

ESCENAS DE AEROPUERTO

Raúl Wiener

Mi muy apreciado amigo, Pedro Francke, tuvo ayer la original ocurrencia de resumir en tres puntos¹, las cosas que más llaman su atención del aeropuerto de Lima:

- (a) las largas comitivas de bienvenida de los recién llegados;
- (b) el uso reciente de “mangas” de embarque y desembarque (en los vuelos internacionales) por pura imitación de otros terminales, sin haber meditado que este sistema tiene su origen en condiciones climáticas de otras ciudades: lluvias, frío o calor excesivo, que aquí no se observa;
- (c) el alto costo y el pago en dólares de la tarifa por uso del aeropuerto, TUUA, que es uno de los pocos ítems del mercado que demora en desdolarizarse.

Bien. A mí se me ocurre aprovechar la circunstancia, para agregar otras impresiones que son totalmente mías, sabiendo que Pedro no se molestará porque me sume a su tema:

(1) El nombre del aeropuerto; la nueva administración privada se vale de cuanto espacio está a su alcance para subrayar que estamos ante una entidad denominada Lima Airport Partners (Sociedad de Aeropuertos de Lima), LAP. Eso es lo que indican los avisos, las cámaras de circuito cerrado, los baños, etc. El nombre histórico: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, sobrevive en gran parte por memoria, como sucede con ciertas calles que insistimos en denominarlas en la forma en que nos enseñaron nuestros abuelo. ¿No podía haberse denominado Administradora del Aeropuerto Jorge Chávez o algo por el estilo, subrayando precisamente su condición de concesionarios de un bien público y respetando la identidad nacional?

(2) La línea aérea dominante; que se la puede percibir a cada paso, amplitud de los mostradores de servicios, tamaño de las colas, vuelos programados que aparecen en los avisos de información, número de llamadas a los pasajeros transmitidas por los altavoces. Lan para arriba y apara abajo. Debemos ser el único país del mundo en el que una línea extranjera, acapara el 70% de sus vuelos domésticos y el 60% de sus salidas e ingresos al país. Y todos tan campantes.

(3) La oferta de alimentos; que es notable por dos cosas:

(a) la invasión de franquicias, que produce una sensación de un área efectivamente internacional, en el sentido de no nacional, en el que ni las marcas (Mac Donalds, Donuts, 4 D, etc.), ni los platos ofertados (hamburguesas, roscas rellenas, helados, etc.), corresponden a nuestras comidas típicas que obviamente son uno de los motivos para visitar el país;

(b) los precios, que representan de dos a tres veces lo que las mismas empresas cobran en sus locales en la ciudad, lo que indica por cierto que una parte de este sobre o superprecio los comparte con LAP.

(4) La zona comercial; donde el espacio está distribuido de manera que destaquen dos grandes y varios medianos. Son grandes, porque LAP quiere que lo sean: Aldeasa, empresa española de duty free, que tiene presencia en muchos países; y Café Britt, de origen en Costa Rica, con propietarios de nacionalidad ambigua, que a pesar de estar registrados como distribuidores de café, tienen abiertos cuatro locales en las zonas internacional y nacional, donde se vende de todo, incluidas artesanías, souvenirs, revistas y periódicos peruanos. Estos dos ocupantes de la zona comercial, figuran también como socios (partners) de la concesión aeroportuaria;

(5) Playa de estacionamiento; que puede ser muchas cosas:

(a) área de asalto a ingenuos que después de más de dos horas de acompañar pariente verán que su cuenta de salida marca más de diez soles, sin haber recibido ningún servicio;

(b) zona de procesión de madrugada, que corresponde a la llamada “vía libre”, sobre las 4 y 5 de la mañana, cuando más apurados están los pasajeros y los taxis deben moverse uno e uno mientras los de adelante descargan viajeros y maletas;

(c) espacio de anulación del famoso “mercado libre”, donde los policías cubriendo horas extras para LAP, persiguen taxistas que no han sido registrados por LAP;

(d) territorio de desamparo de los pasajeros, que son encajonados para que aborden los servicios caros asociados con la concesionaria o queden a su suerte saliendo por la zona oscura del aeropuerto, expuestos a ser asaltados.

