**El Telégrafo. viernes 25 de junio de 1999**

**QUITO SIEMPRE HA TENIDO SU AEROPUERTO INTERNACIONAL ... LATACUNGA**

Por: Hugo Tobar Vega

Desde hace más de 25 años Guayaquil y Quito están hablando de construir NUEVOS AEROPUERTOS INTERCONTINENTALES, para recibir a las naves del ayer, del presente y del futuro; por el gran incremento de tráfico aéreo que se va a desarrollar conforme el país avanza... (si se puede decir que avanzará). El problema radica fundamentalmente en que cada uno de estos aeropuertos costará más de 2.000 millones de dólares, que para un país paupérrimo, desorganizado, en profunda crisis y con dinero congelado; es casi imposible. Estas costosas obras, pueden ser reemplazadas por obras más sensatas, acorde con nuestra realidad, mirando lo que ya tenemos y lo que podemos. En realidad lo que se requiere son mejores pistas de aterrizaje, pero por otro lado es imprescindible mejorar los sistemas de salida, llegada de pasajeros y de manejo de carga que cada vez son más significativos. En este contexto, hacen falta nuevas ESTACIONES TERMINALES; repito, ya se tiene más de 25 años de discusión sobre este asunto; estudios van estudios vienen; comisiones van, comisiones vienen y así están las cosas; tanto las terminales de Quito y Guayaquil son una serie de amarraditos, añadiduras, pedacitos que se van haciendo conforme la necesidad se presenta, sin ninguna consideración técnica.

En Guayaquil, elementos pensantes de la ciudad en foros y discusiones presentaron la idea de construir el aeropuerto de Guayaquil en la zona Chongón-Daular, recomendación que se basó en las condiciones del lugar.

En Quito el asunto tiene el mismo tiempo de discusión; se trata de ubicarlo al norte de la ciudad, a una distancia de 30 Km.; pero como no hay mal que por bien no venga; esta nueva paralización del aeropuerto por una semana, ya que en 1977 fueron dos... (esto es lo malo) puso en evidencia las grandes condiciones como aeropuerto internacional tiene Latacunga... (esto es lo bueno); por lo tanto Quito HACE RATON ENCONTRÓ SU AEROPUERTO INTERNACIONAL, que tiene condiciones insuperables, tanto técnicas, naturales y económicas; salvo los intereses del Centralismo y la Burocracia que ya están en juego por la plusvalía para los vecinos del sitio seleccionado; a costa de la minusvalía por el gasto de la economía hoy en crisis.

Para que esto no sea puro bla bla bla, vamos a dar datos, razones y comentarios que se emitieron o salieron a luz a raíz de la operación del aeropuerto de Latacunga; ya que salieron noticias al respecto, al principio quejosas y después conformistas:

1. El aeropuerto de Quito gran parte de las 24 horas del día no tiene condiciones climáticas para su operación. En Latacunga nunca existe esta condición, el aeropuerto está abierto las 24 horas del día, los 365 días del año; con excelente visibilidad, con una área de aproximación amplia, libre de obstáculos, sin hacer maniobritas y requiebres que ponen los pelos de punta.
2. Las operaciones en el aeropuerto de Latacunga en la primera y esta segunda oportunidad, han sido fluidas sin mayores contratiempos; se movilizaron decenas de miles de personas, que en su mayoría estuvieron contentos con visitar Latacunga y disfrutar de la calidez de su linda gente; luego servirse las chugchucaras, allullas, queso de hoja, yaguarlocro, tamales; y más platos típicos de esa zona, que es una de las más bellas, ricas y progresistas del Ecuador.
3. Las noticias informan de las bondades de las exportación de flores, una industria que está generando un gran ingreso al país; industria que desde 1990 ha tenido un incremento del 500% y que para 1998 llegó a más de 150

millones de dólares. Las flores ecuatorianas son enviadas principalmente a EE.UU., Europa, Japón y algunos países sudamericanos. La floricultura se ha desarrollado en las provincias de Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua y Chimborazo o sea en las provincias centrales del país, que podrían utilizar el aeropuerto de Latacunga para la exportación a los mercados del mundo.
4. La operación de este aeropuerto como en ningún otro lugar del país al igual que en Chongón Daular en Guayaquil, tendría una operabilidad del 100%, es decir los 365 días del año, las 24 horas del día; nunca puede cerrar por mal tiempo ya que las condiciones meteorológicas de esta zona lo permiten.

Bueno, hay un inconveniente; la distancia. Lo que se requiere en el aeropuerto de Latacunga es construir una moderna terminal con mangas, escaleras mecánicas y más adelantos de la aviación moderna, que puede estar muy bien situada en la parte norte del aeropuerto, de esta forma la distancia real al centro de Quito no sería más de 50 ó 60 Km. Se construiría una verdadera autopista de cuatro carriles a cada lado, rectificando la actual y conectándola a la del Valle de los Chillos. Esta acción produciría un beneficio mayúsculo a las zonas más productivas que tiene la serranía ecuatoriana que son: Machachi, norte de Latacunga, Lazo, la Avelina, etc.; donde la industria de las flores es la más productiva y que decir de las industrias láctea, de cereales, granos, etc. Se cruzaría por los hermosos paisajes que ofrece el Parque Nacional Cotopaxi, uno de los lugares más bellos que tiene el país. A propósito... ¿INEFAN, cuando mejora su manejo?

Esta distancia que se cubriría en alrededor de unos 40 minutos, no es de asombrarse ya que en varias ciudades importantes del mundo hay distancias parecidas y hasta mayores; veamos:

| **CIUDAD** | **AEROPUERTO** | **DISTANCIA (KM.)** |
|---|---|---|
| Buenos Aires | Ezeiza | 45 |
| Detroit | Willow | 73 |
| Londres | Gatwick | 44 |
| Milán | Malpensa | 49 |
| Montreal | Mirabel | 55 |
| Murcia | San Javier | 50 |
| Sao Paulo | Viracopos | 104 |
| Tokio | Narita | 66 |

Esta condición de Latacunga resuelve el gran dilema que tienen la Comisión de Aeropuertos, que solo desea construir un aeropuerto, que con el centralismo abusivo que nos agobia ya tiene la solución de construirlo en Quito; pero siendo el aeropuerto de Latacunga, el que necesita Quito que ya está construido y solo falta la Terminal... el que debe construirse será el de Guayaquil en Chongón Daular; y por tres razones importantes:
1. Quito ya tiene su aeropuerto internacional... Latacunga.
2. La demanda y volumen de operación selecciona a Guayaquil; y
3. Así se tendrían dos aeropuertos internacionales operativos las 24 horas del día y los 365 días del año.

En esta forma se resuelve inteligentemente el grave problema de prepararnos para los retos que demandará la aviación comercial más allá del año 2000 y se hace una gran economía al construir un solo aeropuerto adicional, solución lo más lógica y racional; pero lo que pasa es que, los ecuatorianos somos lentos y perezosos en reconocer lo que la naturaleza ha hecho por nosotros; pero si somos avivatos y amigos de los proyectos, los informes, comisiones, etc., para... **¡ver la mordida que nos toca!**.