



1061-087-2009030923  
Bogota, 29 de octubre de 2009

Doctor  
**RUBEN DARIO PONCE ESMERAL**  
Jefe Oficina Asesora Jurídica  
U.A.E. Aeronáutica Civil

**ASUNTO: Solicitud concepto técnico, operativo y normativo del cambio del nombre del Aeropuerto Eldorado.**

Respetado doctor:

En atención al tema en referencia me permito conceptuar en torno al nombre del aeropuerto de Bogotá D.C el cual mantiene desde hace exactamente 50 años, enfocando nuestro análisis hacia los puntos de vista histórico, cultural, jurídico, técnico, económico y de relaciones aerocomerciales.

En primer termino el registro histórico nos muestra que el nombre "**Eldorado**", dado al aeropuerto capitalino, estuvo basado en la famosa leyenda precolombina del Dorado según la cual los conquistadores europeos buscaron sin éxito en sus expediciones una ciudad dorada en el continente americano, y cuyo origen está estrechamente enlazado con la historia de la ciudad y del país, ya que cerca de Bogotá se encuentra ubicada la Laguna de Guatavita, el lugar donde se celebraba el rito descrito en la famosa leyenda.

Es por ello que el nombre "**Eldorado**", está íntimamente ligado a la historia y cultura de Bogotá y Cundinamarca, a la de Colombia e incluso de América, siendo emblemático de nuestras más ancestrales y representativas tradiciones.

Si examinamos el desarrollo histórico de la aviación colombiana y sus aeropuertos, apreciaremos que desde los inicios de las operaciones aerocomerciales en Colombia en 1919, las empresas aéreas existentes, principalmente SCADTA (Hoy Avianca) y SACO (hoy inexistente) eran propietarias de los entonces llamados campos de aterrizaje e hidroaeropuertos donde operaban, lo que daba lugar a que en cada ciudad principal o sus inmediaciones, hubiera varios de ellos. En aquella época, dichas empresas de aviación, en su condición de propietarias, eran quienes asignaban los nombres con que se identificarían sus campos de aterrizaje, nombres que casi siempre estaban asociados a la toponimia del entorno geográfico, o sus características.



V. Gr. "Manzanillo" en –Cartagena, en alusión a la aldea isla de Manzanillo donde estuvo el primer campo de aterrizaje de la ciudad. (Donde hoy existe la Escuela Naval de Cadetes y otras instalaciones de la Armada Nacional) y "Techo" en Bogotá en alusión al nombre del barrio entonces llamado Techo, derivado a su vez del Cacique *Techitina* (Donde estuvo posteriormente el Hipódromo de Techo) hoy localidad de "Kennedy", correspondiendo el aeropuerto al sector actualmente denominado "Banderas".

En 1954, los aeropuertos de propiedad privada que servían a la aviación comercial, pertenecientes a las empresas de aviación fueron expropiados, ante lo cual la Nación asumió la calidad de empresario de aeródromos en virtud de lo dispuesto en el Decreto 3269 de ese año.

El mismo año de 1954, mediante Decreto 3969 fue creada la **Empresa Colombiana de Aeródromos –ECA** establecimiento público al cual pasaron a pertenecer los aeropuertos al igual que sus demás instalaciones, según lo ordenado por el Decreto 2386 de 1955.

Para entonces era el Ejecutivo nacional, quien mediante Decreto asignaba o cambiaba el nombre a los aeropuertos públicos pertenecientes a la nación y al servicio de la aviación comercial.

Siendo así, en 1959 mediante Decreto 2791, se estableció expresamente que el nombre y denominación del aeropuerto que entonces se construía para la capital colombiana sería de "**Eldorado**" (sin espacio intermedio entre el artículo "el" y el nombre "dorado"). Por aquellos días gobernaba el país, el General Gustavo Rojas Pinilla, quién desde 1945, estando a cargo de la Oficina de Construcciones Aeronáuticas del Ministerio de Guerra, ya había hecho planes con respecto del nuevo Aeropuerto de Bogotá, incluido su nombre.

En 1960, el Decreto 1721 creó y organizó el **Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil –DAAC** y posteriormente, el Decreto 3140 de 1968, reorganizó el Departamento creando a su vez el **Fondo Aeronáutico Nacional –FAN**, dando lugar a la supresión de la ECA. Según el artículo 46 del mencionado Decreto el patrimonio del FAN estaría integrado por los aeródromos comerciales de propiedad nacional, los servicios complementarios de los mismos y demás bienes que en la actualidad fueran propiedad de la ECA y de la **Escuela Colombiana de Aviación Civil –ENACC**.

