

Antioquia OPINA
Sobre su futuro

¿Qué será del Olaya Herrera?

Por Margaritainés Restrepo Santa María De El Colombiano
Ve tras la idea de cerrar como aeropuerto el Olaya Herrera la posibilidad de intereses económicos y, más allá, "el propósito de imponer una violencia verbal que López Michelsen ha planteado como preámbulo de la violencia física, y con el cual se demuestra que se puede agitar a la colectividad en los niveles más bajos y menos racionales, con el único ánimo de atemorizar; que por encima de las razones de

Propone Restrepo Lince:

Un aeropuerto troncal y otro local

beneficio está la voluntad de una persona que puede hacer temblar a los funcionarios, hacer que los funcionarios no se decidan, que se cambien de bando".

Considera que el argumento aquel de que no hay problema en llevar la aviación regional al José María, porque allá va a poder operar 24 horas... es un argumento que no dura más de media hora —unos minutos al alba y otros al atardecer—. "Que haces saliendo a las diez de la noche de Sajonia, hacia El Bagre... si en el aeropuerto de El Bagre no hay una miserable bombilla".

Propone tener un aeropuerto troncal bueno, en Sajonia, y uno local uno A en el Olaya Herrera.

Este último, para el tráfico regional que en los estudios no se previó para Sajonia; para una máxima seguridad, con modificaciones del uso de la pista. Para aviones pequeños, los Twin

y los Bandeirantes de la aviación regional que cumplen ampliamente con todas las normas de la Oaci, que no le hacen daño a nadie, ni de ruido ni de monóxido, ni de humo. Un tipo de avión que "aterrizando diez veces al día produce menos contaminación que un bus trabajando 24 horas".

Un aeropuerto en el Olaya Herrera, pero dejando una amplia franja para parque. Pensando que, eventualmente, ante

una emergencia, aterrice un avión grande en Medellín... El día "que haya que traer cincuenta, cien heridos que tendrían que llegar primero a Rionegro donde no hay recursos hospitalarios suficientes y, después, por tierra, a Medellín".

Considera como lo único sensato, y perfectamente rentable, comenzar a operar en forma gradual en el José María Córdova —por las dificultades de las vías—.

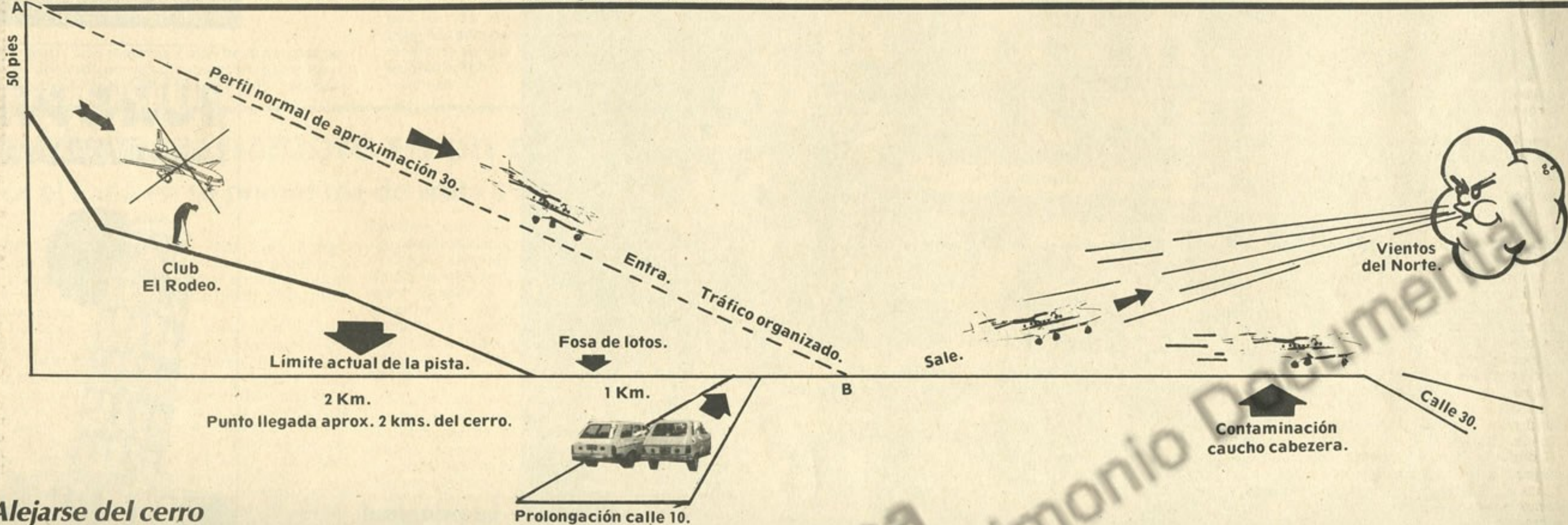
Recuerda fotos "dramáticas que muestran a un niño montando en bicicleta y un avión que prácticamente le va a pegar en la cabeza. Fotos tomadas con

