



OÍDOS SORDOS: Impacto de la Contaminación Acústica del Aeropuerto El Dorado en la Salud Auditiva y la Transformación Urbana del Barrio La Rosita

Autor

Juan Diego Duran Cuellar

Director

Óscar Javier Parra Castellanos

Profesional en Periodismo y Opinión Pública

Facultad de ciencias Humanas

Periodismo y Opinión Pública

Universidad del Rosario

Bogotá - Colombia

2026

A las cinco de la mañana, cuando Bogotá todavía despierta, un rugido atraviesa el silencio del occidente. No es una tormenta que se aproxima ni un trueno: es el primer avión que despegó del Aeropuerto Internacional El Dorado. En el barrio La Rosita, el día no comienza con sol, sino con motores y en línea uno a uno van despegando.

Lo que muchos ignoran es que este estruendo existe porque La Rosita colinda directamente con la pista occidental del Aeropuerto El Dorado, una franja de concreto que, a pocos metros de sus casas, se convierte en punto de partida y llegada de transporte aéreo de pasajeros y de carga. Esa cercanía los expone, día y noche, a niveles de ruido que superan los umbrales recomendados por la Organización Mundial de la Salud, afectando su sueño, su salud auditiva y hasta sus actividades más cotidianas. En este barrio, conversar, descansar, estudiar o simplemente pensar se convirtió en una batalla contra el cielo.

Y quizá lo más doloroso es que, pese a décadas de denuncias, peticiones, audiencias públicas, promesas políticas y visitas técnicas, no existe una solución real ni a corto, ni a mediano, ni a largo plazo. Ni aislamiento acústico, ni barreras de sonido, ni reubicación parcial, ni medidas de mitigación robustas. Nada que realmente transforme la situación en beneficio de la comunidad. El aeropuerto crece; el ruido crece. La presión aumenta; el silencio no aparece.

“Uno ya sabe a qué hora arranca la bulla”, dice Melvin Cusba, líder del barrio, mientras observa desde su ventana la estela blanca que deja un avión al elevarse. “Aquí el silencio no existe, hermano. La vida tiene sonido de motor.”

El tiempo en que se oían los grillos

Melvin ha vivido toda su vida en La Rosita. Su voz es firme, como quien ha aprendido a alzarla por encima del ruido. Cada frase suya parece acompañarla el zumbido grave de una turbina. “El ruido aquí no molesta un día. Es todos los días, todo el tiempo. Hasta que los sueños se interrumpen y a veces siento que tengo un motor al lado.”

Caminar por La Rosita es recorrer un archivo de adaptaciones. Las casas, con fachadas reforzadas y techos sellados, cuentan una historia que vibra. Pero no siempre fue así.

Cuando el barrio nació, allá por los años setenta, lo que hoy son calles pavimentadas eran trazos llenos de polvo e ilusiones que se encharcaban con la primera lluvia. El terreno fue vendido por lotes: parcelas humildes que cada familia convirtió en hogar con lo que tenía a mano. Algunos levantaron paredes de bloque sin problema, otros mezclaron guadua, tabla y ladrillo. No había acueducto ni alcantarillado; el agua se conseguía en una pila comunal que, como recuerda Marina Ramírez, era el corazón del vecindario (**Imagen 1**).



La Rosita y El Dorado: dos tiempos de un mismo territorio.

La **imagen 1** (1960) muestra el nacimiento y el loteo inicial del barrio La Rosita, ubicado al costado derecho de la cabecera de la Pista Izquierda del Aeropuerto El Dorado, cuando el entorno era predominantemente rural. La **imagen 2** (1998) evidencia la consolidación urbana del sector, ahora junto a la cabecera de la Pista Derecha en el sentido Sur - Norte, reflejando la expansión simultánea del aeropuerto y del barrio, así como la transformación definitiva del paisaje y de la vida cotidiana.

Fuente: Aeronáutica Civil – Archivo histórico (1960) / Aerocivil (1998).

“Nos tocaba ir con los baldes, a veces con los chinos de la mano”, dice Marina, una de las fundadoras del barrio. “Esa pila era nuestra vida. Si uno llegaba tarde, el agua se acababa. Y cocinábamos con cocinol, imagínese gasolina pura. Era lo único que había. Pero así era la vida, uno se las arreglaba.”

El barrio se levantó con el esfuerzo de sus habitantes. Cada ladrillo, cada varilla, fue un acto de esperanza. Nadie hablaba de ruido entonces. Lo que se escuchaba era el martillo del vecino, el canto de los pájaros, el sonido de los niños jugando a las canicas. La pista del aeropuerto quedaba lejos, o eso parecía.

Pero la ciudad creció. Y con ella, el aeropuerto. La segunda cabecera de la pista izquierda una línea recta asfaltada y llena de luces fue extendiéndose hasta quedar a unos pocos metros de las últimas cuadras de La Rosita. Donde antes había huertas y gallinas, hoy hay luces de pista, cercas metálicas y el zumbido constante de turbinas encendidas. El cielo dejó de pertenecer a las nubes, sino a los estruendos metálicos (**Imagen 2**).

Eriberto Díaz, tendero del barrio, lo resume con una sonrisa resignada “Aquí no hace falta radio, los aviones son la banda sonora del día.” En su tienda, entre galletas, arroz y cigarrillos, los estantes vibran levemente cada vez que despega una aeronave. El techo tiembla, las botellas tintinean. “Uno ya ni se asusta. Pero el cuerpo sí lo siente. Hay días que el ruido es tanto que la cabeza duele y uno se pone de mal genio sin saber por qué.”

En La Rosita, el progreso tiene sonido metálico. Y aunque la ciudad apenas despierta con su primer café, aquí los habitantes ya llevan horas lidiando con el rugido del cielo.

