



127
201

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

LA TRASCENDENCIA DE LA INCORPORACION DEL
HELICOPTERO A LOS MEDIOS DE COMUNICACION
DE LA CIUDAD DE MEXICO, INFORMACION COMO
CAIDA DEL CIELO: *PERIODISMO AEREO.*

T E S I N A

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA COMUNICACION

P R E S E N T A :
GUILLERMO RAMIREZ CRUZ

DIRECTORA DE TESINA: LICENCIADA ROSA MARIA VALLES RUIZ



MEXICO, D. F.

1997

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Dedico especialmente esta tesina a la memoria de los *reporteros del aire*
Ricardo Peña Navarrete, Rolando Medina Méndez y Manuel Amador,
por su entrega y profesionalismo, así como al camarógrafo **Gilberto Medina**
Martínez y al capitán **Sergio Espinosa.**

AGRADECIMIENTOS

A Dios,

por permitirme alcanzar esta meta.

A la Universidad Nacional Autónoma de México,

por darme la oportunidad de tener una preparación a nivel profesional.

A la licenciada Rosa María Valles Ruiz,

por su optimismo e inagotables palabras de aliento, por ser parte fundamental en la realización de este trabajo.

A los profesores Antonio Galvan Pastrana, Carmina González, Raúl González Granados y Elvira Hernández Carballido, por el tiempo empleado en la revisión de la presente tesina, así como por sus valiosos comentarios y sugerencias

A las siguientes personas, por la valiosa información proporcionada:

Ingeniero **Celestino Cázares Lazcano** -Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Licenciado **Leopoldo Díaz de León** -Televisión Azteca-

Señor **Fidel Gómez Núñez** -Secretaría de Comunicaciones y Transportes-

Camarógrafo **Alejandro Hermenegildo Nava** -Televisa-

Ingeniero **Jorge Alejandro Olea** -InfoRed-

Señor **Enrique Octavio Lira Ochoa** -*América Vuela*-

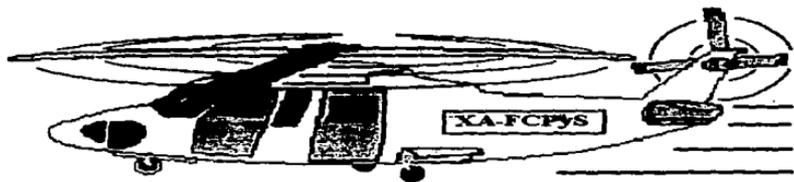
Reportero Héctor Malo Moro -Grupo ACIR Radio-
Licenciado Leonardo Mendoza Rodríguez -Grupo ACIR Radio-
Licenciado Gabriel Núñez -Radio Fórmula-
Licenciado Luis Francisco Repper Jaramillo -Grupo Radio Centro-
Licenciado José Luis Reyes García -InforRed-
Señor Mario Rodríguez Tapia -Presidencia de la República-
Ingeniero Carlos Wayler León -Grupo ACIR Radio-

A la licenciada **Cecilia Alfaro Hernández,**
por su apoyo en todo momento.

A las licenciadas **Rosario Badillo Briones y Claudia A. Quiroz León,**
por su apoyo y constantes palabras de ánimo.

Al señor **Ernesto Rodríguez Valadez,**
por... bueno... él ya sabe, y por su franco apoyo.

Al Licenciado **Pablo Gómez Pineda,**
por sus invaluable asesorías.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
Apartado 1. Imitando al Colibrí	
1.1. El Despegue (El <i>Helix Pteron</i>).....	5
1.1.1 Los Primeros Intentos.....	6
1.1.2. La Entrada al Siglo XX.....	7
1.1.3. La Antesala del Helicóptero Actual.....	12
1.1.4. Nuestros Días.....	17
1.2. Aleteo en Nuestro Espacio Aéreo.....	18
1.3. De Mil y una Ayudas.....	19
Apartado 2. Noticias... Al Aire	
2.1 Un Nuevo Elemento en el Periodismo.....	21
2.1.1 Los Primeros Vuelos Informativos.....	22
2.1.2 La Pionera de los Últimos Años: Radio Red.....	26
2.1.3 <i>Fórmula Vital</i>	29
2.1.4 ¡Vuelo en Radio Ceentro!.....	30
2.1.5 <i>EL Informóptero</i>	32
2.1.6 El <i>ACIRcóptero</i>	34
2.1.7 <i>Tango Víctor Alfa</i>	36
2.1.8 La Única Opción en Radio: InfoRed.....	38