teleobjetivo, que distorsionan las distancias y en las cuales el manubrio de la bicicleta, que puede tener cincuenta centímetros, se ve más largo que la distancia entre las dos llantas de un avión, que puede ser de seis metros... Lo que nos indica que el avión está muy lejos del muchacho".

Reafirma una tendencia mundial no sólo a no cerrar aeropuertos en las ciudades, sino a construirlos o tenerlos en funcionamiento, en condiciones apropiadas, algunos como aeroparque. ¿Ejemplos? Punta Paitilla, en Panamá; Santos Dumont, en Río de Janeiro. El Retiro en Buenos Aires. Otro que

Londres construye en el Támesis y el aprovechamiento que Montreal hace de una zona que ha despejado para una feria mundial, con el fin de volver a hacer allí una pista.

Observaciones y conceptos de Iván Restrepo Lince. Un ingeniero de trayectoria que se ha desempeñado como consultor de aerolíneas y ha trabajado en los últimos diez años en estadísticas, análisis e investigaciones de operaciones aéreas y en evaluación de proyectos de aviación. ¿Qué será del Olaya Herrera? ¿Qué propone? ¿Qué razones tiene? Quedamos con sus conceptos.



Alejarse del cerro

"Para operar desde El Rodeo y evitar al centro de la ciudad el ruido de aproximación (más agudo y dañino que el sobrepaso), es preferible alejarse del cerro. El punto A está a 50 pies de la cima de El Rodeo. El punto de llegada B deberá estar a aproximadamente 2 kilómetros del cerro o aproximadamente a un kilómetro del extremo sur de la pista, a se operaría contra el viento dominante, habría un tráfico ordenado, se evitaría el riesgo actual de la contaminación por caucho en la cabecera norte. Y desde el punto de vista del parque se destinaría a él el mayor terreno.

El punto B cae en el borde sur de la actual plataforma y permite, además, prolongar la calle 10 que hoy muere en Guayabal, tras cruzar el río por el mejor y más importante puente; esta vía, prolongada hasta la calle 70 daría un inmejorable acceso a la zona de recreación... Y en cuanto al sostenimiento del parque, una modesta sobretasa que cubriría con gusto el usuario, daría la respuesta".

Propuesta de Iván Restrepo en carta dirigida a los directores de Planeación Departamental y Metropolitana.

Iván Restrepo Lince: Sajonia se va a copar

El tráfico regional no se previó
¿Considera usted conveniente un parque o un aeroparque, en el Olaya Herrera?

"Sajonia se va a copar si se le adiciona el tráfico regional. Se va a congestionar entre el dos mil cinco y el dos mil cien. Si no se le adiciona, el José María Córdova podrá proyectarse hasta el dos mil cien tranquilamente. El tráfico regional no cabe en Sajonia, no estaba previsto para allá y no estorba en Medellín.

Cuando se hicieron los estudios, hacia 1978 no había tráfico regional. La proyección para el diseño se hizo a partir del tráfico de ese momento, con un crecimiento meramente vegetativo, nominal, del tres o el cuatro por ciento. El José María Córdova era, entonces, ampliamente suficiente.

