VERSIÓN MAGNETOFÓNICA DE LA MESA REDONDA LLEVADA A EFECTO EN EL CANAL 4 DE TELEVISIÓN

15 de Agosto de 1972.
(Intervenientes: Ing. Hugo Tobar; Sr. Rafael Guerrero Valenzuela; Moderador: Sr. Jorge Vivanco).

SR. JORGE VIVANCO: Señores televidentes buenas noches, el Canal 4 promovió la discusión de un tema fundamental para el desarrollo de Guayaquil y del país, relacionado con la construcción del nuevo aeropuerto internacional, concretamente sobre la ubicación que debería darse al aeropuerto. Como se habían preparado diversos proyectos y se estaba cuestionando cierta ubicación, se invitó al Honorable Consejo Provincial del Guayas, cuyo Prefecto presentó un plan de desarrollo de la Península de Santa Elena, en el cual él aceptó que debía ubicarse en esta zona como factor de desarrollo turístico; se invitó también a la Sociedad Regional de Ingenieros y Arquitectos del Guayas y a la Escuela Politécnica del Litoral, considerándose que las tres instituciones eran llamadas a dar su opinión técnica, patriótica, cívica y desinteresada sobre este asunto. En principio el señor Prefecto del Guayas y la Sociedad Regional de Ingenieros y Arquitectos del Guayas, aceptaron; pero posteriormente con fecha de ayer, se han recibido las siguientes excusas. La del H. Consejo Provincial del Guayas que dice lo siguiente: "muy señor nuestro: ante la invitación que usted se sirviera hacerme para que el Consejo Provincial del Guayas participe con su representante en la mesa redonda a organizarse el día jueves 17 a las 10:00 de la noche en el Canal 4, para tratar sobre el tema "Aeropuerto Internacional", mesa redonda en la que participarían también los delegados de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos del Litoral, cúmpleme presentarle a usted la excusa de esta Corporación para intervenir en la mesa redonda, por cuanto considero que el H. Consejo Provincial no puede presentarse para intervenir en cuestiones de esta naturaleza, cuando hay de por medio intereses pocos claros. Agradezco por la diferencia que ha hecho a esta Institución y me suscribo de usted, muy atentamente.- Dios, Patria y Libertad, Arq. Roberto Béjar Suéscum Prefecto Provincial".-

La Sociedad de Ingenieros y Arquitectos del Litoral dice en su comunicación al señor Lic. Gustavo Soriano Urbina, Vicepresidente de la Primera Televisión Ecuatoriana Canal 4, lo siguiente: "De nuestras mayores consideraciones: nos referimos a nuestro oficio de agosto 15/72, relacionado con la mesa redonda a celebrarse el 17 de Agosto sobre el tema "Guayaquil y el nuevo Aeropuerto", en dicha reunión participaría el Consejo Provincial del Guayas, la Escuela

Politécnica del Litoral y la SIAL. Habiendo recibido copia del oficio No. 3646 de hoy, del Consejo Provincial del Guayas a usted, por el que se excusa de participar dicha institución, indicando como razón no poder presentarse para intervenir en la reunión cuando hay de por medio intereses pocos claros; la Sociedad Regional de Ingenieros y Arquitectos del Litoral, lamenta por la circunstancia anotada, abstenerse de participar en esta ocasión. Nos es grato reiterarle a usted los sentimientos de nuestra más distinguida consideración. Atentamente, Ing. Cosme Ottati Raffone, Presidente.- Ing. Telmo Franco Parrales, Secretario".-

La excusa del día anterior del señor Prefecto Provincial produce la excusa de la Sociedad Regional de Ingenieros y Arquitectos del Litoral. Estamos ahora solo con el representante de la Escuela Politécnica del Litoral, para tratar un asunto de importancia primerisima para la Provincia del Guayas, para Guayaquil y para el país: la ubicación del Aeropuerto Internacional de Guayaquil.

Yo quisiera preguntar al señor Ing. Hugo Tobar, que criterio tiene como representante de la Escuela Politécnica, sobre la posible ubicación del nuevo aeropuerto internacional en esta ciudad, para plantear y discutir el tema.