Cuando el progreso no hacía ruido

El ruido ha modificado las costumbres más pequeñas. Los hábitos más simples se detienen durante los segundos en que el cielo se parte en dos. En las tardes, cuando el tráfico aéreo se intensifica, las familias ajustan su rutina. Marina, comenta que a veces cierra las ventanas y hasta la puerta principal para que el ruido “no se le meta” mientras ve su novela. “Imagínese uno queriendo ver televisión y justo pasa el avión en el momento que el tipo va a confesar el secreto. ¡No hay derecho!”, dice entre risas.

Esa risa esconde, sin embargo, un cansancio y frustración. La contaminación auditiva se ha vuelto una compañera silenciosa pero constante.

Agustín Caraballo, otólogo de una clínica cercana al sector, ha atendido varios casos de vecinos con afectaciones auditivas. “Lo que sucede es que el oído no está diseñado para vivir en un bombardeo constante de frecuencias graves y agudas. El ruido de un avión no solo se escucha: se siente en el cuerpo. Con el tiempo, esa vibración puede causar micro daños en el

tímpano o generar un zumbido permanente llamado tinnitus. Y eso, lamentablemente, no se cura”.

Mientras tanto, la arquitectura del barrio ha ido cambiando en un intento de resistencia. Donde antes había pequeños patios y jardines, ahora hay locales, bodegas o talleres. La vida doméstica se ha ido adaptando a la comercial. No es solo una transformación económica: es una estrategia de supervivencia.

Cusba explica que muchos vecinos optaron por montar negocios para aprovechar el flujo de personas que transita cerca del aeropuerto. “Antes las casas eran solo para vivir, ahora son mitad vivienda, mitad tienda o ferretería. La gente ya no puede descansar, entonces decidió trabajar más.”

Izidro Gómez, dueño de una ferretería en la esquina principal, lo confirma mientras ajusta un tornillo en su mostrador. “Aquí todo tiembla, hasta los bombillos. Pero la ferretería aguanta. La gente necesita construir, mejorar las casas, meterle más cemento, más loza... como si el ruido se tapara con ladrillo.”

Sin quererlo, el ruido ha sido arquitecto. Las paredes se engrosaron, los techos se reforzaron, los vidrios se cambiaron por materiales que aíslan mejor el sonido. Pero cada intento parece insuficiente. El zumbido persiste, omnipresente, como un recordatorio de que la ciudad y el progreso rara vez piden permiso para instalarse.

Cuando el ruido se volvió vecino

El ruido no llegó de golpe: se instaló poco a poco, como un huésped al que nadie invitó, pero que terminó quedándose. A mediados de los años noventa, cuando el Aeropuerto El Dorado empezó a modernizarse y a extender sus operaciones hacia el occidente, los habitantes de La Rosita comenzaron a notar que el cielo ya no era el mismo.

Primero fueron unos cuantos vuelos más por la noche. Luego, el rugido a las cinco de la mañana, después, los domingos también. Y sin darse cuenta, el barrio empezaba su rutina cotidiana no por el reloj, sino por los despegues (**Imagen 3**).

“Uno sabía que eran las seis cuando pasaba el primer avión grande, el de carga”, recuerda Eriberto Díaz. “Después de eso venían tres más seguidos, y ahí sí ya era hora de abrir la tienda.” Mientras habla, el sonido grave de un Boeing 747 interrumpe la conversación. Eriberto guarda silencio y solo dice, resignado: “¿Ve? Eso es lo que le digo. Aquí ni las palabras se salvan.”

Su tienda es una de las más antiguas del sector. Entre jabones, paquetes de lentejas y gaseosas, el espacio vibra cada vez que despega un avión. Las botellas tintinean, las láminas del techo resuenan y los perros se inquietan.

“El ruido no se ve, pero lo cambia todo”, argumenta él. A veces la gente entra brava sin saber por qué. Uno aprende que el ruido también daña el genio, el sueño y hasta las ganas.” El cuerpo se acostumbra a sobrevivir con sobresaltos. Los vecinos han aprendido a hacer pausas automáticas en las conversaciones, como si la vida tuviera un botón de silencio temporal.

En La Rosita, el ruido no es un fenómeno sonoro aislado, ni un simple efecto colateral del progreso aéreo. Es una fuerza cotidiana que moldea el cuerpo, la mente y la vida misma del barrio. Lo que para gran parte de Bogotá es un paisaje auditivo distante la estela que cruza el cielo por unos segundos aquí es una presencia que se instala, golpea y permanece. Cada despegue produce una vibración que ingresa por las paredes, resuena en las ventanas y se filtra por las rendijas como una especie de visitante imposible de ignorar.

Pero la verdadera dimensión del problema no está únicamente en el sonido, sino en su constancia, en la imposibilidad de escapar de él. La Rosita habita bajo un cielo que opera día y noche, un cielo que dicta horarios, define rutinas y condiciona silencios. Y en esa repetición interminable, en esa falta de tregua, el ruido deja de ser molestia para convertirse en un factor que configura la salud, la vida comunitaria y hasta la arquitectura del barrio, que ha tenido que adaptarse para sobrevivir al estruendo (**Imagen 3**).



Congestión aérea sobre el occidente de Bogotá. Imagen 3: El mapa de tráfico aéreo muestra aeronaves en rutas de aproximación y despegue del aeropuerto El Dorado que sobrevuelan de forma recurrente el espacio aéreo de los barrios del occidente de la ciudad, entre ellos la urbanización La Rosita, evidenciando la exposición constante al ruido generado por el tráfico aéreo. Fuente: Elaboración FlightAware

Estudios realizados en Bogotá advierten que la exposición prolongada a ruidos superiores a 85 decibelios nivel superado ampliamente durante los despegues y aterrizajes de El Dorado

produce efectos que van mucho más allá de la pérdida auditiva: altera el sueño, activa constantemente el sistema de estrés, debilita la concentración, afecta la salud cardiovascular y fragmenta el bienestar emocional de forma acumulativa. La Rosita no es entonces sólo una de las urbanizaciones cercanas al aeropuerto: es un territorio donde el ruido se ha vuelto una fuerza silenciosamente devastadora y un acompañamiento que no se piensa ir.

