



Lámpsakos

ISSN: 2145-4086

Universidad Católica Luis Amigó

Correa Escobar, Juan Felipe
Tendencias en el Desarrollo Social y Económico en Relación al Transporte Aéreo, Aerotrópolis
Lámpsakos, núm. 20, 2018, Julio-Diciembre, pp. 9-11
Universidad Católica Luis Amigó

DOI: <https://doi.org/10.21501/21454086.2933>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=613964507001>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UAEM redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto



Tendencias en el Desarrollo Social y Económico en Relación al Transporte Aéreo, Aerotrópolis

Trends in Social and Economic Development in Relation to Air Transport, Aerotropolis

Ing. Juan Felipe Correa Escobar

Gerente Vortex Deflector

jcorrea@vortexdeflector.com

(Recibido el 01-06-2018, Aprobado el 13-06-2018, Publicado el 03-07-2018)

Estilo de Citación de Artículo:

J. F. Correa E., "Tendencias en el desarrollo social y económico en relación al transporte aéreo, Aerotrópolis", Lámpsakos, no. 20, pp 9-11, 2018

DOI: <http://dx.doi.org/10.21501/21454086.2933>

EDITORIAL

La sociedad que conocemos, es el fruto de la interacción del hombre con el entorno, donde sus recursos y la forma de aprovecharlos, de transformar la naturaleza y establecer lazos con otras comunidades termina por perfilar el desarrollo, la economía, la cultura y un sinnúmero de características que han creado un orden mundial.

En el siglo 18 las cuencas, los recursos hidrológicos definían la ubicación de las ciudades, de los centros de comercio, del traspaso de conocimientos y del destino de naciones enteras. Luego en el siglo 19 los centros de negocios crecieron en torno a los ferrocarriles, el siglo 20 fue el de las autopistas. Hoy en día este fenómeno continúa dándose, pero con las transformaciones que el hombre ha dado al mundo, gracias al ingenio y la búsqueda del desarrollo, donde la tecnología ha superado fronteras, la información se convirtió en el nuevo elemento de poder económico y el transporte aéreo en un dinamizador sin referentes. Entra a jugar entonces la palabra conectividad, como un catalizador global.

El avance del motor jet a mediados del siglo 20, permitió reducir los tiempos de vuelo, aumentar la capacidad de carga y la confiabilidad, en el siglo 21 la tecnología llevó el transporte aéreo a un nivel que está transformando aún más rápido nuestra sociedad, donde la impresión 3D entrega mejores componentes para los motores jet, la electrónica y el software evolucionaron la navegación aérea con conexión satelital, en un círculo virtuoso de progreso que hace que el costo y disponibilidad del transporte de pasajeros y mercancías se reduzca a niveles antes soñados. Internet nos conecta y con la aviación moderna ponen el concepto de aldea global, de ciudadano del mundo en el lenguaje cotidiano.

En esta ecuación de tecnologías, de innovación en comunicación, conectividad, entra un elemento de vital importancia, el aeropuerto, el lugar que permite que un nuevo ritmo de vida y profesiones se desarrollen. El profesor John D Kasarda acuña entonces una palabra que reúne lo anteriormente descrito en Aerotrópolis [1], [2], donde un nuevo orden urbano dice que las ciudades y los aeropuertos se construyen el uno en torno al otro, una simbiosis para la conectividad, para las

empresas sensibles al manejo del tiempo, en toda la cadena de manufactura, producción, distribuidores y centros de negocios. Nuevas potencias en industrias de turismo, de floricultura, de centros de mercado se revelan como motores de calidad de vida y desarrollo social y económico.

Los aeropuertos se perfilan entonces como anclas de desarrollo metropolitano, donde los negocios orientados a la actividad aeronáutica son irradiados en relación al alcance de las vías terrestres de transporte, el termino Aerotrópolis se extiende a aproximadamente 30 km, el profesor Kasarda dice “De forma análoga a la metrópolis tradicional compuesta por una ciudad central y sus anillos de suburbios conectados, la Aerotrópolis consiste en una ciudad de aeropuerto y corredores periféricos y grupos de negocios vinculados a la aviación y desarrollo residencial asociado que se alimentan unos de otros y su accesibilidad al aeropuerto.

