

Antioquia  
**OPINA**  
Sobre su futuro  
¿Qué será del Olaya Herrera?

# La suerte del Olaya Herrera Es absurdo destruir la pista



Opina el capitán Alvaro Jaramillo

El aeropuerto presta un servicio invaluable

Reglamentarlo y no abandonar la aviación regional

Por Margaritainés Restrepo SantaMaría De El Colombiano

Ha sido un defensor del Olaya Herrera. Y se sostiene. En un medio como el nuestro donde oponerse a los designios de las dos o tres personas que tienen la suerte temporal de manejar el poder, desata inmediatamente una cacería de brujas. En una ciudad donde la defensa de intereses personales se empeña en enterrar cualquier asomo de carácter.

Con 38 años de vuelos a nivel nacional e internacional, tiene suficiente peso en las alas, para dar un concepto sobre la suerte del aeropuerto de Medellín. Ha vivido desde los años cuarenta los pormenores del Olaya Herrera, sus cambios, sus dificultades.

Piloto veterano de Avianca. El capitán Alvaro Jaramillo Villa es partidario de dejar en operaciones el Olaya Herrera. Eso sí, con una serie de modificaciones. Reglamentaciones sobre tipo de avión —no ruidosos— disminuyendo horarios y frecuencias, iluminación, indicadores de viento. Una reorganización bien planeada que tampoco afecte al de Rionegro. Y para mayor seguridad en el respaldo de recursos económicos, y porque precisamente se trata de que la aviación regional no quede complicada y abandonada, cree más apropiado que sea el departamento y no el municipio quien lo maneje y contrate la explotación del mismo —que al mismo tiempo la carga no sea para la Aeronáutica—.

¿Considera que el Aeropuerto Olaya Herrera debe cerrarse?

“He sido un gran defensor del Olaya Herrera. Todo lo que ha pasado en este aeropuerto desde el año cuarenta y siete lo he vivido, los cambios, el nuevo edificio, las pistas, los hundimientos, las ideas que, si se hubieran llevado a cabo, tal vez no hubiera habido necesidad de tener este aeropuerto en Rionegro. La idea (de don Gonzalo Mejía) de que cambiándole de orientación se podría evitar el problema de no poder entrar los aviones grandes desde el sur hacia el norte. El Rodeo no estaba, el cementerio tampoco y se hubiera podido rebanar el cerro perfectamente. La operación hubiera sido en los dos sentidos, nos quitaba tanta limitación que tenemos hoy en día que si hay vientos fuertes los aviones grandes no pueden entrar.

Sin tener operación nocturna, siempre lo he sostenido, aquí podíamos tener iluminación para poder sacar un avión que se va a quedar con 150 pasajeros, una media hora después de la puesta del Sol, con cielo completamente claro y cerros totalmente despejados y, quizá, hasta llegar (los aviones) con un procedimiento especial de ayudas que pudiéramos instalar.

Todo esto tenía muchos enemigos, y gente que siempre pensó en tener un nuevo aeropuerto que tiene sus ventajas y sus desventajas pero ya está hecho y no tenemos más alternativa que hacerle buena cara. Con lo que yo no estoy de acuerdo es con que se abra aquel para que se cierre éste. Y la palabra esa de destruir esta pista se sale de toda consideración, es una cosa completamente absurda. Hay aeropuertos que se han cerrado pero dejando la pista intacta y conozco pistas que las han reactivado con el tiempo. ¿Destruir propiamente dicho? Que sepa Techo, que se cambió a unos pocos kilómetros.

¿Dejar un aeropuerto entre la ciudad? ¿Y un aeropuerto inseguro?

“No es el único aeropuerto que queda en un área congestionada. Hay muchos en el mundo que están en las mismas condiciones. Salsburgo en Alemania, los dos de Nueva York ya están metidos en la ciudad, en un área poblada por todos lados, con una cantidad de restricciones bárbaras. El de Orly, en París. En Miami, usted decola hacia el este y está volando exactamente por encima de la ciudad. El de Quito, Cerrillos en Santiago de Chile. En Buenos Aires, también. La Carlota, en Caracas, el Santos Dumont en Sao Paulo.

Aeropuertos inseguros hay muchos: el de Funchal, por las Azores, uno de los más peligrosos del mundo; los de las Islas Canarias, que tienen un peligro tan supremamente destacado que han ocurrido un sinnúmero de accidentes. Y los accidentes ocurren de la manera más inesperada y en los lugares más sorprendentes. Aquí una vez, un avión de la Fuerza Aérea se estrelló en el Bosque de la Independencia, muy retirado del aeropuerto. Generalmente los pilotos que tengan una emergencia buscan un área despejada —el cauce del río, por ejemplo, siempre ha sido un recurso—. Este es un aeropuerto sui generis. Hay limitación de las obstrucciones de acuerdo a la



distancia; hay un trapecio en la zona de aproximación que tiene determinadas normas que se deben cumplir; por ese motivo los edificios que quedan al lado de Camacol nos hacen subir más. Lo mismo hacia el sur. El sistema de instrumentos es imposible, por el eco que producen las montañas. Y no podemos cumplir en términos de ponerle facilidades a la operación de aterrizaje debido a la cercanía del cerro de El Volador. Pero, así y todo, con limitaciones, el aeropuerto nos ha prestado un servicio invaluable, los pilotos han desarrollado una habilidad verdaderamente sui generis.

