UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL MAGDALENA
SANTA MARTA SIGLO XXI

Los desafíos para el desarrollo samario pasan por su potencial aeroportuario

Gonzalo Duque Escobar

Santa Marta, Mayo 30 de 2011

Imagen: atardecer en la Bahía de Santa Marta, en colombiaencanta.blogspot.com

Abriendo el telón

- Prefacio
- Santa Marta
- El territorio como sujeto
- Visión Sectorial
- Los de la brecha…
- La mirada del planificador
- La gestión del territorio
- Tendencias de primer piso
- Tendencias de fondo
- Epílogo
- Anexos
- Referencias bibliográficas

Centro histórico de Santa Marta,
en elporvenir.com.mx

Nota: todas las imágenes han sido obtenidas de internet

Prefacio

- Deseo agradecer a la Asociación de Empresarios del Magdalena AEM, esta invitación que se me hace como Profesor de Universidad Nacional de Colombia a compartir algunos puntos de vista y enfoques personales, los que no comprometen a mi Institución, en torno al rol del Aeropuerto Simón Bolívar ASB, en el desarrollo regional.
- Para el efecto, soportado en los documentos de la AEM y en el material que presento en las referencias, intentaré señalar algunos de los desafíos que, a mi juicio y por lo tanto con las limitaciones que poseo, deberán enfrentar la sociedad civil samaria y el conjunto de actores que deben participar del desarrollo de la región definida en el marco social y ambiental de la Sierra Nevada de Santa Marta.

Concierto Arhuaco, vitral en glasswaystudio.blogspot.com

Santa Marta

Con cerca de 400 mil habitantes, una economía basada en su potencial turístico, marítimo y agroindustrial, Santa Marta es el escenario articulador del potencial ecológico, ambiental , étnico y cultural del Magdalena Grande, la Península Guajira y La Sierra Nevada de Santa Marta.

Es una ciudad-puerto ubicada en el pie de monte de la sierra nevada y sobre una privilegiada bahía de aguas profundas, que la convierten en un puerto natural protegido de las depresiones tropicales y ofrece un microclima estable con brisas de baja salinidad.

Sierra Nevada de Santa Marta, en colombiablogchge.skyrock.com

El territorio como sujeto

Avanzar en una intervención profunda del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, buscando asegurar su Certificación y mejorar su competitividad, además de ser una tarea urgente también equivale a abrir una ventana al Siglo XXI.

Sólo que esa intervención no puede limitarse a los asuntos de la pista y ni siquiera a los del aeropuerto: habrá que ver el objeto en la complejidad de las diferentes dimensiones del desarrollo, y en las perspectivas de la ecorregión y de la complejidad de su variada cultura.

Esto supone tomar el territorio como sujeto y no como objeto, contar con el apoyo del Estado y lograr que sus actores sociales se apropien de los procesos de cambio con visión de futuro.

Panorámica de Santa Marta, en absolutcruceros.com

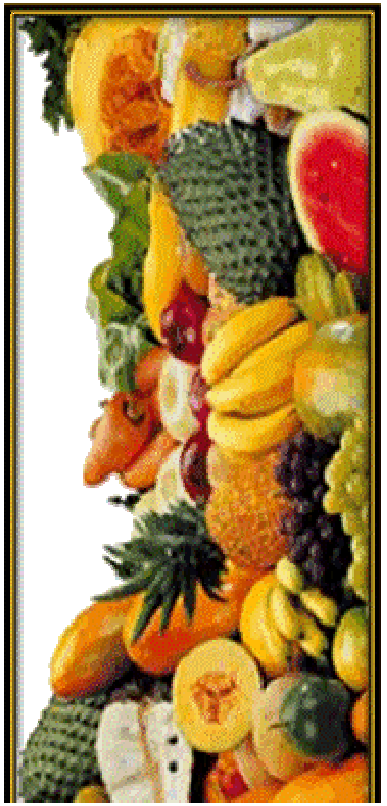
Visión Sectorial

- Un aeropuerto en sí no trae desarrollo, sino que detona las condiciones existentes de una sociedad y de un territorio. Primero Barranquilla y ahora Cartagena, han logrado un desarrollo diferencial gracias al valor estratégico del puerto como salida de la región andina de Colombia, al mar.
- Dada el desarrollo urbano del Eje Caribe, la presencia de la Sierra Nevada, la cultura Caribe y la importancia del mar, a pesar de las limitaciones del ASB por no ser un nodo de convergencias aéreas sino un terminal de Transporte, apalancados en esos atributos del norte de Colombia, veamos qué ocurre con los tres sectores de la economía samaria.

