social significativo.

También se obtuvo información del Repositorio de la Universidad Nacional de Colombia – Revista Eje 21: Duque Escobar, G. (2017) cuyo título ¿Por qué el Aeropuerto del Café? Y a través del cual se conceptúa que el proyecto Aeropuerto del café es una gran fuente para combatir la crisis cafetera relacionada con el empleo; porque cuando se trata de un proyecto de desarrollo regional se requiere una culturización y una educación territorial.

Como se observa, en el Municipio de Palestina Caldas se está ejecutando el proyecto

“Construcción del Aeropuerto del Café” proyecto que obedece a una política pública del Estado y/o del Gobierno Nacional, Departamental y Local y que según Thomas Dye (1976): Política Pública es todo aquello que el gobierno decide hacer o no hacer.

Lo que hace significar que hay políticas públicas por acción (Gobierno actúa) o por omisión (Gobierno no hace nada y no actúa) y que es precisamente el proyecto Aeropuerto del café una política pública por acción.

Entendida entonces la definición de política pública, y entendido el planteamiento del problema del presente trabajo, así como los objetivos y el objeto de investigación, este trabajo se realizó bajo el modelo secuencial de implementación de políticas públicas cuyo eje central es la idea que las políticas públicas inician con una fase de identificación del problema y, luego, atraviesa una serie de etapas que se espera concluyan en una evaluación, a partir de la cual podría tener lugar una reformulación y reinicio de la misma. (Guy Peters, 1992).

Por lo que, el proyecto Aeropuerto del café analizado como política pública implementada bajo el modelo secuencia aún no se ha implementado bajo las etapas que configuran el modelo secuencial (agenda, discusión, decisión, implementación, evaluación que haya alcanzado los objetivos y es la etapa que menos se aplica en nuestro país) lo cual se observará a profundidad a lo largo del trabajo.

## 6.2. Desarrollo Económico

En términos generales, el desarrollo económico se refiere al crecimiento y fortalecimiento de la economía de un país. Santana (2019) dice que se trata de un incremento en el valor y los bienes que produce y comercializa un Estado. En ese sentido:

(...) es un proceso de transformación estructural que busca mejorar el sistema económico a largo plazo, de modo que todos los sectores productivos crezcan de manera equitativa y sostenible en el tiempo. Esto debe verse reflejado en la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) de un país y en el surgimiento de más oportunidades y mayor bienestar para las personas (Santana 2019, p.12).

Otra definición interesante la formula El Banco Mundial (2019). Para esa institución, fundada en julio en el año 1944, Estados Unidos de Norteamérica, el desarrollo económico trata de:

(...) el mejoramiento sostenible del nivel de vida, el cual comprende consumo material, educación, salud y protección del medio ambiente. En un sentido más amplio, la definición comprende también otros trascendentes aspectos conexos, principalmente la mayor igualdad de oportunidades, la libertad política y las libertades civiles. Por consiguiente, el objetivo global del desarrollo es el de dotar de mayores derechos económicos, políticos y civiles a los seres humanos, sin distinción de sexo, grupo étnico, religión, raza, región o país (Banco Mundial, 2019p.34).

Y en efecto, el desarrollo económico no solo tiene que ver con el incremento del valor de los bienes y los servicios o con el alza en el Producto Interno Bruto (PIB). También se relaciona con la libertad, la justicia, la comodidad y la seguridad que experimentan los miembros de una comunidad.

Hablando de su historia, el desarrollo económico parece tener un origen en el nacimiento mismo de la civilización humana y en su organización. Krammer (2019), autor de la Historia empieza en Summer, explica que culturas como la sumeria, la hitita y la elemita fueron las primeras en sentar las bases del crecimiento económico al demostrar que las comunidades se fortalecen económicamente en virtud de tres factores: la tierra, el capital y el trabajo<sup>1</sup>.

Después, a partir de estos tres elementos, en toda Europa adoptaron estas ideas para configurar su economía y poder adquisitivo. Quizá un texto que permitió este auge sea Obras y Días, una antología que condensa las especulaciones del poeta y mitólogo Hesiodo sobre la escasez de recursos y las consecuencias del gasto desproporcionado.

En la modernidad ya el tema del desarrollo económico adquiere otros tintes y matices gracias a la caída del feudalismo y a la implosión del mercantilismo, el nacionalismo y el comercio internacional. Por eso mismo, se cree que durante la Revolución Industrial surge toda una reflexión sobre el desarrollo económico que tendrá su punto más alto en los años 70 cuando en todo el mundo se empezó a pensar en cómo medir el desarrollo económico y cómo promocionarlo en los países menos favorecidos.

De este modo, hoy se destaca que el desarrollo económico puede medirse por diversos indicadores como lo son el Producto Interno Bruto (PIB), Crecimiento PIB, el desempleo, M2, Prima de riesgo, Inflación, Índice de Precios al Consumo (IPC), Tipo de cambio, Balanza de pagos, Nivel de deuda y déficit y Confianza del empresario y el consumidor. Fuera de estos métodos, por

---

<sup>1</sup> En las teorías clásicas que explican el desarrollo económico y cómo sucede se habla de tres factores fundamentales, a saber: trabajo, tierra y capital. Esta clasificación tripartita, sugiere que el crecimiento económico es posible siempre y cuando estos tres elementos interactúan en pro de un mismo objetivo. Si no es así, el incremento económico será complejo y problemático. Otras teorías, un poco más modernas, sugieren que después de la Revolución Industrial, siglo XIX, se introdujo un factor más: el empresarial, el cual alude al talento y esfuerzo necesario para coordinar los otros tres

decirlo de algún modo, también están las instituciones o entidades cuya función es estudiar cómo está el desarrollo económico en el mundo. Entre las trascendentales figura la organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), el Consejo Económico y Social (ECOSOC), la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE/ONU), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCED) y la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI)

En Colombia, el desarrollo económico se estudia desde estos indicadores y otros, por lo que puede decirse que se basa en el trabajo, la tierra, el capital y las empresas. Por su importancia, se impulsa mediante la educación, la generación de empleo, el emprendimiento, la cooperación internacional y el diseño e implementación de políticas públicas. Por eso mismo, una estrategia de desarrollo se da precisamente cuando existen relaciones políticas, económicas y sociales enfocadas a unas metas y/o a unos objetivos específicos de la sociedad o del territorio, sobre lo que se piensa hacer, en dónde, con qué, porqué y para qué.

Así pues, el desarrollo económico se concibe como una serie de transiciones y cambios enfocados en el crecimiento en el menor tiempo posible y a costos bajos, garantizando siempre solidaridad y trabajo en equipo entre la administración pública y/o Estado y la población o sociedad determinada. Debido a esto, no solo depende de la inversión que se haga sino también del capital humano con el que se cuente para unirse y/o vincularse a los proyectos de desarrollo humana que se adopten.

### *Algunas teorías*

Dentro del desarrollo económico existen algunas teorías o escuelas que proponen qué debe ser el desarrollo económico y como puede materializarse. Por mencionar está la Teoría del Desarrollo Económico - Globalización de Alexander Gerschenkron, la Teoría del Capital Humano de Theodore W. Schultz y Teoría de la Segmentación del mercado laboral de Doeringer y Piore En términos generales implican los siguiente.

#### a) Teoría del Desarrollo Económico - Globalización de Alexander Gerschenkron

En esta teoría, se plantea la interdependencia en todos los campos, regiones y países del mundo donde lo fundamental son las ayudas tecnológicas para las comunicaciones y la forma de hacer negocios Uno de los aspectos más importantes en la teoría económica de la globalización es precisamente la cultura porque con ella se promueven los intercambios que determina el comportamiento social y económico de la sociedad. A este modelo, también se le conoce como teoría del desarrollo económico lineal, pues, destaca la extracción de materias primas, la producción de bienes y su posterior deshecho, entre otras cosas (Reyes, 2015).

#### b) Teoría del Capital Humano de Theodore W. Schultz

En esta teoría, modelada por Theodore W. Schultz, economista norteamericano que nació en 1902 y murió en 1998 a la edad de 95 años, se afirma que cuanto más es la inversión en educación, mayor será la productividad de los miembros de una sociedad, considerándose la propia educación

como RENTABLE. Por eso, en la visión de Theodore W. Schultz la alfabetización es fundamental y se convierte en un instrumento económico y político bastante poderoso para promocionar el desarrollo. De este modo, Becker (1964), pionero en la investigación de la teoría del Capital Humano, Define al capital humano como la agrupación de capacidades que desarrolla un individuo a partir de los conocimientos obtenidos de forma general y específica, los cuales tendrá efectos positivos en un futuro y en la posibilidad de adquirir un mejor puesto de trabajo, mejor salario y mejor calidad de vida (Reyes, 2015).

c) Teoría de la Segmentación del mercado laboral de Doeringer y Piore

En esta teoría, se cree que la segmentación del mercado laboral permite entender qué requieren los empresarios en sus organizaciones y cómo cubren estas demandas los empleados. En ese orden, un mercado laboral está segmentado si existen dos o más sectores y ciertos mecanismos de racionamiento (barreras a la entrada) que impiden a los trabajadores de uno de esos sectores trasladarse hacia el otro. Dicho de otra forma, bajo esta teoría se logra entender y determinar que las barreras en el mercado laboral son impuestas por las preferencias de los empleadores y los trabajadores, así como por el contexto institucional y por las particularidades de cada trabajo.

### **6.3. Empleabilidad**

#### *Definición*

La empleabilidad surge como un concepto clave que Thijssen define como un conjunto de

factores relacionados con el contexto y con el individuo, los cuales influyen de forma determinante en su posición futura en el mercado laboral (Spinosa, 2005). La noción anterior hace referencia a que una persona es empleable en la medida en que pueda utilizar efectivamente las competencias que ha desarrollado para adaptarse a las demandas del contexto.