¿Dejar en funcionamiento el Olaya Herrera con qué tipo de modificaciones?

“Creo que el principal problema aquí es la contaminación del ruido. En esa área de

Conquistadores y Laureles es tremendo el ruido. Se puede reglamentar bien eso, poniendo condiciones indispensables para que un avión ingrese aquí. Dejaría el aeropuerto para aviones que caucen poco ruido.

Segundo, el horario a quien le convenga y que se ajuste a un horario que no sea desde las seis de la mañana, sino un poco más tarde; de siete u ocho o lo que se estipule, hasta las seis de la tarde.

Suprimir toda entrada de avión grande aún cuando la pista quede para que pueda entrar en un caso absoluto de emergencia.

No sirve como aeropuerto alternativo del José María; las condiciones que afectan al uno son muy parecidas a las que afectan al otro. Para esto tiene que estar a mucha mayor distancia —siquiera a unos treinta minutos



de vuelo—.

Las facilidades que pudiéramos tener aquí son limitadas: iluminar las pistas; poner unas luces de destello —ya las han puesto y se las roban— que, en la época de humo y calima, cuando las condiciones de visibilidad son reducidas le dan al piloto una indicación exacta de donde está la cabecera de la pista.

La operación constante norte sur, teniendo que aterrizar los pilotos con vientos de cola inclusive superiores a lo estipulado y aprobado es una cosa que se ha vuelto frecuente; ya es tanta la práctica que creo que estamos en condiciones de seguirlo haciendo, pero realmente se corre un riesgo adicional. Este aeropuerto tiene, en la época de vientos, vientos muy fuertes pero muy variables. E la cabecera de la pista norte es uno, en la torre es otro y en el sur es otro. Hemos pedido, y no se ha podido conseguir, que pongan indicadores de viento en los tres lugares para uno formarse una idea real. Pero sólo nos dan el que hay en la torre de control. Sin embargo, cuando uno pasa la cabecera para aterrizar ve la mangaveleta que indica que el viento está exactamente al contrario de lo que reporta la torre.

Bueno. Pero necesitamos zonas verdes, áreas recreacionales...

“Tenemos muchos lugares donde podríamos hacer un par-

que con unas condiciones bellísimas y a un costo inferior. ¿Quién va a armar este parque? ¿Con qué presupuesto lo van a cuidar? ¿Quiénes son los que van a divertirse allá? Medellín necesita pulmones... ¿pero a qué costo? En unos terrenos que son más valiosos que nada, por otro lado ubicados en un lugar inadecuado y sacrificando semejante obra como la que tenemos allá en servicio. Para una operación limitada no vamos a necesitar toda el área. No se necesita todo ese edificio. Se puede disponer de las construcciones que hay al sur para parque recreacional o lo que quieran y el lado oeste de la pista lo pueden utilizar para canchas de fútbol y muchas cosas de ese tipo”.

¿Quién se beneficia, si lo dejan en operaciones y quién se perjudica si lo cierran?

Se dice que es para que opere Aces. No es para que opere Aces. Es para todas las compañías que cumplan con los requisitos que se impongan. Si Avianca o SAM dicen, voy a conseguir un tipo de avión que me permita ingresar a Medellín, en las condiciones que se establezcan, no se podría negar la entrada. Pero la operación internacional, la operación grande, canalizarla hacia el José María.

Si lo cierran, se afecta un sesenta o setenta por ciento de la ciudadanía. No sólo el que viaja —en aviación regional—, sino los que dependen de él familiar y económicamente. No digo que se trate de tener las avionetas particulares aquí; las avionetas particulares como son de personas pudientes, que vayan a Rionegro. Pero la aviación regional si me parece lógico que la mantengan en este lugar. Si se va, va a sufrir un descontrol tremendo que demorará muchos años en compensarse. Ya ha empezado a disminuir el tráfico por la apertura de la autopista y si le ponemos un motivo más se va a seguir disminuyendo.

Para el tráfico regional son problemas de tiempo y de dinero. Ya lo han dicho. Piense en un enfermo grave que traen de tierra caliente, subirlo a tierra fría y bajarlo a tierra templada y gastándose tres horas viniendo (por avión) de Caucasia a aquí. Y en la situación en que vivimos, en un caso de orden público, que les dé por cerrar las tres vías que nos conducen a Rionegro, en caso de una tragedia, con derrumbes en la carreteras. Creo que es bastante complicado. Nos quedamos totalmente aislados”.