

Cuando la Aerocivil dio por cancelada la concesión del consorcio Casyp S.A., en octubre de 2014, el Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade, aseguró que la determinación no traería traumatismos para los viajeros. “Esta decisión la adoptamos porque no vamos a permitir incumplimientos que afecten el desarrollo de la infraestructura en el país”, advirtió. Y los isleños le creyeron.

Cinco meses después, el (entonces) director de la Aerocivil, Gustavo Lenis Steffens, al momento de la ‘retoma’ en firme del terminal, dejó claro que se garantizaría “la continuidad de los servicios aeroportuarios de sanidad, extinción de incendios, atención de quejas, pago de impuestos, seguridad aeroportuaria, vigilancia y control de vuelos”. Y los isleños, otra vez, también creyeron.

Sin embargo, lo que sobrevino después fue todo lo contrario. Un verdadero cambalache en que la interrupción de los servicios mencionados se volvió recurrente con jornadas interminables de terror para los viajeros agolpados sin el más mínimo servicio, ni siquiera en los baños. Las denuncias de los pilotos aéreos fue el pan de cada día. La Cámara de Comercio; el Cipar; la Asamblea y las propias autoridades gubernamentales de las islas enviaron sendos oficios, y otras demandas no se hicieron esperar.

Lo que ha sucedido en los últimos dos años, y que en parte continúa, es una llamativa insensatez solo explicable en un marco de desidia total. En resumen, un despropósito.

Por eso, cuando el consorcio colombo costarricense ‘Aeropistas 2016’ al fin arranca obras por 56 mil millones de pesos para mejorar las condiciones de la pista y plataforma, llama la atención el sorpresivo anuncio del nuevo director de la Aerocivil, Alfredo Bocanegra Varón, en el sentido de que “es indispensable proyectar otro aeropuerto”.

¿Un nuevo aeropuerto dónde? ¿Basado en cuál Plan Maestro? ¿A costa de cuántas familias desalojadas?

El flamante funcionario dijo —eso sí— que se deberá concertar con la Fuerza Aérea Colombiana “si se llegara a necesitar de unos espacios que hoy pueden estar ocupando”; pero no mencionó

a los centenares de familias vecinas, a quienes en largas jornadas de consulta previa no lograron convencer de que tenían que abandonar sus predios –muchos de ellos ancestrales– para dar paso al ensanchamiento de la pista y otras correcciones intentadas hace tres años.

Lo que necesita el aeropuerto de San Andrés –como toda obra de infraestructura patrimonial del estado– es mantenimiento. Y eso se logra con sentido de pertenencia, compromiso y constancia. Claro está, si la prioridad del ordenador está enfocada en la prosperidad de la comunidad y de la propia obra. Lo demás, la ampliación o la construcción de unidades nuevas, deberá salir de un consenso amplio, sincero y supervisado por la sociedad en su conjunto...

Y no del polvo resultante de más demoliciones ejecutadas a granel a partir de necesidades ingeniadas.