

**Un Propósito Nacional:**

**AUTOPISTA A VILLAVICENCIO Y AEROPUERTO  
INTERNACIONAL EN LOS LLANOS ORIENTALES**

**Por: Coronel (r) ALVARO BAQUERO CALDERON**

*Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia  
Número 118, Volumen 36  
1983*

**C**on interés y preocupación he venido leyendo en la prensa, desde hace varios años, sobre los graves problemas que afronta Bogotá con el aeropuerto de Eldorado: la única pista de aterrizaje está en malas condiciones por fallas del subsuelo; hay congestión en los terminales de carga y pasajeros y, en general, descontento ciudadano por los servicios que presta.

La solución, en principio, ha sido aceptada: construir otra pista. Falta únicamente definir si se hará paralela a la que existe o en L.

Hay interesantes estudios de empresas nacionales y extranjeras especializadas; y se han dado a conocer conceptos de asociaciones e instituciones nacionales de gran valía.

Para solucionar cualquier problema, lo primero y principal es identificarlo bien. Después, con un proceso de análisis lógico, se puede llegar a una solución que debe ser factible y aceptable. Confieso que desconozco muchos de los factores que pudieran haber incidido en la solución de construir esta pista. Pero de lo que *si* estoy seguro, es de que el factor clave, la falta de espacio aéreo, no ha sido suficientemente estudiada. Una falsa respuesta al problema, significa una inversión cuantiosa, con sacrificio de prioridades y lo que es peor, con persistencia del mismo. De allí la inquietud que me mueve a escribir estas cortas líneas para presentar algunas consideraciones y una posible solución que sirva a la discusión.

Las razones principales para construir pistas múltiples en un aeropuerto son: incremento de las operaciones (decolajes-aterizajes) y vientos variables en dirección. Actualmente las operaciones en Eldorado están en un promedio de 150 por período de veinticuatro horas. Tomando un incremento anual del 10%, se llegará al año 2000 con un promedio de 700-800 operaciones diarias (una cada dos minutos) que es el tope al cual se puede llegar por la restricción del espacio aéreo. No entro a analizar lo de las horas pico, pues este es un problema de planeación.

A las anteriores cifras se llega teniendo en cuenta que ya están instalados los radares de área y aproximación; que nuestros operadores, a quienes conozco bien, son hábiles,

responsables y dedicados: y siempre y cuando se hagan algunas obras, tales como calles de rodaje que permitan abandonar la pista principal hacia ambos lados a velocidades hasta de 40 MPH; y que se distribuyan los servicios de terminal en todo el perímetro del aeropuerto (hoy sólo se ocupa una cuarta parte donde se aprecia el producto de la improvisación).

En cuanto a los vientos, somos afortunados. En el aeropuerto Eldorado son bajos de intensidad y con ligeras variaciones en dirección, que permiten resultantes seguras de descolaje y aterrizaje en todos los equipos de vuelo. Que yo recuerde, no se han registrado demoras ni accidentes por este motivo.

Lo anterior hace concluir que ni por vientos, ni por operaciones, se necesita otra pista antes del año 2000. Pero, persiste el problema de la actual pista que está en malas condiciones y debe ser reparada. Al respecto, he tenido la oportunidad de hablar con algunos ingenieros. Todos están de acuerdo en que la reparación es factible y que es más económico que construir una nueva. También coinciden en que el trabajo alternado, por no contar con otra pista a la cual desviar las operaciones mientras se acomete la reparación, es más costoso. Entonces, me pregunto, ¿por qué no ampliar la actual calle de rodaje paralela, lo cual puede hacerse sin interrupción de las operaciones, para descargar en ella luego todo el trabajo, mientras se repara la principal en forma definitiva? Una vez queden ambas, le dará a los controladores aéreos una formidable flexibilidad para agilizar el tráfico.

Me sorprende que se haya pensado en una pista haciendo L al sur-occidente de la ciudad, porque no solucionaría ningún problema: sólo una pista puede estar en servicio en un momento dado; alargaría los rodajes desproporcionadamente; en su trayectoria habría obstáculos restrictivos y, lo que es peor, habría que duplicar las ayudas de aproximación por instrumentos para, finalmente, utilizar el mismo espacio de maniobra de la actual 12-30. El que considero el verdadero problema de Bogotá y su topografía de altiplano rodeado de montañas, es cómo no cuenta con el espacio aéreo suficiente sino para la operación de una sola pista. Este es el factor limitante a cualquier ampliación del aeropuerto de Eldorado, una vez llegue a un punto de saturación, al cual se llegará al fin del siglo, así se construyan cinco pistas, porque el problema no es de pistas, es de espacio aéreo, o sea la masa de aire determinada para que los aviones maniobren con seguridad antes de aterrizar y después de descolar. La única esperanza sería la del desarrollo tecnológico. Pero la tecnología no se ocupa del problema, por el alto costo de cualquier solución y porque sólo se presenta en pocos aeropuertos y todos de países del Tercer Mundo. Lo digo sin rodeos: la próxima generación de bogotanos no contará con un aeropuerto que llene sus necesidades.