Mosaico de Santa Marta con imágenes de Google Erath

Sector primario

- La Sierra Nevada es el elemento diferenciador del territorio, como base para un desarrollo regional que favorezca a Santa Marta. Esto porque dados los privilegios de la base natural asociados a la variedad de los pisos térmicos y biota del trópico y del ecosistema marino caribeño, son enormes las posibilidades que ofrece una sinergia entre la economía verde y la economía del conocimiento.
- Al respecto, se requieren políticas de C&T para un desarrollo en biotecnología, aprovechar el potencial ambiental y cerrar la brecha de productividad en el medio rural al disponer de una red de caminos para garantizar el transporte en este medio como catalizadora de la pobreza campesina. La producción limpia y el saneamiento básico deben ser parte de esa estrategia integral.



Frutas tropicales, en colombiatropical.com

Sector secundario

Santa Marta debe fortalecerse en la producción de bienes con alto valor agregado que demanden la vía aérea sin comprometer el frágil ecosistema, soportando su industria en la oferta de Cartagena donde la petroquímica jugará un papel significativo en los años entrantes, en las fortalezas intermedios de Barranquilla, o aprovechando la oferta de otros suministros que gracias al mar están a su alcance.

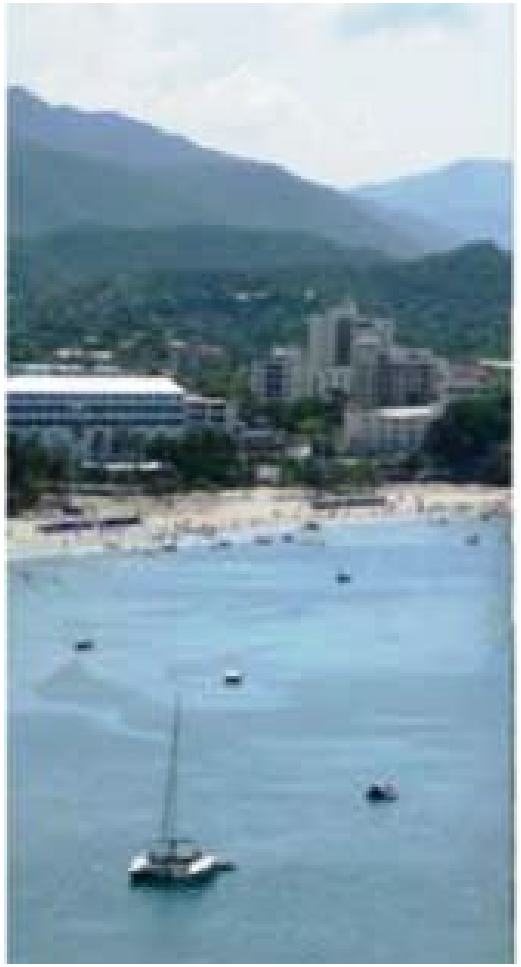
Una propuesta de importancia, puede ser la de la conformación de un polígono industrial con su correspondiente plan maestro para la reconversión y el desarrollo coordinado de acciones estratégicas, como compra de energía en bloque a menores costos, reducción de costos logísticos y avances tecnológicos.

Ciudad perdida en galeriacolombia.com

Sector terciario

Entre los grupos étnicos mas sobresalientes del Caribe, están las comunidades de la Sierra Nevada y de La Guajira. Y entre los ecosistemas colombianos y del Caribe, los de esta ecorregión gozan de singulares atributos por su grado de conservación y variedad temática, como ventajas que se suman a su potencial accesibilidad dada la convergencia de modos y medios de transporte.

Lo anterior hace viable el desarrollo de propuestas que facilitan articular el ecoturismo y la cultura, para un novedoso proyecto de bioturismo que se soporta en la oferta de bienes y servicios rurales de base cultura y artesanal.