ING. HUGO TOBAR: Señor Jorge Vivanco, en primer lugar quiero agradecer a Canal 4, por esta invitación que se hizo a la Escuela Politécnica. La Escuela Politécnica justamente, ha vivido etapas de transformación debido a que como es lógico, una institución de este tipo debe mantener informado al país y debe dar a conocer sus puntos de vista desde el campo de acción que le corresponde. La Escuela Politécnica del Litoral es una Institución esencialmente dedicada a programas de desarrollo, a preparar profesionales justamente que intervendrán en el futuro del desarrollo del país, por este motivo en mi calidad de Director del Departamento de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar, luego de una serie de considerandos, le indicaré mi punto de vista en particular y también algo que ha estado en mente en dicho Departamento en lo relacionado al tema que se trata.

Señor Vivanco, para contestar su pregunta quiero hacer el siguiente antecedente: el departamento de Ingeniería Marítima y Ciencias del Mar de la Escuela Politécnica, ha tenido una transformación reciente por cuanto se ha delineado su objetivo en tratar sobre aspectos desde el punto de vista marítimo, justamente esa es la ingeniería que nosotros tratamos, esos son los problemas que nosotros consideramos; al decir aspectos marítimos es algo que implícitamente quiere decir el Puerto Marítimo de Guayaquil, sino todo el

asunto marítimo del país. En el Departamento de Ingeniería Marítima, nosotros hemos analizado el desarrollo portuario de los diferentes lugares ecuatorianos, se hizo un análisis que una vez se presentó en Canal 10 de Televisión, sobre la situación del Puerto de Esmeraldas; quizás esto venga a parecer al principio no conexo con la pregunta trazada, pero le voy a decir señor Vivanco lo siguiente: que Guayaquil siendo un puerto marítimo por excelencia, todas sus actividades desde el punto de vista de su vida misma, tienen que estar íntimamente relacionadas con lo que es Guayaquil, un puerto; y no puede estar en forma separada de lo que no sea considerar a Guayaquil como puerto; en Guayaquil de sus novecientos mil habitantes, quizás la mayoría viven en una u otra forma de la actividad marítima que desarrolla la ciudad puerto, el principal puerto ecuatoriano; por este motivo, algo que vaya interconectado no solamente es problema del puerto, es problema de la ciudad y es problema nacional; como usted puede ver esta interrelación que voy a hacer sobre el aeropuerto, tiene que ver con la ciudad, por cuanto un puerto marítimo o un aeropuerto, no es nada más que un sistema, una facilidad en la cual se hace la transformación de un medio de transportación a otro; en el caso del puerto marítimo, en el campo de acción de actividad marítima, viene el transporte, viene el tráfico, vienen embarcaciones a las instalaciones marítimas, dejan carga y pasajeros, para ser luego destinados a diferentes regiones del país, eso es el ingreso; en el egreso los mismo, o sea la exportación, pasajeros que salen y carga que sale. Un aeropuerto tiene esta misma característica y en la forma de analizar un sistema, el puerto y el aeropuerto se los analiza con las mismas consideraciones técnicas, en lo que se refiere al tráfico; los aeropuertos nuestros manejan más pasajeros que carga, pero también el futuro presenta una buena actividad dentro del punto de vista del transporte aéreo de carga, tal es así que cada diez años la carga aérea en el mundo se triplica y países más desarrollados que nosotros están entrando ya en el transporte a gran escala por la vía aérea, que a veces esta carga es interconectada con la carga de transporte marítimo, considerando este aspecto especial no puede en ningún momento el desarrollo marítimo de una zona estar divorciada del desarrollo del transporte aéreo de la misma zona; si nosotros analizamos por ejemplo el caso de Quito, ahí la consideración es diferente, porque Quito no se encuentra en condiciones de ser puerto marítimo, solamente será aeropuerto; en cambio para Guayaquil, una ciudad esencialmente puerto marítimo, todos los medios de transporte tienen que estar íntimamente ligados, íntimamente relacionados con el objeto de conseguir un desarrollo armonioso de estos sistemas, por este motivo mi respuesta a su pregunta sería "de que la ubicación la ubicación que se de al aeropuerto tiene que estar completamente relacionada con lo que es Guayaquil: Ciudad Puerto". Posteriormente Señor Vivanco, hablaremos más a fondo ya con consideración

especifica del lugar, que tiene que ser materia de discusión. Aquí lo que quisiéramos nosotros es dar ideas, dar luces, para que se llegue a una buena solución, a una mejor solución para los intereses de Guayaquil, que son los intereses de la patria.