Desde entonces el Departamento Administrativo de Aeronautica Civil, entidad a la cual estaba adscrito el Fondo Aeronáutico Nacional –FAN se encargó de dar la denominación a sus aeropuertos.

En 1992, el artículo 67 del Decreto 2171 dispuso la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional, para dar paso a la **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica a Civil –UAEAC** precisando en su artículo 103 que el patrimonio del nuevo ente estaría constituido, entre otros, por los bienes que poseían el DAAC y el FAN (incluidos los aeródromos) y los bienes que dicha entidad adquiriera en el futuro.

Posteriormente, el Decreto 2724 de 1993, reestructuró la Unidad Administrativa, aclarando en su artículo 1º que "esta Unidad Administrativa Especial es el resultado de la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el



Fondo Aeronáutico Nacional FAN, ordenada en el artículo 67 del Decreto 2171 de 1992.” De acuerdo con el Art. 4º de este Decreto, (2724/93) nuevamente se estableció que “El patrimonio de la misma está constituido entre otros por los bienes que poseían el DAAC y el FAN y, los bienes que dicha entidad adquiera en el futuro.”

Una nueva reestructuración de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil habida mediante Decreto 260 de 2004, reiteró que el patrimonio de la misma está integrado entre otros por los bienes que posea la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y los que adquiera a cualquier título.

El desarrollo normativo descrito en relación con el ente rector de la aviación, nos muestra que hoy día es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil la propietaria de la mayoría de los aeropuertos públicos del país, los cuales integran su patrimonio y como tal, es a ella a quién le ha correspondido denominarlos desde 1968.

Es por ello que actualmente la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, sigue siendo la propietaria de la mayoría de los aeropuertos abiertos a la operación comercial del país, aún los explotados por particulares bajo la figura de concesión, lo cual incluye al aeropuerto Internacional “Eldorado” al servicio de la Ciudad de Bogotá D.C. y del país.

La tradición aeronáutica nos muestra que para designar sus aeropuertos la Entidad suele acoger nombres de personajes ilustres que hayan hecho significativos aportes o marcado hitos para la aviación nacional, V. Gr.

“Camilo Daza” (Cúcuta). Precursor de la aviación colombiana, primer piloto en el país, primer aviador que sobrevoló los valles de Cúcuta y fundador de la Fuerza Aérea Colombiana.

“Ernesto Cortissoz” (Barranquilla) Aviador, pionero de la aviación colombiana, fundador y primer presidente de la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo –SCADTA, exploró y abrió rutas para el transporte aéreo nacional, sobre el río Magdalena.

“Gustavo Rojas Pinilla” (Aeropuertos de San Andrés Islas y de Tunja) Aún antes de ser presidente de la República hizo grandes aportes a la aviación nacional y al desarrollo aeroportuario del país, siendo creador de la ECA y gestor precisamente del aeropuerto “**Eldorado**” al igual que de los de San Andrés y Tunja.

En otros casos, la denominación dada por la autoridad aeronáutica a sus aeropuertos, está asociada a la memoria de personajes ilustres oriundos de la región en la cual se encuentran y/o vinculados a su desarrollo. Ejemplo de ello son los aeropuertos:

- “Rafael Nuñez” (Cartagena)
- “Alfonso Bonilla Aragon” (Cali)
- “Alfredo Vasquez Cobo” (Letícia)
- “Benito Salas” (Neiva)
- “Gustavo Artunduaga” (Florência)
- “Antonio Roldán” (Carepa)



Otros aeropuertos son denominados en consideración a nombres emblemáticos de la región en la cual se encuentran, ligados a su cultura y tradiciones, tales como:

"Palonegro" (Bucaramanga)  
 "Matecaña" (Pereira)  
 "La Nubia" (Manizales)  
 "El Edén" (Armenia)  
 "El Caraño" (Quibdó)  
 "Perales" (Ibagué)  
 "El Embrujo" (Providencia)  
 "Yariguíes" Barranca Bermeja  
 "Furatena" (Quípama)

Finalmente encontramos otras designaciones asociadas a la memoria de destacadas personalidades vinculadas a la historia o desarrollo nacional, o ex presidentes del país, siendo dignos ejemplos los aeropuertos:

"Simón Bolívar" (Santa Marta)  
 "Almirante Padilla" (Riohacha)  
 "José María Córdova" (Rionegro)  
 "Enrique Olalla Herrera" (Medellín)  
 "Alfonso López" (Valledupar) .