Mezza (2019), considera que la empleabilidad es:

(...) la capacidad que tiene un candidato de **conseguir un empleo de calidad, mantenerlo y mejorarlo** en el tiempo. Dentro de este concepto intervienen diferentes factores y circunstancias, tanto personales como contextuales, que determinan el nivel de cada candidato. Para que una persona cuente con un alto nivel de empleabilidad, ésta tiene que ser capaz de investigar, observar y adaptarse a las necesidades cambiantes del mundo laboral (Mezza, 2019, p.12).

Ahora bien, Gómez (2012) cree que en la empleabilidad existe unos factores que establecen si una persona puede o no ser contratada en cierto cargo. Algunos son:

1. **Elementos sociodemográficos:** edad, estudios o nivel de educación, contexto económico (estrato) y género (si es mujer u hombre).
2. **Estudios universitarios.** Se refiere a qué tan formada está la persona para desempeñar cierta función.
3. **Experiencia profesional.** La trayectoria laboral de acuerdo a sus elementos sociodemográficos y estudio universitarios
4. **Soft skills o competencias blandas.** Son aquellas competencias que le permiten a los empleados interactuar en un entorno laboral. Comprenden el liderazgo, la comunicación, la

creatividad, el pensamiento crítico y la empatía, por lo que mientras más aumenten mayores serán las oportunidades de contratación y selección.

5. **Marca personal.** Actitud ante el trabajo. Va acompañada de imagen, modales y las mismas competencias blandas del empleador. Por ende, entre más atractiva sea la marca personal, mayores serán las probabilidades de obtener un empleo bien remunerado.
6. **Claridad en los objetivos.** En la empleabilidad, es necesario fijar metas y logros si el propósito es un empleo de calidad. Para ellos, los criterios pueden ser la cantidad de salario, expectativas profesionales, contexto empresarial, etc.
7. **Límites claros.** “En relación con el punto anterior, cuando un candidato cuenta con unas metas y objetivos, establecer límites profesionales será mucho más sencillo. Tener claros los límites también determina el nivel de empleabilidad de un candidato” (Soto,2018, p.12).
8. **Red profesional.** En la empleabilidad, o en la búsqueda de empleo, es vital contar con un entramado de aliados o amistades que ayuden a obtener el empleo deseado. En este propósito sirven las redes sociales o la visita presencial.

En Colombia, la empleabilidad es un tema que se viene promoviendo desde el Ministerio de Trabajo, el Ministerio de las TIC y desde el plan de desarrollo. Por eso mismo, existe políticas que apunta a este propósito. Aquí algunas:

- Desarrollo de políticas nacionales de empleo (PNE): la PNE busca que la sociedad civil se involucre en la generación de empleo según sus talentos y habilidades. También

pretende que las empresas habrán puestas de trabajo para toda la población, sin distinción de raza, sexo u orientación sexual

- Análisis detallado del empleo y mercado laboral: iniciativa que pretende generar un diagnóstico serio sobre cómo está el empleo y qué se necesita en el mercado laboral
- Investigación y análisis para el crecimiento con alto coeficiente de empleo: estos programas indagan por la tasa de desempleo y empleo, cuál es la participación de la mujer y cómo las madres cabezas de hogar aportan a la economía local desde la informalidad.
- Asesoramiento en políticas para metas de empleo: capacita a los interesados respecto a qué mecanismos y estrategias existen para crear empleo. A la vez brinda instrucción sobre cómo son las convocatorias en las bolsas de empleo y qué requisitos exigen, entre otras cosas (Ministerio del Trabajo, 2020; Findeter, 2018).

## **7. Metodología**

### **7.1. Tipo de Investigación**

En atención al Acuerdo No. 004 de 2014 “Por el cual se aprueba el Reglamento Estudiantil para los Programas Curriculares de Maestría de la Escuela Superior de Administración Pública, ESAP” el presente es un "Trabajo Final de Maestría de Profundización" como estrategia didáctica que facilita los procesos de investigación, en modalidad de consultoría con el fin de lograr la solución del planteamiento del problema y el logro de los objetivos; cuyas técnicas de recolección de información fueron mixtas como las encuestas, las entrevistas y la revisión documental.

Cualitativa. Estos tipos de investigación, analizan subjetividades y puntos de vista, no necesariamente el comportamiento de un fenómeno físico como lo puede ser el cambio de la materia o sus transformaciones. Por sus características, se basan en experiencias y opiniones. Hernández, Fernández y Batista dicen de la investigación cualitativa (2016) que:

(...) proporciona una metodología de investigación que permita comprender el complejo mundo de la experiencia vivida desde el punto de vista de las personas que la viven. Las características básicas de los estudios cualitativos se pueden resumir en que son investigaciones centradas en los sujetos, que adoptan la perspectiva emic o del interior del fenómeno a estudiar de manera integral o completa. El proceso de indagación es inductivo y el investigador interactúa con los participantes y con los datos, busca respuestas a preguntas que se centran en la experiencia social, cómo se crea y cómo da significado a la vida humana. (Batista, 2016, p.675)

Por eso mismo, La investigación cualitativa es un recopilar y analizar datos no numéricos para descifrar conceptos, opiniones o experiencias, además de emociones o comportamientos. En esa lógica, los resultados se expresan en palabras y no en hipótesis científicas.

## **7.2. Técnicas e Instrumentos**

Teniendo en cuenta los objetivos del trabajo, los cuales están relacionados con determinar el nivel de empleabilidad que generara el proyecto Aeropuerto del Café para la población del municipio de Palestina, identificar las capacidades laborales en la población del municipio de Palestina y analizar el mercado de trabajo en el municipio de Palestina en relación con el proyecto

Aeropuerto del café, se utilizaron técnicas e instrumentos cuantitativos y cualitativos para la consecución de los objetivos propuestos:

Tabla 1. **Técnicas e Instrumentos.**

Objetivo	Técnica	Instrumento	TIPO	Tamaño de la muestra (# encuestas)	Resultados esperados
1	Revisión documental y bibliográfica	Guía de revisión documental	Cualitativa		Análisis de información
2	Encuestas	Guía de encuesta	Cualitativa	94	Percepción ciudadana
3	Entrevistas	Guía de entrevistas	Cuantitativa	3	Posición de líderes del proyecto

Fuente: elaboración propia

De acuerdo a lo expuesto y como se detallará más adelante, se aplicaron encuestas a personas entre los **25 y 44 años de** edad con nivel bachiller, técnico y profesional, de la cabecera municipal, del corregimiento y de las veredas del municipio de Palestina, Caldas, sobre la percepción del proyecto frente al tema de empleo y el desarrollo económico. Para contrastar estos datos, las

encuestas contemplaron preguntas sobre ocupaciones, edades, residencia permanente o temporal, nivel educativo y aspiraciones con el proyecto. La idea era determinar quiénes tienen más probabilidades de verse beneficiados por el proyecto Aeropuerto del Café gracias a cuestionario que incluyó 14 preguntas que midieron la orientación económica de su ocupación, su condición de propietario o empleado de una empresa o microempresa local, la competitividad que esperan como resultado del proyecto Aeropuerto del Café y la relación entre el proyecto y la generación de empleos a los habitantes locales.

Durante el trabajo de campo, fue necesario explicar a las personas sobre el contexto del estado actual del proyecto y las ofertas laborales del mismo, implementando una herramienta que permitiera recolectar los datos para posteriormente analizarlos y formular conclusiones y recomendaciones. También se recolectó información desde entrevistas que se realizaron a ciertas personas con un gran conocimiento social y económico del proyecto, así como del sector y los planes de acción y evaluación económica desarrollados por la Gobernación de Caldas. Los datos, entregaron una vista clara de las expectativas del proyecto como motor de desarrollo económico y social para el municipio de Palestina.

Para la recolección de los datos de la encuesta de empleabilidad se usó la herramienta de formularios de Google (Google Forms), el cual se incluye en el kit de utilitarios gratuitos de Google Docs Editors, solo disponible para web, permitiendo trabajar de forma colaborativa, lo que significa que los formularios pueden ser diligenciados de manera concurrente por más de un usuario. Google forms fue liberada en 2014 con el fin de brindar una manera fácil e intuitiva para la recolección de datos. Para 2017 se incluyeron funcionalidades con capturas de campos inteligentes y con la posibilidad de vincularse a tablas de hoja de cálculo.

Una vez los datos fueron diligenciados en la encuesta y se pudo hacer la vinculación a la hoja de cálculo, se usó la utilidad de tablas dinámicas y gráficos dinámicos para darle una presentación ejecutiva a través de porcentajes.

### **7.3. Fases o Etapas de la Investigación.**

#### **Conceptualización:**

La *fase uno* se fundamenta en la conceptualización, lo que lleva a realizar una aproximación conceptual y teórica del proceso investigativo, de igual forma nos muestra como tal la realidad que se tiene frente a la construcción del proyecto Aeropuerto del café, los estudios previos del mismo desde diferentes enfoques y nos da claridad frente a los conceptos de empleabilidad, desarrollo económico, mercado laboral, capital humano entre otros, los cuales son la base para desarrollar el proceso investigativo que nos llevará a identificar los impactos en el desarrollo económico relacionados con la empleabilidad de la población del municipio de Palestina con la construcción del aeropuerto del Café.

#### **Trabajo de campo:**

La *fase dos* se fundamentó en el trabajo de campo mediante el cual se realiza entrevistas a ciertas personas líderes del Departamento de Caldas y conocedores del proyecto desde ámbito social y económico; esta etapa se dio desde el mes de junio a diciembre del año 2023. Se realizó un análisis de datos y se identificaron factores importantes de desarrollo del proyecto y factores de riesgo del

mismo.