SR. JORGE VIVANCO: Muchas gracias Ingeniero. Debo comunicar a los señores televidente la presencia gratísima del señor Rafael Guerrero Valenzuela, a quien habíamos invitado especialmente para esta discusión habida cuenta de que es un distinguido guayaquileño, ex alcalde de Guayaquil, ex legislador de esta provincia y que en calidad de tal, fue el que desempolvó y redimió el proyecto del aeropuerto que estaba durmiendo el sueño de los justos, por culpa de la burocracia capitalina, así es que anuncio la presencia del señor Guerrero Valenzuela y me es grato tenerlo en esta discusión, porque el nos va a decir la palabra autorizada, cívica y patriótica que necesitamos, cuando es necesario hablar y no callarse. Le doy la bienvenida señor Guerrero.

SR. RAFAEL GUERRERO: Muchísimas gracias mi querido Jorge por su invitación. Lamento haberme atrasado un poco porque tenía la impresión de que no se iba a realizar esta conversación, esta discusión, en razón de la carta que ha pasado el señor Arquitecto Béjar, me habría agradado mucho la presencia del Arquitecto Béjar, porque su interés por hablar de la ubicación del aeropuerto en la zona de la Península como una de las motivaciones para procurar el desarrollo de ese sector de la provincia del Guayas, es precisamente lo que ha motivado esta discusión alrededor del aeropuerto internacional y me habría agradado escuchar las razones que él tiene para pensar que debe ubicarse el aeropuerto en ese sector. En realidad usted lo dijo bien, yo intervine desde la banca que me tocó ocupar en el Congreso Nacional que terminó por acción de la dictadura proclamada del Dr. José María Velasco Ibarra, intervine en mi calidad de Senador por los medios de comunicación haciéndome eco precisamente de la inquietud de los medios guayaquileños respecto al olvido que existía en esa época y en esa circunstancia, había ocurrido una catástrofe aérea extraordinaria en la ciudad de Maracaibo, un Jet despegó de la pista de Maracaibo y me tocó ver a mi los estragos un año después causados por esa hecatombe, y no alcanzó a tomar vuelo y destruyó gran parte de la población causando la muerte de cientos de gentes y eso me llevó a mi a preguntar en el Congreso que pasaba con el aeropuerto internacional, en una era donde naturalmente se requieren nuevas facilidades, más amplias para dar cabida a los super aviones de la época del presente y los del futuro, ya nuestro aeropuerto es absolutamente pasado de moda, fuera de toda capacidad y nosotros que tenemos una situación geográfica privilegiada en el Ecuador precisamente, el

meridiano, el sitio equidistante en las rutas de Europa Intercontinental, tendría que ser una escala obligada de los super aviones y vamos a tener que ser pasados por alto de todos estos beneficios y contentarnos con aviones de cabotaje, llamémoslo así, para ir a Bogotá, Lima, Panamá o Caracas o a cualquier otro sitio, donde se den las facilidades aéreas. Yo pregunté entonces a la Aviación Civil desempeñada en ese tiempo por un Coronel Ortega y luego después de muchas insistencias, de muchas presiones, de varios discursos e intervenciones logré una información que es la que he juzgado de mucho interés para esta conversación, que es la que estoy diciendo respecto a intervenir aunque recalco, que me habría gustado oír los puntos de vista del Señor Arquitecto Béjar, que nos ha dado con la ausencia y yo he venido aquí precisamente interesado, tengo interés en discutir este asunto, interés cívico y patriota, interés guayaquileño, interés ecuatoriano, para que esas facilidades que requiere el país en su principal ciudad y en la capital, sean una realidad que no se demore más, ese es el interés que me trae aquí, porque personalmente no me liga a ningún grupo de propietarios ni tengo un centímetro cuadrado de terreno en la zona de Zapotal de la Península.

