

Por María Soledad Bejarano

**D**urante más de 30 años, se viene hablando de la necesidad de construir nuevos aeropuertos para Quito y Guayaquil. Es un hecho que las dos terminales están obsoletas frente a los avances tecnológicos de la aviación mundial, y las características de sus pistas no permiten el aterrizaje de los nuevos modelos de aviones y de los que están por venir, como el Airbus A380 o el Super Jumbo 747-400. En el último trimestre del 2000 y tras las reformas en la Ley de Aviación Civil realizadas por la Trole II, la opción de gestionar los proyectos pasó a los municipios de las dos urbes, y desde ese momento están encargados de concesionar la modernización de las viejas instalaciones y la construcción de las nuevas terminales.

el concurso para determinar qué compañía se encargará de los trabajos de remodelación del aeropuerto Simón Bolívar y la construcción del nuevo aeropuerto en Daular, donde sería ubicada la nueva terminal aérea, a media hora de la ciudad.

#### CARACTERÍSTICAS DEL AEROPUERTO DE DAULAR

Más de 2.100 hectáreas fueron expropiadas hace una década, en la zona de Daular. Fuentes extraoficiales determinan que se pagaron 12 millones de sucres a un grupo de comuneros por el terreno. Para determinar el lugar más apropiado, se vienen realizando estudios desde 1965. La última evaluación y actualización la efectuó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) entre 1989 y 1997. “Se han hecho estudios topográficos, geológicos, de impacto am-

biental, de uso del suelo, hidrológicos y sanitarios”, expresa el ingeniero Colón González, asesor técnico de la AAG. El nuevo aeropuerto tendrá, además, una distancia de aproximaciones y despegues (conocidos como *approaches*) de varios kilómetros, como una forma de prevenir accidentes, lo que no sucede en el aeropuerto actual, pues a escasos 30 metros de la cabecera de la pista se encuentran un paso a desnivel, casas, oficinas, hoteles y centros comerciales, y no muy distante tampoco está el puente Rafael Mendoza Avilés, de alto tráfico vehicular pues une a Guayaquil con otras ciudades de Costa y Sierra.

Pólit sostiene que el sitio de Daular hará que el aeropuerto sea operable los 365 días del año, las 24 horas del día, pues incluso en época de lluvia cae menos cantidad de agua que en otras zonas.

# El aeropuerto de Daular

“Lo primero que hemos hecho es contratar a tres consultores extranjeros, que están haciendo estudios sobre los términos de referencia para convocar a un concurso entre la banca de inversión. También estamos haciendo el estudio de la oferta y la demanda del aeropuerto de Guayaquil”, sostiene el doctor Roberto Pólit, gerente de la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil (AAG), organismo creado por el municipio porteño para los fines antes mencionados.

De cumplirse los objetivos, para mediados de año ya debería iniciarse



Enrique porfa dejar con este desfaze.

El actual aeropuerto de Guayaquil fue construido hace un poco más de 40 años, para aviones DC-6 que ya dejaron de volar, y en esa época la pista, aunque pequeña, era suficiente. El ingeniero **Alirio Zambrano**, jefe técnico de la Dirección de Aviación Civil (DAC) en Guayaquil, explicó que el proyecto de construcción está valorado aproximadamente en US\$ 150 millones, y la remodelación del aeropuerto Simón Bolívar está entre los US\$ 25 y 40 millones de acuerdo al plan que se escoja. “Con el actual aeropuerto sólo sobreviviremos unos cuatro o cinco años más. La terminal no puede quedar para vuelos internos, pues no tendría razón de ser el nuevo aeropuerto”, dice Zambrano. Se refiere al promedio diario y anual de pasajeros en el aeropuerto Simón Bolívar: entre 900 y 950 personas usan diariamente las instalaciones, lo

que hace un promedio de 1,5 millones de pasajeros al año (aproximadamente la mitad corresponde a los pasajeros nacionales). “Se dice que para que un aeropuerto sea rentable necesita recibir a un mínimo de 2 millones de pasajeros por año, y ni Quito ni Guayaquil reciben ese número de personas”, señala.

#### GUAYAQUIL, ¿HUB INTERCONTINENTAL?

Es claro que tanto Quito como Guayaquil necesitan nuevos aeropuertos, más aun si se considera que pueden convertirse en sendas herramientas de desarrollo, que atraigan el turismo, las inversiones y permitan mejorar las exportaciones. La construcción de los aeropuertos debe ir ligada a una política aeronáutica nacional, y muchos opinan que esta no debe poner obstáculos a las aerolíneas que deseen volar a una u otra ciudad; y que debe irse hacia una política de cielos abiertos. “Una política de cielos abiertos permite que la línea aérea que desee venir al Ecuador, venga. Se deben hacer alianzas estratégicas y aprender a competir. No se debe pensar que la política de cielos abiertos perjudicaría a una línea aérea nacional, sino que hay que analizar cómo se puede utilizar este sistema para el desarrollo de todo el país”, sostiene **Joseph Garzoz**, primer vicepresidente de la Junta Cívica de Guayaquil y consultor de temas relacionados con el turismo.