El silencio que falta: cómo el ruido afecta la mente

Para el Dr. Caraballo “El ruido también afecta la mente. El cuerpo permanece en estado de alerta, el corazón late más rápido, el sueño se fragmenta. Con el tiempo, el ruido se mete en la cabeza, en los nervios, en la rutina. Es como vivir con una tormenta permanente.”

Esa “tormenta” no es una metáfora literaria. En 2016 el estudio “Calidad del sueño asociado al ruido causado por la operación del Aeropuerto El Dorado en adultos de la localidad de Fontibón”, realizado por Aura Maria Gutierrez y Diana Guzmán concluyó que 6 de cada 10 habitantes experimentan trastornos del sueño directamente asociados a la operación aérea, incluyendo interrupciones nocturnas, sensación de descanso insuficiente y fatiga acumulada. Dormir en zonas aledañas al aeropuerto implica no alcanzar la fase profunda del sueño: la mente se mantiene vigilante, el cuerpo continúa alerta, como si como si esperara permanentemente un nuevo impacto acústico.

En La Rosita, el ruido no solo se escucha: se siente. Se mete en los huesos, en las paredes, en los sueños. Marina Ramírez, sufre de insomnio desde hace años. “Yo me acuesto y cierro los ojos, pero no duermo. A veces son las tres de la mañana y todavía se oyen los aviones de carga. Uno termina durmiendo a pedazos. Y al otro día amanece con la cabeza como si tuviera un martillo adentro.” Su médico le recetó pastillas para dormir, pero dice que a veces ni eso sirve. “El ruido se mete por las ventanas, por las paredes, por la mente. Ya uno no descansa, solo reposa.”

Izidro Gómez, también lo padece. Al principio sintió cansancio excesivo; luego, tensión alta; después, un zumbido persistente que no cesa ni en los momentos de mayor silencio. “El otorrino me dijo que tengo pérdida auditiva leve y tinnitus. A veces uno está en silencio y sigue oyendo la turbina, aunque no haya ninguno por ahí.”

El tinnitus es, en sí mismo, una paradoja cruel: es oír sin oír, una forma de ruido interior que permanece incluso cuando el exterior parece quieto. Es la huella con la que muchos habitantes cargan de forma irreversible.

En pocas palabras el insomnio es parte central de ese deterioro. Dormir mal no solo produce cansancio: afecta la regulación emocional, inhibe la creatividad, altera el juicio, empeora la toma de decisiones. El estudio de Gutiérrez y Guzmán lo señala con claridad: los adultos expuestos al ruido aeroportuario presentan alteraciones en la percepción del bienestar, mayor irritabilidad, y dificultades para procesar información emocional.

Lo que no se puede sentir, ni oír

Jorge Veloza, exfuncionario de mantenimiento en el aeropuerto, fue uno de los primeros en sentirlo. Trabajó durante más de veinte años revisando motores y pistas, pero hoy carga con una secuela invisible: la pérdida progresiva de su audición. “Yo no me di cuenta cuándo empecé a dejar de oír bien. Al principio era un zumbido, como si el oído se tapara. Luego, de un día para otro, las voces se fueron alejando. El médico me dijo que era por exposición prolongada. Ironías de la vida: uno trabaja para que los aviones vuelen y termina sin poder escuchar su propio mundo.”

Lo suyo no es un caso aislado. El “Estudio sonométrico sobre el impacto de la apertura de la ventana operacional en el área de influencia directa del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá”, realizado por Efrain Casallas y Edwin porras determinó que los niveles de ruido superan los 90 decibelios en buena parte del área de influencia directa, incluidos barrios como La Rosita. Estos valores exceden los límites que la OMS considera seguros para la salud humana, y su impacto es acumulativo y silencioso.

El especialista en salud auditiva Agustín Caraballo que ha tratado varios casos del sector, explica “El oído humano no está diseñado para recibir impactos acústicos tan frecuentes. Cuando se vive en un entorno donde el ruido supera los 85 decibelios de manera continua, las células sensoriales del oído interno comienzan a morir, y no se regeneran. Es un daño silencioso, acumulativo e irreversible.”

Para Melvin, esas historias son el reflejo de una herida colectiva. “Aquí la gente no se enferma de gripe, se enferma de ruido. El ruido cansa, amarga, encierra. Antes la gente se sentaba afuera, ahora todo es puertas cerradas y vidrios gruesos. El barrio se volvió un sitio donde el silencio vale más que el aire.”

La Rosita también ha cambiado físicamente para sobrevivir al ruido. Como lo comenta Izidro “Yo vendía clavos y cemento, pero ahora lo que más me piden es material para aislar el ruido. Espuma, ladrillo grueso, poliuretano. El barrio se volvió un catálogo de soluciones contra el ruido, acá tenemos que estar a la vanguardia de la insonorización.”

Los hogares ya no se construyen para generar calor de hogar, sino para resistir el estruendo. Hay quienes han instalado vidrios dobles, quienes han reemplazado sus techos metálicos por materiales más densos y quienes han sellado puertas y ventanas con espuma expansiva. La arquitectura, en el barrio, revela una verdad profunda: cuando el ruido no se puede detener, se intenta encerrar la vida dentro de muros más gruesos. Pero aun así, el sonido se abre paso

Para finalizar Caraballo coincide: “La salud auditiva y mental de estos barrios está en riesgo permanente. Pero lo más grave es la normalización: las personas creen que se acostumbraron, cuando en realidad su cuerpo vive en un estado de defensa constante. Esa es la verdadera trampa del ruido.”

