



**COMUNICADO: 22 de agosto de 2017**

## **NO AL PROYECTO DE AEROPUERTO EN SAN MIGUEL DE ALLENDE**

Como organizaciones ciudadanas de San Miguel de Allende, reiteramos públicamente nuestra oposición --suscrita recientemente por más de una docena de instancias civiles locales-- a la iniciativa de la Presidencia Municipal de construir un aeropuerto concesionado para aviones tipo jet de pasajeros, contiguo a la cabecera municipal de nuestro municipio, a la vez que solicitamos al Ayuntamiento detener de inmediato el proceso de licitación correspondiente anunciado a finales de julio por el alcalde, Ricardo Villarreal García, para concesionar tal proyecto aeroportuario al mejor postor.

En primer término, nos parece totalmente inaceptable el emplazamiento anunciado para el proyectado aeropuerto --una pista aérea en desuso contigua a la zona urbana de San Miguel de Allende--, el cual carece de las condiciones mínimas para la seguridad aérea, incompatibles con las normas del Anexo 14 de la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO), y que constituye una amenaza real de impacto social, ambiental y urbanístico para nuestra ciudad. El proyecto aeroportuario de la Presidencia Municipal, a la fecha, no ha sido presentado para su autorización reglamentaria a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de la SCT, como nos lo ha hecho saber mediante oficio fechado el pasado 20 de junio la Ing. Maricruz Hernández, Directora de Aeropuertos de dicha dependencia federal. Tras consultar el tema con expertos tanto en urbanismo como en aeronáutica civil, resultan evidentes las razones que hacen inviable el proyecto aeroportuario que se pretende imponer, sin el consenso de los habitantes de San Miguel de Allende:

1.- UBICACIÓN. El área seleccionada para la construcción del aeropuerto --una sección contigua al antiguo rancho de San Julián -- forma parte de la mancha urbana de San Miguel de Allende, situación que volvería crecientemente incompatible un aeropuerto para aviones tipo jet, por razones tanto de seguridad como de impacto ambiental y auditivo. Los desarrollos habitacionales y comerciales proliferan en torno al área y en la misma ruta obligada de despegues/aterrizajes de la pista. También se localizan en el área cuatro centros universitarios en vías de crecimiento, cuyas edificaciones tienen alturas en el límite máximo permisible, además de que dos de ellos se localizan a tan sólo tres metros del límite exigido por la DGAC para un aeródromo. Los riesgos e impactos afectarían notablemente al Hospital General "Dr. Felipe García Dobarganes", el más importante de la ciudad, ubicado a sólo 400 metros en la ruta de la pista, situación que alcanzaría también a otro hospital privado, actualmente en proceso de construcción.

La cercanía de la pista aérea con el centro de San Miguel de Allende --cuyo valor histórico y monumental le valió desde 2008 la inscripción en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO--, además de los evidentes riesgos de seguridad, haría inevitable el impacto ambiental y auditivo sobre la zona urbana durante los despegues/aterrizajes de las aeronaves, debido a la inmodificable orientación Este-Oeste de la pista. El ruido producido por un avión jet volando a baja altura es de más de 90 decibeles, cuando el límite máximo permisible en las zonas urbanas es de sólo 65 decibeles. Tal impacto ambiental y auditivo resultaría atentatorio contra nuestra ciudad patrimonial, destino turístico y residencial del cual depende en gran medida el desarrollo socioeconómico del Municipio. A ello habría que sumar la pérdida de valor económico de las propiedades, pues es un fenómeno conocido a nivel mundial que las áreas urbanas y suburbanas afectadas por el impacto auditivo y ambiental de un aeropuerto, pierden irreversiblemente su valor inmobiliario, al convertirse en zonas indeseables para vivir. Es por ello que las ciudades buscan alejarlos cada vez más: Querétaro sacó su aeropuerto de la mancha urbana, al igual que León-Silao; la Ciudad de México está en proceso de hacerlo. ¿Por qué San Miguel de Allende tiene que ubicar un nuevo aeropuerto dentro de la mancha urbana?

De igual manera se vería seriamente impactada al Oeste, al ubicarse también en la ruta de los despegues/aterrizajes, el Jardín Botánico y Área Natural Protegida "El Charco del Ingenio", certificada por la CONANP y bajo protección federal desde 2015, debido a la gran diversidad de aves residentes y migratorias que frecuentan sus humedales, entre otras especies de la fauna regional. El impacto sonoro de las aeronaves se extendería asimismo a los miles de visitantes de este espacio natural y escénico, contiguo a la zona urbana, el cual representa un destino turístico, cultural y comunitario de gran relevancia para San Miguel de Allende.

