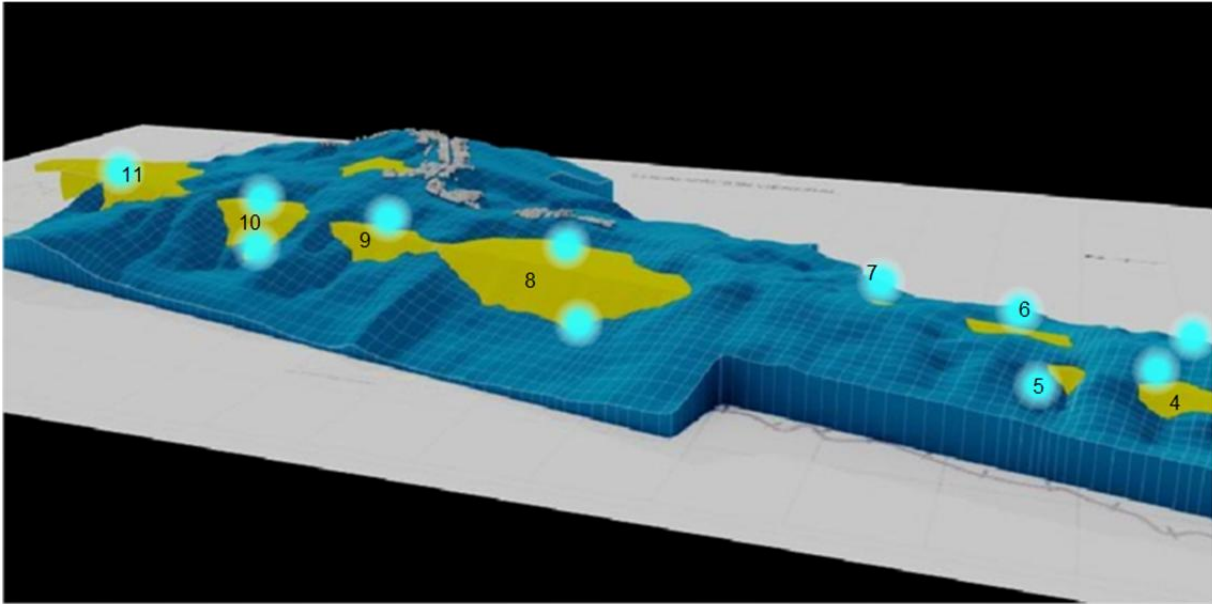


El nuevo Aerocafé: Consideraciones técnico-económicas



Por: Gonzalo Duque-Escobar

Han existido dos enfoques tecnológicos radicalmente diferentes, que explican variaciones estructurales en los costos de Aerocafé:

Ayer, se proyectó la obra sobre enormes terraplenes, estructuras de muy bajo costo que, por su naturaleza geotécnica, al igual que en el caso de los túneles conllevan una incertidumbre del orden del 30%, lo que incorpora un alto riesgo explicable por los precarios recursos de entonces, disponibles en la región. Dicha incertidumbre está asociada a la disposición aleatoria de las discontinuidades y variaciones litológicas imponderables, y a los cambios en el macizo rocoso de la cimentación por la nueva carga que altera el flujo subterráneo.

Hoy, el nuevo Aerocafé, se ha proyectado sobre un viaducto de concreto y con una pista 8 m más baja que modifica su dirección, para reducir sustancialmente la magnitud de los llenos y también la incertidumbre del proyecto, llevándola a valores casi seis veces menores, pero también a un costo muy superior, necesario para blindar el proyecto de conformidad con las directrices ministeriales del gobierno de Santos I. Mientras en las obras subterráneas la incertidumbre suele ser del 30% o más, en las estructuras de concreto y otros desarrollos

tecnológicos, esta se reduce a cuantías que llegan al 4%.

Además, si bien en el Eje Cafetero existen cinco aeropuertos en un radio de 75 km, también podemos citar cinco razones a favor de AeroCAFÉ que desmentirían la tesis del "Elefante Blanco", como estas que he tomado de una nota mía publicada en La República:

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 con ventajas por estar ya depreciado.

* *Profesor U. N. De Colombia. [Revista Eje 21; Manizales, 2014.09.6] Imagen: Pista con los terraplenes antes previstos para AeroCAFÉ, en: El aporte ético y técnico de la UN en AeroCAFÉ*
<http://godues.wordpress.com/2011/04/27/>

Anexo:



Pista de AeroCAFÉ: alternativa con giro de su eje en un grado, presentada en Septiembre 26 de 2012, por La Patria.

Relacionados:

- Sistema Bimodal Cafetero: Ferrocarril y Carretera para integrar la Región Andina <http://godues.wordpress.com/2014/07/28/12805/>
- Magdaleneando en el contexto de un territorio estratégico para la paz <http://godues.wordpress.com/2014/08/22/>
- Colombia está a la espera por el regreso del tren andino <http://godues.wordpress.com/2014/08/22/>
- Elementos sobre la Transversal Cafetera <http://godues.wordpress.com/2014/09/05/>
- Aeropuerto del Café (AeroCAFÉ) <http://godues.wordpress.com/2013/09/27/>