

VENTAJAS Y RETOS DE AEROCAFÉ



Por Gonzalo Duque Escobar*

Si partimos del presupuesto de que la inversión en infraestructura no es inflacionaria y que existe una relación positiva entre la tasa de desarrollo sustentable de la economía y la de inversión, resulta difícil encontrar el soporte teórico para quien amparado en una verdad de a puño considera inviable el aeropuerto del Café, y concluye calificando el proyecto de “un lujo a costillas de la pobreza” luego de interpretar la importancia de la obra como si se tratase de un “elefante blanco”. Salvo consideraciones relativas a los requerimientos de una ciudad región que demanda puertos y aeropuertos como es el caso de los escenarios conurbados del occidente Colombiano, en la otra orilla del desarrollo está el transporte rural fundamental en las zonas cafeteras donde la intensa red de caminos que garantiza la movilidad y conectividad entre multitud de pequeños poblados ha actuado como un catalizador de la pobreza, por lo menos desde 1930 hasta 1970, cuando entra la revolución verde con el caturra para dar inicio a la actual crisis ambiental y social.

Para empezar, comparto la idea de que frente al dilema: primero la inversión social o el crecimiento económico, efectivamente se deben priorizar educación y salud como factores clave para lograr un crecimiento rápido con desarrollo, y no lo contrario. También me preocupa que al examinar las cifras

sobre la pobreza y el empleo en la región, podamos estar logrando un crecimiento sin desarrollo, y por lo tanto a costa de la miseria humana. Pero dejar sentada la tesis de que la inversión en AeroCAFÉ significa desconocer que lo primero es el desarrollo de las capacidades humanas, equivale a decir lo mismo del gasto público en vivienda y a desconocer de plano que la eficiencia de la economía nacional parte de la inversión en infraestructura como la de transporte y comunicaciones.

Ahora, dando por sentadas ambas bases me permitiré mostrar el alcance del proyecto Aeropuerto del Café, partiendo de consideraciones sobre su contexto y su impacto en una región donde la sinergia de la economía del conocimiento y la economía verde, son un potencial desaprovechado. Para empezar, me permito señalar que de AeroCAFÉ, cuando se desarrolle la pista de 3600 m de longitud a 1350 msnm, podrán despegar aviones tipo Jumbo con 112 mil libras de carga. Esa capacidad y su ubicación en el centro de la conurbación Cali-Medellín le da una ventaja absoluta al Aeropuerto del Café que le permite ofrecer ventajas sustanciales para competir por una fracción importante del sistema de convergencias aéreas y de generación de carga, ya que un B-747 saldría del aeropuerto de Rionegro con 75 mil libras, donde la pista de 3500 m está a 2140 msnm, y también se levantaría con 83 mil libras de El Dorado donde la pista de 4200 m está a 2640 msnm. Un Jumbo levantando desde Palestina un 49% y un 36% más de carga que en estos dos aeropuertos, no es comparable a los actuales aeródromos vecinos del Eje Cafetero.

Esa mayor eficiencia de AeroCAFÉ soportada en concepto escrito de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, es a mi juicio importante para definir las características que definen la “bancabilidad del proyecto”, ya que la mayor pista facilita poner al alcance del Eje Cafetero los mercados lejanos en naves de gran tamaño que ofrezcan fletes bajos por economías de escala. Como evidencia de esta percepción, puede examinarse el elevado valor del suelo en Rionegro, su acelerado crecimiento demográfico y la transformación del sector productivo y de servicios en la cuenca de su aeropuerto, en contravía de lo que ha ocurrido en Cartago donde el aeropuerto Santa Ana con una pista de 2100 m a 960 msnm, no ha generado ningún impacto significativo, ni siquiera el de las flores: este argumento permite descalificar la recomendación de una pista de 2700 m en Palestina dada al anterior Gobernador de Caldas por Avianca, dado que esa longitud de pista por la altitud de AeroCAFÉ, lo haría equivale al de Cartago.

Entonces, lo que se prevé a causa del significativo potencial de AeroCAFÉ, también me genera preocupaciones sobre las dinámicas asociadas a un seguro crecimiento urbano de Chinchiná, ya que su actual estructura de conglomerado urbano lo convertiría en un escenario de conflictos, salvo que se planifique a tiempo su desarrollo para transformarlo en una ciudad intermedia y por lo tanto en un escenario de oportunidades: con AeroCAFÉ, en los próximos 25 años, el poblado podría albergar 50 mil habitantes adicionales y desarrollar funciones más complejas en los tres sectores de la economía. Pero entonces, dadas las limitaciones técnicas, económicas y legales de los entes planificadores municipales en el escenario más intenso de los acontecimientos, ¿acaso no sería conveniente crear una organización suprarregional responsable del ordenamiento territorial?

Ya desde Corpocaldas, Carder y la CRQ se han dado avances significativos para el ordenamiento de las cuencas de esta ecorregión cafetera, que contemplan acciones definitivas sobre el manejo del recurso hídrico y la reconversión de los actividades agropecuarias para resolver problemáticas y conflictos socioambientales, incorporando prácticas amigables con el medio ambiente y avanzando a una producción limpia de bienes y servicios con mayor valor agregado, lo que exige avanzar en la educación de las comunidades rurales y a fortalecer la identidad cultural como factores fundamentales para asimilar los nuevos paquetes económicos y tecnológicos de un modelo de desarrollo alternativo que permita la apropiación social del proyecto. Igualmente, esto reclama el fortalecimiento del programa “Escuela Nueva” que debe avanzar a los niveles de secundaria y profesional, y el financiamiento de los proyectos agroindustriales en el marco del proyecto Arcano que se ha estancado.

Fuentes:

- Aerocafé: Un lujo a costillas de la pobreza /Sebastián Trujillo /La Patria, 2010-05-15. <http://www.lapatria.com/story/aerocafé-un-lujo-costillas-de-la-pobreza>
- Aerocafé: Un lujo a costillas de la pobreza II/ Sebastián Trujillo/ La Patria, 2010-06-26. <http://www.lapatria.com/story/aerocaf%C3%A9-un-lujo-costillas-de-la-pobreza-ii>
- Aspectos Urbanos En El Eje Cafetero. Gonzalo Duque-Escobar. 17 Nov 2007 <http://gduquees.blogspot.com/2007/11/aspectos-urbanos-en-el-eje-cafetero.html>
- Nuevos horizontes para el desarrollo del occidente colombiano. Gonzalo Duque-Escobar. 12-10-2009. <http://godues.blogspot.com/2009/12/nuevos-horizontes-para-el-desarrollo.html>
- El Eje Cafetero en el escenario de las Ciudades Intermedias. Gonzalo Duque-Escobar. Revista Eje XXI N° 23 de Marzo de 2006. <http://www.galeon.com/cts-economia/ciudades.htm>
- Elementos para la visión prospectiva de Aerocafé. Gonzalo Duque-Escobar, Manizales, septiembre 8 de 2009. <http://godues.blogspot.com/2009/09/elementos-para-la-vision-prospectiva-de.html>

Manizales, junio 26 de 2010.

*Gonzalo Duque Escobar: Profesor de Economía del Transporte en el posgrado de Vías y Transportes de la Universidad Nacional de Colombia sede Manizales. <http://www.galeon.com/gonzaloduquee>