SR. JORGE VIVANCO: En definitiva las alternativas propuestas se pueden resumir así: la tesis del Consejo Provincial de la ubicación del aeropuerto en Península, eventualmente en Zapotal a 90 Km. de la ciudad; la ubicación en la Isla Santa Ana, que dejaría a la ciudad una gran extensión para su crecimiento posterior y que requeriría de un puente; la ubicación en la Hacienda Josefina, que dejaría mayor extensión todavía para el crecimiento futuro, posiblemente de varias décadas de la ciudad y que requerirían ya no un puente sino un subterráneo, un túnel más bien digamos, porque bajaría por debajo del Canal de Navegación que no es posible cortarlo con un puente; la ubicación en Duran donde fue el primer aeropuerto de la república; y la ubicación en la zona de Chongón Daule a 25 Km.. del puente Cinco de Junio que estaría en la ruta de desarrollo portuario del golfo, que comienza con la esclusa, sigue con el puerto marítimo, el dique de la Armada, las instalaciones portuarias de Posorja, posiblemente el Complejo Pesquero, el astillero y el muelle flotante de Data, que está en servicio de pilotaje del tráfico internacional. Estas serían las alternativas.

SR.. RAFAEL GUERRERO: Si usted me lo permite Jorge, yo voy a dar una opinión y ese es el interés que tengo aquí. Yo creo que el desarrollo de la Península de Santa Elena, es una obligación, una necesidad, las obras de infraestructura que deben hacerse especialmente el riego, los carreteros ampliados, autopistas de alta velocidad para el transporte terráqueo de la gente,

son necesarios; el día que se logre llevar el riego a la Península de Santa Elena, se van a incorporar tierras a la producción realmente con una capacidad extraordinaria y va a haber trabajo para muchos ecuatorianos, pero me parece que motivar la carretera o el desarrollo en la ubicación del aeropuerto en Zapotal, es encarecer tremendamente la operación, porque sería establecerla sobre bases económicamente falsas; porque la construcción de un gran aeropuerto con las puestas suficientes, requiere de todas la facilidades inherentes, como son comunicaciones, servicios de agua, transporte, facilidades hoteleras suficientes, es decir, se va a transportar de una manera artificial una actividad que requiere la presencia a alto costo de personal especializado, de una gran cantidad de gente, de una población que se va a crear allá y traería también la construcción de la autopista. Yo creo que algún día la Península de Santa Elena va a tener un aeropuerto para servicio domestico en la zona; pero que no se justifica por el alto costo de la inversión para un país de escasos recursos económicos, esa inversión tan alta, no estoy hablando de memoria, ni soy un técnico tampoco, pero para yo intervenir me he asesorado y obtuve una información necesaria de la Dirección de Aviación Civil y allá fui, conversé con los funcionarios, los oficiales, los encargados de la Aviación Civil y he visto los trabajos aerofotogramétricos, eso sería una de las dificultades. En la zona de Duran y en las otras zonas en esas condiciones climáticas son ideales; tan ideales como en la zona de Guayaquil que prácticamente está abierto los 365 días del año, en los últimos años creo que se cerró el aeropuerto de Guayaquil por el exceso de lluvias, etc., pero eso fue una excepción que confirma la regla, las condiciones climáticas de la zona de la costa o alrededores, Guayaquil, Chongon, la zona de Playas, zapotal, son excelentes, de manera que por esas condiciones no se podría decir que hay una que prevalece sobre la otra; yo estimo que las posibilidades de la Península de Santa Elena y de la costa si se somete a un estudio, que creo estamos en el momento de los estudios, no requiere soluciones como soluciones forzosas como la de llevar un aeropuerto allá para obligar la construcción del carretero. Pero hay una cuarta ubicación que no se ha mencionado, que es la construcción de una pista de ocho kilómetros, paralela al río Daule a la margen derecha del Daule, izquierda desde el sitio donde estoy sentado yo; mejor orientada que la actual, más al norte, donde podría construirse el aeropuerto internacional y quedaría a doce o trece kilómetros de Guayaquil, esta es una solución estudiada por los técnicos y que debe estar entre las alternativas que han estudiado los de la Aviación Civil, es una solución recomendada por su factibilidad económica y porque técnicamente no entraña ningún peligro y ,más aún, permitiría conservar el actual aeropuerto para cabotaje, para las rutas internas y un poco más allá el internacional con una gran pista, perfectamente orientada, en las mejores condiciones, que estaría