Considerando lo anterior, entro a proponer una posible solución para que sea motivo de discusión, con la cual Bogotá no tendrá problemas en muchos años. Ya en 1967 la había presentado como una inquietud a varios grupos cívicos de Villavicencio en la forma de un aeropuerto alterno para Bogotá. Hoy, después de diez años, viendo cómo las hipótesis se convierten en hechos, me permito presentarla de nuevo como propuesta de un PROPOSITO NACIONAL: construir la autopista Bogotá-Villavicencio y un aeropuerto internacional, que complementa a Eldorado, en los Llanos Orientales. Ya el legislador reconoció la importancia de la autopista, cuando se convirtió en Ley de la República su construcción. Aunque no se haya pasado a más allá. Sin embargo, es importante lo de su necesidad.

De acuerdo con los estimados, Colombia llegará al cambio de siglo con 50-60 millones de habitantes, en una América de mil y un mundo de seis mil millones. Los Llanos Orientales comprende una tercera parte del territorio nacional, con sólo 1.5 % de su

población. Ellos son de vital importancia para Colombia en el desarrollo económico-social.

En estos territorios deberán situarse los excesos demográficos de otras regiones del país y su producción de alimentos será definitiva para el bienestar nacional. Por otra parte, construyen la reserva agropecuaria más importante por desarrollar (40 millones de hectáreas para ganadería y un millón para agricultura intensiva, según cálculos de FAO). Las características planas del terreno facilitan la mecanización del trabajo, y lo que es de gran importancia, por su situación tropical cuenta durante todo el año con doce horas de luz solar y veinticuatro horas de calor, que es lo que realmente cuenta en el crecimiento de las plantas, el resto -riego y abono- está al alcance del hombre. Esto debe ser tenido en cuenta por nuestros líderes en el planeamiento de la economía, en un momento en que ya nos adentramos en la crisis energética y se presiente en el mundo la de alimentos. Muchos no diferencian la una de la otra.

Colombia puede llegar a tener puesto relevante como productora de comida en la América Latina y ocupar posición importante en el mundo, para así gozar en ventaja de los productos industriales de los países que carecen de geografía para producir alimentos. Los Llanos Orientales son cruzados por una veintena de ríos que se desprenden de la cordillera Oriental, creando el mayor complejo potencial de energía eléctrica y riego de nuestra América. La carretera marginal de la selva, que enlaza las hoyas del Amazonas y el Orinoco, tendrá su entrada natural al corazón del país por la vía Villavicencio-Bogotá. Se hace necesario abrir esta vía con especificaciones de autopista, para que la nación entera se proyecte hacia un futuro mejor con tierras para los emigrantes y alimentos para los habitantes de las ciudades más populosas. Por una gran autopista, el aeropuerto complemento para Bogotá en los Llanos, quedaría a una hora (70 kilómetros aproximadamente) de la capital. Menos tiempo del que hoy se toma de Manhattan a Kennedy, o de Londres a Gatwick, o de París a Orly o Charles de Gaulle, o de Sao Paulo a Congonhas.

Algunas personas han sugerido la posibilidad de un aeropuerto para Bogotá en el valle del Magdalena -Girardot o La Dorada-, sin tener en cuenta que también padecen de la falta de espacio aéreo por estar las cordilleras demasiado cerca entre sí. Como única opción quedan los Llanos Orientales. Ventaja adicional de un aeropuerto allí, es la de que permitiría los vuelos internacionales sin escalas, ya que los aviones pueden decolar con el máximo de peso permitido. En Eldorado se pierde cerca del 20% de la carga útil, por la necesaria corrección de altura.

Sobre la localización del aeropuerto en los Llanos, debe tenerse en cuenta su alejamiento de la cordillera Oriental, que facilite operación a una posible pista occidente-oriente y que esté 10 suficientemente retirado de la Base Aérea de Apiay, para que no se interfieran sus tráficos.

Resumiendo: en ocasiones, los problemas no se resuelven lógicamente por existir prejuicios e intereses. La construcción de otra pista en Eldorado no se justifica, si puede repararse la actual sin causar trauma a las operaciones, porque el problema básico es la falta de espacio aéreo, para el cual no hay soluciones previsibles. Construyendo una autopista Bogotá-Villavicencio y un aeropuerto internacional para Bogotá suplementario a Eldorado, preparará a Colombia para enfrentar las crisis que se avecinan. Las dos obras serían un buen propósito nacional.