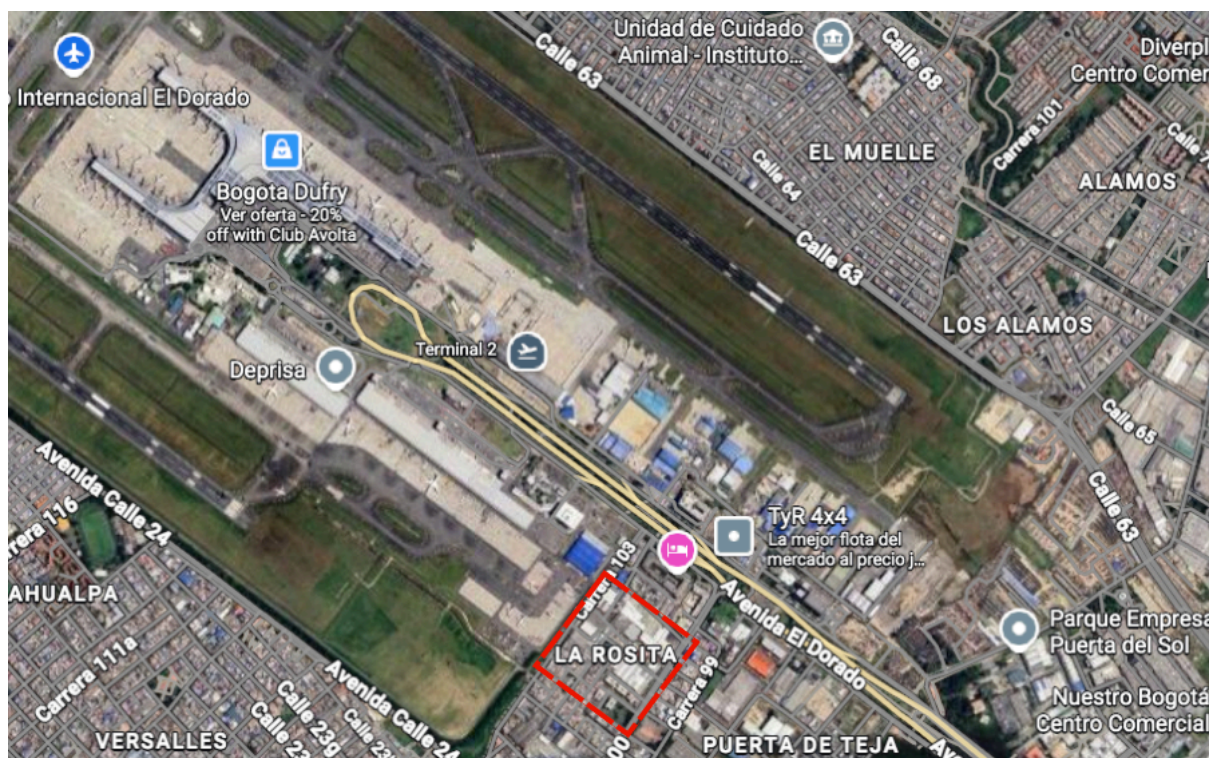
La Rosita y El Dorado: Un barrio construido bajo un cielo que no conoce el silencio

El barrio y el Aeropuerto El Dorado comparten algo más que una frontera en el mapa: Comparten el cielo, el ruido, la vibración y la vida cotidiana. Su relación está marcada por la cercanía física absoluta, una proximidad que no puede ignorarse ni negociarse. Entre las casas del barrio y las pistas del aeropuerto apenas hay unas pocas cuadras, pero esa distancia mínima ha definido por décadas la forma de habitar, de dormir, de hablar y de resistir (**Imagen 4**).

La Rosita fue una urbanización loteada, diseñada para ser un barrio residencial, con calles estrechas y casas levantadas por familias que buscaban estabilidad. Ninguno de sus habitantes se imaginó que quedaría tan expuesto a uno de los aeropuertos más activos de América Latina. Sin embargo, la ciudad creció, las rutas aéreas se expandieron y la urbanización quedó atrapada en un corredor de despegues y aterrizajes que pasan literalmente sobre los techos.

En otros lugares los aviones son un sonido lejano; en La Rosita, son una presencia inmediata. No sobrevuelan: Atraviesan el barrio. Las casas sienten el paso de cada aeronave, las ventanas vibran con cada despegue. El aeropuerto no es un punto de referencia: es un vecino que invade el aire, el descanso y los silencios (**Imagen 4**).





Sobrevuelo y proximidad urbana al aeropuerto El Dorado. Imagen 4: En la imagen superior, una aeronave sobrevuela a baja altura el barrio La Rosita, específicamente sobre la vivienda de Jorge Veloza, evidenciando la cercanía entre el tráfico aéreo y el entorno residencial. En la imagen inferior, la vista satelital ubica la urbanización La Rosita en relación directa con las pistas y terminales del aeropuerto El Dorado, mostrando cómo las rutas de aproximación y despegue atraviesan su espacio aéreo y generan una exposición constante al ruido aeronáutico. Fuente: fotografía y elaboración propia; imagen satelital tomada de Google Maps.

La vida diaria está atravesada por esa cercanía. Los habitantes han aprendido a detener una charla cuando escuchan el rugido que anuncia un vuelo. Las conversaciones tienen pausas obligadas, las reuniones tienen interrupciones previstas, las noches se fragmentan según el ritmo del tráfico aéreo. Para quienes no conocen el barrio, el ruido es un impacto inicial para quienes viven allí, es tema de la cotidianidad.

Más allá del ruido existe una comunidad

Pero no todo es afectación: La cercanía también ha construido vínculos sociales y económicos. Muchas familias de La Rosita han trabajado o trabajan en el aeropuerto; lo ven no solo como el origen del ruido, sino como fuente de empleo, estabilidad y oportunidades. Es un vínculo contradictorio: El aeropuerto crea empleo, mientras quita silencio. Da ingresos mientras resta descanso. Aporta progreso mientras impone desgaste.

El ruido, paradójicamente, también trajo movimiento económico. Muchas familias, incapaces de descansar o concentrarse, decidieron abrir pequeños negocios en sus casas. Tiendas, panaderías, talleres, misceláneas: una actividad constante que mantiene al barrio despierto, aunque no necesariamente vivo.

“Aquí el silencio se volvió lujo. Uno se pone a pensar comenta Eriberto sirviendo un tinto que si el silencio fuera negocio, ya lo estaríamos vendiendo en cantidades.”

La frase arranca risas, pero deja un eco inevitable: en La Rosita, hasta el humor suena a defensa.

