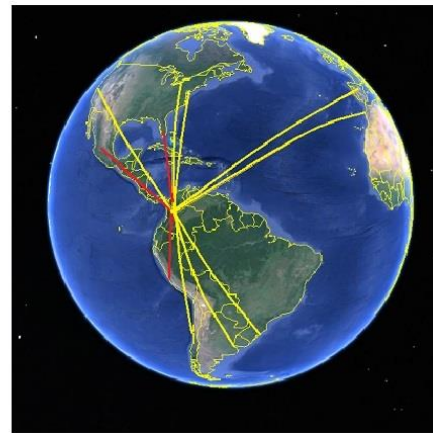
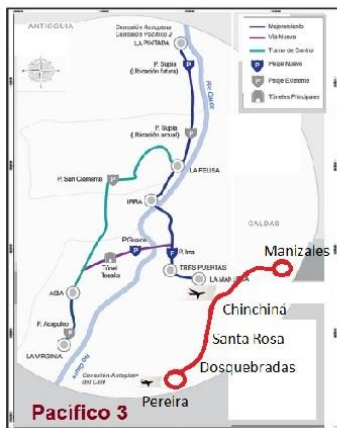


Aerocafé, la Ciudad Región y el Paisaje Cultural Cafetero



Por Gonzalo Duque-Escobar *

Con aeródromos para aviones de mediano y corto alcance, no podemos ser competitivos: esto es, el traslado de la Nubia no es el objeto en que se soporta el Aeropuerto del Café, proyecto cuya factibilidad sólo depende de su capacidad de satisfacer con una pista larga, una función necesaria que no puede desempeñar el de Matecaña: hacer viable el Paisaje Cultural Cafetero PCC y cumplir funciones competitivas de convergencia aérea para el movimiento de carga y pasajeros, en vuelos de largo alcance.

Matecaña, con la mayor ampliación que admite sólo podría mejorar su eficiencia en un 30 o 35 %, de conformidad con lo consignado en el estudio elaborado por la Corporación Aeropuerto de Paris (1982), lo que lo limitaría a aviones de solo 3000 millas cuyo alcance es Lima, México y Miami. Contrariamente, con Aerocafé extendiendo su pista a 3600 m, los aviones de 5000 millas de alcance, podrían llegar a mercados de Europa, Canadá y el Cono Sur.

Hasta hoy, el modelo de evaluación que se le ha aplicado Aerocafé, propio para el examen de un proyecto existente, valora su viabilidad con un doble perfil que limita sus funciones a servir como alternativa para la Nubia y a desempeñarse como competencia de Matecaña; pero no lo hace examinando los escenarios adecuados al verdadero carácter de un proyecto nuevo, valorando su desempeño con una visión de largo aliento en un marco prospectivo para la Ecorregión Cafetera.

En esa nueva visión, dicha infraestructura aeroportuaria operando en una conurbación que apenas empieza a consolidarse entre las capitales cafeteras, produciría otros impactos que no se han estimado, con los cuales se ampliaría la cuenca aeroportuaria de Aerocafé, más temprano que tarde: uno de ellos la Variante Tesalia, con la que se consolidará la Ciudad Región, y otro el Ferrocarril Cafetero, obra fundamental para la hidrovía del Magdalena por ser necesaria para detonar el sistema intermodal en la región Andina de Colombia.

No olvidemos que sí años antes, el Aeropuerto de Santágueda sucumbe frente a La Nubia antes de extender su pista de 800m a 1400 m, y el Matecaña le permite a Pereira un florecimiento urbano, también se había dado un concepto contrario a la conveniencia de La Miel, hidroeléctrica que es hoy “la joya de la corona”. Similarmente, en los albores del Siglo XX, el Dr. José Ignacio Villegas quien se oponía al Ferrocarril de Caldas, actuará luego como Gobernador clavando el primer riel de la vía férrea, en octubre de 1916.

Al igual que en el caso de Aerocafé con la suerte de los terraplenes, también en lo técnico el Ferrocarril de Caldas dejó dos notables lecciones, las que rescata Pedro Felipe Hoyos en su conferencia para la Cátedra de Historia Regional de Manizales “Bernardo Arias Trujillo”, asociadas a las dificultades de cualquier proyecto de gran magnitud, por insucesos que en lugar de eclipsar los enormes beneficios de una obra fundamental, sirvieron para no desfallecer y para actuar haciendo mejor las cosas.

Esto son los hechos: saliendo con el tren de la Estación Gutiérrez a Boquerón, a finales de 1924 el invierno causó grandes daños en los 8 km de la explanación, debiéndose remover entre medio millón y un millón de m³ de tierra, producto de los deslizamientos. Y luego un segundo desastre en junio de 1926, ocurrido horas después de celebrar el arribo de la primera locomotora a Chinchiná, cuando el tramo de la vía férrea La Capilla – San Francisco construido en tiempo seco, literalmente se destruye con una torrencial lluvia en horas de la noche.