Luego, hace unos dos años la Sai y Aerocivil nos citaron a un foro. El tráfico regional había aparecido muy vigorosamente en los años 80, 81, 82; había un resurgir de cuarenta, cincuenta vuelos diarios, en Medellín. Había otras cosas, aviones mejores, del tipo de Aces, de Aires, de Tavina. Cada uno en su región demostrando que Colombia necesita su aviación regional, más esencial que en cualquier parte, en Antioquia. Una Antioquia ampliada con un poco de el Chocó y de los departamentos del norte, Córdoba y Bolívar. El tráfico regional había crecido agudamente y antes del dos mil diez se coparía Sajonia.

Conservar todo el aeropuerto como está si sería desafiante y le quitaría todo el tráfico a Sajonia. Soy partidario de un aeroparque. Con un aeropuerto para un tráfico ligero. Para la aviación regional, que no figuraba en los presupuestos de Sajonia y que lo puede saturar; con una pista para aviones livianos y, excepcionalmente, en una emergencia, para permitir que aterrice un avión pesado. No como un aeropuerto alterno, porque creo que estamos muy cerca de Sajonia y pienso que un fenómeno meteorológico que afecte el José María, puede, eventualmente, afectar al Olaya Herrera".

¿Qué es, realmente, un aeroparque?

"Es la idea de combinar los servicios de aeropuerto con los de parque. Hacerlos convivir aprovechando las mejores características del terreno. Se rebaja el tamaño y la velocidad de los aviones que terrizan acá. No se necesita, entonces, una franja de seguridad tan grande y el terreno libre se habilita como parque, con senderos, caminos, plantas, recreación pasiva... y caballos, si hay caballos.

Aeroparque es la convivencia entre un terreno que estrictamente utiliza el aeropuerto y una zona que se congela para construcción por razones de servidumbre aeronáutica que, de hecho es una zona verde, pero que un aeropuerto de condiciones limitadas no la requiere. En el Olaya Herrera se puede liberar como parque la parte del costado de los hangares, a partir de la rampa, hacia El Rodeo (sur-oriente) que, como pendiente tiene valor paisajístico pero que ruina un aeropuerto y que, eventualmente se podría conectar con el Rodeo. Y otra franja larga hacia el costado occidental."

¿Y es seguro un parque al lado de un aeropuerto?

El parque tiene la más absoluta seguridad para el usuario. Jamás ha ocurrido nada, cuando venían aviones que podían aterrizar desde el Rodeo, que necesitaban menos pista, nunca vi nervioso a un golfista... que entiendo que son irrisibles, que no se les puede hablar cuando están haciendo puntos... Y no sé que puede tener de sensible a futbolista nuestro que no lo tuviera un golfista...

Un aeropuerto bien operado es la industria más segura que existe, para quien lo usa y para el vecino. Puede controlarse el efecto ecológico, no utilizando el espacio que queda exactamente en la prolongación de la pista -stop way- (que podría ser hacia el costado de El Rodeo), dejarlo para un jardín de lotos, cactus, pencas, una

cosa bonita, pero para que la gente no esté allí.

Es más seguro estar ahí que en cualquier acera de Medellín. La exposición que se tiene al riesgo, en un avión es, aproximadamente un décimo de la que se tiene en un bus de los Estados Unidos... y yo diría que un centésimo de la que se tiene en un bus nuestro. Es mucho más peligroso que le pase a uno al lado un bus".

Algunos afirman que es imposible sostener dos aeropuertos a la vez. Y que dejar la aviación regional en el Olaya Herrera significa la muerte del José María Córdova. ¿Usted que piensa?

"Los dos aeropuertos se pueden sostener y es una razón para empezar en el José María con algún tráfico, gradualmente, porque abandonado, también sufre mucho. Empezar, por ejemplo, con carga, internacionales, San Andrés. Por un lado hay un lucro cesante de Sajonia; por el otro, tenemos las tasas aeroportuarias más altas del mundo. Un avión liviano puede pagar quinientos o seiscientos pesos por el derecho de aterrizaje; uno pesado algo del orden de siete mil pesos.

Un aeropuerto es excelente negocio y en Colombia es el mejor negocio del mundo. ¿Cuánto vale la nómina, cuántos empleados tiene realmente la Aerocivil en un aeropuerto?... Lo único que daña un poco los presupuestos es la reparación de las pistas y debemos suponer que la de Sajonia está bien hecha y la de aquí, apenas empiecen a quitarle aviones pesados, será eterna.