realmente de acuerdo a los vientos predominantes y a un costo eminentemente inferior, porque las vías de acceso habría que mejorarlas y no sería sino cuestión de construir el terminal aéreo internacional con todas las facilidades. No pertenece a mi manera de pensar esta solución, esta otra variante, está entre las variantes que tuve la oportunidad de observar, porque yo como todas las personas que hablamos del asunto, estaba también pensando que la solución era en la Península porque los aviones son tan grandes, tan monumentales, tan tremendos, que no hay sitio posible donde hayan grandes extensiones de tierra, condiciones climática y el costo de la construcción de ese aeropuerto sería ínfimamente inferior; está dentro de la zona de influencia de la ciudad y de la región, de manera que veía que entre todas las cosas que se hablaban no se mencionaba esta alternativa, yo tuve la oportunidad de hablar con el Director, Sub Director de Aviación Civil Crnel. J. Montesinos y el tuvo la amabilidad, la gentileza de informarme a cabalidad de todas las posibilidades de todos los aeropuertos para Quito, donde cabe construir un aeropuerto internacional, con las limitaciones climáticas, que dan las condiciones topográficas que rodean a la ciudad capital; pero un aeropuerto 24 horas del día abierto, se puede construir en las cercanías de Guayaquil, sin la necesidad de las altas inversiones que entrañaría el llevar a zonas lejanas por encima de las 60 ó 70 millas de distancia de la ciudad de Guayaquil.

SR. JORGE VIVANCO: Hay un problema, es decir un doble problema respecto a esto, que se ha puesto de manifiesto por este motivo, el uno de que la ciudad va invadiendo y rodeando el aeropuerto y por lo tanto haciéndolo inútil; y el otro, de sacar el aeropuerto a demasiada distancia para permitir el desarrollo del país y dificultar a su vez su acceso. El Ing. Hugo Tobar tiene experiencias en esto y quiero me explicara la conveniencia de ponerlo dentro o fuera de la ciudad.

Ing. HUGO TOBAR: Mire Señor Vivanco, quisiera en primer lugar manifestar mi completo agrado por la manera de pensar del Señor Rafael Guerrero, ha expresado exclusivamente este punto de que el aeropuerto de Guayaquil tiene que estar en Guayaquil; y su pregunta es pues muy atinada. Justamente es un aspecto importante cuando se analiza la construcción de un puerto, sea este aéreo o marítimo; le diré señor Vivanco, que dentro del punto de vista técnico, las consideraciones a estos dos sistemas son idénticos; en primer lugar el aeropuerto o el puerto marítimo, tienen que estar convenientemente localizados para que sirvan a la comunidad a la que hay que servir, esa es la primera condición; el aeropuerto de Guayaquil tiene que estar así para que sirva a Guayaquil y pues como es lógico, esto da las consideraciones de distancia y

tiempos de viaje; lógicamente, existen consideraciones posteriores en la ingeniería, en la construcción, se analiza el tipo de suelo, para que no vaya a ser muy cara la construcción, las condiciones atmosféricas, la neblina, la variación de los vientos, todo eso hay que considerar; es necesario por ejemplo, como punto importante que un aeropuerto, en esto difiere en algo de los puertos marítimos, es que un aeropuerto tiene que estar localizado convenientemente en una zona donde los vientos son prevalente, y nosotros tenemos la bendición del cielo de que en toda la zona de la península cercana al canal de navegación del puerto o de la zona que habló el señor Guerrero cerca de Daule, el viento es prevalente, viene del sur oeste, una condición que en mayor porcentaje del tiempo se presenta en esta circunstancia, yo no se si sería posible justamente pensando en esta pregunta en la localización en distancia, yo habría preparado un cuadro con el objeto de hacer un análisis estadístico de las distancias que existen con todos los puertos de los lugares del mundo. Quisiera que por favor se pueda enfocar al primer cuadro y si es posible hacer la explicación. Se ha preparado este cuadro obtenido de los manuales de información turística de los aeropuertos de América. La distancia que existe desde el aeropuerto hasta el centro de la ciudad, allí tenemos el caso de la ciudad de Asunción, la distancia al aeropuerto es de 19,3 Km.; en Panamá el aeropuerto de Tocumen está ubicado a 27,35 Km., en Bogotá el aeropuerto El Dorado está localizado a 12,87; aquí es necesario recordar que este es un aeropuerto moderno que no tiene más de seis años de construido; luego el de Brasilia a 19,3 Km., Chicago que es el aeropuerto de mayor trafico en el mundo en el cual a cada minuto decola un avión, a 33,78 Km. del centro de la ciudad, no de los extramuros; en Dallas, el aeropuerto está a 49,26 Km., en Filadelfia a 11,26, en Guayaquil el Simón Bolívar a 4,28 Km.; la Paz Bolivia a 12,87; en Lima Perú el aeropuerto Jorge Chávez Internacional a 1,36; es necesario recordar también que es un país similar al nuestro, pero hace tres años fue redactado y es un aeropuerto moderno; el de Los Angeles está a 22,52 Km. del centro; el de México a 8 Km.; en Miami a 11,26; en Montevideo a 16 Km.; en New York el J.F. Kennedy a 25,74; en Río de Janeiro a 24,13; en San Francisco a 20,91; en San Juan a 14,48; el de Washington a 41,86, que es el que tiene mayor distancia, pero este aeropuerto es muy poco utilizado, porque allí hay más de un aeropuerto cerca de la ciudad. Se ha hecho un pequeño calculo simple de sacar la distancia promedio en todas las grandes capitales de América, se tiene que la distancia promedio es de 18,36 Km., una distancia que es completamente aceptable y que está dentro de lo que uno puede viajar para encontrar las vías de comunicación aéreas desde el centro de la ciudad. Como ustedes pueden ver, excepto el aeropuerto de Dallas, ninguno de los otros aeropuertos pasa de 40 Km., porque ya en ese momento se deja de cumplir ese primer punto de vista que es “el de

