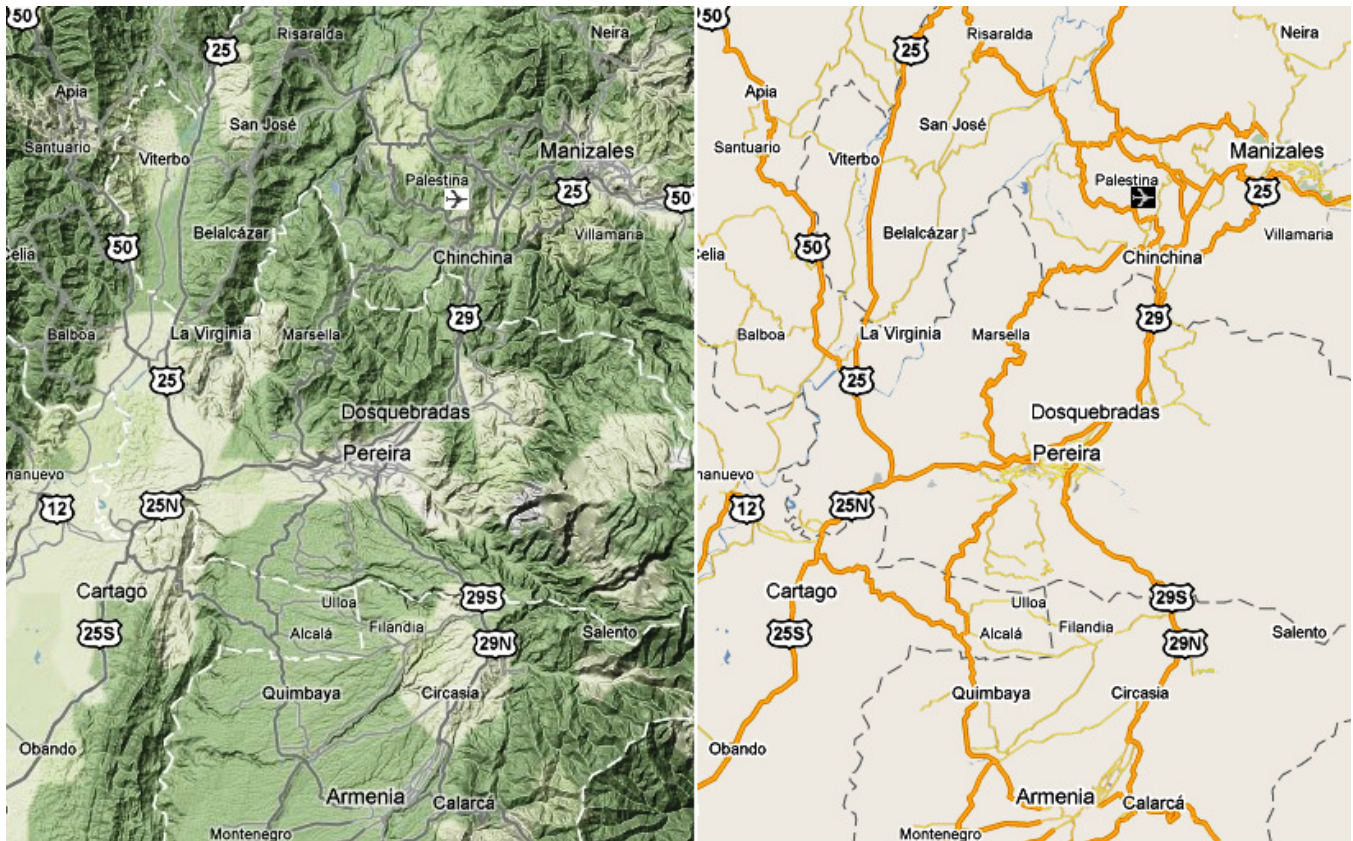


## Matecaña: opciones aeroportuarias



**Por Gonzalo Duque Escobar \***

Frente a la tesis de si los aeropuertos del Eje Cafetero deben apostarle a uno solo, o si Manizales, Armenia y Pereira deberían tener sus propias terminales, me permitiré presentar algunos elementos de juicio, que obligan a centrar la mirada en Pereira como epicentro de la conurbación. Para iniciar, permítanme dos consideraciones iniciales: uno, que tratándose del análisis de los aeropuertos actuales (cuya altitud señalo), Matecaña a 1342 msnm, Santa Ana a 960 msnm, La Nubia a 2080 msnm y El Edén a 1204 msnm, evidentemente no resulta fácil comparar los tres de las capitales cafeteras, contra Aerocafé o Santa Ana, dado que son aeropuertos limitados afectados por cielos frecuentemente cerrados, razón por la cual el análisis conduce a examinar el Matecaña por ser el de mejor desempeño hasta hoy; y dos, a mirar sus opciones alternativas en la ecorregión cafetera que lo sustituirían, como son el de Santa Ana en Cartago y Aerocafé, casi a la misma distancia si se valora el área metropolitana risaraldense, en zonas con cielos más despejados y con pistas que se pueden operar por las dos cabeceras.