Posteriormente la fase dos también se fundamenta en la realización de encuestas a una población determinada entre los 25 y 44 años de edad con formación bachiller, técnico y profesional; esta etapa se dio durante el mes de mayo del año 2023 al mes de diciembre del año 2023, con ellas se realizó un análisis relacionado con la percepción de la comunidad frente a la generación de empleo con el proyecto, su nivel de formación, su oferta de servicios, entre otros aspectos.

### **Sistematización y análisis de información:**

La fase tres se fundamentó en la recopilación de la información, organizar los respectivos datos estadísticos, el análisis y sistematización de todo lo recolectado relacionado específicamente con la empleabilidad, capital humano – capacidades laborales y mercado de trabajo.

### **Construcción de informe y análisis de los resultados obtenidos:**

En la fase cuatro se construyó el informe final teniendo en cuenta el análisis exhaustivo de los resultados para posteriormente elaborar las recomendaciones a través de las cuales se establecieron propuestas. Esta etapa finalizó con la entrega del trabajo final en el mes de agosto del año 2024.

## **7.4. Población y Muestra – Unidad de Análisis y Unidad de Trabajo**

Para poder determinar la población y la muestra objeto de la presente investigación, se revisó toda la información registrada en el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas y

relacionada con el Municipio de Palestina en el Departamento de Caldas, y se encontró que la **población TOTAL** para el año **2018 fue de 17.639**.

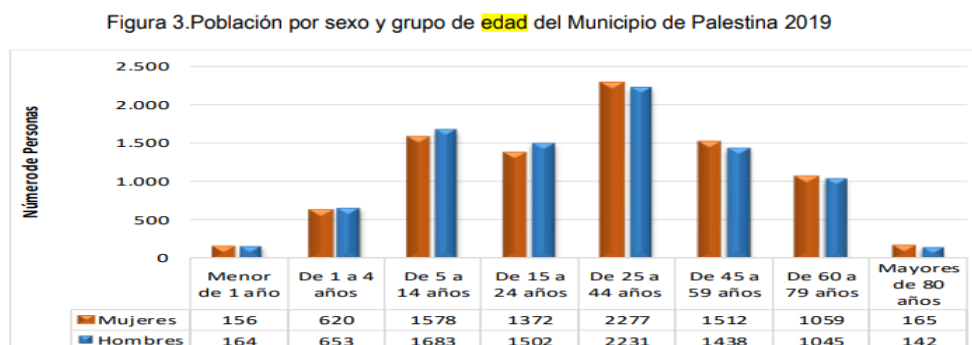
De esos **17.639** habitantes en el municipio, el **38.5%** tienen un **nivel de secundaria**, el **4,5%** tienen un nivel **superior y 0% postgrado**; para una sumatoria de porcentaje del **43%** como objeto de estudio para el presente trabajo, ya que dicho porcentaje de la población cuenta con uno de los criterios como lo es: nivel **bachiller, técnico y profesional**.

**Tabla 2. Población y Muestra – Unidad de Análisis y Unidad de Trabajo.**

	Manizales	Chinchiná	Neira	Villamaría	Palestina (con Arauca)	Subregión Centrosur
<b>Primaria</b>	<b>10,0%</b>	<b>20,6%</b>	<b>25,4%</b>	<b>17,1%</b>	<b>27,9%</b>	<b>12,2%</b>
<b>Secundaria</b>	<b>10,6%</b>	<b>41,9%</b>	<b>38,6%</b>	<b>42,6%</b>	<b>38,5%</b>	<b>16,8%</b>
<b>Media</b>	<b>14,8%</b>	<b>1,7%</b>	<b>2,1%</b>	<b>1,6%</b>	<b>3,0%</b>	<b>12,2%</b>
<b>Técnica o Tecnológica</b>	<b>8,5%</b>	<b>11,0%</b>	<b>8,6%</b>	<b>12,3%</b>	<b>4,2%</b>	<b>8,9%</b>
<b>Profesional</b>	<b>10,5%</b>	<b>8,3%</b>	<b>6,2%</b>	<b>10,0%</b>	<b>4,5%</b>	<b>10,1%</b>
<b>Posgrado</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,5%</b>
<b>Ninguna</b>	<b>0,7%</b>	<b>1,9%</b>	<b>0,9%</b>	<b>3,2%</b>	<b>4,5%</b>	<b>1,0%</b>

*Fuente: TOMADO DEL DANE*

Por demás, en cuanto a la edad, se observó que en Palestina predomina el grupo poblacional 25-44 años para el año 2019, con distribución ligeramente mayor del sexo femenino, sin embargo, se observa que la diferencia entre géneros no es representativa. **Mujeres 2277 hombres 2231.**



*Fuente: Observatorio de Salud de Caldas.*

Se asume entonces que, la población objeto de la presente investigación serán las personas entre **25-44 años** como predominante en el municipio de Palestina, y el **43%** que equivalen a un nivel bachiller, técnico y profesional, **en donde la población propiamente dicha para esta investigación es 7.584.**

Ahora bien, con el fin de obtener la muestra, se utilizaron técnicas estadísticas mediante la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Npq}{\dots}$$

$$[\frac{ME^2}{N-1}] + pq$$

$$NC^2$$

Donde N= Población

$p$ = probabilidad en que ocurra algún evento

$q$ = probabilidad en que ocurra el evento contrario  $1-p$

ME= Margen de error

$n$	94,851356
$p$	0.5
$q$	0.5
ME	0,1
NC 0,95	1,96
$N$	7584
$pq$	0,25
$ME^2$	0,01
$NC^2$	3,8416

NC= Nivel de confianza. Para un NC del 95% equivale un Z de 1.96

***Fuente: Jesús Galindo Cáceres. Técnicas de Investigación en sociedad, cultura y comunicación. Editorial Pearson.***

Como se observa, para este estudio se consideró un nivel de confianza del 95%, una probabilidad en que ocurra algún evento de 50% y probabilidad en que ocurra el evento contrario del 50% un margen de error del 10% y una población de 7.584, obteniendo un tamaño de la muestra de 94 (en donde el 82% fue población urbana y 18% población rural – todas las veredas del municipio incluido el Corregimiento de Arauca) (el 65% fueron mujeres, 33% hombres y 2% prefirió no decirlo). Cifra que se aplicó en su totalidad a los encuestados ubicados en el corregimiento, en las veredas y en la cabecera municipal.

Por lo que la muestra objeto de estudio del presente trabajo, fueron personas entre los 25 años hasta los 44 años cuyo nivel educativo era bachiller, técnico y profesional; debiendo para el efecto realizarse 94 encuestas con un margen de error del 10%.

Lo anterior, con el fin de lograr estimar el impacto del proyecto Aeropuerto del Café en la empleabilidad causada durante su construcción y previo a su terminación, y a partir de estas

estimaciones determinar cuál es la aproximación adecuada en término de políticas públicas y responsabilidad social regional para responder a las exigencias que representa un aeropuerto que plantea ser no sólo Nacional sino también Internacional.

Por demás, para determinar la unidad de análisis se analizó el impacto que va generar el proyecto Aeropuerto del café en materia de empleabilidad y para determinar la unidad de trabajo se realizó el enfoque de las entrevistas a realizar; entrevistas intencionadas con designación de persona objeto de entrevistas y con formulario previamente preestablecido.

## **8. Análisis de Resultados**

Dentro de este capítulo se pretende socializar los resultados obtenidos en relación con los impactos relacionados con la empleabilidad del proyecto Aeropuerto del Café y la discusión de los mismos. Se tomó esta decisión teórica y metodológica dada la coyuntura actual del Proyecto Aeropuerto del Café, a saber, la continuidad o no del proyecto, los beneficios reales y la viabilidad o no de entregar el proyecto a una Asociación Público Privada como modalidad contractual regulada por la Ley 1508 de 2012, entre entidades públicas y una entidad privada para la construcción de infraestructura pública para financiar la contratación de entidades proveedoras de conocimiento en el marco del desarrollo de un proyecto para la innovación. Con estas condiciones, las hipótesis de trabajo que guiaron la construcción del cuestionario y la información a levantar en el marco del presente estudio, se estructuraron tomando como base que no era esperable que el proyecto Aeropuerto del Café con estas características, más la situación actual del municipio asociada al desempleo y la falta de formación académica, pudiese generar cambios económicos desde la empleabilidad de las personas, sino que más bien se pensaba que era un proyecto que

generaría desarrollo económico a individuos de otros lugares.

En consecuencia, la hipótesis que está detrás del análisis de la percepción se formula en estos términos: los Palestinos reconocen un impacto económico y de empleabilidad en el municipio gracias al aeropuerto, pero ignoran cómo puede suceder.

Así pues, a continuación, se presentan los resultados divididos de acuerdo a los objetivos establecidos previamente.

