

■ Las operaciones comerciales son compatibles con las de la base de Santa Lucía, dice

Estudio militar apoya la construcción de un aeropuerto internacional en Tizayuca

■ El suelo de Texcoco, no apto para construir una terminal aérea por los hundimientos

■ TRIUNFO ELIZALDE Y JUAN ANTONIO ZUÑIGA

Las operaciones de un aeropuerto internacional en Tizayuca "son perfectamente compatibles con las que se llevan a cabo actualmente en la Base Aérea Militar número 1, de Santa Lucía", señala un estudio de la Fuerza Aérea Mexicana en el que se afirma que "la construcción del proyecto Hidalgo es viable desde el punto de vista político, económico y técnico".

Elaborado por el general ala piloto aviador, Juan Arturo Villasana Castillo, el estudio, que abarca los más diversos ángulos de análisis desde la perspectiva militar, concluye que "es viable la construcción del nuevo aeropuerto" en el Valle de Tizayuca, y puntualiza que, a diferencia de la opción Texcoco, en esta zona del estado de Hidalgo "el subsuelo de la región no representa riesgo alguno, por ser de arena gruesa y no consolidados, derivados de las tierras volcánicas contiguas".

Al referirse a la calidad del suelo, establece que "el subsuelo en el que se encuentra ubicada la Base Aérea Militar número 1 (Santa Lucía) es de tipo arcilloso expansivo por haber sido en el pasado un lago, lo cual ha provocado hundimientos en las pistas y carreteras de acceso a esta base y algunas instalaciones de la misma, lo que representa una limitante para aeronaves de gran tonelaje". Agrega: "esta referencia es aplicable a los terrenos de Texcoco en los que se pretende ubicar el nuevo aeropuerto".

El documento se elaboró en 1995

Elaborado en agosto de 1995, "con el objeto de dar elementos de juicio a la superioridad acerca de las implicaciones que conlleva la posible construcción de un aeropuerto en el Valle de Pachuca (sic)", el estudio plantea que "la construcción del aeropuerto del estado de Hidalgo es el detonante del desarrollo integral del área Pachuca-Tizayuca, en el cual se programa un crecimiento ordenado a largo plazo de las zonas urbanas-industriales mediante una inversión de 3 mil millones de dólares".

En el documento, la FAM subraya que "en caso de conflicto y dentro del marco estratégico", se puede contar con una estructura aeroportuaria en el Valle de México capaz de asegurar las operaciones tácticas y logísticas hacia cualquier punto del país en forma coordinada, al contar con tres aeropuertos susceptibles de ser empleados.

Y aclara que "dada la situación estratégica y la importancia a nivel nacional que reviste esta base aérea (Santa Lucía), es conveniente que permanezca en su actual ubicación, a fin de dar cumplimiento a las misiones que se le tienen encomendadas a la Fuerza Aérea Mexicana en un mínimo tiempo de reacción hacia cualquier punto del país".

El estudio fue elaborado de acuerdo con la "orden verbal girada" al comandante de la Base Aérea Militar número 1, por el general de división Juan Heriberto Salinas Altos, entonces jefe del Estado Mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional.

En sus consideraciones señala que "desde el punto de vista nacional, el proyecto (Tizayuca) del nuevo aeropuerto es

presentado como la opción más aceptable para desahogar al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, ofreciendo ventajas que permiten una infraestructura a futuro capaz de afrontar los acuerdos negociados en el marco del TLC, y convertirse en la puerta de entrada y salida de toda América Latina".

En el marco de la inversión, indica, "se tiene conocimiento de que diversas empresas extranjeras tales como: Lockheed, Daewoo, Bechtel y Koll Corporation han externado su disponibilidad de recursos para invertir más de 15 mil millones de dólares en el desarrollo del proyecto".

Abunda: "El capital es de la iniciativa privada, en gran parte del extranjero, hecho que propiciaría una inyección de divisas no gubernamentales que permitirían la captación de impuestos en beneficio del gobierno, y la creación de un buen número de empleos. Además, este proyec-

to plantea oportunidades a la industria, al comercio y a la vivienda".

En sus conclusiones el general APA, Villasana Castillo, entonces comandante de la Base Aérea Militar número 1 de Santa Lucía, considera que como "actualmente el AICM se encuentra en un punto crítico de saturación y con severos problemas de expansión y de contaminación (por ruido), es viable la construcción del nuevo aeropuerto al no existir otra área con las ventajas que ofrece el proyecto Tizayuca".

En la parte militar de su análisis manifiesta apreciaciones relacionadas con la seguridad nacional y la ubicación estratégica de la base aérea de Santa Lucía.