Esa dualidad define la relación: el Dorado es indispensable y, al mismo tiempo, insoportable. Es útil y dañino. Es cercano en metros y lejano en prioridades. Su presencia traza un hilo invisible que une y separa a la vez: une por necesidad y oportunidad, separa por impacto y daño.

El ruido como frontera

El ruido de los motores no solo llenó el cielo de La Rosita; también marcó una frontera invisible entre el progreso y la supervivencia. Desde el aire, el barrio parece una extensión más de la mancha urbana que rodea el Aeropuerto El Dorado. Pero en el suelo, el paisaje revela una historia distinta: la de un lugar que se fue compactando, reforzando, cerrando sobre sí mismo para resistir el estruendo del desarrollo.

Ricardo Restrepo, director de Desarrollo Urbano de la Universidad de Madrid, lo explica con la calma de quien ha visto cómo las ciudades se transforman por necesidad y no por planificación. “La expansión de Bogotá hacia el occidente fue un proceso desbordado” afirma él. El Dorado se convirtió en un eje económico, pero también en una fuente de desequilibrio urbano. Cuando una infraestructura de ese tamaño crece, arrastra consigo a los barrios vecinos, los encierra en una lógica que no los tuvo en cuenta desde el principio.”

Según Restrepo, La Rosita es un ejemplo claro de lo que él llama “Urbanismo reactivo”: Comunidades que no fueron planeadas, sino que se adaptaron al empuje de la ciudad. “El ruido, curiosamente, se vuelve un factor urbanístico” explica. Las personas modifican sus casas, los usos del suelo cambian, las fachadas se blindan. No hay una política de mitigación real; lo que existe es la creatividad popular para resistir.”

Caminar por La Rosita es comprobar esa teoría. Las calles estrechas muestran una mezcla de épocas: fachadas nuevas al lado de muros viejos, ventanas selladas con espuma aislante, y balcones convertidos en bodegas. La estética del barrio no responde a modas arquitectónicas, sino a la necesidad de sobrevivir al sonido (**Imagen 5**).

Restrepo señala “El aeropuerto no solo genera ruido, también condiciona el valor del suelo. Muchos habitantes no pueden vender sus casas o hacerlo a un precio justo. Así que permanecen, se adaptan y reconstruyen. Es una especie de gentrificación invertida: no llega el lujo, sino el ruido. Y esto expulsa lentamente la calidad de vida.”

Esa frase se siente al recorrer la calle 23, una de las más afectadas por la cercanía a la pista. Allí, los edificios parecen encogerse bajo el peso del sonido. En las paredes, las grietas finas delatan las vibraciones constantes. En las fachadas, los letreros de “se arrienda” son tan comunes como los cables eléctricos que cruzan el cielo. Melvin lo resume en una escena:

“Hace años, los muchachos jugaban al microfútbol aquí al frente. Ahora ya ni se escucha el pito del árbitro. Toca gritar o parar el partido cuando pasa el avión.”

A unos metros, Izidro Gómez, muestra con orgullo los muros de su negocio: gruesos, con varias capas de bloque y cemento. “Antes esto era una casita ahora es un búnker. Pero el ruido hizo que todos empezáramos a levantar material . El que podía, metía más loza, el que no, reforzaba el techo con teja doble. Ya el barrio parece hecho de puro músculo, se ríe entre dientes”. **(Imagen 5)**

Esa fortaleza, sin embargo, también encierra una paradoja: cuanto más se construye para protegerse, más se encierra la comunidad. Las calles se volvieron más silenciosas no por falta de ruido, sino por exceso. Restrepo lo llama “la arquitectura del aislamiento”. Añade él “Las ciudades deberían generar encuentro, pero aquí el ruido ha producido lo contrario: casas cerradas, muros altos, una vida interiorizada. El progreso aéreo vino a fragmentar el suelo emocional del barrio.”





Cotidianidad en medio del ruido. Imagen 5: La primera imagen muestra una calle residencial del barrio La Rosita.. En la segunda, vista desde una vivienda del sector, los techos reforzados, tanques de agua y antenas evidencian adaptaciones constructivas en un entorno expuesto de forma permanente al ruido producido por las operaciones aéreas del aeropuerto El Dorado. Fuente: fotografías de elaboración propia.

Eriberto, lo dice a su manera: “Antes uno conocía a todos los vecinos. Ahora ni se sabe quién vive al lado. El ruido no deja ni saludar.” En contraste Melvin mira hacia el cielo resignado y cansado. “Nosotros no queremos pelear con el aeropuerto. Queremos que nos escuchen. No pedimos silencio total, solo un poquito de consideración. Aquí el ruido ya es parte de la vida... pero la vida también merecemos tener tranquilidad.”

El aeropuerto, desde la distancia, brilla como una promesa de modernidad. Pero para los habitantes de La Rosita, ese brillo tiene el precio de la incomodidad constante. Cada despegue es una señal de que el mundo avanza sin mirar atrás.

Aun así, el barrio resiste. Y en esa resistencia hay dignidad. Las fachadas pintadas de colores fuertes, los jardines pequeños que sobreviven entre el concreto, los murales donde los niños dibujan aviones con sonrisas, son gestos de pertenencia: maneras de decir “seguimos aquí”.

Restrepo concluye su reflexión con una advertencia “El sonido del progreso no debería borrar las voces de quienes lo escuchan todos los días. Bogotá tiene que repensar su relación con el aeropuerto, no como un símbolo de orgullo, sino como un reto urbano y humano. Porque detrás de cada despegue hay un barrio que tiembla.”

El barrio que nació del silencio

Antes de que el rugido de los motores se convirtiera en el sonido permanente del cielo, La Rosita era solo una promesa. Un pedazo de tierra en el occidente de Bogotá donde el viento soplaba sin interrupciones y el horizonte se perdía entre potreros y eucaliptos. Eran los años sesenta, y la capital todavía tenía el ritmo de una ciudad que aprendía a crecer.