Playas de Santa Marta,
en absolutcruceros.com

Los de la brecha…

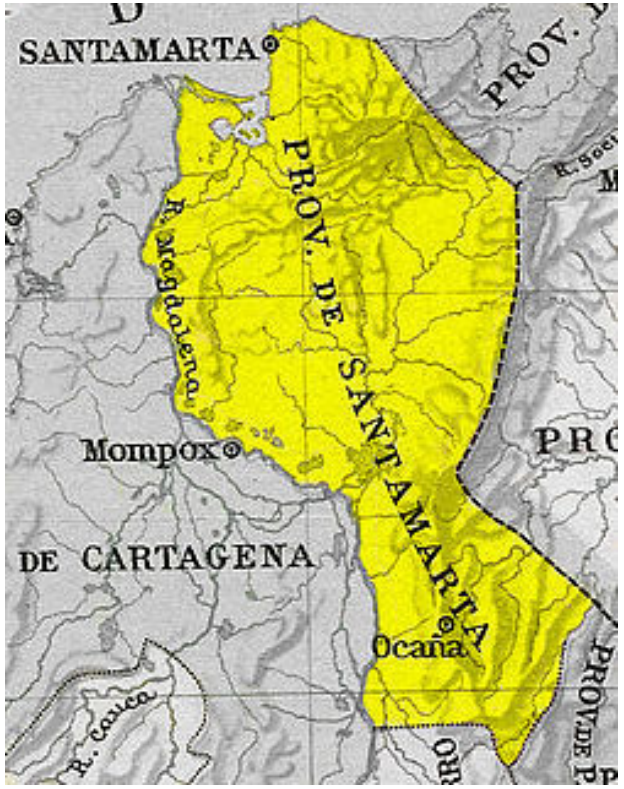
Y para la producción rural y artesanal, fundamental en el caso de las comunidades rurales de la Sierra Nevada y sabanas vecinas y de las comunidades indígenas del norte de Colombia, la clave está en el desarrollo de cadenas productivas que contemplen la organización de productores, el desarrollo de productos con identidad cultural, y un banco de oportunidades.

Los modelos cartesianos poco saben de esta clase de producción donde se demanda algo más que ciencia y tecnología, como lo es interpretar símbolos valores y saberes de la cultura ancestral y popular, para expresarlos en términos de la ciencia moderna.

Hombre arhuaco en ombramaifubh.blogspot.com

La mirada del planificador

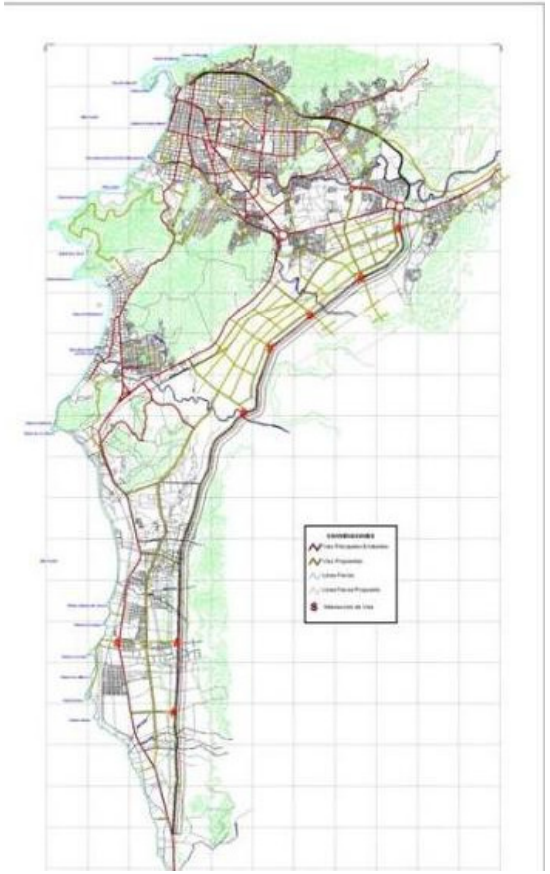
- El futuro del ASB pasa por su relación con el devenir de la región, y esto exige valorar además de la oferta y demanda natural y cultural del territorio, los enfoques de la planificación que se traducen en las prioridades del desarrollo y el reconocimiento de las dinámicas metropolitanas.
- Ahora el desarrollo exige la mirada de Ejes y de Nodos, en torno a los cuales se constituyen los corredores logísticos, y como tal la articulación del puerto y del aeropuerto al sistema multimodal de transportes local y regional, al sistema de producción de bienes y servicios, y al desarrollo urbano.