Al examinar la designación de aeropuertos en otros países, encontramos una tradición similar. Ejemplos de ello son:

"Santos Dummond" (Rio de Janeiro - Brasil) Pionero de la aviación mundial  
 "Jorge Chávez" (Lima –Perú) Pionero de la Aviación peruana  
 "Mariscal Sucre" (Quito –Ecuador) Ligado a la historia e independencia de Ecuador  
 "Ezeiza" (Buenos Aires –Argentina) Nombre emblemático de la región  
 Tocúmen" (Panamá – Panamá) Nombre emblemático de la región  
 "John F Kennedy (New York - USA) Expresidente de los Estados Unidos.

Si bien, no existe una norma que determine el procedimiento para la designación de los aeropuertos, no admite ninguna discusión el hecho de que ese privilegio corresponde a su propietario, quién a su vez habría de decidir la forma de hacerlo en cada caso.

De cualquier modo, sin desconocer la importancia del Dr. Luis Carlos Galán Sarmiento cuya prematura e infortunada muerte de seguro frustró al país de sus aportes, no encontramos que su ilustre nombre encuadre en alguna de las líneas dadas, en este caso, para asignarlo al aeropuerto de la capital del país.

Lo anterior, sin perjuicio de que su nombre pueda en cambio ser asignado a alguno de los aeropuertos de Santander, departamento del cual fuera oriundo el inolado personaje.

Examinando otros aspectos culturales, bien se puede apreciar que después de 50 años "Eldorado" ha consolidado su nombre, al punto de convertirse en un icono no sólo a nivel interno sino reconocido por la comunidad aeronáutica internacional, creándose así una cultura que ha perdurado hasta nuestros días.



Desde el punto de vista jurídico, retomamos el hecho de que el pertenecer a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el indicado aeropuerto, tal como lo muestra la secuencia normativa descrita anteriormente, es a ella y a nadie más, a quién le corresponde su designación o nominación.

De otra parte, en estricto sentido, el Congreso de la República no está constitucionalmente facultado para designar aeropuertos.

Cosa diferente es que el órgano legislativo puede, en desarrollo de la función contenida en el Numeral 15 del Artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, "Decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria." Nada impediría entonces que el H. Congreso de la República decida aprobar una Ley decretando tales honores a la memoria del ilustre personaje, en cuanto considere que sus logros como Ministro del Despacho (de Educación), Embajador (En Italia) y Senador de la República, u otros logros, lo ameriten; pero ello dista mucho de tomarse la atribución de "bautizar" un aeropuerto que pertenece a otro ente.

Lo anterior, no solo podría dar claros visos de inconstitucionalidad a la proyectada Ley, sino que invade la órbita de la separación de poderes.

Otro importante elemento de connotación jurídica es que la explotación de puertos y campos de aterrizaje, según el numeral 9 del artículo 20 del Código de Comercio, tiene carácter mercantil, resultando ser el aeropuerto un establecimiento de comercio, según lo definido en el Art. 515 del mismo Código, y la enseña o nombre del mismo uno de sus bienes (bienes mercantiles) de acuerdo con el numeral 1º del Art. 516, que por cierto cobra mayor relevancia cuando la explotación de dicho establecimiento la hace un concesionario privado.

Obviamente el nombre de un establecimiento mercantil como uno de sus bienes, suele adquirir un gran valor económico que se consolida con el tiempo en la medida en que es conocido por los clientes (pasajeros y empresas nacionales e internacionales de transporte aéreo). Es previsible que un nombre con la tradición y difusión mundial como el de "**Aeropuerto Eldorado**" ha de tener un gran goodwill y como tal un significativo valor comercial, lo que en caso de cambiarse intempestivamente, podría derivar en perjuicios de naturaleza patrimonial en cabeza de su explotador (sea este un ente estatal o un concesionario) que podría incluso complicar la relación con el actual concesionario, a quién se le entregó el aeropuerto "El dorado" y no otro, todo lo cual podría ser susceptible de complejas reclamación incluso por vía judicial.