Fue una constructora local la que loteó el terreno, ofreciendo a familias trabajadoras la posibilidad de tener casa propia en cuotas pequeñas. “Era la época en que todo el mundo quería un pedacito de tierra”, cuenta Marina. “No importaba si no había agua o luz, lo importante era tener dónde caerse muerto. Aquí, uno compraba el lote y lo iba levantando a su manera.”

Las calles aún no existían; eran líneas marcadas con cal sobre el polvo. Los primeros compradores llegaron con sus familias, sus herramientas y sus sueños envueltos en costales. No había planos ni arquitectos: solo la intuición de quienes habían aprendido a construir observando. “Cada casa era distinta” recuerda ella. Unos empezaban con un cuarto, otros con una cocina. Lo demás se iba levantando con el tiempo.”

En ese entonces, La Rosita era una comunidad sin agua, sin alcantarillado y sin energía eléctrica. Pero lo que sí abundaba era la solidaridad. “Aquí nadie pasaba hambre solo dice Marina. Si uno tenía arroz y el otro un huevo, ahí salía el almuerzo para todos.”

El agua se sacaba de una pila comunal que quedaba en la mitad del barrio. Era el punto de encuentro, el lugar donde las mujeres lavaban la ropa, los niños jugaban y los hombres se reunían a charlar. “Nos tocaba hacer fila con los baldes al hombro”, recuerda. Había que madrugarle, porque si el agua se acababa, tocaba esperar hasta el otro día. Pero la verdad, nadie se quejaba mucho; uno sentía que el barrio estaba vivo.”

De esa pila, de ese punto de encuentro improvisado, nació el espíritu comunitario que ha marcado a este barrio por generaciones.

Izidro, era un niño cuando su padre compró uno de los primeros lotes. Su memoria tiene el olor a cemento fresco y el ruido del martillo de su papá golpeando los clavos. “Todo se hacía con las manos. No había mezcladora ni volqueta. Uno mezclaba el cemento en el suelo, con pala, y lo cargaba en latas. Yo crecí entre ladrillos, ayudando a mi viejo a poner paredes que todavía siguen en pie.”

él sonríe cuando recuerda cómo los vecinos se ayudaban entre sí: “Si a alguien le faltaban tres bloques, el otro se los prestaba. No se necesitaban papeles ni recibos, la palabra bastaba.”

Eriberto, comenta que esa época fue dura, pero feliz. “Éramos pobres, sí, pero había alegría. Uno salía y todo el mundo lo saludaba. Las calles eran de barro, pero eran nuestras.” Cuando llegaba diciembre, los vecinos organizaban novenas al aire libre, con velas y natilla casera. El barrio entero se iluminaba con bombillos colgados en cables improvisados. Era una comunidad naciente, pero con alma propia.

En los años sesenta, el Aeropuerto El Dorado ya existía, pero su presencia era lejana, casi decorativa. Los vuelos eran pocos y los aviones, más pequeños. “El ruido se oía como a lo lejano, nada más”, recuerda Marina. “A veces hasta salíamos a verlos despegar. Era bonito, uno sentía felicidad cuando los veía pasar.”

Jorge, quien trabajó como técnico de mantenimiento en el aeropuerto, lo confirma: “El Dorado era otra cosa. No había tanto tráfico ni tanto movimiento. Uno sentía orgullo de ver despegar los aviones. Jamás pensé que ese mismo sonido que me gustaba tanto me iba a dejar sin oír bien.”

Por esos años, La Rosita crecía a paso firme. La gente llegaba de diferentes partes del país como Boyacá, Tolima, Santander buscando un lugar donde echar raíces. Lo que unía a todos era la ilusión de futuro.

Melvin Cusba, hijo de una de esas familias pioneras y hoy líder del barrio, lo dice sin dudar “La Rosita no nació del Estado, nació del esfuerzo. Aquí no vino nadie a regalarnos nada. Nosotros pusimos el pavimento, el alcantarillado, la luz. Todo fue gestionado por la misma gente. Eso es lo que más orgullo nos da.”

Con los años, La Rosita se convirtió en un pequeño universo con su propia vida: el sonido del martillo en la mañana, los vendedores ambulantes con sus gritos de “¡aguacate maduro!”, las risas de los niños jugando en la calle. El cielo era un paisaje más, un fondo azul que acompañaba los días.

Melvin recuerda que antes la gente sacaba las sillas al andén por las tardes para charlar. “El barrio era abierto, alegre, familiar. El ruido que se oía era el de la vida, no el de los motores.”

En ese entonces, el mayor problema era el barro en las lluvias o el polvo en el verano. Nadie imaginaba que, con el paso de los años, el verdadero enemigo no vendría del suelo, sino del aire.

El tiempo pasó y Bogotá empezó a expandirse hacia el occidente. Lo que antes era periferia se volvió ciudad. El aeropuerto creció, se modernizó, amplió sus pistas y sus operaciones. Poco a poco, el cielo empezó a rugir más fuerte. El ruido, primero esporádico, se volvió rutina.

Por ahora, basta mirar las calles estrechas y desiguales de La Rosita para entender su historia: un mosaico de casas construidas a mano, de esfuerzos repetidos, de memorias que todavía vibran. Algunas tienen vidrios gruesos antirruído, otras no. Algunas se alzan firmes, otras tiemblan con cada vuelo. Pero todas guardan una misma verdad: este barrio fue levantado con el corazón.

“Puede que el ruido nos haya cambiado repite Marina, mirando el cielo, pero no nos ha tumbado. Y mientras yo viva, esta casa va a seguir en pie. Con ruido o sin ruido.”

A la sombra del Dorado: la ciudad que no escucha

La historia entre el barrio La Rosita y el Aeropuerto El Dorado es la de un conflicto que nunca aterriza. Desde hace más de dos décadas, sus habitantes viven bajo un cielo que no calla y una institucionalidad que promete más de lo que cumple. El progreso se impone con motores, decretos y audiencias, mientras el barrio levanta su voz entre pancartas y cafés sin dormir.