En 2010, Matecaña en Pereira con su pista de 2020 m de longitud, ha movilizad 827 mil pasajeros, contra 250 mil del Edén de Armenia cuya pista es de 2320 m, y menos de 128 mil de La Nubia de Manizales cuya pista llega a 1480 m. El Plan Maestro del Aeropuerto Matecaña,

prevé ampliar la pista a 2160 m, aunque se discute la opción de Santa Ana por estar a tan solo 960 msnm, así este no tenga operaciones comerciales y no haya generado impactos notables en la región. Ahora, dado que ha existido inconformidad con los costos que parece alcanzaría el Aeropuerto del Café, cuando la actual pista de solo 2400 m (2100 m efectivos), equidistante entre Pereira y Manizales, parece acercarse al medio billón de pesos, vale la pena resaltar que el José María Córdoba de Rio Negro, ahora con 3500 m de pista a una altitud de 2150 msnm, costó el equivalente a un billón de pesos de hoy, y el aeropuerto Palo Negro de Bucaramanga cuya pista es de 2260 m ubicada a 1190 msnm de altitud, superó un equivalente al medio billón que se espera invertir para esta etapa en Aerocafé.

Volviendo al Matecaña, se trata de un aeropuerto que opera por una misma cabecera y con la ciudad encima, por lo que en caso de una emergencia, un avión de tamaño mediano no tendría alternativa: sería como entrar a un agujero negro. Vale la pena señalar que la extensión prevista de la pista de este aeródromo, no garantizaría la operación de aviones de gran tamaño, con 5 mil millas de alcance, que puedan llegar a New York, Europa, Canadá, Los Ángeles, Rio de Janeiro o Buenos Aires, y ofrecer fletes sustancialmente bajos. La evaluación de Matecaña, hecha por la firma Corporación Aeropuerto de Paris en el año 1982 en la que se propusiera llevar el escenario hacia Cartago y no hacer grandes inversiones para resultados insustanciales en la eficiencia del Matecaña, después de 29 años han cambiado en virtud de los posteriores desarrollos viales logrados con las autopistas que avanzan a lo largo del Valle del Cauca y hacia el norte de Pereira: mientras el Eje Pereira Manizales se ha conurbado, el aeropuerto de Santa Ana ha dejado de ser estratégico por no contar ahora con su “cuenca propia” al entrar en conflicto su territorio con el radio de influencia del aeropuerto de Palmaseca. Esto es, el ya depreciado Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmaseca y el Santa Ana en Cartago, se interfieren y compiten entre sí, mientras que Aerocafé cuenta con una “cuenca propia” o espacio estimado en una hora u hora y media por tierra. Posiblemente mientras Matecaña generó impactos notables para el desarrollo de Pereira en virtud de su mejor ubicación, Santa Ana palideció de forma gradual como consecuencia del acercamiento vial al Aeropuerto de Palmaseca.

Si los argumentos dados explican por qué en tantos años de existencia, Santa Ana en Cartago, a pesar de su baja altitud y de una pista es de 2200 m, extensión equivalente a 2700 m en Palestina, no ha generado mayor impacto regional, entonces Aerocafé sería la opción para integrar el vacío existente entre Cartago y el sur de Antioquia, asunto conveniente para Pereira como epicentro del Eje Cafetero y cuyo destino es consolidar el eje urbano y de desarrollo Cali-Medellín. Aquí vale señalar que de conformidad con la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles ACAC, el mismo Jumbo que levanta 75 mil libras del aeropuerto de Rionegro y 83 mil de El Dorado, podrá levantar 112 mil libras de Palestina, una vez se llegue a la pista de 3600 m de longitud. Y a pesar de señalar que en Palestina Aerocafé no admite segunda pista, pero sí un Jumbo levantando más carga, los argumentos que le dan piso a su “bancabilidad” 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 citadas pistas de las capitales cafeteras, 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. Aerocafé en Palestina con su propia cuenca aseguraría tener rentabilidad cuando extienda su pista hasta 3600 m, al operar con Jumbos a costos sustancialmente reducidos, dado que por

economías de escala los fletes pueden caer a precios muy inferiores respecto de los ofertados por aviones pequeños y medianos como son los que operan en las capitales cafeteras: como prueba de ese probable impacto, hace tres años el metro cuadrado de Rionegro alcanzaba valores picos de \$7 millones en el mercado, contra \$6 millones en Medellín.

## **Manizales, 26 de junio de 2011.**

Profesor Universidad Nacional de Colombia. <http://galeon.com/economiaaytransportes>

Imagen: adaptada de Google Earth

### **Relacionados:**

Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional <http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/>

Un diálogo con la dinámica urbana <http://godues.blogspot.com/2011/06/un-dialogo-con-la-dinamica-urbana.html>

Retos Ambientales en el Eje Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/2685/>

Rieles para el empleo cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/3558/>

Prospectiva energética del eje cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/1674/>

Prisas para tiempos de calma <http://www.bdigital.unal.edu.co/3688/>

Oro de Marmato: miseria o desarrollo <http://www.bdigital.unal.edu.co/3404/>

Ordenamiento territorial: enfoques y desafíos regionales <http://www.bdigital.unal.edu.co/3689/>

Nuestros mares en la economía planetaria <http://www.bdigital.unal.edu.co/2348/>

Nuestro corredor logístico para el PND 2010-2014 <http://www.bdigital.unal.edu.co/3199/>

Los guetos urbanos o la ciudad amable <http://www.bdigital.unal.edu.co/2064/>

Los desafíos para el desarrollo samario pasan por su potencial aeroportuario <http://www.bdigital.unal.edu.co/3595/>

Las Transversales Cafeteras al Pacífico <http://www.bdigital.unal.edu.co/3300/>

El transporte rural y el desarrollo de Caldas <http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/>

Aspectos Urbanos del Eje Cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/1910/>

Aspectos geofísicos de los Andes de Colombia <http://www.bdigital.unal.edu.co/1580/>