

SOBRE EL AEROPUERTO SANTIAGO VILA, EN FLANDES



Altitud 280 msnm
Nunca hay mal tiempo
Longitud pista actual 1600m
Vía Girardot La Mesa Mosquera (El Dorado)
Doble calzada a Bogotá 130 km
Doble calzada a Ibagué 60 km
Zona franca en Ibagué
Via ferrea a 2km
Troncal del Magdalena que une a Pto Salgar
Aeronautica Civil le entrego el aeropuerto a las gobernaciones de Cundinamarca y Tolima para operar como internacional de carga.

Sociedad Cundinamarquesa de Ingenieros:

Muy apreciados Ingenieros: es la primera vez que me enfrente al tema de su Aeropuerto Santiago Vila, por lo que además agradezco su información y muy generosos comentarios.

Con la comprensión de Ustedes y la claridad que hago sobre las limitaciones que se derivan del desconocimiento del caso específico, para cumplirles con lo que amablemente me solicitan y desean conocer, de una forma general me atrevo a anticipar dos puntos de reflexión, cuestionables por demás, esperando les resulte de alguna utilidad para confrontar el análisis que Ustedes han venido haciendo a lo largo del proyecto, en el seno de la Sociedad Cundinamarquesa de Ingenieros.

1.- ¿Por qué no 3000m y también pasajeros?

Hoy día, los aeropuertos de carga se justifican en casos especiales, como productos peligrosos y refrigerados, alimentos olorosos perecederos basados en harina de pescado, maquinaria bélica en operaciones militares. Para carga convencional, lo normal es que en los aviones que lo hacen, coexistan pasajeros (en la parte alta o superior de la nave) y contenedores y carga en valijas (en la parte baja o inferior). Es que el transporte aéreo es el más costoso, razón por la cual dichos aviones deben ser grandes, y operar en aeropuertos largos (3000m para Ustedes) y a baja altitud (como la de Ustedes), sin lo cual no se generan las economías de escala que le dan la "bancabilidad" al proyecto, es decir, su rentabilidad. De ahí que el metro cuadrado de tierra en Santa Ana de Cartago no alcance el valor que tiene en el José María Córdoba de Rionegro (que vive cerrado) donde alcanza \$7 millones.

2.- Existen condiciones que complementan las deficiencias de Bogotá.

Ahora, creo que en el futuro, mientras algunas ciudades irán palideciendo a causa de su soledad, (caso Medellín) o como consecuencia de los procesos de vaciado y llenado a los que las somete otro centro urbano cercano de mayor nivel de relevancia, Colombia tendrá tres escenarios urbanos muy dinámicos: Yopal, La Dorada y Urabá. El segundo considero es de vital importancia para Ustedes, dado que la cuenca aeroportuaria de un aeropuerto se extiende hasta una distancia de 1 hora en vehículos por tierra. Esto también tendrá importancia para el desarrollo de Ibagué, puesto que las ciudades intermedias deberán conurbarse con otras del mismo nivel de relevancia, que las complementen y que estén hasta unas dos horas de distancia. Finalmente, creo importante subrayar, que en la teoría del urbanismo moderno, las pequeñas poblaciones deberán desarrollar competencias de cara a los centros urbanos cercanos (hasta dos horas de distancia) y de mayor nivel de relevancia (megalópolis y ciudades intermedias conurbadas), tal cual lo hace Girardot en relación con Bogotá. De lo contrario, su economía palidecerá como ocurre en Salamina en Caldas. Espero el Aeropuerto no tenga restricciones topográficas para operar por ambas cabeceras ni laterales para la zona circular de espera en el sobrevuelo y la aproximación aérea.

Y frente a la globalización de la economía

El tema es un poco más complejo: sin entrar al problema de la complementariedad ni al sector servicios (turismo por ejemplo), para lo de la apertura económica sabemos de nuestras dificultades por ser mediterráneos, por no poseer puertos profundos y por depender del transporte carretero más costoso, antes que del FFCC y del Río.

Dado que existen industrias que deben estar: unas cerca del consumidor, otras cerca a la fuente de materia prima y las terceras en cualquier lugar, en el caso del Tolima y de cara al mercado extranjero, considero no aplicarían las primeras, ya para salir por agua, ya por la vía aérea.

Para el Atlántico, el río Magdalena que permite reducir costos en un 40%, es más eficiente; para el Pacífico la oferta de B/ventura apenas es suficiente para alcanzar mercados en las costas occidentales de las Américas, pero no para alcanzar los de Asia y Oceanía. De ahí que las exportaciones de Colombia se caractericen porque los productos manufacturados van solamente al Atlántico, lo que significa que no llegamos con ellos a Asia y Oceanía.

Ahora, al reducir costos del transporte aéreo con aviones grandes y de gran alcance (más de 5000 millas) operando desde aeropuertos bajos y de 3000m de largo; y del medio marítimo utilizando para el Atlántico la navegación por el Magdalena y más adelante avanzando por tierra hacia el eje Urabá y Tribugá, las exportaciones de Bogotá, del Eje Cafetero, de Medellín, de Cali, de Bucaramanga y de Ibagué, pueden crecer más del 30% hacia el norte y adicionalmente encontrar los mercados inexplorados de Asia y Oceanía ...

Cordial saludo,

Gonzalo Duque-Escobar

www.geocities.com/economiaytransportes/

Manizales, Febrero de 2009.