Muy cerca del área natural protegida y en la misma y forzosa ruta de vuelo rasante, se halla la recién inaugurada Concha Acústica del Parque Bicentenario, auditorio público abierto para la realización de conciertos y espectáculos culturales, los cuales serían desde luego perturbados por la contaminación auditiva de las aeronaves. Además de que los vuelos turísticos que se realizan al amanecer en globos aerostáticos desde hace más de 20 años sobre el casco de la ciudad y sus alrededores, se verían sin duda afectados o quizás cancelados a partir del funcionamiento de un aeropuerto próximo a la ciudad.

Existen además claros impedimentos derivados de la pretendida ubicación del aeropuerto. Uno es el Centro de Readaptación Social (CERESO), de carácter regional, el cual se localiza a menos de 300 metros del extremo de la pista y alineado con ésta, y cuyas normas de seguridad prohíben de manera inexcusable el sobrevuelo de cualquier tipo de aeronave. El otro es el cruce en forma perpendicular de un tendido eléctrico de la CFE (250,000 volteos), cuya reubicación o enterramiento sería necesario llevar a cabo.

2.- LIMITACIONES TÉCNICO ESPACIALES. Resulta evidente que no existe en el viejo aeródromo capacidad física para construir una segunda pista o para una expansión significativa de la pista existente, pues el ancho máximo posible es de 45 metros y la longitud hacia el Este está limitada por una pendiente hacia abajo cercana al 6%. No hay espacio disponible, en ambos extremos de la pista, para casos de sobrerrodamiento de aviones tipo jet. En su extremo Noreste, la pista colinda con una depresión geográfica u hondonada que impide la ampliación de las instalaciones. La limitación espacial también es un obstáculo para la construcción de áreas públicas, salas, hangares, talleres, etc. requeridos para un aeropuerto, así como para luces de aproximación, en caso de establecerse uso de instrumentos.

Un vicio de origen fundamental de esta vieja pista aérea, el cual es físicamente imposible de corregir, consiste en su inadecuada orientación (Este-Oeste), ya que no fue trazada en función de los vientos dominantes en el área (Noreste-Suroeste). A ello se suma otro obstáculo espacial de riesgo: la proximidad al Sur del gran macizo montañoso de Picachos o Palo Huérfano, el cual podría dificultar las maniobras aeronáuticas debido a su volumen y variación climática.

3.- ASPECTOS REGULATORIOS. La decisión oficial del Municipio sobre la ubicación del aeropuerto no corresponde a ningún esquema de planeación urbana reciente, ni a un programa de movilidad o atlas municipal de riesgos --a la fecha inexistentes. Las menciones sobre un aeropuerto en el sitio que figuran tanto en el Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial (POET), como en el Programa de Ordenamiento Territorial de la ciudad (POT), tienen como única referencia el viejo aeródromo y de ninguna manera un aeropuerto de la envergadura que ahora se pretende imponer en un área urbanizada. En todo caso, ambos programas no han sido debidamente actualizados, ni han sido integrados en un Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial (PMDUOET), como lo dispone expresamente el Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato.

4.- USO CUESTIONABLE DE RECURSOS DEL MUNICIPIO. El referido proyecto aeroportuario nos parece por completo innecesario, toda vez que existen dos sendos aeropuertos (El Bajío y Querétaro) a una hora de distancia por carretera, con capacidad para crecer y conectar a San Miguel de Allende con destinos nacionales e internacionales, así como un aeródromo construido, equipado y operando a media hora de distancia en la ciudad de Celaya. Si se trata de recibir jets privados, los beneficios para el Municipio serían insignificantes, pues el aeropuerto sólo beneficiaría a un puñado de visitantes opulentos.

Los terrenos que pretenden destinarse al nuevo aeropuerto son patrimonio de todos los sanmiguelenses. La ausencia de beneficios y la evidente inviabilidad del proyecto, nos llevan a pensar que quizás se trate de un negocio para que particulares (propietarios de terrenos y concesionarios) lucren con el patrimonio del Municipio, situación inaceptable que debería ser investigada a fondo.

Como consecuencia de lo anterior, quienes suscribimos el presente comunicado respaldamos sin reservas la petición realizada por diversas organizaciones civiles, el pasado 2 de mayo del año en curso, a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT, de no otorgar la autorización correspondiente al proyecto de aeropuerto concesionado que promueve la Presidencia Municipal de San Miguel de Allende y, de manera específica, no otorgarla en el sitio donde se pretende establecer y operar. Y exigimos asimismo a los miembros del Ayuntamiento actuar con responsabilidad y valor civil, deteniendo el proceso de licitación en curso para una iniciativa que nunca fue sometida a consulta ciudadana y que no cuenta ni lejanamente con un consenso favorable por parte de los habitantes de San Miguel de Allende.

*Responsable de la publicación: César Arias de la Canal*