Provincia de Santa Marta en 1810.
en es.wikipedia.org

Enfoque humano del desarrollo

- A diferencia de los enfoques desarrollistas que han acentuado la inequidad y la pobreza en Colombia, la propuesta que debe adoptarse para la ecorregión y para Santa Marta y para el Departamento del Magdalena, debe ser la de priorizar el desarrollo social y humano sobre el crecimiento económico, abrigando los escenarios rurales y urbanos de su territorio, en especial los primeros donde los índices de NBI son más deficitarios.
- Si bien la Europa de la posguerra priorizó lo primero para hacer luego lo sugerido tardando cuatro décadas en el cometido final, Asia lo logró en una década de esta manera, que es la que aplican ahora Chile y Brasil.



Líneas del transporte urbano Samario, en inciarco.com

La Ciudad Región

Las ciudades intermedias , deben integrarse y conurbarse para no palidecer y fortalecerse al conformar ciudades región. Esto es, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta deben complementar sus economías para que la ciudad de condiciones más desfavorables no palidezca pero para ganar en conjunto. De lo contrario, la de menos en este escenario sufrirá procesos de vaciado causados por el centro urbano de mayor relevancia más vecino.

A modo de ejemplo, al igual que las capitales cafeteras se fortalecen en competencias diferentes, como son la industria en Manizales, el comercio en Pereira y el turismo en Armenia, Santa Marta debe encontrar su mejor perfil de desempeño, que podría ser el que señalaremos adelante, asociado al bioturismo y a actividades selectivas que demandan la vía aérea.

San Pedro Alejandrino, en flickr.com

Corredor logístico

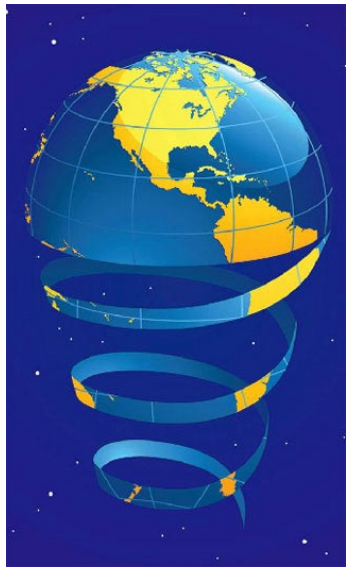
Santa Marta por José del Castillo, en flickr.com

La infraestructura regional de la región y de Colombia no solamente se ha deteriorado debido a la falta mantenimiento, sino que no ha evolucionado al ritmo de las demandas del mercado, generando limitaciones fiscales y restricciones que se expresan en la pérdida de productividad y en asimetrías regionales, que afectan entre otras, la región más septentrional de Colombia.

Para la integración efectiva del norte colombiano, Santa Marta requiere de la rehabilitación y mantenimiento de su corredor férreo y del terminal marítimo, pero urge de la ampliación de su aeropuerto y de la recuperación de corredores viales estratégicos regionales y supra-regionales que la integren hacia el Norte y Este de la Sierra Nevada.

La gestión del territorio

- Una economía enfocada al comercio internacional y por lo tanto más avanzada para poder articularse a los mercados de servicios logísticos, exige otro concepto y tipo de infraestructura: es el caso de Colombia, donde las expectativas la invitan a aprovechar las dinámicas favorables que vive América Latina.
- Con la actual infraestructura del transporte, a pesar de los esfuerzos de gobierno en la pasada década y en especial de las ventajas comparativas de Santa Marta dada su ubicación y condición como la ciudad más septentrional de Colombia y como puerto del Atlántico, no puede ser competitiva a menos que no permanezca aislada y ajena a la evolución y desarrollo del mundo en el Siglo XXI, asunto para el cual un aeropuerto más competitivo resulta vital.



