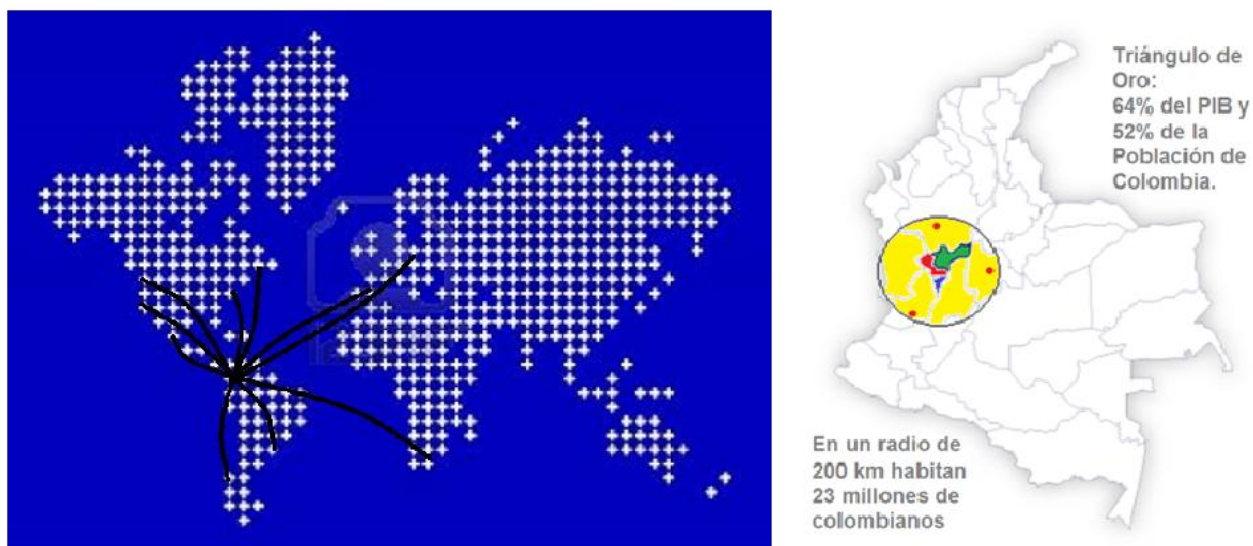


AEROCAFÉ: las cinco razones del proyecto



Por Gonzalo Duque-Escobar *

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

Entre los proyectos fundamentales el que posiblemente puede contribuir de mejor forma a la conformación de esa ciudad región, y a mitigar los impactos por su aislamiento consecuencia del traslado de la Troncal de Occidente hacia Tesalia con el tramo Sur de la Autopista de La Prosperidad, está el del futuro Aeropuerto del Café cuando extienda su pista a 3600 m. A continuación, veamos cinco razones que justifican esta obra, cuyo mayor valor se explica por la adopción de un modelo constructivo soportado en estructuras de concreto, para reducir el grado de incertidumbre de los grandes terraplenes anteriormente considerados.

Valor estratégico: Aerocafé cuenta con una posición de privilegio como centro de la

conurbación Cali-Medellín y epicentro del Triángulo de Oro de Colombia, un territorio de 200 km de radio, donde habitan 23 millones de habitantes y se genera el 64% del PIB de Colombia. Según la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, un Jumbo que levanta 75 mil libras del aeropuerto de Rionegro y 83 mil libras de El Dorado, podría levantar 112 mil libras desde Palestina, Caldas.

Funciones de convergencia aérea: el proyecto, ubicado a mitad de distancia entre Pereira y Manizales, al estar en el centro demográfico de Colombia y ofrecer fletes más económicos en aviones de largo alcance, podrá complementar a Eldorado. Esto para las operaciones aéreas de aviones full carga, pasajeros y combustible con destino a Europa, Canadá, el Cono Sur y las costas occidentales de Norte América y África.

