

Constancia/ “Aerocafé no es un simple capricho”: Senador Carlos Felipe Mejía

Bogotá, 25 de noviembre de 2014 (CD). El siguiente es el texto de la constancia radicada por el Senador Carlos Felipe Mejía como parte de la sesión Plenaria de este martes.

El vídeo de la intervención relacionado con esta constancia está publicado en el siguiente link: <http://goo.gl/HeldUT>

"Durante los últimos días, la negativa del Gobierno Nacional de considerar los más importantes proyectos de infraestructura en el Departamento de Caldas para incluirlos en el presupuesto general de la nación del año 2.015, y las interpretaciones de algunos analistas y medios de comunicación con base en desinformaciones, están afectando en forma considerable el porvenir del desarrollo caldense. Quiero dejar como constancia en esta plenaria la carta pública del gestor del proyecto Aerocafé, Ingeniero Gustavo Robledo Isaza, insigne y preclaro emprendedor caldense, en la cual hace la más absoluta claridad sobre el origen, la viabilidad, el alcance y potencialidad del más importante proyecto para nuestra región, y de la cual leeré los apartes más significativos:

Réplica a Semana

Señor Director:

En la página 54 de la revista Semana del 9 de noviembre, aparece un artículo denominado ¿Aeroelefante?, con el que pretende poner punto final a la construcción del aeropuerto internacional en la población de Palestina, situado a 25 kilómetros del centro de las ciudades de Manizales y Pereira, y equidistante también, a 30 minutos de vuelo de Bogotá, Medellín y Cali; y se agrega que los caldenses insisten en hacerlo.

Y cómo no vamos a insistir en ello, si se trata del mejor aeropuerto del interior del país, con una pista de 3.700 metros de longitud, paralela a las cordilleras central y occidental y con una altura de 1.500 metros sobre el nivel del mar, sin obstáculos hacia el norte hasta la Sierra Nevada de Santa Marta y una zona trapezoidal de planeo de más de 8 kilómetros hacia el sur, que permite giros amplísimos a izquierda y derecha para decolar o aterrizar sin ningún peligro.

Los estudios meteorológicos que se realizaron durante 2 años bajo la vigilancia de la Aeronáutica Civil demostraron que se puede operar, día y noche, en el 94% del tiempo, por carecer de vientos cruzados.

El primer folleto que se publicó en abril de 1977 fue para construcción de una pista de 3.000 metros de longitud, fecha, en la que ya operaba, con pequeñas avionetas

nuestro aeropuerto de La Nubia, y que desde ese entonces impide con mucha frecuencia la comunicación con Bogotá y Medellín.

Ahora cuando se habla de rivalidades regionales, debemos recordar que en 1983 Pereira contrató con la firma aeronáutica Airport de París, un estudio para ampliar la pista de Matecaña, con el fin, de atender la demanda de pasajeros en el siglo XXI y el resultado mostró que los grandes aviones trasatlánticos no podrían operar allí.

Hicimos entonces, la localización real del proyecto en Palestina, y vimos que se podría construir una pista de más de 3.500 metros, lo que representaba un aeropuerto de características internacionales para la exportación y para el desarrollo de la región centro-occidente colombiano.

Aconsejados por pilotos manizaleños que operaban vuelos internacionales de Avianca, solicitamos a la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles –ACDAC-, que mirara nuestra iniciativa y nos diera su opinión. Enviaron comisiones y se entusiasmaron tanto con el proyecto que nos ofrecieron hacer gratuitamente un estudio de la capacidad de carga pagada en vuelos de Palestina a New York, a Santiago de Cali y a Madrid. Los resultados fueron contundentes al compararlos con los aeropuertos de Bogotá y Rionegro – Antioquia: Un avión Boeing 747, que hoy realiza la mayor parte de los vuelos internacionales de Avianca levanta desde Bogotá 83.000 libras pagadas de carga; de Rionegro 75.000 libras y de Palestina 111.000 libras. Como usted ve, Palestina supera a Bogotá en un 33% y a Rionegro en un 48%.

Esto claramente demuestra que el centro de Colombia puede obtener unas economías tan grandes en el transporte aéreo, que permite rebajar los pasajes aéreos internacionales en más de un 10% y utilizarlo para carga liviana como flores, frutas, vegetales, jugos y otros, con precios tales, que en las tierras donde ya no podemos mantener el café, podríamos transformarlas en cultivos alternativos de frutas tropicales y textiles para exportar a Norteamérica y Suramérica; además del desarrollo turístico propio del Paisaje Cultural Cafetero y de la nieve en el trópico con el Parque Nacional de los Nevados.

¿Quién se beneficia con esto?

Colombia en primer lugar, nuestra deprimida zona cafetera del centro-occidente colombiano y Bogotá, porque esto ayudaría a atenuar la invasión a la que nos ha conducido el centralismo sobre la capital de la República.

Recordemos que Bogotá atrajo primero a los ricos, por la belleza de su sabana, por los 2.600 metros más cerca de las estrellas y porque allí se concentra el poder de Colombia con casi la totalidad del gobierno ejecutivo, legislativo y judicial, y se mueve el mayor volumen de los préstamos bancarios y los contratos y permisos para las obras del país, lo que ha terminado por provocar una invasión, ya no de ricos como siempre, sino de pobres de solemnidad que han coadyuvado al caos

que hoy se vive en la capital y que cada día aumenta, porque con los nuevos Tratados de Libre Comercio, la industria, que en Bogotá era el 30% de la del país, se está desplazando como es lo lógico hacia los puertos, disminuyendo las posibilidades de empleo en la capital.

Por otra parte, consultando a la Aerocivil, sabemos que la concentración del tránsito internacional aéreo sobre Bogotá es tan grande, que por allí se mueve el 85% de los vuelos, mientras que por Cali y Medellín, solo opera el 15%. Si se hace Aeropalestina no solo vamos a mejorar el ingreso de la zona cafetera que durante tantos años fue el soporte económico de Colombia, sino que también se va a favorecer Bogotá al reducirse la invasión que hoy la azota.

Como usted puede ver existen los argumentos y razones que demuestran que este proyecto no es un simple capricho y que la viabilidad técnica no se ha agotado, que fue la exigencia inicial para el apoyo del Gobierno Nacional.

Atentamente,

Gustavo Robledo Isaza -Ingeniero Civil y de minas Gestor del proyecto".