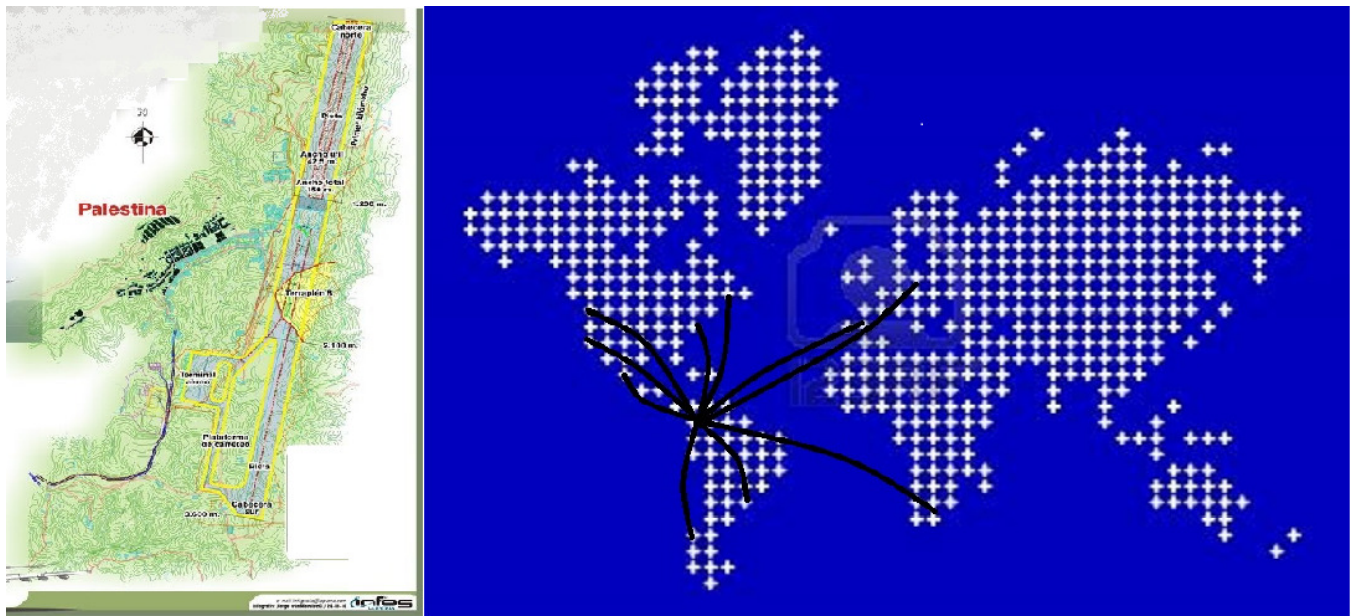


Aerocafé: visión o ilusión para el desarrollo regional



Por Gonzalo Duque Escobar

Aunque no resulta fácil el ejercicio de la prospectiva en los temas del desarrollo para concebir nuevos proyectos, vale la pena intentar unas miradas para contribuir a dar respuestas a las inquietudes demandadas para la comprensión del Aeropuerto del Café, así el medio esté permeado por opiniones complejas que varían en su naturaleza, según las fuerzas que las originan: unas por el desconocimiento y otras por diferentes razones. Así es que con el perdón de los segundos, van unas notas para alimentar una discusión proactiva con los primeros, advirtiendo que un ejercicio riguroso, en el que escapan a mi capacidad aspectos y no resulta viable en tan corto espacio, exige ver más allá de terraplenes y pistas para entrar al corredor logístico y evaluar la pertinencia social, ambiental y económica del proyecto, independientemente de cuál haya sido su desarrollo.

En el tema aeroportuario, el argumento central parte de que los actuales aeropuertos del Eje Cafetero, limitados sólo para aviones medianos o pequeños, no son competitivos: Matecaña que ha sido el de mejor desempeño y debe operarse por una misma cabecera, no admite ampliación. En consecuencia, quedaría como única opción para la ecorregión el aeropuerto Santa Ana de Cartago, donde pesan dos argumentos: uno, que a pesar de poseer una pista equivalente a tener 2700 m en Palestina, en su larga existencia no ha generado impactos regionales; y dos, que al no tener el de Cartago cuenca aeroportuaria propia por quedar en predios de Palmaseca, y tener compartida su área de influencia por el sur, entonces sólo Aerocafé podría llenar el vacío del Eje Cafetero al contar con su cuenca, un territorio que llega

hasta una hora u hora y media de distancia por tierra, y con una posición de privilegio ocupando el centro de la conurbación Cali-Medellín.