Expone: "Las características propias de las operaciones aéreas militares que se llevan a cabo en la BAM No. 1, la más importante del país, aunado a la gran concentración de unidades, dependencias e instalaciones de la FAM y del Ejército,

sugieren la estrategia de continuar operaciones en forma independiente de cualquier autoridad civil, en virtud de ser necesario para cumplir con los objetivos establecidos en materia de seguridad nacional".

Sin embargo, también aclara que "para la realización de las operaciones aéreas entre esta base aérea militar y el aeropuerto en proyecto, se podría considerar el establecimiento de una zona de control de tráfico común, a fin de facilitar las salidas y llegadas de ambos aeropuertos".

Tanto en México como en el extranjero, precisa, hay varios ejemplos de esta naturaleza, entre los que menciona los casos del Aeropuerto del Norte y el de Mariano Escobedo, en Monterrey, ambos "a sólo nueve millas náuticas de distancia"; el de Acapulco con la BAM No. 7; el de la BAM No. 6 con el de Tuxtla Gutiérrez, en Chiapas; y los tres de Amsterdam, Holanda, "mismos que se encuentran a 10 millas náuticas de separación".

Sobre "el posible conjunto de espacio aéreo del aeropuerto de Hidalgo con la BAM No. 1" el estudio de la FAM determina cuatro consideraciones: ambos aeropuertos pueden operar con un coordinador de tráfico aéreo; las aproximaciones procedentes del sur pueden ser manejadas de tal forma que no afecten el área restringida de Santa Lucía; las del norte no provocan ningún tipo de afectación.

La cuarta consideración se refiere a que, "una vez aprobado el proyecto", será necesario establecer la coordinación respectiva, a fin de reestructurar las áreas restringidas, así como las salidas y llegadas a ambos aeropuertos".

El estudio concluye en dos recomendaciones al alto mando. En la primera señala: "Es viable la construcción del nuevo aeropuerto (en Tizayuca) recomendando que se logre el acuerdo ante las autoridades responsables del proyecto, para que se acondicionen las instalaciones de esta base aérea (Santa Lucía) con las pistas requeridas, equipo de radar, sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), de iluminación y de comunicación necesarios, a efecto de llevar a cabo las operaciones en forma coordinada y segura".

Añade: "Siendo además necesario efectuar juntas de coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil y los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, a fin de reestructurar las áreas restringidas y de igual forma, las salidas y llegadas tanto de la Base Aérea Militar de Santa Lucía como del nuevo aeropuerto".

La segunda recomendación reitera: "De igual forma y dentro del marco de seguridad nacional y estratégico, descartar toda posibilidad de reubicación de esta base aérea o permitir que la aviación civil se establezca en la misma".

MUERTE A MEDIA TARDE



También en la parte vieja de la ciudad de Panamá se escenificó la Pasión de Cristo. Enrique Gómez fue el joven que encarnó al Mesías, quien fue crucificado cuando declinaba el día

Las empresas aeronáuticas ya ajustaron su programa de vuelos, informaron El AICM se registrará por el horario de verano

■ TRIUNFO ELIZALDE

Independientemente de que la Suprema Corte de Justicia de la Nación determine en definitiva sobre la vialidad de que el horario de verano, que entrará en vigor en el país el primer domingo de mayo próximo, se acate o no en la capital de la República, las empresas aeronáuticas que operan en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ya han ajustado sus programas de vuelos, por lo que no se espera ningún contratiempo en la navegación aérea por el uso horario, informaron voceros de la administración

del AICM.

El único ajuste que las empresas aéreas llevaron a cabo en sus itinerarios fue reducir el número de meses que durará el horario de verano, pues al contrario de años anteriores, que se aplicaba de abril a octubre, ahora será de mayo a septiembre, o sea, cinco meses en lugar de siete como se había establecido en los últimos cuatro años.

Aunque no se espera, "porque se piensa que la Suprema Corte de Justicia terminará por inclinarse por el horario de verano en todo el país, incluida la ciudad de México", si el fallo fuera a favor del

decreto emitido por el Gobierno del Distrito Federal, "entonces sí se crearía alguna confusión en el tráfico aéreo", se dijo.

Cabe mencionar que las empresa aéreas, tanto nacionales como extranjeras, en lo particular se mantienen en silencio y no emiten opiniones respecto de la controversia existente entre el gobierno federal y el capitalino. Sin embargo, la Cámara Nacional del Aerotransporte (Canaero) ha manifestado que los vuelos de todas las aerolíneas tendrán que registrarse por el horario que fije el gobierno del presidente Vicente Fox, pues las instalaciones del AICM son federales.