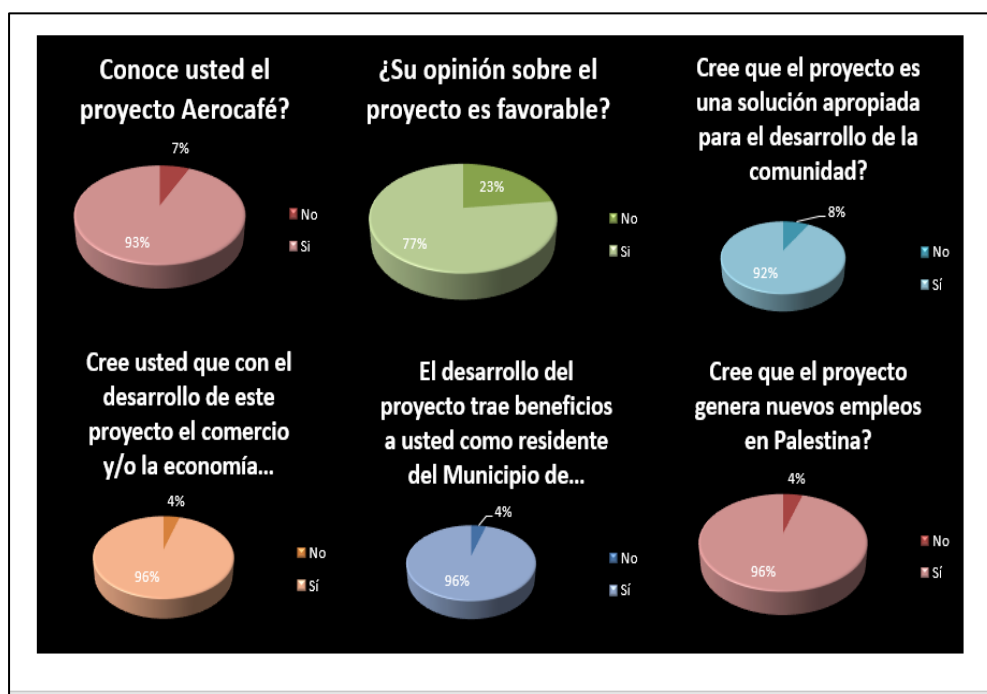
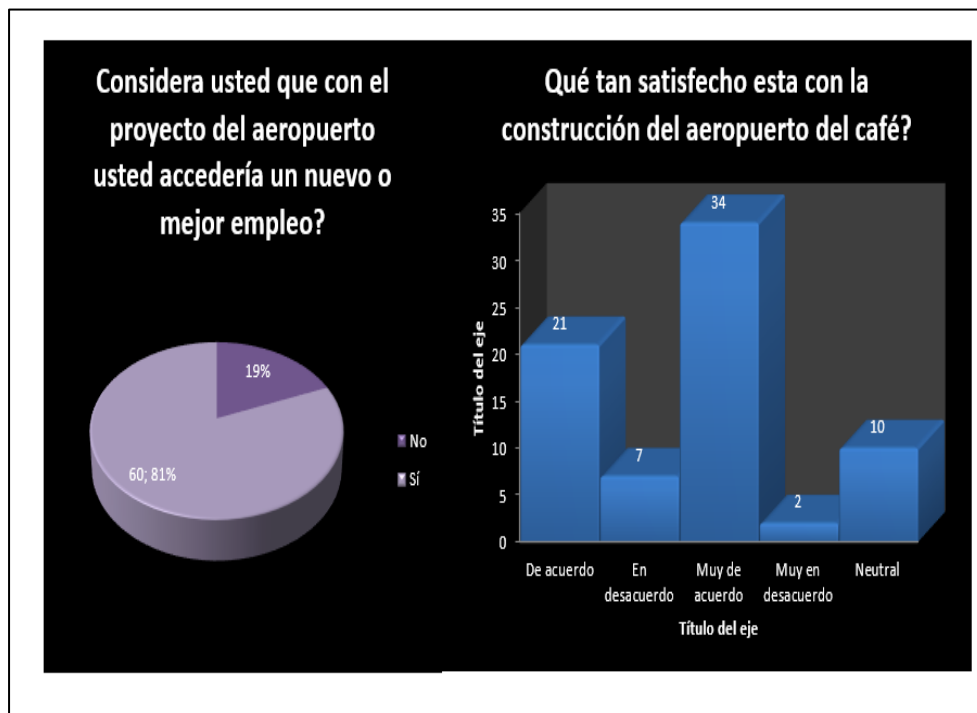
### **8.1. Empleabilidad que Genera el Proyecto Aeropuerto del Café**

Para despejar la incertidumbre sobre la empleabilidad que generaría el proyecto en el Municipio de Palestina, se realizó una revisión documental en donde, según la Unidad de Gestión Patrimonio Autónomo del proyecto Aeropuerto del Café, el aeropuerto generaría un total de **1700** empleos directos en la etapa de construcción y completará **5.600** empleos durante la operación y mantenimiento en un horizonte de 30 años en promedio. Además, 113 anuales de beneficio comunitario por explotación de áreas comerciales, de acuerdo con Valentina Jaramillo, gerente del Observatorio de Infraestructura de Caldas (COIC), con información proporcionada por el grupo de Asociación Aeropuerto del Café, en cabeza de la Gerente, Amparo Sánchez.

Pese a estos datos valiosos, no se cuenta con un estudio puntual en donde se discriminen los perfiles a necesitar de acuerdo a los 1.700 empleos que se tiene proyectados para la etapa de construcción y los 5.600 empleos que se tienen proyectados para la operación, haciendo mención únicamente a personal capacitado en manejo de maquinaria pesada y/o maquinaria amarilla para la etapa de construcción. Es decir, se perciben ciertas falencias (Duque, 2017).

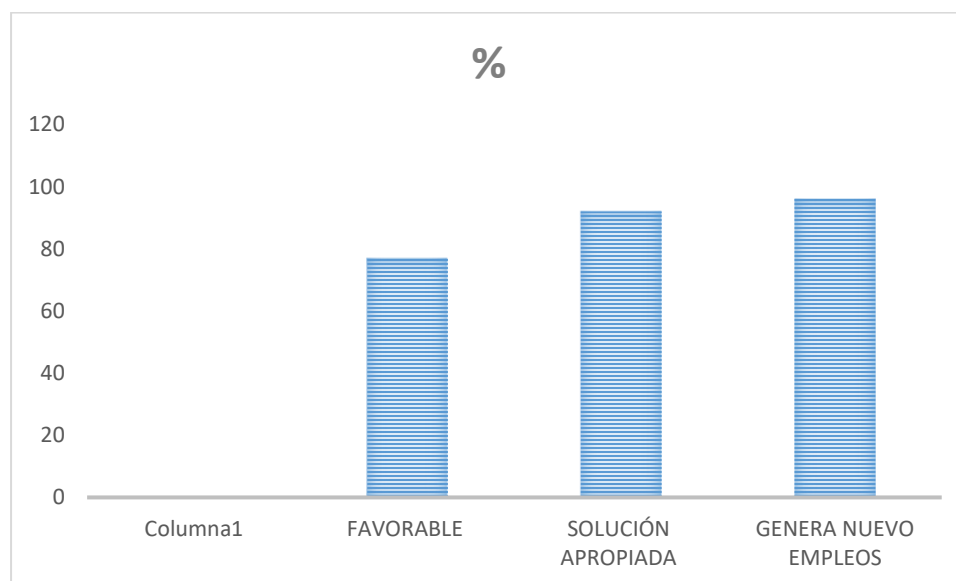
Ahora bien, después de aplicar las encuestas, se encontró lo siguiente:

**Gráfica 1.** Percepción sobre la empleabilidad



Fuente: elaboración propia

**Gráfica 2.** Percepción de proyecto Aeropuerto del Café



Fuente de información: elaboración propia

En las gráficas, se observa que la población del municipio de Palestina tiene una buena percepción sobre la empleabilidad que va generar el proyecto Aeropuerto del Café, pues, 55% del porcentaje menciona que está DE ACUERDO y MUY DE ACUERDO con la iniciativa, mientras que un porcentaje del 92% indica que la solución apropiada para el desarrollo de la comunidad es en concreto el empleo. Es decir, pese al nivel bajo de empleo generado en la actualidad por el proyecto, la población residente en el municipio de Palestina aún conserva la esperanza y la confianza en el futuro aeropuerto.

También, unas cuantas personas con amplio conocimiento social y económico sobre el proyecto, coinciden en afirmar que el funcionamiento del Aeropuerto del Café tendrá un impacto muy positivo en la generación de empleo debido no solo al desarrollo del mismo, sino al trabajo

articulado que actualmente desempeñan los empresarios y las administraciones municipales, todo, demostrando que la potencialización de sus negocios y sus empresas es viable gracias a estas obras civiles. De este modo uno de los entrevistados expresa sus ideas:

Venimos trabajando con la Alcaldía de Palestina en consorcio con las juntas administrativas locales y juntas administrativas comunales, en un tema que se llama comité de empleo, el comité de empleo además de ser un requisito legal que está conformado por un acto administrativo genera unos requisitos que son del paso a paso lineales frente al cumplimiento de normas y es que en primera medida quienes tiene la primera competencia o el primer alcance para el tema empleabilidad es la gente de Palestina. (Entrevista 1)

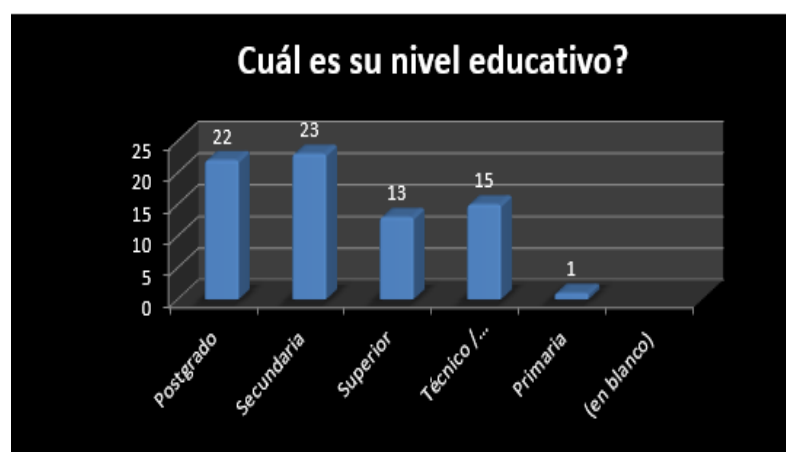
Los resultados anteriores se relacionan con la teoría de la globalización, la cual afirma que el empleo está dado en la implementación de tecnologías de la información y la comunicación (TICS) porque impactan en la forma de hacer negocios y en los estilos de vida de la población (Reyes, 2001). Y en efecto, el empleo se genera precisamente cuando se conecta a la población con las demás personas del rededor del mundo, lo que hace que deba existir implementación de estrategias para modificar patrones económicos, estructurales y sociales que actualmente se viven en el municipio y alrededor de la obra. Así, uno de los aspectos más importantes en la teoría de la Globalización es la cultura, pues, esta establece que los intercambios simbólicos son los que posiblemente determinan el comportamiento social y económico de la sociedad.