servir a la comunidad a la que hay servir", ese es el primer punto de vista que es "el de servir a la comunidad a la que hay que servir", ese el primer punto de vista en lo que se refiere a la ciudad; ya que se logran mantener grandes áreas para que exista ampliación si se puede conseguir. Sobre el mismo tema tenemos una especie de anteproyecto que a una manera de información puede ayudar en algo a esta discusión, considerando el desarrollo marítimo de Guayaquil, ya hemos visto anteriormente que todos los sistemas de transportación tienen que estar interconectados, el puerto de Guayaquil tiende a salir hacia afuera, por cuanto en la zona de Posorja es la zona donde se presenta condiciones ideales para un gran desarrollo marítimo del país, tengo conocimiento que la Armada nacional en el actual momento está promocionando la idea de construir puertos pesqueros en la zona de Posorja, este lugar serviría a la zona de Posorja para un gran desarrollo industrial ecuatoriano, por cuanto sus grandes condiciones de accesibilidad para el medio de transporte marítimo y pues que no está muy lejos de Guayaquil, como una alternativa se podría presentar aquí para que sea condiderada nada más, que sea estudiada, una posible ubicación del aeropuerto internacional de Guayaquil, esa ubicación del aeropuerto podría estar en esa zona si acaso es posible construir una autopista entre estas zonas se podría considerar esta ubicación para ver si existen razones del sistema de transporte aéreo y transporte marítimo y que puedan ser interconectadas, eso sería un punto de vista, ya que esta distancia por ejemplo, de la zona de Daule - Chongon se encuentra a una distancia de 27 Km. de Guayaquil, que con una buena autopista como la que se ha pensado para la península, nos pondría en el aeropuerto en una media hora o 40 minutos desde los lugares apartados de la ciudad, condiciones ideales en el aspecto atmosférico, las condiciones del suelo desconozco, tendrían que ser estudiadas, si acaso es un problema se buscaría otra ubicación o en la zona que indicó el señor Guerrero o en las alternativas que presentó el señor Vivanco el aspecto este. Acá se presenta pues casi toda la parte que corresponde a la Península de Santa Elena, la ciudad de Guayaquil y la zona de Zapotal, que se encuentra en esta zona, en línea recta existen 80 Km., o sea que por más que se haga una autopista desde esa zona hasta aquí, habrían 80 Km., en cambio esta otra zona solamente 27 Km., y creo que 80 Km. más, es una distancia muy considerable y ya no estaría manteniendo esa primera condición que es la de servir a la comunidad a la que se debe servir.

SR.. JORGE VIVANCO: Habría otro argumento o más bien el principal argumento para pensarse en la ubicación del aeropuerto en la zona peninsular, que es el desarrollo turístico internacional. Yo quisiera preguntar si el

movimiento turístico internacional justificaría trasladar el aeropuerto a tanta distancia de la ciudad?