La Alcaldía Mayor de Bogotá, a través del Decreto 765 de 1999, reconoció que la actividad aeroportuaria genera impactos ambientales que deben ser mitigados. Ese mismo decreto advertía que las zonas cercanas a El Dorado entre ellas La Rosita, en Fontibón debían transformarse para uso comercial y no residencial. El documento fue una sentencia silenciosa: donde antes vivían familias, ahora se esperaba el ruido de talleres, hoteles y depósitos.

“El plan inicial era construir en un área de 3.151 hectáreas El Dorado, pero se expandieron casi 5.129”, señala el ingeniero Moreno, quien participó en la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial de la época. Lo que comenzó como una ampliación controlada terminó siendo una expansión desbordada. “Se olvidaron de la gente”, explica el urbanista. “El ruido se convirtió en una frontera urbana: divide el progreso del abandono. La Rosita no fue reubicada ni protegida; simplemente quedó debajo de los aviones.”

A partir de los años 2000, el número de vuelos se disparó. La conectividad del aeropuerto creció, y con ella, la carga sonora que cayó sobre los barrios del occidente. Desde entonces, los vecinos viven una paradoja: Bogotá presume su aeropuerto como símbolo de modernidad, mientras ellos lo sufren como sinónimo de desgaste

El silencio de las instituciones

El 14 de marzo de 2015, los habitantes de Fontibón, liderados por la firma de abogados José Alvear Restrepo, convocaron la Audiencia Pública Ambiental por la ampliación de la pista occidental. Fue una respuesta a años de reclamos ignorados. Más de cien personas del colectivo Comunidades Unidas firmaron la solicitud. Querían ser escuchados, exigir compensaciones y que se reconocieran los daños a la salud y las viviendas.

“Nos citaron en Corferias y nos dieron soluciones mediocres”, recuerda Cusba, con una mezcla de rabia y resignación. “Ni siquiera vinieron al barrio. Era como si quisieran que nuestra voz se quedará encerrada en esas paredes frías.” En medio de las intervenciones de la Aeronáutica Civil, la Alcaldía y las autoridades locales, los vecinos de La Rosita irrumpieron con pancartas y consignas. Pedían que la audiencia se realizará en su territorio, no en Corferias lejos de la problemática.

“Nosotros no queremos que cierren el aeropuerto”, aclara Marina, “Solo que entiendan que aquí abajo hay gente que vive, que no puede dormir, que se enferma. Que no somos ruido: somos barrio.” Pero, como en muchas historias que cruzan la burocracia, el tiempo pasó y nada cambió. Las promesas se diluyeron entre trámites y comunicados. La Aerocivil insistió en que estaba cumpliendo con las medidas de mitigación y que existían programas de insonorización, aunque los vecinos aseguran que en la práctica solo unos pocos recibieron apoyo

Y no cesó la horrible noche

A finales de 2024, la Aeronáutica Civil (Aerocivil) presentó ante la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) un estudio para modificar la licencia que impide operar la segunda pista durante la noche. En otras palabras, buscaba autorización para que los vuelos funcionaran las 24 horas. La noticia cayó como una bomba en los barrios vecinos. “Ya de día no se puede hablar, y ahora quieren quitarnos el silencio de la noche”, comenta Melvin, mientras señala el cielo con impotencia.

Desde 1998, cuando la segunda pista comenzó a operar, los habitantes soportan el ruido de los motores desde las cinco de la mañana hasta las diez de la noche. Los niveles de ruido superan con frecuencia los 65 decibelios permitidos por la OMS, llegando en algunos puntos a 100 decibelios durante los despegues de carga. “Si abren 24 horas, nos acaban”, dice Jorge Veloza, exfuncionario del aeropuerto. “Yo trabajé en mantenimiento veinte años, y sé cómo suenan esos motores. A mí el oído me falló por eso. Imagínese la gente que vive aquí, día y noche con ese estruendo.”

Mientras la Aerocivil defiende que más del 90% de su flota actual es menos ruidosa, los vecinos aseguran que el impacto es mayor porque la operación no cesa. “Uno no mide el ruido en decibeles, sino en desvelos”, dice Marina, con un risa que oculta su frustración.

No veo, no escucho y no siento...

Desde que se conoció el plan de operación nocturna, los vecinos han pedido claridad. Denuncian irregularidades en las audiencias y falta de control. En 2013, la ANLA abrió una investigación a la Aerocivil por incumplir la obligación de consolidar los registros de insonorización. El expediente fue archivado con explicaciones técnicas y fotografías de reuniones. “Nunca nos mostraron cifras reales”, comenta Melvin. “Y cuando uno pregunta, lo mandan de oficina en oficina. Es como si el ruido no existiera en los papeles.”

Intentamos contactar a la Aerocivil y a otras entidades para conocer qué acciones concretas se están tomando frente a esta problemática. No obtuvimos respuesta. Varias fuentes cercanas, que habían participado en comités de seguimiento, nos pidieron no ser citadas: “Nos dijeron que no habláramos, que eso podría afectarnos en el proyecto del Dorado Max.”

También buscamos a OPAIN, la empresa administradora del aeropuerto, para preguntar qué pasaría con La Rosita si se aprueba la operación nocturna y cuáles son las medidas reales no

solo proyectadas para mitigar el impacto acústico en los barrios vecinos. OPAIN no quiso atenderlos ni responder las preguntas, pese a múltiples solicitudes enviadas durante varias semanas. Aquí donde el ruido de OPAIN se convirtió en silencio.

El Dorado Max: el progreso que no frena

El 1 de abril de este año, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) convocó la Audiencia Pública del proyecto El Dorado Máximo Desarrollo (EDMAX). El proyecto, bajo el modelo de Asociación Público-Privada, promete duplicar la capacidad del aeropuerto, pasando de 40 a 73 millones de pasajeros al año, ampliar los muelles nacional e internacional, construir un Centro de Intercambio Modal Aeroportuario (CIMA) y extender la pista norte en 800 metros.