En esa lógica, los resultados obtenidos señalan, tanto en la revisión documental, las encuestas y las entrevistas, que el proyecto SÍ tiene proyectada la generación de empleos en la etapa de construcción como en la etapa de operación y mantenimiento.

## 8.2. Capacidades Laborales en la Población del Municipio de Palestina

Ahora bien, en el municipio de Palestina en el marco del proyecto Aeropuerto del Café, es vital conocer las capacidades laborales y la formación de la población. Para conocer las opiniones en este particular y el grado de formación de los Palestinos, se aplicó una encuesta a personas entre los 25 y 44 años de edad. Los resultados son los siguientes:

**Gráfica 4.** Nivel educativo



Fuente: elaboración propia

De acuerdo a la gráfica, el nivel de formación y capacidades laborales de la población encuestada del municipio de Palestina obedece al 23% secundaria, el 22% postgrado, el 15% técnico y el 13% educación superior, por lo que el nivel educativo y/o las capacidades que predomina en el municipio es la **secundaria**, seguido de **especialistas y técnicos**. Aunado a lo anterior, una vez consultada la población del municipio sobre la percepción del nivel de desarrollo económico, un porcentaje del 77% considera el proyecto Aeropuerto del Café como FAVORABLE, un 92% ve el proyecto como una solución apropiada para el desarrollo de la

comunidad y un 96% sostiene que el proyecto genera nuevos empleos en el municipio de Palestina.

Triangulando esto, se observa que la población podría aportar al desarrollo económico poco, teniendo presente que no todos son profesionales o especialistas. Más bien, solo cuentan con bachillerato, lo que inmediatamente condiciona su ocupación a trabajos no muy significativos como lo pueden ser uso de maquinaria o remoción de escombros, entre otras actividades que representan bajos ingresos y por ende un exiguo poder adquisitivo.

Al mismo tiempo, estas opiniones, que claramente coinciden con las entrevistas realizadas a distintas personas con alto grado de conocimiento social y económico del proyecto, muestran que no se cuenta con estudios específicos que logren determinar y/o discriminar por perfiles puntuales los empleos formales que va generar el proyecto. Más bien, lo que muestran es que la población objeto de estudio está bastante expectante por la obra en sí misma y sus implicaciones en el plano social, cultural y, especialmente, en el económico.

Llevando estos resultados a la teoría del capital humano, esta afirma que cuanto más es la inversión en educación, mayor será la productividad de los miembros de una sociedad, considerándose entonces la educación como RENTABLE. En ese orden, la instrucción, en todas sus formas, es fundamental y se convierte en un instrumento económico y político para la generación de desarrollo económico, pues, una persona con formación académica tiene mejores y mayores ingresos que contribuyen a su capacidad productiva. De este modo, los resultados señalan que predomina la **secundaria**, seguido de **especialistas y técnicos en los participantes**, pero no parece existir a futuro una rentabilidad porque la población no está capacitada ni educada lo suficiente.

De todas formas, se observó que el capital humano, que facilitaría el desarrollo económico, que

predominará en el proyecto Aeropuerto del Café será la mano de obra no calificada y, específicamente, manejo de maquinaria pesada. Esta apreciación, la confirmó una de las personas entrevistadas, quien afirma entre otras cosas que:

Acá abran múltiples empleos, si son empleos de mano de obra no calificada y no solo para la región sino además para todo el tema turístico y de competitividad, van a ser inicialmente empleos que van ligados a la construcción de la etapa uno del aeropuerto, entendemos etapa uno ya no por fases si no que como te venía diciendo antes de la cámara construcción de todo lo que tiene que ver con el movimiento de tierras, construcción del lado aire que es la pista, del lado tierra que tiene que ver con la construcción de los edificios, terminal aérea y demás, en ese intervalo vamos a necesitar 1.800 personas que estén capacitadas para el tema de movimiento de maquina amarilla, temas logísticos para alimentación, todo lo que tiene que ver con el ejercicio del día a día de la construcción y para después en la operación y mantenimiento vamos a requerir otro tipo de personas ya de otro tipo de contrato, pero inicialmente temporal ligado a la obra o de contrato obra labor por la ejecución y después otro tipo de vinculación laboral. (Entrevista 1)

Lo anterior, hace significar que el municipio posiblemente va necesitar no solo personal técnico en manejo de maquinaria pesada, técnicos en manejo de alimentos y técnicos en temas turísticos, sino profesionales que pueden promover el desarrollo económico en el marco del aeropuerto. Sin embargo, estos perfiles, según datos estadísticos del DANE (2022) y datos recolectados a través de las técnicas utilizadas, no están disponibles en el municipio.

Profundizando más en este aspecto, del total de **539 empleos** generados, **solo 156** corresponden a empleos para población del municipio de Palestina, y, en comparación con el 30,5% de muestra de la población apta para la empleabilidad y que corresponde a **7.584 personas**, el empleo es

supremamente inferior a las expectativas del proyecto relacionadas con desarrollo económico. Por eso mismo, pese a que los Palestinos creen que el proyecto puede generar desarrollo económico, es imposible hablar de un verdadero desarrollo económico cuando se observa falta de empleos dignos y de ingresos mínimos para el sostenimiento de las familias.

**Tabla 3.** Generación de empleo FASE 1

MUNICIPIO	OHL S.A	CONSORCIO AEROCAFÉ 2021	TOTAL EMPLEOS GENERADOS
PALESTINA	149	7	156
CHINCHINÁ	92	4	96
MANIZALES	51	6	57
OTRAS	212	18	230
<b>Total general</b>	<b>504</b>	<b>35</b>	<b>539</b>

Fuente: tomado de Rendición de Cuentas 2022

Para sintetizar las opiniones de los Palestinos estas se pueden agrupar en:

- Percepción de un concepto favorable sobre el impacto positivo que traerá la construcción del aeropuerto del café frente al empleo no solo local sino regional
- Los entrevistados consideran que la generación de empleos temporales durante la etapa de construcción discriminados en mano de obra calificada y no calificada; movimiento de maquinaria amarilla, logística, alimentación, mejorará las condiciones del territorio y promocionará el desarrollo económico.

En cuanto a factores de riesgo para obtener un verdadero desarrollo económico, se encontró que

las políticas socioeconómicas, los estereotipos y discriminación, la desigualdad de género y la falta de acceso a formación educativa parecen configurar un escenario peligroso. Acá el porqué:

**Las políticas socioeconómicas:** se presentan por la evidente crisis del desempleo que se vive actualmente en el municipio y en el Departamento, asociadas a la poca demanda de empleos en el proyecto Aeropuerto del Café que no solo demuestra el fracaso en la intención principal de proyecto de generar desarrollo económico, sino que revela las pocas oportunidades de la población, pues, de los **504 empleos** generados por el contratista OHL, solo **149** son de población del Municipio. Además, de los escasos **35 empleos** generados por el proyecto Aeropuerto del Café, **solo 7** son de población del Municipio, propiciando una desigualdad entre las zonas rurales. **Los estereotipos, la discriminación y la desigualdad de género:** estos factores, a la luz de lo encontrado, nacen por una aparente improvisación del consorcio y de los directamente responsables del proyecto. En ese orden, se observó que, de 539 personas contratadas, solo 56 son mujeres y 483 son hombres. Quizá esto obedece a los roles laborales asociados con el manejo de maquinaria pesada que es el principal empleo que actualmente se genera.

**Tabla 1.** Generación de empleo por sexos

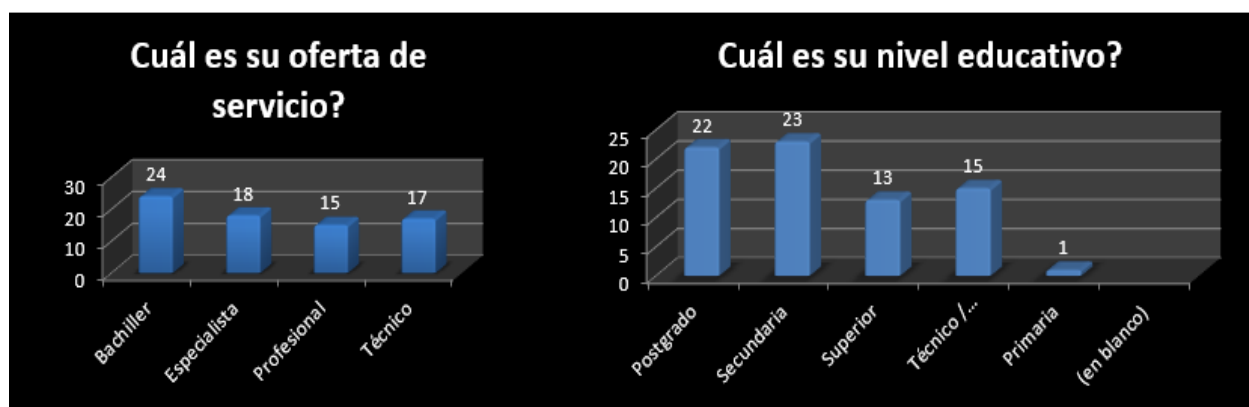
OHL	CONSORCIO AEROCAFÉ
MUJERES 47	MUJERES 9
HOMBRES 457	HOMBRES 26
504	35

Fuente: elaboración propia

**La falta de acceso a formación educativa:** este riesgo, se genera porque el Municipio no cuenta

con instituciones de formación técnico o profesional. Además, las entidades públicas que trabajan de forma articulada con entidades de formación técnica como el SENA, solo están capacitando a personas en el manejo de máquina amarilla, el tema grueso del proyecto en la primera fase. Igualmente, no existen convenios u ofertas para otro tipo de formación, así que se observa un desajuste entre lo que el proyecto exige o requiere y lo que las entidades públicas (alcaldía, gobernación) ofrecen en articulación con las entidades de formación educativa. La gráfica muestra esta disparidad.