Si el tráfico regional no existía cuando se proyectó el José María Córdova, entonces mal podría estar en los planes de financiación. Ese argumento está muerto desde un principio. En la planeación no se tuvo en cuenta la aviación regional y la prueba es que no hay siquiera donde meterla. Se ha cambiado de opinión, no por razones técnicas sino políticas."

¿Quién se perjudica si se cierra el Aeropuerto Olaya Herrera?

"Todos. La tontería más grande que se ha dicho es que el aeropuerto es elitista. Las grandes luchas nuestras han sido la carretera al mar, el Ferrocarril de Antioquia, el Puente de Occidente, el Túnel de la Quebrada. Todo con el objeto de poder traer y sacar bienes y personas. Antioquia no tiene carreteras, casi no tiene ferrocarriles y tiene necesidad de comunicarse. Y no es que sea el finquero, el oligarca. Es necesario para que salgan los bienes, así sea del más modesto cultivador de flores, así él no vaya montado en el avión.

Es el técnico agropecuario, es la enfermera del Servicio Seccional de Salud, es el policía para una misión de orden público. El uso de los bienes de transporte aéreo es muy amplio. Si se congestiona Sajonia, que es lo que va a pasar, tendremos dificultades inclusive con el transporte de carga. Se van a perjudicar los señores que producen flores. Si tenemos mal servicio desde Sajonia, se afecta el turismo y el artesano que le vende. El transporte aéreo no es sólo para quien se puede pagar el tiquete, sino para quien negocia con quien se puede pagar el tiquete. Porque con ese argumento yo podría demostrar que la autopista Medellín Bogotá es ociosa, porque no todos los colombianos tienen carro particular."

Pero ya existe una disposición sobre la destinación del Olaya Herrera para un parque...

"Las normas hay que obedecerlas cuando están vigentes, pero también se puede pedir su derogación si existen condiciones que no se habían conocido en su momento. No es desafío a la ley decir: señores concejales, cuando ustedes tomaron esta decisión no existía el transporte regional. Hoy existe y es bueno, necesario y no perjudica al Valle de Medellín y, en cambio perjudica a Sajonia. Por favor, revisen. Los únicos que no revisan son Dios, dízque porque no se puede equivocar, y los imbéciles porque no son capaces de estudiar las condiciones cambiantes."

INDUSTRIAS ALIMENTICIAS NOEL S.A.

De acuerdo a lo prescrito por el Artículo 212 del Código Sustantivo del Trabajo hace saber que Agustín Aguirre Londoño, jubilado de esta Compañía, falleció el 22 de Abril de 1985 y a reclamar sus prestaciones sociales se ha presentado la señora María Josefa Silva de Aguirre en calidad de esposa legítima. Quienes crean tener igual o mejor derecho que la reclamante deben presentarse en las oficinas de Relaciones Industriales de la Empresa dentro de los 30 días siguientes a la publicación de este aviso con el fin de acreditarlo. Segundo Aviso

EXPLOTACIONES PLAYA LINDA LTDA.

Informa que va a pagar las prestaciones y seguro de vida del señor Jesús A. Quintero Toro, los cuales reclama la señora Rosa Dolores Gómez P., en representación de los hijos comunes Rubiel de Jesús y Gilma Rocío. Quien se crea con derecho debe presentarse a la gerencia de la Compañía, Edificio Torre Argos, piso 13 de Medellín. PRIMERO AVISO

Verano Real en Europa



SALIDA: 15 DE JUNIO

ALEMANIA FRANCIA ITALIA
HOLANDA AUSTRIA BELGICA
INGLATERRA ESPAÑA GRECIA

OPCIONAL: CRUCERO POR LAS ISLAS GRIEGAS Y TURQUIA

Lufthansa
Lineas Aéreas Alemanas

EN SERVICIOS TENEMOS TODAS LAS ESTRELLAS
COORDINADORES VIAJES Y TURISMO
REALTURS
Centro: 231 60 00
Occidente: 256 93 47
VT. 0648