

TINTOS AMARGOS PARA REPENSAR AEROCAFE

Gonzalo Duque Escobar

Permítanme algunas consideraciones sumarias sobre Aerocafé, mirando el proyecto en tres planos de diferente nivel de desarrollo y creciente complejidad, soportado en mis notas de clase (web adjunta), pero advirtiendo que el enfoque además de amplio no se ocupará de temas éticos, pues solo me propongo dar algunos elementos de juicio, absolutamente discutibles, sobre la posible pertinencia, dificultades consustanciales a la naturaleza del proyecto y falencias solucionables de su estructuración.

En el primer plano, donde está lo técnico, el terreno en el cual todos entramos porque es lo visible, trata de la pista. Esta obra costará entre el 1 y 2% de los U\$15 mil millones de lo que costó el Aeropuerto Internacional de Hon Kong, donde la gran inversión se justificó en que sin aquella la ciudad no era económicamente viable. Allá, construida sobre una isla, acá sobre descomunales terraplenes y en un ambiente geotécnico que excede los conocimientos de la mecánica de suelos tradicional, ciencia desarrollada en el hemisferio norte para suelos transportados donde las discontinuidades horizontales son predecibles y el comportamiento responde a variables físico-mecánicas, mientras nuestros suelos tropicales heredan discontinuidades aleatorias de los macizos rocosos donde se forman, y cuya estabilidad y manejo depende de comportamientos químico- eléctricos. Y por las mismas razones que quedamos cortos frente a inversiones como la señalada, aquí donde los túneles valen solo U\$29 mil dólares contra U\$45 mil por metro que cuestan los de Europa, la opción que se tomó para los terraplenes, por resultar más económica, fue emprender primero los terraplenes pequeños para ir aprendiendo con sus fallas dentro de ciertos límites, y así sucesivamente hasta llegar a los terraplenes grandes tras haber acumulado lecciones y tomar de estos otras más, todo como consecuencia no de la imprevisión sino de una incertidumbre consustancial al problema ingenieril, que la geotecnia no anticipa, como también a las deficiencias estructurales en cartografía temática y de detalle que tenemos en Colombia. Entonces los problemas de los terraplenes que a posteriori rayan en lo simple siempre tendrán solución razonable.

En el segundo plano, aparecen los factores aeroportuarios como condición necesaria pero no suficiente para darle viabilidad al proyecto. Veamos estas dos cosas: primero, de conformidad con la ACAC de Colombia, el mismo Jumbo que levanta 75 mil libras del aeropuerto de Rionegro, y 83 mil de El Dorado, podrá levantar 112 mil libras de Palestina. Y segundo, la cuenca propia de un aeropuerto que es su radio de acción, llega hasta una hora de distancia. Al considerar la opción que en su momento

identificara hace 30 años la Corporación Aeropuerto de París para sustituir el Matecaña: desarrollando el de Cartago; pero hoy en día este ya se ha afectado por la vecindad del Aeropuerto de Cali que está depreciado y metido en sus predios, dados los nuevos desarrollos viales del Valle del Cauca. De lo anterior se puede deducir que, no solo Aerocafé en Palestina tiene su propia cuenca, sino también que este aeropuerto puede tener bancabilidad cuando extienda su pista hasta 3600 m de longitud para operar con Jumbos, dado que los fletes por economías de escala caen a precios muy inferiores a los de aviones pequeños y medianos: como prueba de ese probable impacto, hace tres años el metro cuadrado de Rionegro alcanzaba picos de \$7 millones contra \$6 millones en Medellín.

Y en el plano superior, más complejo y donde resulta deficitario Aerocafé, tenemos la indefinición de su corredor logístico, aspecto tan vital que si lo hubiéramos contemplado tendríamos a los Pereiranos como socios aliados. Aquí la pregunta empieza por: cómo se articula Aerocafé al sistema de transporte de aire y tierra, y al sistema urbano regional. Pero ni hemos iniciado la reconversión de nuestra industria manufacturera y agroindustria, ni previsto el ordenamiento territorial; por ejemplo, en Chinchiná donde la población podría crecer en 50 mil habitantes para los próximos 25 años (tanto como en Manizales) dicho conglomerado debe transformarse en ciudad intermedia, para que en vez de consolidar un escenario de conflictos tengamos un espacio de oportunidades. Y salvo Corpocaldas que con otras instituciones ha iniciado varios PAI ambientales donde se contempla la reconversión productiva de las cuencas vecinas y el bioturismo, y algunos desarrollos como los del turismo en el Quindío, otros actores estratégicos están rezagados; esto es, esperamos que la industria regional avance con los desarrollos donde el potencial exportador de nuestra ecorregión cafetera y mediterránea parece tener mejores opciones, como son la producción de bienes relacionados con informática, mecatrónica, biotecnología, nuevos materiales e industria química.

Y para terminar, si bien los grandes conflictos de Colombia pasan por los temas mineros, energéticos y de infraestructura, el que Aerocafé sea instrumento para la paz y no de conflicto, dependerá del carácter cívico del proyecto expresado en la responsabilidad de su gestión, buscando trasladar la financiación de su segunda fase a los actores privados para ocupar el escaso recurso público en asuntos más prioritarios.

<http://economiytransportes.galeon.com>

[Ref: LA PATRIA, Manizales, 2011-02-14]