La economía según Rodés, en blog.guiasenior.com

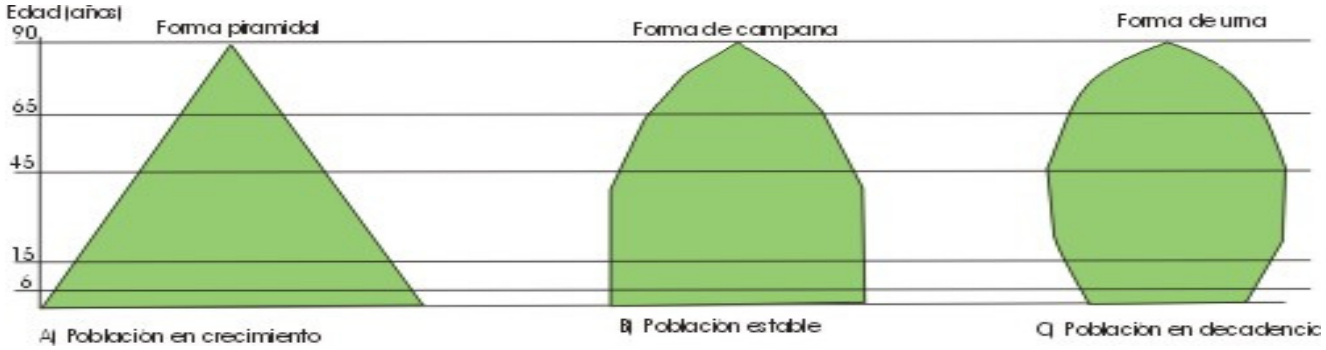
Crecimiento del PIB

- A nivel global, el crecimiento del Comercio duplica al del PIB. Hoy, cuando el 90% de las mercancías se mueve por agua y 1/3 del PIB se genera en la Cuenca del Atlántico, los flujos de la economía del planeta se desarrollan en su mayor proporción sobre el hemisferio norte. Pero la gran diferencia entre ambos hemisferios, y a favor de la Cuenca del Atlántico, la establece el Transporte Aéreo por destinarse a los productos de mayor valor agregado.
- Santa Marta ofrece condiciones óptimas para articular los flujos aéreos N-S y SE- NW de las Américas, sólo que no posee aeropuerto suficiente para escalas aéreas de rutas en recorridos largos: Santiago este de USA y Brasil- costa oeste de USA.

El ASB dimidiando distancias, en ellapizdemontse.blogspot.com

Inversión de la pirámide poblacional

- Gracias al desarrollo de la biotecnología en menos de dos décadas empezaremos a estar cada vez más protegidos de enfermedades y con las deficiencias genéticas gradualmente corregidas. La consecuencia del incremento gradual de la esperanza de vida, en un año por cada año hasta cierto umbral, modificará radicalmente la pirámide poblacional, y con ella la demanda de servicios. Esta circunstancia invita a pensar en grandes opciones para el sector terciario de Santa Marta, como nodo bioturístico y de servicios en salud orientados a la tercera edad. El bioturismo articula los elementos naturales del ecosistema y culturales de las comunidades ancestrales de este gran territorio.



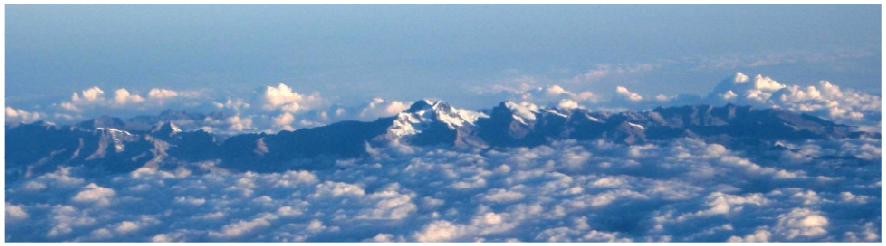
Tipos de pirámides de población, en vincinet.foroactivo.net

Tendencias de primer piso

- Planeación participativa y prospectiva; es decir, planeación al derecho y con visión de futuro. Esto obliga a un modelo político que haga uso de la gobernanza.
- Desarrollo sostenible, y por lo tanto contemplando las dimensiones social, ambiental, económica e institucional. La inequidad y la pobreza son las principales barreras.
- Adaptación al cambio climático, lo que exige la reconversión de los procesos productivos resolviendo los conflictos entre uso y aptitud del suelo y la ocupación responsable del territorio. La educación extendida al medio rural es la clave.

Cambio climático en dipcas.es

Tendencias de fondo



Sierra Nevada en panoramio.com

- Una nueva sociedad más fragmentada, con un nuevo Estado en sustitución del Estado solidario, para una nueva economía que pasa del modelo industrial al de los servicios, y donde en vez de fuerza muscular y habilidades manuales se demandan competencias intelectuales y sociales.
- Lo anterior condiciona el modelo educativo y obliga a no privilegiar ciencias, lenguaje y matemáticas sobre las humanidades y las artes.
- De cara a esa sociedad industrial de ayer, Santa Marta no ofrecía mayores posibilidades; pero en el marco de la actual sociedad cuenta con la posibilidad de expandir una oferta de servicios diferente a la de Cartagena, dados los elementos diferenciales del medio natural y cultural que la habilitan para un turismo donde el aeropuerto resulta clave.