**Gráfica 3.** Disparidad oferta-demanda



Fuente de información: Encuestas

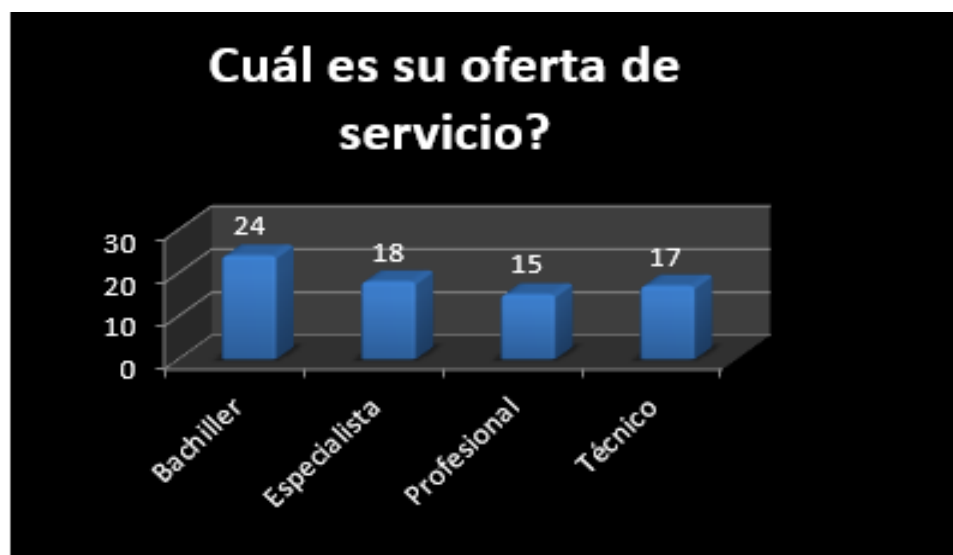
### **8.3. Mercado de trabajo en el Municipio de Palestina Caldas en relación a la construcción del aeropuerto del Café**

Siendo entonces el mercado de trabajo uno de los pilares principales de la sociedad, se realizaron encuestas a población entre los 25 y los 44 años de edad con un nivel bachiller, técnico y profesional, con el fin de poder analizar la ocupación y/o la participación de la población a ser

tenida en cuenta por la administración pública en la ejecución de la política pública. Además, para contrarrestar esta información se revisó la página web Nacional del Departamento Nacional de Planeación para determinar la oferta laboral en el Municipio, en donde logró observarse varias situaciones.

En primer lugar, el mercado de trabajo en el Municipio de Palestina presenta variación porque todo depende del número de empleos que se genere en cada vigencia, por lo que, una variación desfavorable en el mercado laboral obviamente genera desempleo y produce una desventaja que no es otra cosa que una disminución de ingresos en los hogares, menos consumo del comercio, depresiones por falta de ingresos y violencia intrafamiliar. En síntesis, consecuencias directas de la falta de empleo. En segundo lugar, se notó que la oferta de servicios en el Municipio está muy asociada al nivel educativo. Es decir, se ofrece únicamente lo que se estudia, sin tener opciones extras y/o ideas de emprendimientos.

**Gráfica 4.** Oferta de servicios por perfil



Fuente: elaboración propia

De acuerdo a la gráfica, los servicios que se ofrecen en el Municipio de Palestina corresponden a un porcentaje del 24% para servicios de bachiller, un porcentaje del 18% para servicios como especializado, un porcentaje del 17% para servicios como técnico y un porcentaje final del 15% para servicios como profesional. Contrarrestando esta información con lo propio del trabajo de investigación, se observó que los empleos que a la fecha actual ha generado el proyecto, que son 534 por el contratista OHL, no se han discriminado. Sin embargo, por cada empleo directo se estiman 2,17 indirectos que pueden ser afines a los servicios de bachiller, los especializados o los profesionales. Por lo demás, entre el contratista OHL y la interventoría del proyecto se tiene contratados servicios con 73 proveedores de la región, de los cuales 29 son del Municipio de Palestina.

En cuanto a la ocupación femenina, los datos de Camacol (2019) revelan que el desempleo femenino en el Municipio de Palestina es muy alto específicamente para las mujeres que forman parte de la fuerza de trabajo o mujeres laboralmente productivas. Por eso, se tiene conocimiento que a nivel país las cifras también demuestran un alto porcentaje de desempleo en población femenina (DANE, 2023), en donde para el tercer trimestre de la vigencia 2023 (agosto – octubre), la tasa de desocupación para las mujeres fue 11,5% y para los hombres 7,6%, siendo esto corroborado con la revisión documental del proyecto presentada en la rendición pública de cuentas de la vigencia 2022.

Ahora bien, estos resultados tienen relación con la teoría de la segmentación del mercado laboral, la cual se refiere a la técnica de dividir un mercado global en diferentes segmentos de clientes. También, esta teoría alude a la organización individual o en conjunto de los servicios que forman parte de un mercado general de acuerdo a los perfiles y/o a las necesidades de éstos.

Para Pérez (2019), con la segmentación del mercado laboral es posible concretar la fuerza de mercado existente, dividiendo la población apta para trabajar en segmentos o grupos bajo la implementación de información y/o características puntuales como edad, sexo, gustos, personalidad, aficiones, profesión, ingresos económicos, lugar de vivienda, situación familiar, etc. Todas estas variables, contribuyen a organizar la oferta de servicios de forma articulada con el mercado laboral existente y las estrategias a implementar para la consecución de lo inexistente.

Así pues, queda claro en primer lugar que la construcción del proyecto Aeropuerto del Café va generar empleos significativos en el Departamento y en la Región pero que están limitados a mano de obra calificada, manejo de maquinaria, técnicos de alimentos y técnicos de turismo. En ese sentido, no corresponde completamente con la oferta de trabajo existente en el municipio porque allí se encontró un nivel **secundario, especialistas y técnicos**. Además, los servicios que se ofrecen en el Municipio de Palestina al proyecto Aeropuerto del Café corresponden a **bachiller, especialistas y técnicos**, por lo que el proyecto en principio cuenta con empleos para perfiles inexistente en el municipio, según lo que los mismos Palestinenses refieren y perciben.

### **Síntesis de lo encontrado**

- A través de la revisión documental y bibliográfica, y observando las entrevistas realizadas, se identifica que los participantes perciben positivamente el proyecto en términos de desarrollo económico, empleabilidad y estimaciones del mercado laboral. Sin embargo, no están informados de las proyecciones que realizaron los responsables del proyecto en cuanto a qué tipo de crecimiento se espera, cómo se podrá llevar a cabo y cuáles serán sus implicaciones. Tampoco tienen muy claro de qué forma el proyecto del aeropuerto permite la generación de empleo.

- En términos generales, los Palestineses creen que la construcción del Aeropuerto del Café si genera empleo de mano de obra calificada y mano de obra no calificada, no solo para la región para toda la cadena turística. Sin embargo, estas afirmaciones son afirmaciones que no coinciden con los soportes documentales que reposan en el proyecto y que fueron socializados en la rendición pública de cuentas de la vigencia 2022, los cuales demuestran la escasa vinculación laboral que se tiene para la población residente del Municipio de Palestina. En síntesis, la realidad actual del proyecto muestra bajos niveles de empleo, así los pobladores piensen lo contrario.
- Se observó que los Palestineses si bien creen que el aeropuerto genera un desarrollo económico, ignoran que la inversión en educación es vital para garantizar este desarrollo, pues, con la educación las personas pueden hacer parte de los sectores productivos o generar empleo gracias a sus ideas de negocio, creciendo de manera equitativa y sostenible en el tiempo.
- Por último, parece ser que, pese a que los participantes estiman que el proyecto Aeropuerto del Café tiene las condiciones necesarias para fortalecer el mercado de trabajo, dejan de lado que ese fortalecimiento se da mediante inversión en tecnologías de la información y políticas públicas implementadas a favor de las necesidades de la población, no solo con la construcción de grandes obras.

## 9. Conclusiones

El proyecto Aeropuerto del Café obedece a una política pública que NO inició con la fase de identificación del problema (no implementaron el modelo secuencia de análisis de política pública), luego entonces el proyecto no surgió por la necesidad de la población, sino por la viabilidad de las condiciones técnicas del terreno.

El nivel de desarrollo económico generado por el proyecto Aeropuerto del café y relacionado con la empleabilidad de la población de Palestina es muy bajo conforme la información documental socializada en la rendición pública de cuentas de la vigencia 2022 en comparación con la teoría de desarrollo económico y la definición de desarrollo, por cuanto no se logran adquirir capacidades para afrontar las condiciones externas de la sociedad (vivienda, alimentación, educación, salud y dinero).

El proyecto Aeropuerto del café cuenta con viabilidades técnicas, financieras, ambientales y presupuestal; sin embargo, no cuenta con un plan o programa de gestión social que satisfaga las necesidades de la población del municipio relacionadas con formación específica a la oferta de servicios del proyecto para recibir los impactos del mismo; por lo que NO se garantizaron los preceptos constitucionales en donde desde el accionar del Estado, éste debe proteger a la población y garantizar condiciones mínimas de empleo frente al impacto social del proyecto.