En el caso de Aerocafé, el tema técnico afortunadamente se ha venido poniendo en orden, como consecuencia de los estudios solicitados por el entonces Ministro del Transporte, el caldense Germán Cardona Gutiérrez, quien sabe además lo que significa acertar en materia de Infraestructura, porque a pesar de los desaciertos que con claridad señala, sabe que la industrialización del país se dio gracias al impacto de los “ferrocarriles cafeteros” de la década de los 20, cuando el meridiano económico de Colombia pasaba por Manizales.

Ahora, en relación con sus dificultades técnicas, ayer se proyectó Aerocafé sobre enormes terraplenes buscando economías en bajos costos, una decisión explicable por los precarios recursos locales previstos para financiar la obra desde la región; pero la naturaleza geotécnica de esta alternativa, al igual que en cualquier obra subterránea, necesariamente conlleva una incertidumbre del orden del 30%, en la que se incorpora un alto riesgo de estabilidad en la cimentación.

Pero ahora el nuevo Aerocafé reestructurado en la notable gerencia de Luis Fernando Mejía Gómez, conforme a las directrices ministeriales, para mitigar el riesgo se ha proyectado sobre un viaducto de concreto y con una pista 8 m más baja que modifica su dirección, para reducir la magnitud de los terraplenes buscando así llevar la incertidumbre a cuantías cinco o seis veces inferiores, la que llega al 4% o 6% que son los valores típicos para obras antrópicas como son las estructuras de concreto.

Con lo anterior, si bien el costo inicialmente previsto para el proyecto se eleva considerablemente, también su viabilidad técnica se afianza de forma contundente, quedando en lo sustantivo dos elementos fundamentales: la viabilidad del Aeropuerto del Café dependiendo de su desarrollo como Aeropuerto “Low Cost”, y como aeropuerto de carga para vuelos de largo alcance, llegando a bajo costo hasta nuevos mercados ubicados a 5000 millas de distancia.

Al igual que en Medellín donde los Aeropuertos José María Córdoba de Rionegro y Olaya Herrera del Valle de Aburrá cumplen funciones necesarias para la economía antioqueña, también para la Ciudad Región del Eje Cafetero conformada por la conurbación Pereira-Manizales, los aeropuertos de Palestina y Matecaña, además de cumplir con funciones complementarias integrando dicho escenario urbano, resultarán estratégicos para el desarrollo regional y de la Ecorregión Cafetera.

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, donde Aerocafé por su ubicación de privilegio en el centro de la conurbación Cali-Medellín, puede convertirse en el nodo de convergencias aéreas para movimiento de carga, al partir en dos las distancias entre New York y Santiago, y entre Río de Janeiro y Los Ángeles.

Preocupa ahora el riesgo de vender la Nubia para clonarla en Palestina con una pista de 1400 m, para correr el riesgo de perder ambas opciones al quedar con un pequeño aeródromo en la antesala del Matecaña, donde operan aviones medianos con tarifas menores, en lugar de acometer la etapa intermedia de 2100 m que es la más costosa, como estrategia para llegar a los 3600 m que hacen viable el proyecto. Recuérdese que Santa Ana de Cartago con pista de 2200 m, equivalentes a 2700 m en Palestina, no ha generado impactos.

Regresando a los temas financieros, habrá que admitir que en relación con el sistema de transporte nacional, Aerocafé tiene ventajas de ubicación por estar en el centro de la conurbación Cali-Medellín, y por ocupar el epicentro del Triángulo de Oro de Colombia, un territorio de 200 km de radio donde habitan 23 millones de habitantes y donde se genera el 64% del PIB de Colombia.

Adicionalmente, aunque no poseemos las tierras de la Sabana de Bogotá o del Valle de San Nicolás de Rionegro para el cultivo de las rosas, sí tenemos variedad de climas para exportar heliconias, frutas tropicales y hortalizas, además de capacidad humana y de infraestructura instalada para desarrollar renglones en servicios de salud y turismo, y para avanzar en la producción de bienes de valor agregado relacionados con informática, mecatrónica, biotecnología, nuevos materiales e industria química.

* Profesor U.N. y Socio de la SMP de Manizales. Revista Eje 21. Manizales, 10-04-2015. Mosaico: adaptación de imágenes tomadas de Autopistas de la Prosperidad, SIR-UTP; Google Earth.

Relacionados:

IDEAS SUMARIAS SOBRE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA, en:

<https://godues.wordpress.com/2015/04/03/ideas-sumarias-sobre-proyectos-de-infraestructura/>

GONZALO DUQUE ESCOBAR: LIBROS DIGITALES, en:

<https://godues.wordpress.com/2015/04/02/gonzalo-duque-escobar-libros-digitales/>

EL APOORTE ÉTICO Y TÉCNICO DE LA U.N. EN AEROCAFÉ

<http://www.bdigital.unal.edu.co/3486/1/gonzaloduqueescobar.201125.pdf>

UN TREN ANDINO PARA LA HIDROVÍA DEL MAGDALENA

<https://godues.wordpress.com/2015/04/12/el-tren-andino-para-la-hidrovia-del-magdalena/>