Epílogo 1

Aeropuerto Simón Bolívar en documentos de la AEM

- Si bien el escenario tendencial parece no favorecer los procesos de desarrollo de Santa Marta, el Aeropuerto Simón Bolívar como factor de competitividad al lado de la infraestructura del transporte rural como catalizador de la pobreza, y de otros modos como el puerto y la conectividad interna y externa, contribuye al desempeño de los elementos estructurantes del desarrollo.
- Si bien como alternativa portuaria de Colombia resulta difícil competir por asuntos de ubicación, aunque puede desarrollar actividades complementarias dadas las circunstancias diferenciales del microclima y la bahía y de los pisos térmicos de la Sierra, en materia aérea las circunstancias son otras para la oferta de bienes y servicios ambientales y culturales con un enfoque hacia el bioturismo, donde la ventaja de Santa Marta resulta absoluta.

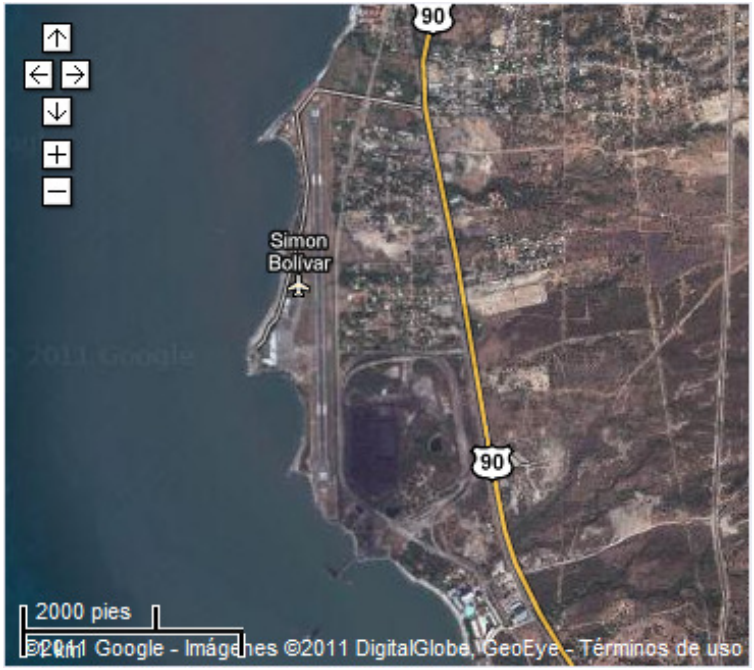
Epílogo 2

- Los principales elementos estructurantes son la educación y la formación de capital social, como clave para abrir el camino a la Ciencia, la Tecnología y el reconocimiento de saberes, además de los procesos de concertación política para lograr la articulación del territorio tomando como diferenciador la oferta natural y cultural del medio ecosistémico asociado a la ecorregión de la Sierra Nevada de Santa Marta y la región norte colombiana, dos escenarios donde hacen presencia varias comunidades ancestrales.

Niños de poblado kogui, en thetravelword.com

Anexo N°1

- El Aeropuerto Simón Bolívar ASB, moviliza un poco más de 500.000 pasajeros/año, casi todos en rutas nacionales. Cuenta con una pista de 1700 m por 40 de ancho, y un proyecto para su extensión de 500 m en el mar, el cual se debería reconsiderar para llevar la pista a 3000 de longitud, a la luz de lo señalado, buscando acceder mercados a 5000 millas náuticas en Europa, Norte América y el Cono Sur de Sudamérica. Mirando al norte, con naves de 3000 millas de alcance , los mercados directos servidos son fundamentalmente caribeños.
- Con la actual pista, el ASB que está limitado a naves de 100 pasajeros como el A-320, debe focalizar su primer objetivo a la pista para naves de 150 pasajeros por ser el objetivo de los fabricantes asociado a la estructura de costos, pero previendo el ancho de 45 m para su ulterior expansión para los aviones B-747 y B-467 de mayor alcance.