Si bien es cierto que dentro de la población existe incertidumbre alrededor de la construcción del proyecto, también es cierto que la población residente en el municipio de Palestina demuestra aún la creencia en el proyecto Aeropuerto del Café, sobre todo en la generación de empleo a futuro; pues para este estudio se evaluaron los efectos del proyecto sobre las variables expuestas, para los cuales se desarrolló un cuestionario que condujo a la medición no solo de la confiabilidad del

proyecto sino también a la oferta de trabajo para el proyecto.

Siendo el Desarrollo una serie de transiciones y cambios enfocados en el crecimiento en el menor tiempo posible y a costos bajos garantizando siempre solidaridad y trabajo en equipo entre la administración pública y/o Estado y la población o sociedad determinada; éste NO solo depende de la inversión que se haga en el proyecto sino también del capital humano con el que se cuenta para unirse y/o vincularse a los proyectos, lo que hace que necesariamente debe existir cambios desde lo humano, desde lo social y desde lo político con el fin principal de llegar a un verdadero crecimiento con reducción de temas de desigualdad y la pobreza.

## 10. Recomendaciones

Partiendo de lo observado dentro del análisis investigativo, el proyecto Aeropuerto del Café ubicado en el municipio de Palestina, es un proyecto con visión de desarrollo socioeconómico, sin embargo, en la implementación de los métodos de investigación se pudo observar que el proyecto Aeropuerto del Café debe tener una visión integral en donde se estudien y analicen todos los aspectos reales y actuales del municipio; como por ejemplo la inclusión de todos los sectores de la población, mujeres, jóvenes, personas con discapacidad; siempre garantizando la equidad, las mejores condiciones de empleo, accesibilidad a la salud y educación para poder garantizar un verdadero desarrollo; por lo cual, se recomienda la construcción de un plan o programa de gestión social que incluyan canales de formación y/o capacitación a toda la población del municipio de Palestina versus lo que ofrece el proyecto, con el fin de lograr progresivamente culturización y educación y formación de la población, generando competencias (conocimientos, habilidades, actitudes, valores, empoderamiento, inclusión) para una empleabilidad socialmente justa.

Para mejorar la competitividad y el acceso a condiciones dignas de empleo, el proyecto Aeropuerto del Café debe enfocarse en fortalecer canales de articulación con las distintas Instituciones y en especial con las respectivas Alcaldías (palestina y Manizales) dueñas del proyecto en aumentar la eficiencia de la administración pública con políticas públicas tendientes en promover el desarrollo de capacidades y/o formación (programas de innovación en media del mundo de la inteligencia artificial que predomina actualmente a nivel mundial) para la generación de fuentes de empleo, y estimular la economía local.

Finalmente se recomienda a la Gerencia del proyecto Aeropuerto del café, a la Gobernación de Caldas, y a la Alcaldía Municipal de Palestina y Manizales como dueños del proyecto, la

implementación de acciones de transformación como:

- Consultar acerca de las necesidades de los distintos grupos de valor y/o comunidades que tiene el Municipio
- Dentro de su plataforma estratégica, priorizar actividades para reducir barreras de acceso o de oportunidades de empleo
- Trabajar articuladamente con las Instituciones que presten servicios educativos
- Identificar población disponible conforme su formación y experiencia
- Garantizar acceso a oportunidades de empleo sin barreras sociales, políticas, administrativa y culturales.
- Concientizar sobre el cambio, desarrollando acciones que guíen los procesos del cambio y el impacto en la comunidad de palestina.

## Bibliografía

- Advani, A. (2001). Managing airports: a test of the new public management. *International Public Management Journal*, 4(1), 91–107.
- Batey, P. W. J., Madden, M., & Scholefield, G. (1993). Socio-economic Impact Assessment of Large-scale Projects using Input–Output Analysis: A Case Study of an Airport. *Regional Studies*, 27(3), 179–191.
- Bilotkach, V. (2015). Are airports engines of economic development? A dynamic panel data approach. *Urban Studies*, 52(9), 1577–1593.
- Botero O., Nataly. (2020). Cambios Socio-Económicos en la Vereda Tablacito del Municipio de Rionegro durante el período de 1980 a 2019, Universidad de Antioquia.
- Cumming, J. (2010). Contextualised performance: reframing the stalls debate in research education. *Studies in Higher Education*, 35(4), 405-419.
- Delphine, Patrick Witte & Tejo Spit. (2019). Megaprojects – An anatomy of Perception: Local People’s Perception of Megaprojects: The Case of Suramadu, Indonesia.
- Díaz Olariaga, Oscar; Ávila Álvarez, Jaime. Evolution of the airport and air transport industry in Colombia and its impact on the economy. "Journal of Airline and Airport Management", 2015, vol. 5, núm. 1, p. 39-66.
- Duque Escobar, G. (2015). Aeropuerto del Café: Dimensión Regional.
- Duque Escobar, G. (2017). Una visión sistémica del Aeropuerto del Café - AeroCafé.

- Forsyth, P., Niemeier, H.-M., & Njoya, E. T. (2021). Economic Evaluation of Investments in Airports: Recent Developments. *Journal of Benefit-Cost Analysis*, 12(1), 85–121
- Gil, N. C., & Giraldo, C. A. L. (2012). Integración territorial de palestina caldas A través de los macroproyectos de Importancia regional. *Revista Luna Azul*, (35), 149-176.
- Green, R. K. (2007). Airports and Economic Development. *Real Estate Economics*, 35(1), 91–112.
- Gutiérrez Echeverri, S. (2021). Palestina como Ciudadela aeroportuaria intermodal
- Gutiérrez Vanegas, H. E. & Melgajero Rey M. A. (2017) Clasificación Automática del Avance de Mega Proyecto de Inversión Pública en Colombia, desde un enfoque Técnico, Organizacional y Ambiental
- Halpern, N., & Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145–1154.
- Hübscher, M. (2021). Megaprojects, Gentrification and Tourism. A Systematic Review on Interwined Phenomena.
- Kendall, A. French, A., Dobbin, K., Taylor, P, & Flint, E (2014). Literacies for employability: reconceptualising employability beyond “skills” In EAIR 36th Annual Forum, Essen, Germany 27-30 August 2014, 1-14.
- Ma, H., Zeng, S., Lin, H., Chen, H., & Shi, J. J. (2017). The societal governance of megaproject social responsibility. *International Journal of Project Management*, 35(7), 1365–1377.

Mesquita Moreira, Volpe, Christian & Blyde, Juan S. (2008). Destrabando las Arterias – La incidencia de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe

Pulgarín Franco, J. A. (2016). Paisaje Cultural cafetero y ecorregión eje Cafetero: oportunidades para el Desarrollo Territorial. Revisa Contexto

Pupiales Rosero, J. N. (2018) Los sistemas digitales y el turismo en el Paisaje Cultural Cafeteo, Departamento del Quindío, Colombia.

Tobasura A. Isaías., Patiño M. Marcela, Salinas F. (2013). Pobreza, medios de vida y seguridad alimentaria. El caso de los municipios de Aguadas y Palestina, Caldas, Colombia.

Google general

Repositorio Institucional-Universidad Autónoma de Manizales - Tesis y Disertaciones -Facultad de Estudios Sociales y Empresariales - Maestría en Desarrollo Regional y Planificación del Territorio <https://repositorio.autonoma.edu.co/handle/11182/296>

Aeronáutica Civil – Unidad Administrativa Especial, enero 13 de 2021 – Bogotá Colombia  
Aeronáutica Civil otorgó permiso de construcción para el Aeropuerto del Café (aerocivil.gov.co)

Aeropuerto del Café – Marzo 25 de 2022 “CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA Y VEEDURÍAS HACEN SEGUIMIENTO EN TIEMPO REAL A LA CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO DEL CAFÉ”, Manizales Caldas, Colombia CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA Y VEEDURÍAS HACEN SEGUIMIENTO EN TIEMPO REAL A LA

CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO DEL CAFÉ – Aeropuerto del Café  
(aerpuertodelcafe.com.co)

Aertec - KPMG. Plan Maestro del Aeropuerto del Café Boletin\_dep\_22.pdf (dane.gov.co)

CAMACOL (Cámara Colombiana de la Construcción) diciembre 9 de 2021, Bogotá Colombia,  
edición 91. Disponible en: <https://camacol.co/actualidad/publicaciones/revista-urbana/91/historias-del-sector/aeropuerto-del-cafe-infraestructura>

Consejo Privado de Competitividad & SCORE-Universidad del Rosario. (2022). Índice  
Departamental de Competitividad. Disponible  
en:[https://compite.com.co/wpcontent/uploads/2022/04/CPC\\_ICD\\_2022-V5.pdf](https://compite.com.co/wpcontent/uploads/2022/04/CPC_ICD_2022-V5.pdf)

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2022a). PIB por departamento.  
Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentasnacionales-departamentales>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2022b). Mercado laboral por  
departamento. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercadolaboral/mercado-laboral-por-departamentos>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2022c). Microdatos de  
exportaciones. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comerciointernacional/exportaciones>  
Departamento Nacional de Planeación. (2014).  
Conpes 3803. Política para la preservación del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia. Bogotá  
D.C.

Departamento Nacional de Planeación (2021). Declaración de importancia estratégica del proyecto Construcción Aeropuerto de Café-Etapa I. Palestina

Documento CONPES 4026 (Consejo Nacional de Política Económica y Social), 8 de Marzo de 2021, DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO DEL CAFÉ- ETAPA I, PALESTINA, El presente documento presenta a consideración del CONPES para la Política Social la distribución territorial y sectorial del Situado Fiscal, así como la distribución territorial de la participación de municipios y resguardos indígenas en los Ingresos Co (dnp.gov.co)

Findeter. (2018). Estudios de factibilidad socio-económica del Aeropuerto del Café - Fase III en Palestina (Caldas) y su impacto en el desarrollo regional – específicamente en el Municipio de Palestina Caldas.