Y para quienes se preocupan por los terraplenes, ese problema técnico y cierto, consecuencia de haber intentado una obra compleja a muy bajo costo y que la ingeniería resuelve con más recursos económicos, obliga a pensar sobre la “bancabilidad” para un proyecto cuya segunda fase le correspondería a la inversión privada. De ahí que deba apostársele con Aerocafé a un desarrollo ulterior para vuelos en aviones más económicos y que vayan más allá de las 3000 millas, como el Jumbo, dado que con la obra actual sólo se llega a México y Perú, en aviones medianos y a mayor costo, donde la reducida demanda no resuelve nuestra condición mediterránea del Eje Cafetero. Si deseamos un turismo de talla internacional y pagar el proyecto, debemos generar una oferta de bienes rurales y servicios ambientales de alta calidad con identidad cultural, y garantizar la seguridad y la conectividad vial hacia adentro, pero también alcanzar mercados que estén a 5000 millas, como los de Europa, Norteamérica y el Cono Sur.

Como evidencia de lo dicho, aparece ahora el Paisaje Cultural Cafetero como nuevo argumento: implementarlo dependerá de programas como el bioturismo, y en consecuencia de Aerocafé con pista extendida a 3600 m para alcanzar mercados a 5000 millas, además de estrategias como las “vías lentas con poblados lentos”, para la oferta de unos bienes y servicios de las comunidades rurales, enriquecidos de elementos tangibles e intangibles de nuestra cultura y del medio ecosistémico. De ahí la importancia de la apropiación social de unos procesos de cambio que atiendan las demandas ambientales de nuestras cuencas y hagan uso de la oferta cultural de la ecorregión cafetera. Por lo tanto, atender la declaratoria de la Unesco se constituye ahora en un reto que, además de Aerocafé como medio para apalancar un bioturismo donde se imbriquen cultura y medio ecosistémico, exige del transporte rural como catalizador de la pobreza, de valorar el bahareque de la ruta de la colonización como arquitectura vernácula, y de cultivar las sanas costumbres de los habitantes de estas montañas vestidas con su sombrío y biodiversidad.

Además de las consecuencias del bioturismo sobre la producción de bienes culturales y servicios ambientales soportados en economías asociativas y cadenas productivas, y sobre los servicios del sector salud, debe contemplarse el impacto para la industria y agroindustria, donde Aerocafé soportaría la producción de bienes de valor agregado relacionados con informática, mecatrónica, biotecnología, nuevos materiales e industria química, además de estimular renglones locales como flores y de complementar la oferta de fletes aéreos competitivos en el eje Medellín-Pereira, al aprovechar sus ventajas comparativas sobre el aeropuerto José María Córdoba: la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles conceptúa hace años, que el mismo Jumbo que levanta 75 mil libras del aeropuerto de Rionegro, podría levantar 112 mil libras de Palestina; esta ventaja del 49% se traduciría en fletes más económicos por Aerocafé.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://www.docentes.unal.edu.co/gduquees/>,
Figura: adaptación con imágenes de <http://www.123rf.com> y <http://lapatria.com>
[Ref: La Patria, Manizales, 2011-09-12]

Relacionados:

Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>

Un diálogo con la dinámica urbana. <http://www.bdigital.unal.edu.co/3712/>

¿Un mega-puerto en bahía Málaga? En: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1689/>

Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá, Colombia. En:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/1688/>

Una salida al mar para el occidente colombiano, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/>

Temas de agenda pública para Manizales y Caldas, en:

<http://godues.wordpress.com/2011/07/23/temas-de-agenda-publica-para-manizales-y-caldas/>

Temas rurales para la ecorregión cafetera. <http://www.bdigital.unal.edu.co/4505/>

Relevancia del proyecto Aeropuerto del Café, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3592/>

Rieles para el empleo cafetero, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3558/>

Paisaje Cultural Cafetero: Bioturismo y Ruralidad en la Ecorregión Cafetera, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/4541/1/gonzaloduqueescobar.201160.pdf>

Notas sobre el Aeropuerto del Café en Palestina. (Aeropalestina), en:

<http://www.galeon.com/gonzaloduquee/aerocafe-p.pdf>

Matecaña: opciones aeroportuarias, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/3716/1/gonzaloduqueescobar.201142.pdf>

Fundamentos de economía y transportes, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/>

Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia. En:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/>

El transporte rural y el desarrollo de Caldas, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/>

El aporte ético y técnico de la UN en Aerocafé, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3486/>

Chinchiná Siglo XXI. In: Tercer Encuentro de la Palabra, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/4437/>

Colombia geoestratégica, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1585/>

Bioturismo y adaptación ambiental para la Ecorregión Cafetera, en:

<http://godues.wordpress.com/2011/09/11/bioturismo-y-adaptacion-ambiental-para-la-ecorregion-cafetera/>

Aeropuertos: enlaces sobre Aerocafé. Gonzalo Duque Escobar, en:

<http://godues.blogspot.com/2011/04/aeropuertos-enlaces-sobre-aerocafe.html>

Aeropuerto del Café. AEROCAFÉ. Cámara de Comercio de Manizales, en:

<http://www.ccm.org.co/publicaciones/485/AEROCAFE.pdf>