Aeropuerto SB en Google Erath

Nabusimake en hotelcactus.com

Gracias

Gonzalo Duque Escobar: Profesor de la Universidad Nacional de Colombia, Ingeniero Civil con Estudios de Posgrado en Geofísica, Economía y Mecánica de Suelos.
http://www.docentes.unal.edu.co/gduquees/

Referencias bibliográficas I

- La puerta al corazón del mundo. Asociación de Empresarios del Magdalena (2008). Santa Marta Siglo XXI.
- Análisis Estratégico Aeropuerto Santa Marta. (2009). Unión Temporal Estructuración Aeropuertos Del Nororiente. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil. Bogotá.
- Ventajas y Retos de Aerocafé. Duque Escobar, Gonzalo (2010), en: http://www.galeon.com/economiaytransportes/aerocafe-vr.pdf
- *Dos notas sobre los retos para el desarrollo portuario en Colombia.* Duque Escobar, Gonzalo (2010). Documento de discusión. Universidad Nacional de Colombia. http://www.bdigital.unal.edu.co/1741/
- *Aspectos geofísicos de los Andes de Colombia (II versión).* Duque Escobar, Gonzalo (2009) In: 1er Congreso Internacional de Desempeño Humano en Altura, Noviembre 19 de 2009, Manizales. http://www.bdigital.unal.edu.co/1580/
- Aerocafé, Uno De Los Tres Aeropuertos Competitivos De Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2000), en: http://smpmanizales.blogspot.es/1280773742/
- Colombia, sin puertos competentes. Duque Escobar, Gonzalo (2008). UN Periódico http://www.bdigital.unal.edu.co/1586/
- Ferrocarriles: Integración y progreso para Colombia. Duque Escobar , Gonzalo (2006) Revista Eje , XXI (23). http://www.bdigital.unal.edu.co/1601/

Referencias bibliográficas II

- Construyendo paz en el Magdalena Medio. Duque Escobar , Gonzalo (2010) La Patria . http://www.bdigital.unal.edu.co/1899/
- Una urgencia del ordenamiento urbano. Duque Escobar , Gonzalo (2010) La Patria . http://www.bdigital.unal.edu.co/1898/
- Una salida al mar para el occidente colombiano. Duque Escobar , Gonzalo (2009) In: 2° Congreso Alianza Antioquia-Eje Cafetero de Sociedades de Mejoras Públicas. http://www.bdigital.unal.edu.co/1690/
- Notas al margen sobre ordenamiento territorial y participación comunitaria. Duque Escobar , Gonzalo (2006) Documento de trabajo. http://www.bdigital.unal.edu.co/1669/
- Fundamentos de Economía y Transportes. Duque Escobar , Gonzalo (2006) Universidad Nacional de Colombia. http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/
- Mecánica de los suelos. Duque Escobar , Gonzalo and Escobar Potes, Carlos Enrique (2002) Documento de trabajo. Universidad Nacional de Colombia. http://www.bdigital.unal.edu.co/1702/
- Notas Sobre El Aeropuerto Del Café (Aeropalestina), En Palestina, Caldas. Duque Escobar , Gonzalo (2001), en: http://www.galeon.com/economiaytransportes/aerocafe.htm
- *Nuestros mares en la economía planetaria.* Duque Escobar, Gonzalo (2010) La Patria. http://www.bdigital.unal.edu.co/2348/

Referencias bibliográficas III

- Colombia geoestratégica. Duque Escobar , Gonzalo (2008) Revista Semana. http://www.bdigital.unal.edu.co/1585/
- *Fundamentos de Ciencia Tecnología y Sociedad*. CT&S. Gonzalo Duque Escobar. Universidad Nacional de Colombia. http://www.galeon.com/cts-economia/
- El transporte de Colombia en blanco y negro. Duque Escobar , Gonzalo (2008) Documento de trabajo. Universidad Nacional de Colombia. http://www.bdigital.unal.edu.co/1693/
- Calentamiento global. Duque Escobar, Gonzalo (2007). UN. Periódico . http://www.bdigital.unal.edu.co/1582/
- Problemática y posibilidades del sistema de transporte de carga en Colombia, Duque Escobar , Gonzalo (2008). Documento de trabajo. Geocities. http://www.bdigital.unal.edu.co/1673/
- Riesgo en la zona andina tropical por laderas inestables, Duque Escobar , Gonzalo (2000). In: Simposio Sobre Suelos del Eje Cafetero, Proyecto UTP – GTZ, http://www.bdigital.unal.edu.co/1681/
- La navegación por el Magdalena. Duque Escobar , Gonzalo (2008). http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/
- Gestión del riesgo natural y el caso de Colombia. Duque Escobar , Gonzalo (2008) Documento de trabajo. http://www.bdigital.unal.edu.co/1699/
- El eje Urabá - Tribugá: la salida a los océanos en Colombia. Duque Escobar , Gonzalo (2008) Página web galeon . http://www.bdigital.unal.edu.co/1593/

