

## EL ESCENARIO PROACTIVO DE AEROCAFÉ

Por Gonzalo Duque-Escobar \*

Permítanme estas consideraciones sobre el Aeropuerto del Café que se construye en Palestina, a 1350 m sobre el nivel del mar y equidistante entre Pereira y Manizales, donde los argumentos que daré sobre los beneficios del proyecto permitirán concluir que la obra debió financiarse con capital privado y estarán condicionados a que su pista logre extenderse hasta 3600 m de longitud. Si bien la inversión en infraestructura no es inflacionaria, debe establecerse que si el transporte aéreo competitivo termina siendo motor de desarrollo económico, contrariamente el transporte rural suele tener un efecto más profundo como catalizador de la pobreza.

Lo anterior para aclarar que las significativas bondades que mostraré de Aerocafé, no justifican que se haya optado por priorizar el gasto público en infraestructura productiva frente al que demandan las necesidades de desarrollo humano en la región; y segundo, para subrayar que, dado el impacto positivo sobre el empleo generado por puertos y aeropuertos, sin estos las ciudades mediterráneas como las del Eje Cafetero difícilmente pueden desarrollar su industria de valor agregado.

Posiblemente, el desafío que demanda la construcción de la obra en Palestina por la complejidad de los terraplenes donde se amerita la investigación geotécnica, y el mayor valor del proyecto que se obtuvo al actualizar sus costos después de varios años, son variables que seguirán gravitando hasta su desarrollo final dadas las dificultades que enfrenta el proyecto por no haberse consolidado entre los ciudadanos del Eje Cafetero una visión acorde a sus potencialidades. Aquí pesa la barrera que surge de la precaria identidad regional como factor que ha impedido su concertación entre los actores políticos y empresariales, y afectan las decisiones los modelos de planificación racional que desconocen las dinámicas urbanas que van consolidado la ciudad región, por lo que las acciones en materia de inversiones para el desarrollo exponen a estas capitales cafeteras que deberían complementar sus economías, a competir entre sí para ir palideciendo como consecuencia de fenómenos de vaciado interno, e incluso como efecto de hechos metropolitanos sobre el Eje Cafetero en su conjunto generados desde Cali y Medellín como nuevos escenarios que interactúan.

Como prueba de que la región cafetera no tiene competitividad aérea con los actuales aeropuertos, y de que una pista larga en Palestina es la clave, basta comparar los impactos del aeropuerto de Rionegro con los de Matecaña o Santa Ana: a pesar de las precarias condiciones asociadas a la nubosidad de esa región antioqueña, a su mayor altitud, y a una oferta ambiental más monótona que la nuestra, con el José María Córdoba en 2008 el metro cuadrado de tierra en Rionegro alcanza valores pico de \$7 millones, se observan cultivos de flores inundando el valle de San Nicolás, en pocos lustros el entorno adquiere un notable desarrollo y el poblado del “Héroe de Ayacucho” crece hasta superar los 100 mil habitantes.

Y mientras en Colombia, donde la mayoría de aeródromos operan con la ciudad encima y sólo cumplen los aeropuertos de Cali y Barranquilla, entraría Aerocafé con ventajas cuando opere con pista larga, ofreciendo tarifas de pasajero y carga más competitivas, que las de Antioquia y Bogotá: un Jumbo que podrá despegar de Palestina con 112 mil libras, solamente levanta 75 mil libras en el aeropuerto de Rionegro. También, desde Aerocafé, por su ubicación de privilegio en el centro de Colombia, se podría establecer un centro de

convergencias aéreas alterno a El Dorado, dada su limitación por los 2550 m de altitud, puesto que un Jumbo que sale de Bogotá “full carga” apenas levanta hasta 83 mil libras y además debe hacer escala para tomar combustible en Guayaquil o en Caracas.

Así las cosas, la propuesta es otra: reformulemos los instrumentos de desarrollo de los municipios vecinos para adecuarlos a los impactos de Aerocafé para incluir la reconversión de los procesos productivos, mediante la articulación del sector académico y empresarial para aprovechar las nuevas condiciones de desarrollo en agroindustria, flores, confecciones y artefactos de alto valor agregado, turismo y otros servicios. Por ejemplo, dadas las dinámicas asociadas a un seguro crecimiento urbano de Chinchiná, se deberá transformar su actual estructura de conglomerado urbano en ciudad intermedia, para convertirla en un escenario de oportunidades, pues en 25 años su población podría crecer en 50 mil habitantes, lo mismo que crecería Manizales.

[Ref: LA PATRIA, Manizales, 2010-07-30] \* Profesor Universidad Nacional de Colombia

<http://www.galeon.com/gonzaloduquee>