

Relevancia del proyecto Aeropuerto del Café *



Cuenca aeroportuaria del Aeropuerto del Café, en Palestina Caldas: al norte, ofrece opciones hasta el nor-occidente y norte de Caldas; al sur y al oeste, hasta Risaralda y sur-este caldense; y al este, hasta el norte del Tolima y alto oriente caldense. Los municipios cercanos directamente beneficiados, son: Manizales, Pereira, Palestina, Chinchiná, Santa Rosa de Cabal, Marsella y Dosquebradas. La asimetría de la cuenca se relaciona con las cuencas aeroportuarias de Palmaseca en Palmira, José María Córdoba de Rionegro y Santiago Vila de Flandes.

Por Gonzalo Duque Escobar

Mientras el costo del Aeropuerto Internacional de Hong Kong, se estimó en US 15 mil millones, el Aeropuerto del Café desarrollado hasta la pista de 3.600 metros podría costar el tres por ciento de esa cifra. La primera cuantía cifrada en un valor comparable al monto de las reservas o de la deuda externa de un país promedio en vía de desarrollo, se explica por el rol económico

de dicha urbe como centro financiero y comercial. Los US 15 mil millones, más que un gasto, fueron una inversión que se hizo para que la economía de la ciudad resultara viable, dado su carácter protagónico como nodo del transporte mundial y como centro económico de Asia.

Ahora, reconociendo tal cual lo he señalado desde años antes, que el Aeropuerto del Café debe ganarse la voluntad política y reconocimiento regional, que no tendría bancabilidad sin un desarrollo ulterior hasta dotarlo de una pista de 3600 m cuya financiación debe ser objeto de la inversión privada y no del gasto público, entonces obligado a los argumentos para los contradictores del proyecto, señalo algunos que para la ocasión no deberían pasar por alto.

En un artículo que titulé “Aerocafé, uno de los tres aeropuertos competitivos de Colombia”, de enero 17 de 2000, en el que empezaba señalando que dicho nombre, para el entonces Aeropuerto de Palestina, sí le aportaría al país y al proyecto de construir esta región cafetera, señalaba para el caso de Colombia las diferencias entre los aeropuertos de Cali, Barranquilla y Aerocafé que cumplían bien, con los del resto del país: El Dorado por su altitud impide que los Jumbos no puedan salir de Bogotá a Europa o Santiago, full carga, pasajeros y combustible; Rionegro “vive cerrado”; Cartagena resulta estrecho, y los demás, como ocurre en La Nubia y Matecaña de Pereira, o poseen pistas cortas o se opera con la ciudad encima y por una misma cabecera. Señalaba además que aunque la evaluación de Matecaña, hecha por la firma Corporación Aeropuerto de Paris en 1982, propusiera llevar el escenario hacia Cartago, en virtud de los posteriores desarrollos viales el aeropuerto de Santa Ana ha dejado de ser estratégico por no contar ahora con su “cuenca propia”, que es su territorio o radio de influencia estimado en una hora por tierra, lo que significa que el ya depreciado aeropuerto de Palmaseca y Sata Ana en Cartago, se interfieren y compiten, mientras que Aerocafé cuenta con “cuenca propia”. Igualmente, lo anterior sumado a que la longitud de pista en Cartago es de 2200 m, extensión equivalente a 2700 m en Palestina por ser más alto, explica por qué en tantos años de existencia Santa Ana no haya generado mayor impacto regional.

Y a pesar de señalar que en Palestina Aerocafé no admite segunda pista, pero sí un Jumbo levantando más carga, los argumentos que muestran la bancabilidad de Aerocafé se han ido consolidando. Las tarifas de pasajero y carga más competitivas tienen que ver con dos puntos: primero porque en aeropuertos de pista corta como son las otras pistas del Eje Cafetero, los aviones medianos y pequeños no pueden ofrecer tarifas reducidas, ni fletes bajos; de ahí que sólo tengamos exportaciones importantes de flores en Rionegro y El Dorado. Esto es similar a lo que ocurre con Buenaventura o Cartagena operando con barcos Panamax, donde los fletes marítimos resultan 5 veces superiores a los que ofrecerán los barcos súper-pospánamax que transitarán el Canal de Panamá cuando esté ampliado. El segundo punto, que de acuerdo con lo señalado por la organización que agrupa a los pilotos civiles de Colombia, Aerocafé ofrece condiciones para costos de fleteo superiores a las de Rionegro y El Dorado: un Jumbo que podrá despegar de Palestina con 112 mil libras, levanta 75 mil libras en el aeropuerto de Rionegro y 83 mil libras en El Dorado; esto sumado a su ubicación de privilegio en el centro de

Colombia, permite pensar que también AeroCAFÉ podría generar un centro de convergencias aéreas alterno a El Dorado dada su limitación por los 2550 m de altitud.

En materia de empleo y trabajo, variable socio-económica sensible para las capitales cafeteras, basta señalar que el primer empleador en las grandes megalópolis del planeta, es el puerto o el aeropuerto, tal cual ocurre en Chicago o Atlanta con el Aeropuerto, o en New York, Hong Kong y Amsterdam, ciudades donde puerto y aeropuerto compiten. En estos casos no se trata de los empleados del terminal, sino de personas que se ocupan en actividades y empresas que se fundamentan en el medio de transporte dependiendo absolutamente de él. De ahí la importancia de ver un aeropuerto más allá de la pista o los puertos mirando más allá del malecón: viéndolos como nodos del transporte y como corredores logísticos.

Por lo anterior, recalco la necesidad de reformular los instrumentos de planificación y desarrollo de los municipios vecinos, para ordenar sus territorios de forma coherente y adecuarlos a los impactos de AeroCAFÉ. Para el efecto habrá de implementarse políticas y acciones orientadas a la reconversión industrial y agropecuaria de cara a los conflictos de los actuales usos de recursos y procesos productivos, donde urge la producción limpia y el desarrollo tecnológico y cultural, y una gestión mediante la articulación de actores estratégicos (gobierno, academia, empresa y sociedad civil), concertando y desarrollando nuevas condiciones para subsectores específicos que respondan a las fortalezas culturales y naturales de la Ecorregión Cafetera, dado que AeroCAFÉ puede dar cuenta de nuestras limitaciones de conectividad como territorio mediterráneo, facilitando actividades tales como agroindustria, flores, confecciones, artefactos y servicios tecnológicos de alto valor agregado, turismo y otros servicios.

Manizales, mayo 21 de 2011.

* Nota: fragmento tomado de “El aporte ético y técnico de la UN en AeroCAFÉ” Gonzalo Duque Escobar, Universidad Nacional de Colombia, Manizales, abril de 2011.

<http://www.bdigital.unal.edu.co/3486/>

Imagen:

Cuenca de AeroCAFÉ, adaptada de Google Earth

Referencias:

Enlaces sobre El Aeropuerto del Café, en:

<http://smpmanizales.blogspot.es/1296399540/aerocafe/>

Fundamentos de Economía del Transporte, en: <http://economyaytransportes.galeon.com>