Referencias bibliográficas IV

- Costos Y Beneficios De Un Aeropuerto Regional. Duque Escobar , Gonzalo (2001), en: http://smpmanizales.blogspot.es/1280773490/
- Manual de geología para ingenieros. Duque Escobar , Gonzalo (2003) Universidad Nacional de Colombia, Manizales. http://www.bdigital.unal.edu.co/1572/
- Dinámicas del clima andino colombiano. Duque Escobar , Gonzalo (2003) OAM (237). http://www.bdigital.unal.edu.co/1589/
- *Puertos para el siglo XXI en Colombia.* Duque Escobar, Gonzalo (2008) In: III Simposio Nacional Construyendo Nación, 17 Abril de 2008, Manizales. http://www.bdigital.unal.edu.co/1675/
- Plan de ordenación y manejo ambiental cuenca del río Guarinó: fase prospectiva. Duque Escobar , Gonzalo and Ortiz Ortiz, Doralice (2009) Reporte técnico. Corpocaldas, Manizales. http://www.bdigital.unal.edu.co/1696/
- Coyuntura Aerocafé Vs Santa Ana. Duque Escobar , Gonzalo (2001), en: http://smpmanizales.blogspot.es/1280773647/
- ¿Un mega-puerto en bahía Málaga? Duque Escobar , Gonzalo (2010). Universidad Nacional de Colombia. http://www.bdigital.unal.edu.co/1689/
- Elementos para la visión prospectiva de Aerocafé. Duque Escobar , Gonzalo (2009). Universidad Nacional de Colombia. http://www.bdigital.unal.edu.co/1597/
- *El transporte rural y el desarrollo de Caldas.* Duque Escobar, Gonzalo (2010). La Patria. http://www.bdigital.unal.edu.co/2444/
- *Ciencia, saberes, empleo y ruralidad, en el PND 2010-2014.*Duque Escobar, Gonzalo (2011) Circular 600 de la Red de Astronomía de Colombia RAC (600). http://www.bdigital.unal.edu.co/3255/

Referencias bibliográficas V

- *Nuestro corredor logístico para el PND 2010-2014*Duque Escobar, Gonzalo (2011). La Patria . http://www.bdigital.unal.edu.co/3199/
- *El aporte ético y técnico de la UN en Aerocafé.* Duque Escobar, Gonzalo (2011) Blog de Gonzalo Duque Escobar . http://www.bdigital.unal.edu.co/3486/
- *Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional.* Duque Escobar, Gonzalo (2010) In: Primer Foro Latinoamericano de Historia y Cultura de un Continente.Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales. http://www.bdigital.unal.edu.co/2400/
- *Los frágiles cimientos de la democracia* .Duque Escobar, Gonzalo (2011). Circular Red de Astronomía de Colombia (610). http://www.bdigital.unal.edu.co/3554/
- *Rieles para el empleo cafetero.* Duque Escobar, Gonzalo (2011). La Patria . http://www.bdigital.unal.edu.co/3558/
- *Clima, deforestación y corrupción.* Duque Escobar, Gonzalo (2011) Circular de la Red de Astronomía de Colombia, RAC (608). http://www.bdigital.unal.edu.co/3459/
- *Planeación preventiva y cultura de adaptación ambiental.* Duque Escobar, Gonzalo (2011) Circular de la Red de Astronomía de Colombia, RAC (607). http://www.bdigital.unal.edu.co/3458/
- *Oro de Marmato: miseria o desarrollo.* Duque Escobar, Gonzalo (2011) La Patria . http://www.bdigital.unal.edu.co/3404/
- *Cifras para el arqueo de CT&I en Colombia.* Duque Escobar, Gonzalo (2011) Circular 606 de la Red de Astronomía de Colombia, RAC (606). http://www.bdigital.unal.edu.co/3406/
- *La dimensión cultural como catalizadora del desarrollo.* Duque Escobar, Gonzalo (2011) Circular 601 de la Red de Astronomía de Colombia RAC (601). http://www.bdigital.unal.edu.co/3287/
- *Una agenda pública para Manizales.* Duque Escobar, Gonzalo (2011) La Patria . http://www.bdigital.unal.edu.co/3249/