Tengo más escenas que éstas, pero creo que como ejercicio de economía-ficción, es decir de cómo mejoran las cosas con la privatización, es suficiente. Por ahora.

1 AEROPUERTO SIN CEREBRO

Pedro Francke

Viajo al exterior, comparo el aeropuerto de Lima-Callao y los que hay en otros países, y tres cosas me llaman la atención.

La primera es el comportamiento de los peruanos. Uno llega a una ciudad extranjera, y a lo más hay una o dos docenas de personas esperando pasajeros a la salida; la gente llega sola y sola va a su casa o trabajo. Uno sale del aeropuerto de Lima y hay centenares de personas conformando una multitud apachurrante. Llegamos para estar acompañados desde el momento en que se puede. Yo

prefiero nuestra costumbre: qué lindo es llegar y ser recibido por la familia. Cuando he estado lejos una semana o más, me produce una profunda alegría; y recuerdo con tristeza que hace casi 25 años cuando viajé en circunstancias difíciles, por accidente mis grandes amores no llegaron a tiempo al aeropuerto. Ojalá el aeropuerto de Lima renovado acomode a las multitudes que nos dan la bienvenida.

La segunda es que ahora nuestro aeropuerto tiene “mangas”, esos corredores móviles para subir o bajar del avión. Las mangas existen desde hace varias décadas en otras latitudes, y recién las tenemos en Lima. Pero hay una razón por la que las mangas son tan importantes en la mayoría de las ciudades del mundo: el clima. Prácticamente no hay ciudad importante del mundo en la que no llueva con cierta frecuencia, a veces torrencialmente. En muchas otras ciudades, hay varios meses del año en los que hace un frío endemoniado, a veces con nieve o granizo. En otros lugares, el calor es atroz. Todo ello hace muy incómodo para los pasajeros trasladarse del avión al aeropuerto caminando al aire libre. Pero nada de eso existe en Lima, donde no llueva nunca y la temperatura nunca baja de 10 grados centígrados. Así que ¿para qué gastar algunos millones de dólares en mangas? Costo que, por cierto, terminamos pagando todos los viajeros mediante la tasa aeroportuaria, ese impronunciable TUUA que pagamos cada vez que subimos a un avión.

La tercera es el costo del TUUA, que en el Perú está establecida en dólares y con unas fracciones absurdas (hoy, en 28 dólares con 24 centavos). ¿Porqué ese costo en dólares, incluso si viajamos dentro del Perú? En algunos otros países hay una tarifa aeroportuaria, no en muchos; pero donde la hay, es en moneda nacional y no incluye centavos.

El tener mangas poco útiles es producto de copiar un diseño arquitectónico extranjero sin pensar como se adapta a nuestra realidad. Este es uno de los grandes problemas nacionales: aplicar tecnologías extranjeras sin ninguna adecuación a nuestra realidad, limitando el potencial que esas tecnologías tienen para mejorar nuestra calidad de vida.

El tener tarifas en dólares es otro producto de importar tecnologías extranjeras sin pensar demasiado; en este caso, se trata de métodos económicos. Una década atrás el FMI pensaba que la dolarización era buena, y claro, aquí se le promovió absurdamente. A quienes criticábamos en esa época, no se nos hizo caso. Hoy que el pensamiento internacional ha cambiado, el FMI promueve la desdolarización. Pero la lentitud de la burocracia aún no cambia el TUUA.

Pensar con cabeza propia y con los pies en nuestra propia tierra es indispensable para el desarrollo nacional y también para el desarrollo personal. Por eso apenas encuentro a uno de mis alumnos copiando, recibe un cero bien redondo y una fuerte sanción.