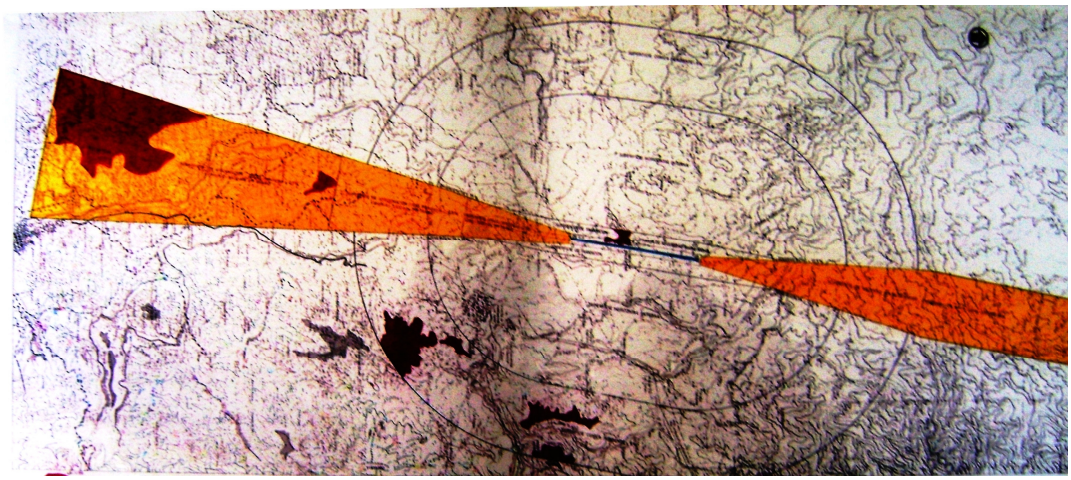
Aeropuerto del Café: un proyecto con futuro

Por Gonzalo Duque-Escobar*



El Aeropuerto del Café que se construye en Palestina, una población equidistante entre Pereira (27 km) y Manizales (24 km) y ubicada a 1350 msnm, tendrá en su primera fase una pista de 2100 m de largo efectivo y 300 m de adición como franja de seguridad. Dada la altitud del aeropuerto en Palestina, los 2100 m de pista equivalen a 1700 m de pista en Cartago, una población más baja ubicada en el Valle del Cauca.

Se sabe que la mayor longitud de pista es importante para admitir aviones de mayor tamaño, en los cuales se logran menores tarifas gracias a las economías de escala que reducen los costos de transporte de personas y carga. Y también, que a menor altitud, mayor es la eficiencia de los motores de combustión. Como ejemplo de esta limitación para Bogotá, los aviones tipo Jumbo que salen de El Dorado full carga, pasajeros y combustible, deben hacer escala para tanquear, en Guayaquil o en Caracas.

Cuando concluía su mandato el anterior Gobernador, Dr. Emilio Echeverri Mejía, Avianca había recomendado para el Aeropuerto del Café, una pista de 2700 m, longitud equivalente a los 2200 m que tiene la pista del Aeropuerto de Santa Ana en Cartago donde la altitud es 960 msnm.

La recomendación de los 2700 m tiene sentido si el objetivo de la pista es competir por la demanda del Aeropuerto Matecaña de Pereira, pero no obstante esa meta tiene un inconveniente: si Santa Ana en tantos años no ha generado ningún desarrollo significativo con esa longitud de pista y ubicación, tampoco lo generará el Aeropuerto del Café en Palestina con una pista equivalente así tenga otra ubicación.

Vale la pena señalar que siendo necesaria la construcción del gran terraplén Nº8, equivalente a 1/3 del gran movimiento de tierras que explica en gran medida el costo de U$120 millones previstos para la pista mediana; y que en cualquier caso habrá que hacer toda la explanación para compensar cortes y

llenos, así se trate de una pista corta, mediana o larga, entonces se facilitará expandir a bajo costo la longitud de pista hasta los 3600 m.

En relación con la longitud de pista, con la que hoy se construye, en Palestina apenas se permitirá vuelos en aviones de mediano alcance, como son los de 3000 y 2000 millas, para llegar a Miami, Lima y México, y por lo tanto sin las economías de escala de los B-747. Contrariamente, con un aeropuerto de 3600 m en Palestina se podrían operar aviones de mayor tamaño, cuyo alcance de 5000 millas le permitiría a la región cafetera acceder los mercados de Europa, Canadá, Los Ángeles, Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago, con importantes economías en fletes, tal como se obtienen al movilizar contenedores en los barcos súper-pospánamax que son los que se están imponiendo para transitar el extenso océano Pacifico a costos de fletes cinco veces menores que los de los barcos pánamax.

Otro asunto de importancia en materia aeroportuaria, es el impacto por la ubicación espacial del proyecto: la cuenca propia de un aeropuerto es de 1 hora en carro. Luego, mientras el de Santa Ana en Cartago por su proximidad al Aeropuerto Jaime Bonilla Aragón ubicado en Palmira, no tiene cuenca propia, el de Palestina con una ubicación de privilegio en el centro económico de Colombia, sí la tiene, y es la cuenca que se extiende hasta el Eje Cafetero, Norte del Valle, Sur de Antioquia y Norte de Tolima. Además para efectos de la oferta ambiental, su cuenca comprende las diferentes zonas de vida de la ecoregión cafetera, ubicadas desde los 900 msnm hasta los 5000 msnm. De ahí que el nombre del aeropuerto en Palestina sea "Aeropuerto del Café", nombre que sí le aporta a la internacionalización del proyecto y a la construcción de región, tal cual lo hace el aeropuerto de Bogotá con su emblemático nombre: "El Dorado".

Respecto al impacto del proyecto y a modo de comparación, a diferencia de lo que ocurre con los otros aeropuertos del Eje Cafetero y con el de Cartago, en Rionegro donde la pista del José María Córdoba es para aviones transcontinentales tipo Jumbo, a pesar de las precarias condiciones asociadas a la nubosidad característica de regiones aptas para generación hidroeléctrica, en 2008 el metro cuadrado de tierra alcanza valores pico de $7 millones, se observan extensos cultivos de flores para la exportación y el poblado adquiere un notable desarrollo.

Este impacto resulta importante cuando veamos cómo la actividad en la zona cafetera, hasta hoy fundamentalmente de carácter primario, gracias al Aeropuerto del Café pueda incursionar, entre otros renglones, en el de productos del sector secundario como las flores y del sector terciario como el turismo.

Manizales, agosto 11 de 2009.

*Profesor Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales

Imagen: visión preliminar del aeropuerto según la empresa HJ-ROSS.
Fuentes en: www.geocities.com/economiaytransportes