FRANÇOIS EYMARD-DUVERNAY JULIO CÉSAR NEFFA, TEORÍAS ECONÓMICAS SOBRE EL MERCADO DE TRABAJO III. Análisis institucionalistas, Primera edición, 2008

Ministerio de Cultura. (2009). Paisaje Cultural Cafetero. Plan de Manejo. Bogotá, D.C.

Reseña Histórica - Aeropuerto del Café (aeropuertodelcafe.com.co)

Revista TENDENCIAS. Vol. II No. 1 43 TENDENCIAS Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Vol. II. No.1 junio de 2001, páginas 43-53 Universidad de Nariño TEORÍA DE LA GLOBALIZACIÓN: BASES FUNDAMENTALES Por: Giovanni E. Reyes1

Sebastián Gutiérrez Echeverry, 2021, " PALESTINA 2050 COMO CIUDADELA AEROPORTUARIA INTERMODAL", Universidad Javeriana Bogotá, D.C., Colombia  
TG\_PALESTINA\_2050

COMO\_CIUDELA\_AEROPORTUARIA\_INTERMODAL\_2021.pdf (javeriana.edu.co)

Vallecilla, J. (2015). Estructura económica de Caldas e interrelaciones sectoriales. Un modelo de insumo-producto. [Manuscrito]

## Google académico

CHALA URUEÑA JUAN YAMID, 2016, "Aeropuerto Internacional Del Café" diseño de la infraestructura aeroportuaria Palestina Caldas, Universidad la Gran Colombia Bogotá, D.C., Colombia. Disponible en: <https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/3755/restricted-resource?bitstreamId=2566a64a-a422-4624-81e8-127515a2922c>

Duque Escobar, G. (2016). Visión prospectiva del Aeropuerto del Café, Universidad Nacional de Colombia, 18 de agosto de 2016. Disponible en: [visionprospectivadelapuertodelcafe.pdf \(unal.edu.co\)](#)

Duque Escobar, G. (2017). ¿Por qué el Aeropuerto del Café? Revista Eje 21. Disponible en: [porqueelaerpuertodelcafe.pdf \(unal.edu.co\)](#)

RESUMEN EJECUTIVO PLAN MAESTRO AEROPORTUARIO (KPMG) 2020, Estructuración Aeropuerto del Café Fase I [UTAK-F1 C3 RES EJECUTIVO\\_r00 \(aerocivil.gov.co\)](#)

## Repositorio de la ESAP

Castro Gil Norbey, 2012-07-01, Integración territorial de Palestina caldas a través de los macro proyectos de importancia regional, p.149-176 [Integración territorial de Palestina caldas a través de los macro proyectos de importancia regional - Escuela Superior de Administración Pública \(exlibrisgroup.com\)](#)

## **11. Anexos**

### **Anexo 1. Formato Encuesta**

#### **ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (ESAP)**

#### **TERRITORIAL CALDAS**

##### **Proyecto de consultoría**

“Desarrollo económico para la población de Palestina Caldas desde el enfoque de la empleabilidad con la construcción del Aeropuerto del Café”

Cuestionario dirigido a la población del Municipio de Palestina Caldas cuyas condiciones obedezcan a nivel secundario, técnico, profesional y especialista entre los 25 hasta los 44 años.

**Objetivo General:** Establecer el nivel de Desarrollo Económico relacionado con la empleabilidad de la población del Municipio de Palestina Caldas con la construcción del Aeropuerto del Café.

##### **Objetivos Específicos:**

1. Determinar el nivel de empleabilidad que generaría el proyecto Aero café para la población del Municipio de Palestina Caldas.
2. Identificar el nivel de capital humano en la población del Municipio de Palestina en relación

con la construcción del proyecto Aero café.

3. Analizar el mercado de trabajo en el Municipio de Palestina en relación con la construcción del proyecto Aero café.
- 

NOMBRE:

SEXO:

EDAD:

OCUPACIÓN:

NIVEL EDUCATIVO:

ZONA DE RESIDENCIA:

1. ¿Su residencia en el Municipio es temporal o permanente?

Temporal

Permanente

2. ¿Cuál es su nivel educativo?

Primaria

Secundaria

Superior

Técnico / Tecnólogo

Postgrado

3. ¿Cuál es su oferta de servicio?

Bachiller

Técnico

Profesional

Especialista

4. ¿Cuál es su ocupación y/o actividad económica actual?

5. ¿Actualmente se encuentra laborando?

SI

NO

6. ¿Conoce usted el proyecto Aero café?

SI

NO

7. ¿Su opinión sobre el proyecto es favorable?

SI

NO

Porque\_\_\_\_\_

8. ¿Cree que el proyecto es una solución apropiada para el desarrollo de la comunidad?

SI

NO

9. ¿Cree usted que con el desarrollo de este proyecto el comercio y/o la economía mejoraría en el Municipio de Palestina?

SI

NO

10. ¿El desarrollo del proyecto trae beneficios a usted como residente del Municipio de Palestina?

SI

NO

Cuál: Empleo\_\_\_\_ clientes para mi negocio \_\_\_\_ viajes\_\_\_\_ recibo de mercancía\_\_\_\_

Otro, cuál\_\_\_\_\_

11. ¿Cree que el proyecto genera nuevos empleos en Palestina?

SI

NO

Si su respuesta es afirmativa, qué tipo de empleos cree que se generarían

12. ¿Considera usted que con el proyecto del aeropuerto usted accedería un nuevo o mejor empleo?

Si

No

Porque

13. ¿En qué nivel cree usted que se van a ocupar las personas de palestina cuando se construya el aeropuerto del café?

Bachiller

Técnico

Profesional

Especialista

14. ¿Qué tan satisfecho está con la construcción del aeropuerto del café?

Muy de acuerdo

De acuerdo

Neutral

En desacuerdo

Muy en Desacuerdo

15. ¿Cuáles estrategias considera que se deben implementar para capacitar a la población del Municipio de Palestina para los nuevos empleos creados por la construcción del aeropuerto?

Capacitaciones

Formación técnica con el SENA

Desarrollo de habilidades y competencias

Otra, cuál

## **Anexo 2: Formatos de Entrevista**

### **Gerente del proyecto Aerocafé**

Las perspectivas de ejecución del proyecto Aerocafé aunque difusas, hoy dan visos de la posibilidad latente de su finalización, de tal modo que alienta el desarrollo multidimensional de la región cafetera. Ubicado en Palestina, Caldas, es importante hacer un análisis del impacto que tendrá este proyecto no solo en sus condiciones ambientales y de acceso, sino también la proyección de empleo y desarrollo económico en los habitantes del municipio, por esto consideramos importante su visión para desarrollar un análisis más amplio y profundo, con las siguientes preguntas:

1. ¿Cree usted que la construcción del aeropuerto en Aerocafe tendrá un impacto positivo en el empleo local?
2. ¿Qué tipo de empleos se crearán con la construcción del aeropuerto? ¿Serán empleos temporales o permanentes?
3. ¿Qué habilidades o experiencia se requerirán para los nuevos trabajos creados por la construcción del aeropuerto?

4. ¿Se están tomando medidas para capacitar a los trabajadores locales y prepararlos para los nuevos empleos creados por la construcción del aeropuerto?

5. ¿Cómo se asegurarán de que los empleos creados por la construcción del aeropuerto sean accesibles y beneficiosos para la comunidad local?

PRESIDENTE

DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CHINCHINÁ

Las perspectivas de ejecución del proyecto Aerocafé, aunque difusas, hoy dan visos de la posibilidad latente de su finalización, de tal modo que alienta el desarrollo multidimensional de la región cafetera. Ubicado en Palestina, Caldas, es importante hacer un análisis del impacto que tendrá este proyecto no solo en sus condiciones ambientales y de acceso, sino también la proyección de empleo y desarrollo económico en los habitantes del municipio, por esto consideramos importante su visión para desarrollar un análisis más amplio y profundo, con las siguientes preguntas:

1. ¿Cree usted que la construcción del aeropuerto en Aerocafe tendrá un impacto positivo en el empleo local?

2. ¿Qué tipo de empleos se crearán con la construcción del aeropuerto? ¿Serán empleos temporales o permanentes?

3. ¿Cómo afectará la construcción del aeropuerto a las empresas locales y a sus empleados?

4. ¿Qué tipo de empleos se espera que se creen en la cadena de suministro del aeropuerto, como la construcción de carreteras, hoteles y otros servicios?

5. ¿Cuáles considera usted que podrían considerarse como industrias emergentes en la región

## **DIRECTOR DE FENALCO**

Las perspectivas de ejecución del proyecto Aerocafé aunque difusas, hoy dan visos de la posibilidad latente de su finalización, de tal modo que alienta el desarrollo multidimensional de la región cafetera. Ubicado en Palestina, Caldas, es importante hacer un análisis del impacto que tendrá este proyecto no solo en sus condiciones ambientales y de acceso, sino también la

proyección de empleo y desarrollo económico en los habitantes del municipio, por esto consideramos importante su visión para desarrollar un análisis más amplio y profundo, con las siguientes preguntas:

1. ¿Cree usted que la construcción del aeropuerto en Aerocafe tendrá un impacto positivo en el empleo local?

2. ¿Qué habilidades o experiencia se requerirán para los nuevos trabajos creados por la construcción del aeropuerto?

3. ¿Cómo afectará la construcción del aeropuerto a las empresas locales y a sus empleados?

4. ¿Se están tomando medidas para capacitar a los trabajadores locales y prepararlos para los nuevos empleos creados por la construcción del aeropuerto?

5. ¿Cómo se asegurarán de que los empleos creados por la construcción del aeropuerto sean accesibles y beneficiosos para la comunidad local?