Varios de estos clusters, como Amsterdam Zuidas, Las Colinas, Texas, y el Distrito Comercial Internacional Songdo de Corea del Sur se han convertido en ciudades aeroportuarias de importancia mundial que representan el megadesarrollo urbano posmoderno planificado en la era de Aerotrópolis”.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo IATA, dijo en Génova en octubre de 2017, que la proyección global en el flujo de pasajeros llegará a 7.8 billones en 2036, casi el doble de los 4 billones globales de 2017, con un crecimiento promedio del 3.6% anual [3].

La Aeronáutica civil de Colombia Aerocivil, realizo recientemente un foro para articular los esfuerzos para planificar la aviación civil hacia 2030 [4]. Pues las proyecciones de la asociación mundial de aeropuertos, (ACI) dicen que Colombia ocupa el cuarto lugar entre los países que tienen el mayor crecimiento de pasajeros a 2040, por encima de economías tan dinámicas como Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudí, China.

Una serie de riesgos, oportunidades y retos a la sostenibilidad se presentan en torno a poder maximizar los posibles beneficios que la aviación irradia a toda la economía. Uno de estos riesgos es la brecha de 1000 millones de pasajeros que no podrían ser atendidos si los niveles de eficiencia y capacidad aeroportuaria continúan el ritmo de crecimiento actual, frente al frenético aumento de capacidad de aeronaves o sillas disponibles. China enfrenta demoras superiores a 43 minutos, posicionándola como la numero 1 en este problema de capacidad, no obstante, durante la década

pasada se abrieron aproximadamente 10 nuevos aeropuertos cada año. Recurriendo a construcciones magnificas con la mejor tecnología [5].

El pronóstico del crecimiento en América Latina y el Caribe en los próximos años es del 2,2% pero puede ser más positivo si el clima político y económico sigue al alza, esto es casi triplicado por las tasas de la demanda aérea que esta entre el 5 y el 7%. Es decir que las economías, las tecnologías y las actividades enfocadas en aprovechar o mejorar el transporte aéreo podrían estar ligadas a un éxito rotundo.

Las aerolíneas pueden crecer en flota, con aviones más grandes, más potentes que pueden satisfacer la demanda, sin embargo, los aeropuertos tienden a la sobre saturación y al colapso en temporada pico, invernal, etc.

El llamado a aportar en el desarrollo de la ingeniería, de la ciencia y de la innovación para atender las enormes oportunidades es urgente, no solo para apropiar las tecnologías foráneas, también para desarrollar las autóctonas, ajustadas a las especificidades locales. Desde la salida del viajero desde su casa u hotel hacia el aeropuerto, durante su paso por la terminal aérea, en la aeronave que enciende motores y espera el turno para usar la pista, fases de vuelo y en fin el ciclo completo en el que el viajero culmina su tránsito en el destino final.

Las oportunidades están en bandeja de plata si la ciencia y tecnología, la formación para proveer personal capacitado, esfuerzos por reducción de emisiones de CO2 o en ruido, en fin en aportes a las sostenibilidad o aeropuertos 4.0, que aminoren los conflictos con comunidades vecinas y llevando a sinergias de impacto social están sobre la mesa, un ejemplo de una industria no aeronáutica y altamente beneficiada del transporte aéreo es el de las flores colombianas, que exporta cerca de 240.000 toneladas anuales a 98 países. Ni hablar del potencial en turismo en generación de empleo, inversión y calidad de vida, el comercio electrónico, turismo en servicios de salud, etc. Actividades de alto valor agregado, y aptas para crear economías circulares.

REFERENCIAS

- [1] J.D. Kasarda, “About the Aerotropolis”, [Online]. Available on: <http://aerotropolis.com/airportcity/index.php/about/>

- [2] J. D. Kasarda and G. Lindsay, *Aerotropolis: The Way We'll Live Next*. Farrar, Straus and Giroux, 2011.
- [3] IATA, "2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 Billion", Press Release No.: 55, Oct-24, 2017. [Online]. Available on: <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>
- [4] Aeronautica Civil, Unidad administrativa especial, "La Aeronáutica Civil articula esfuerzos para planificar la aviación civil hacia el 2030", abr-4, 2018. [En Línea]. Disponible en: <http://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/la-aeronautica-civil-articula-esfuerzos-para-planificar-la-aviaci%C3%B3n-civil-hacia-el-2030.aspx>
- [5] "Why China leads the world in flight delays", *The Economist Group Limited*, Daily chart, Oct-30, 2017. [Online]. Available on: <https://www.economist.com/graphic-detail/2017/10/30/why-china-leads-the-world-in-flight-delays>