SR.. RAFAEL GUERRERO: Mi querido Jorge, yo quisiera no desmerecer las posibilidades turísticas, creo que son extraordinarias y tampoco quisiera con eso matar las esperanzas y las buenas intenciones que tiene la gente de esa zona, inclusive la de Playas, que cree que sería una forma de incentivar el turismo en esa región, creo que antes que el aeropuerto habría que motivar zonas donde hay bellezas naturales, darles la motivación para la afluencia del gran turismo que maneja dólares, la belleza de nuestras playas es extraordinaria y tiene posibilidades maravillosas, pero no es cuestión solamente de ofrecer buenos hoteles, que los hay muy buenos, por ejemplo, el hotel Punta Carnero es extraordinario, el Miramar, es bastante bueno y hay otros de menor categoría que pueden aposentar un buen número de turistas, pero un complejo turístico que traiga la afluencia en cifras alentadoras y entusiasmadoras, solamente podría traérselo la Península si se hubiera desarrollado o si se desarrollará un complejo turístico con todos los atractivos que deba tener una zona para explotarla turísticamente, o sea que aparte de los hoteles habría que tener los espectáculos, una gran autopista para competencia de automóviles internacionales, grandes canchas de golf, piscinas, club de Yatch y varios sitios de atracción, vida nocturna, etc., este sería la motivación para atraer el gran turismo que hoy se desvía hacia la zona del Caribe donde están los grandes casinos, las grandes playas, los enormes hoteles, las grandes distracciones, donde entra el dólar turístico; el americano que va en busca de distracción, placer y buena vida, porque el turismo que nos viene acá hay que hablarlo con toda franqueza, viene a la zona interandina por la atracción natural, la belleza de la sierra, del paisaje, por el acerbo artístico que encierra sobre todo la capital, que es una verdadera joya arquitectónica de arte colonial, pero eso nos trae un turismo de gente de mediana edad, tal vez como yo, jubilados que salen de los estados Unidos en grandes grupos y que vienen a hacer sus tours para visitar los volcanes, la tierra de Atahualpa, la Iglesia de la Compañía, las joyas arquitectónicas que tenemos en nuestro país; pero el turismo que en busca de la distracción, del espectáculo, de la diversión, el que trae el dólar grande, a ese hay que darle grandes complejos turísticos, muy buenos hoteles, casino, sitios donde invertir el dinero y no solo un buen hotel donde tenga que estarse encerrado y un barquito donde ir a la pesca; primero hay que hacer el desarrollo turístico de la Península, para atraer el turismo internacional, que justifique la creación allá del aeropuerto internacional, que tenga un gran turismo internacional, de manera que las tarifas por despegue sean en números tales que paguen el mantenimiento de costosas operaciones, yo no veo todavía desarrollo

turístico para atraer a la gran corriente turística del gran dinero, del fuerte, que se gasta por ejemplo ene l Caribe, porque allá hay más belleza natural no, posiblemente nosotros tengamos mejores bellezas naturales pero es que la mano del hombre ha hecho allá grandes inversiones y ha creado los centros de atracción en cierto modo artificiales pero que se llevan las corrientes turísticas allá y que dejan buen dinero.

Ing. HUGO TOBAR: Mire Sr. Guerrero, sus palabras tienen bastante significación y le voy a poner un caso típico que pasó en Latinoamérica, es el caso de Acapulco y ciudad de México; si Acapulco es la gran ciudad de atracción turística, que tiene playa maravillosas, bahías donde justamente se ha logrado implantar este gran turismo que lleva esa gente que tiene mucho dinero, que tiene el gran dólar y Acapulco no se desarrollaba hasta hace algunos años, mientras no se daban esas facilidades, ahora que ya se ha desarrollado en aspecto turístico pues muy fácil, los aviones llegan a México vuelan 10 minutos y bajan a Acapulco y se acabó el problema, pero nunca se pensó a México ponerle como forma de solución del complejo turístico de Acapulco el aeropuerto en la mitad del camino para que les sirva a ambos, porque en esa forma no le servía a nadie; porque de todos modos desde Zapotal a salinas la zona turística hay también gran distancia; yo creo que en cuanto Salinas desarrolle su aspecto turístico, se le construya un aeropuerto que justamente se justifique. Un caso típico que ha sucedido en América está en Chile, Santiago y Viña del Mar, ésta última todavía no ha conseguido transformase en aeropuerto internacional a pesar de su gran desarrollo turístico y la distancia que está Viña del Mar a Santiago es de 200 Km., que es una distancia casi similar a la de aquí a salinas. Para ello una solución sería si nosotros logramos tener una buena carretera desde Guayaquil a salinas, autobuses con aire acondicionado en que se transporte en hora y media a los turistas que vienen a salinas, llegan al aeropuerto internacional de Guayaquil y se los transporta en la forma más cómoda.