El discurso oficial habla de sostenibilidad, energías renovables y 7.300 empleos. Pero en La Rosita, esas cifras suenan a amenaza. “El progreso nos va a pasar por encima otra vez”, dice Melvin. “Ellos dicen que van a traer desarrollo, pero a nosotros solo nos traen ruido.” Para Restrepo “El Dorado Max consolida una visión de ciudad que privilegia el vuelo sobre la tierra. Las comunidades cercanas no están contempladas como parte del desarrollo, sino como obstáculos que deben adaptarse. El aeropuerto se moderniza; el barrio envejece más rápido y se debe ir.”

A pesar de todo, el barrio no se rinde. Las reuniones comunitarias, las cartas a las autoridades y las protestas se han vuelto parte del paisaje. Frente a las casas y en las esquinas, los vecinos levantan pancartas con mensajes que claman por descanso y dignidad: “Queremos dormir”, “El ruido también enferma”. En cada manifestación, el barrio se une en un solo eco. Los tambores, las ollas y las voces buscan hacer el mismo ruido que los aviones, pero con un propósito distinto: ser escuchados. “Nosotros no odiamos el aeropuerto”, exclama Marina. Lo que queremos es que nos respeten. Que recuerden que aquí abajo también vive gente.”

Melvin, uno de los líderes más persistentes, ha coordinado plantones frente a la sede de la Aeronáutica Civil y ha entregado derechos de petición que pocas veces son respondidos. “Nos piden paciencia, pero la paciencia no aísla el sonido. Nos toca hacer ruido para que nos oigan”, afirma, con un tono entre ironía y cansancio.

El rugido de un avión de carga corta la conversación. Las voces se suspenden, los vidrios vibran, las tazas tiemblan. Y cuando el sonido se aleja, vuelve el silencio, ese silencio breve pero valioso que el barrio protege con obstinación. Porque, al final, la lucha de La Rosita no es contra el progreso, sino por un lugar donde el desarrollo no suene más fuerte que la vida misma.

La voz que venció al ruido

La ironía encierra una verdad profunda. Porque aunque el ruido lo invade todo las paredes, los sueños, los cuerpos, no ha logrado callar el espíritu de La Rosita. Entre cada vuelo, entre

cada pausa del rugido, el barrio respira. Y en ese respiro cabe la esperanza. La de un día en que el progreso no pese tanto sobre los oídos, y el cielo vuelva a ser algo más que ruido.

La historia de La Rosita no termina con el último avión de la noche. Empieza, más bien, cada vez que el cielo retumba y la tierra tiembla bajo sus casas. En ese ruido incesante, que atraviesa los muros, los cuerpos y los sueños, se esconde algo más que una molestia. Se esconde una verdad sobre Bogotá y sobre la manera en que entendemos el progreso.

Porque lo que comenzó como una urbanización humilde en los años sesenta con casas levantadas a pulso, con manos que soñaban y con un agua que se compartía en baldes, se convirtió, con el tiempo, en un barrio que aprendió a resistir el ruido y el olvido. Fue creciendo con la ciudad, pero la ciudad se le vino encima sin preguntarle nada.

Y entre cada ladrillo reforzado, entre cada puerta que se cierra para que no se cuele el ruido, se construye también una metáfora: la de un barrio que intenta proteger su vida sin perder su identidad. El aeropuerto El Dorado, símbolo de modernidad, se convirtió en un espejo que refleja las paradojas del desarrollo. Por un lado, los anuncios sobre conectividad, competitividad y expansión. Al otro, los oídos cansados de un barrio que no puede dormir.

Entre esos dos mundos, el del progreso y el del cansancio, habita una tensión que ningún decreto ha sabido resolver. Ni la Aerocivil con sus informes, ni la ANLA con sus audiencias, ni las promesas de mitigación han logrado contener lo que realmente duele: el ruido institucional, el que no escucha.

Y sin embargo, La Rosita sigue de pie. No como una víctima, sino como una comunidad que ha hecho del ruido su paisaje y de la resistencia su lenguaje. Melvin con su liderazgo, Marina con su humor, Eriberto con su tinto y su tienda, Izidro con su ferretería que vibra como si respirara, y tantos otros que encontraron en la cotidianidad una forma de dignidad.

Ellos no esperan milagros ni compensaciones lo que esperan es respeto. Esperan que algún día el progreso baje del cielo y pise la tierra que también lo sostiene. El proyecto El Dorado Max, con su promesa de crecimiento y eficiencia, reabre las viejas heridas. Las luces de la expansión brillan con fuerza, pero en su reflejo se alcanza a ver la sombra de un barrio que sigue esperando que alguien lo mire, que alguien lo escuche.

Este reportaje no termina con un punto final, sino con un eco: el eco de las voces que persisten entre turbinas, que se cuelan entre los despegues y que nos recuerdan que, en el fondo, no hay ruido más fuerte que el de una comunidad que se niega a ser callada.

“Dicen que somos un barrio ruidoso, expone Melvin y sí lo somos. Pero el ruido más fuerte que tenemos no viene del aeropuerto. Viene de nosotros, de no quedarnos callados.”

En su voz hay cansancio, pero también dignidad. Porque el ruido, aunque invade el cuerpo, no ha podido dominar el espíritu. La Rosita aprendió a convivir con el ruido de los aviones, pero también aprendió a quejarse, a organizarse, a contar su historia. Y esa historia, la de un

barrio que no deja de hablar aunque nadie lo escuche, es también la de una ciudad que necesita aprender a oír.

Bogotá, con su ritmo frenético y su cielo lleno de vuelos, suele olvidar que el progreso no puede medirse solo en despegues y aterrizajes. Hay otro tipo de altura: la que se alcanza cuando una comunidad logra resistir sin perder la esperanza. Porque al final, La Rosita no solo vive bajo el ruido: vive por encima de él. Y mientras el cielo siga rugiendo, el barrio seguirá ahí, recordándonos que no hay contaminación más grave que la indiferencia.

“Que los verdaderos oídos sordos no son los que pierden la audición, sino los que dejan de escuchar”.