Desarrollo regional: sin Aerocafé, no es viable el paisaje cultural cafetero. Al extender la pista a 3600 m, se podrán operar aviones de largo alcance, ofreciendo tarifas más económicas. Además, de estimular renglones como servicios de salud, turismo y cultivo de flores, Aerocafé soportaría la producción de bienes de valor agregado relacionados con informática, mecatrónica, biotecnología, nuevos materiales e industria química.

Competitividad regional: los actuales aeropuertos del Eje Cafetero, por estar limitados a aviones mediano y corto alcance, no son competitivos: Matecaña que ha sido el de mejor desempeño y debe operarse por una misma cabecera, con la mayor ampliación que admite sólo podría mejorar su eficiencia en un 30%, lo que lo limitaría a aviones de solo 3000 millas, cuyo alcance es Lima, México y Miami. Aerocafé en Palestina, cuando amplié su pista a 3600 m, admitiría Jumbos para llegar a 5000 millas, con fletes bajos.

Cuenca Propia: Aerocafé cuenta con cuenca aeroportuaria, área de influencia o territorio servido por el aeropuerto, que llega hasta una hora y media de distancia por tierra. Contrariamente, el aeropuerto Santa Ana en Cartago en su larga existencia no ha generado impactos regionales de importancia, por no tener “cuenca propia”, al quedar en el área de influencia de Palmaseca, un aeropuerto ya depreciado.

Epílogo. A diferencia de un puerto o aeropuerto de paso, los puertos y aeropuertos de convergencia como grandes empleadores y detonantes del desarrollo urbano, obligan a los

planificadores a tomar previsiones considerando su impacto, transformando los pequeños poblados vecinos en ciudades intermedias para prevenir conflictos y aprovechar los beneficios del progreso.

En resumen, mientras la Universidad hizo su aporte técnico y ético en AeroCAFÉ, se presentaron dificultades propias de este tipo de obras sin exceder los límites razonables asociados a la incertidumbre consustancial de un proyecto, el mismo que actualmente ha optado por otro modelo tecnológico de mayor costo y menor riesgo bajo otras políticas de inversión pública en infraestructura. Tales dificultades al 2007 solo se correspondieron con la infranqueable definición de las variables del diseño de un aeropuerto, que respondía a la decisión de esta sociedad bajo otra lógica impuesta por condicionantes socioeconómica de entonces.

* Miembro de la SCIC y Profesor de la Universidad Nacional de Colombia. [Referencia: Ref. La República. Bogotá, 2014-01-24.]

Relacionados:

CALDAS: COMPETITIVIDAD REGIONAL, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/24/>

EJE CAFETERO: ELEMENTOS PARA UNA VISIÓN PROSPECTIVA, en:

<http://godues.wordpress.com/2013/11/28/>

FUNDAMENTOS DE ECONOMÍA Y TRANSPORTES, en:

<http://godues.wordpress.com/2012/09/28/>

LA NUEVA TRANSVERSAL CAFETERA: OPCIONES E IMPACTOS, en:

<http://godues.wordpress.com/2013/04/26/>

MANIZALES: INTEGRACIÓN REGIONAL Y DESARROLLO TERRITORIAL, en:

<http://godues.wordpress.com/2013/08/17/>

MACROPROYECTOS CAFETEROS Y CIUDAD REGIÓN, en:

<http://godues.wordpress.com/2013/05/04/>

MACROPROYECTOS PARA EL EJE CAFETERO, en:

<http://godues.wordpress.com/2012/01/10/>

MANIZALES: FUNCIONES URBANAS Y METROPOLITANAS, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>

SALIDAS PARA LA CIUDAD SITIADA, en: <http://godues.wordpress.com/2013/04/15/>

SOBRE PUERTOS Y MARES EN COLOMBIA, en: <http://godues.wordpress.com/2011/02/22/>

PROPUESTA PROGRAMÁTICA VERDE DE CALDAS 21/09/2013. En:

<http://godues.wordpress.com/2013/09/22/>

PUERTOS SECOS Y MULTIMODALIDAD, en: <http://godues.wordpress.com/2014/01/05/>