SR. RAFAEL GUERRERO: Yo quiero puntualizar que en ningún momento me estoy oponiendo a la construcción de la carretera como obra de infraestructura ni al regadío, ni al desarrollo de la Península y mucho menos al desarrollo turístico, creo que ese es un porvenir para el país que hay que hacerlo, pero cada cosa a su tiempo y lugar; en ningún momento estoy combatiendo los propósitos de desarrollo de la Península, por el contrario, lo que creo es que hay que establecer las prioridades debidas, en este caso la ciudad de Guayaquil puede enfrentarse al país a verse pasado por alto del gran transporte aereo internacional, digamos que tendría que utilizarse aviones, alimentadores de

poco alcance para ir a tomar los aviones internacionales, ponemos ejemplo a Quito por las condiciones topográficas, simplemente el de Guayaquil es un aeropuerto internacional abierto las 24 horas del día, 365 días al año; eso es evidente, no son las mismas condiciones y será prácticamente imposible que esas condiones imperen para la capital, pero se puede establecer un gran aeropuerto internacional en la ciudad capital con todas las facilidades modernas para poder utilizar la mayor parte del tiempo, del día y de la noche; mientras más avanza la tecnología, la aeronautica progresa, todos sabemos que el vuelo por instrumentos es una de las soluciones que está a la orden del día. Pero yo sí creo que coincidiendo y me alegro y lo felicito al Ing. Tobar, no podía ser de otra manera, tenía que venir el documento con cifras y datos muy interesantes, creo que es evidente que en un servicio portuario tiene que estar cerca de la comunidad a la cual va a servir y esto es incuestionable, aeropuertos que se ponen como ejemplos en las grandes ciudades de Londres, es una ciudad de millones de habitantes, prácticamente distancias de 20, 30 o 40 Km. no son distancias, porque no hay otro sitio donde poner el aeropuerto donde las mosntruosidades de las dimensiones, el gran N. York tiene 14 o 16 millones de habitantes, todos los aeropuertos que han estado cercanos han tenido que irse alejando para dar paso al aeropuerto Kennedy, porque ya la ciudad ha llegado hasta allí, pero en nuestras comunidades todavía insipientes, una distanmcia de 14, 20 Km., todavía es una distancia aceptable; en la mayor parte de América Latina el promedio es completamenet factible en distancias para todos y cada de los aeropuertos, de manera que yo creo que esta mesa redonda tiene como fin primordial escuchar estas inquietudes y hacer hincapié sobre la necesidad de una solución inmediata para el aeropuerto internacional de Guayaquil y Quito, esta es una lucha que se ha emprendido desde hace tres o cuatro años para despertar el interés de las autoridades y parece que lo tomaron con la seriedad que corresponde, como corresponde a un organismo como es la Dirección de Aviación Civil y que estamos ya a punto de encontrar la solución, a punto de que se entre en la etapa de realización una vez pasados los estudios; este fue el interés que me trajo a mi hasta aquí, mi querido Jorge, y le agradezco mucho la oportunidad que me ha dado para llegar hasta los televidentes con mi modesta opinión.

SR. JORGE VIVANCO: Yo quería preguntarle especialmente al Ing. Tobar un asunto de orden técnico. Se ha dicho que una de las razones entre otras para alejar a los aerpuertos de las ciudades, es el ruido insoportable de los motores de estos aviones supersónicos, pero usted ha probado que hay aeropuertos en las principales ciudades del mundo dentro de la ciudad misma. ¿Que podría decirnos al respecto?.

Ing. HUGO TOBAR: Mire señor Vivanco, como ya vimos en las estadísticas, este problema del ruido es una cuestión sin solución; en países donde se ha alcanzado un nivel de vida bastante elevado, la gente pues como tiene completamente satisfechas sus necesidades primarias se dedica a satisfacer las secundarias, así es como en estados Unidos y en Europa tienen sus pequeños gustos, pequeños lujos y cuando sigue avanzando la ciudad se quiere tener más cosas, cuando no se tiene mucho se puede soportar bastante y creo que esto del ruido puede ser