Garzoz es partidario, al igual que varios representantes del sector, de que el nuevo aeropuerto debe convertirse en un “hub” intercontinental, que serviría como puente aéreo para enlazar el Pacífico medio sudamericano con Asia, Europa, Nueva Zelanda y Australia. “Normalmente se debe viajar a aeropuertos intercontinentales en el Pacífico Norte, como son el de Bogotá y/o el de Miami, o en el Pacífico Sur, como los de Buenos Aires y Santiago, para realizar viajes larguísimo. La posición y condiciones geográficas de Guayaquil le favorecen para convertirse en el hub intercontinental del Pacífico medio”. Por esta categoría también compiten los aero-

puertos de Cali y Lima, que ya están haciendo inversiones para lograr este propósito.

A fin de ver el retorno económico en algunos aeropuertos intercontinentales, basta con analizar al “George Bush” de Houston (la cuarta ciudad más grande de Estados Unidos). El impacto económico allí es de US\$ 5.3 mil millones, y es responsable de dar trabajo a 62 mil personas. Las aerolíneas alcanzan un ingreso de US\$ 821 millones, según lo relata la revista *Houston Airport System*.

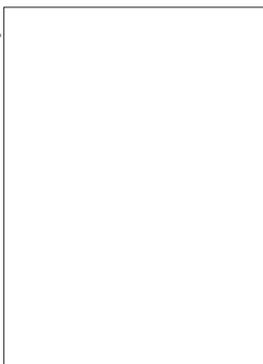
*Es claro que tanto Quito como Guayaquil necesitan nuevos aeropuertos, más aun si se considera que pueden convertirse en sendas herramientas de desarrollo, que atraigan el turismo, las inversiones y permitan mejorar las exportaciones. La construcción de los aeropuertos debe ir ligada a una política aeronáutica nacional.*

Por otro lado, el aeropuerto internacional de Miami, que es el segundo más congestionado de Estados Unidos, es el principal vínculo entre Norte, Centro, Suramérica, el Caribe y Europa. En 1992 recibió a 22 millones de pasajeros, la mitad de los cuales eran internacionales. El aeropuerto tiene 3.200 hectáreas, con tres pistas actualmente en funcionamiento, mientras una cuarta ya está en construcción, en el marco de un programa de expansión que permitirá recibir a 48 millones de pasajeros para el año 2005, según la revista *Miami International Airport*.

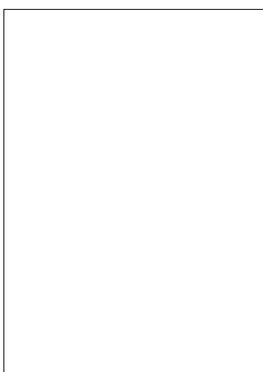
Al hablar de una categoría *hub*, los conocedores se refieren no solo a pa-



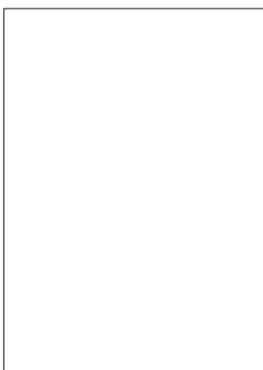
Ilustración: Lorena Zurita



*Ing. Alirio Zambrano,  
Jefe Técnico de la Subdirección  
de Aviación Civil.*



*Joseph Garzozzi,  
Vicepresidente de la Junta  
Cívica y Consultor de  
Turismo.*



*Dr. Roberto Pólit,  
Gerente de Autoridad  
Aeroportuaria.*

sajeros sino también a la carga aérea y correo que sea necesario enviar y recibir desde cualquier terminal intercontinental. En el caso de Quito, debido a la altura, las aeronaves pierden entre el 30 y 35% de su potencia al despegar, lo que las obliga a dejar carga, pasajeros o combustible, y hacer escalas para poder realizar vuelos intercontinentales. Garzozzi manifestó que paralelamente debe desarrollarse un plan de **marketing estratégico**, de tal manera que si se concreta el aeropuerto intercontinental de Guayaquil se promoció todo el país a través de paquetes especiales que incluyan las playas, las montañas, el oriente y las islas Galápagos. “Ya hay propuestas de aerolíneas de Australia, Nueva Zelanda, Japón, Corea que desean que Guayaquil se convierta en aeropuerto intercontinental. Ya en la década de los setentas hubo una propuesta para realizar vuelos Sydney – Tahiti – Guayaquil – Londres, pero no se concretó por falta de una visión nacional”, expresa Garzozzi.

De otro lado, la categoría dos, en la que fue colocado el país, no está relacionada con las condiciones de los aeropuertos. La calificación se basa en la capacitación de personal para controlar el tráfico aéreo, en una falta de legislación apropiada. “Los aeropuertos no tienen nada que ver con la categoría, eso lo maneja la aviación civil. Sin embargo, la

categoría sí ayudaría a mejorar los ingresos de un aeropuerto”, expresa Pólit, de la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil.

Es necesario, de acuerdo con el sector turístico, ofrecer seguridad jurídica a las compañías que operen los aeropuertos y a las aerolíneas que viajen a nuestro país. Esto deberá ir acompañado de una visión nacional, para promover el desarrollo tanto en la producción como en el turismo, una de cuyas metas es alcanzar que visiten el Ecuador un millón de turistas anuales. **G**