Además de lo anterior, no podemos olvidar que en algunas ciudades del país ya existen varias obras de infraestructura, (avenidas, velódromos, escuelas, bibliotecas, e incluso, barrios, etc.) que ostentan el ilustre nombre del Dr. Luis Carlos Galán, por cierto no en virtud de Leyes de la república, sino de actos administrativos de los estamentos competentes.

Desde el ámbito técnico, El **Aeropuerto Internacional Eldorado**, figura con ese nombre en las cartas de navegación para la aviación tanto nacional como internacional, al igual que en las cartas con procedimientos normalizados de aproximación y de salidas visuales y por instrumentos, en la carta de área de Control Terminal de Bogotá –TMA Bogotá y en otros documentos de navegación



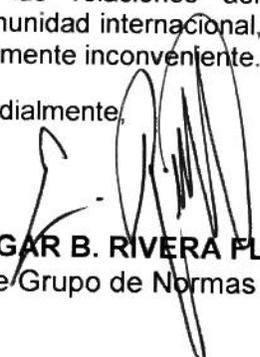
La información aeronáutica, correspondiéndole además, el distintivo de llamada radial **"Torre Elorado"**. La variación en el nombre no solo generará costosas actualizaciones en las cartas de navegación y documentos de información aeronáutica que se publican mundialmente en relación con el aeropuerto y sus rutas, luego de su notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional y los demás Estados miembros de dicho organismo, sino que generará delicadas confusiones mientras se consolida el cambio, las cuales tendrían un enorme impacto por ser **"Eldorado"** uno de los principales aeropuertos de Latinoamérica (El primero en volumen de carga y el tercero en pasajeros, superado solo por los de Ciudad de México y Sao Pablo). El cambio obviamente no tendría un impacto tan amplio y adverso si se tratase de un aeropuerto menor y con poco o ningún tráfico internacional.

Siendo así, el cambio de nombre implicaría todo un movimiento a nivel internacional afectando también las relaciones aerocomerciales, por cuanto ellas se enmarcan en Convenios y Acuerdos bilaterales o regionales, que desde hace 50 años han considerado a **"Eldorado"** como punto de partida y llegada para muchas rutas internacionales desde y hacia el territorio nacional.

A lo anterior, hay que agregar que los distintivos de llamada radial para las estaciones de los servicios de navegación aérea, suelen ser breves y puntuales para evitar el congestionar las frecuencias de radio y facilitar su entendimiento. Un eventual distintivo de llamada radial designando un aeropuerto durante el control de tránsito aéreo como: "Torre Luis Carlos Galán Sarmiento" ó "Torre Luis Carlos Galán" resultaría largo y confuso, propendiendo a congestionar las frecuencias y a dificultar la comunicación. El solo distintivo "Torre Galán" desfiguraría la identidad del ilustre personaje.

En conclusión, el cambio de nombre al "Aeropuerto Internacional **"Eldorado"** con el cual es conocido a nivel mundial, nos lleva no solo a desconocer una de nuestras más ancestrales tradiciones históricas y culturales, sino a tener que asumir graves traumas desde los puntos de vista, técnico, jurídico, económico y de las relaciones aerocomerciales internacionales de Colombia con la comunidad internacional, todo lo cual refleja que el cambio proyectado resultaría altamente inconveniente.

Cordialmente,

  
**EDGAR B. RIVERA FLOREZ**  
 Jefe Grupo de Normas Aeronáuticas

Copias a:

- Dr. Fernando Sanclemente Alzate, Director General
- T.C. Donall H. Tascón, Subdirector General
- Cr. Germán Ramiro García, Secretario de Seguridad Aérea
- Dr. Sergio Paris, Secretario Sistemas Operacionales
- T.C. Héctor Luis Carrascal, Director de Servicios a la Navegación Aérea
- Dra. Ilva Restrepo Arias, Jefe Oficina de Transporte Aéreo
- Dr. Jair Fajardo, Director Oficina Asesora de Planeamiento
- Dr. Rubén Darío Ponce, Jefe Oficina Asesora Jurídica

Proyectó: Edgar B. Rivera Florez / Juan Manuel Villamizar  
 Ruta electrónica: O:\ADI\Externo\2009030923

*Antiguo Aeropuerto de Techo*



*Antiguo Aeropuerto ElDorado*