2.2 Colibrí Auditivo y Colibrí Visual 40

2.3 Un Servicio por las Nubes 44

Apartado 3. La Nueva Visión de la Noticia

3.1 *Periodismo Aéreo*..... 47

3.2 Portavoces Voladores 56

3.3 Una Experiencia Inolvidable 65

COROLARIO..... 76

BIBLIOGRAFÍA..... 79

HEMEROGRAFÍA..... 81

VIDEOGRAFÍA..... 84

ENTREVISTAS..... 85

ANEXOS.

INTRODUCCIÓN

Hoy en día es difícil, casi imposible que los habitantes de una gran ciudad como la nuestra no estén informados de lo que acontece, no sólo en la capital o en el país, sino de aquellos hechos que tienen lugar en los sitios más apartados del planeta.

Los medios de comunicación con su vertiginosa evolución e innumerables opciones, han acertado en forma por demás increíble las distancias y el tiempo de la noticia.

La información está al alcance de nuestros sentidos: al ver la televisión en la sala de nuestra casa, al escuchar la radio del automóvil o al leer algún periódico, tal parece que las noticias las podemos encontrar en cualquier lugar y de hecho así es.

En este sentido, debemos decir al lector que algo pasa en la Ciudad de México desde hace varios años respecto a la información; si usted vive en ella ya debió haberse dado cuenta, si no es así, le pedimos fije su mirada en el firmamento cualquier mañana de un día entre semana; tal vez observe algunas nubes con un lento y discreto desplazamiento, o aprecie alguna ave que surca los aires; no se desespere, en cualquier momento pasará como auténtica centella, precedido de su característico sonido, entonces se dará cuenta que la información... está cayendo del cielo.

Nos referimos a los helicópteros pertenecientes a algunos medios de comunicación del Distrito Federal, que cotidianamente sobrevuelan el espacio aéreo de la ciudad y sus zonas aledañas, para realizar reportes informativos de diverso orden, hecho que es precisamente el tema de la presente investigación y que hace de esta tesina un trabajo verdaderamente de altura, en el cual hemos tratado de establecer la trascendencia que ha

producido en el ámbito periodístico la incorporación de esta aeronave en algunos de los servicios informativos de la llamada Ciudad de los Palacios.

Para la realización de la presente investigación se eligió al mayor y más completo género del periodismo: el Reportaje, ya que pensamos es el medio idóneo para desarrollar el tema seleccionado, pues permite incluir entre otros elementos periodísticos a la entrevista y la crónica, recursos que son parte fundamental en este trabajo de tesina.

Asimismo, es importante señalar que también se realizó investigación documental, con el afán de profundizar y redondear lo más posible nuestro trabajo, lo cual es el objetivo de todo reportaje: ahondar y escudriñar en lo hechos y sus causas.

Precisar el tipo de reportaje al que se recurrió para el presente trabajo es un poco difícil, ya que al atender la clasificación establecida por Vicente Leñero y Carlos Marín en su libro *Manual de Periodismo*, consideramos que la presente investigación cuenta con características del reportaje demostrativo, del descriptivo así como del narrativo.

Del reportaje demostrativo pensamos que se ajusta a la investigación de un suceso, que en este caso es la incorporación del helicóptero a los medios de comunicación de la Ciudad de México.

Respecto al descriptivo, a lo largo de la tesina se retratan situaciones, personajes y lugares, característica que distingue a este tipo de reportaje.

Por último, pensamos que al igual que un reportaje narrativo, el presente trabajo de tesina relata la historia de un acontecimiento, el cual reiteramos en la incorporación de helicóptero a los medios de comunicación del Distrito Federal.

De esta forma, invitamos a todos aquellos que estén interesados en hacer un recorrido, o mejor dicho, para llevar a cabo un vuelo por el espacio aéreo de este reportaje.

Despegaremos en el primer apartado, donde se abordará la historia y evolución del helicóptero, desde su concepción en la mente del genial artista e inventor italiano Leonardo Da Vinci hasta nuestros días. Se dará una breve visión de la historia del helicóptero en México (aquí, es conveniente mencionar que la información histórica encontrada sobre el helicóptero a nivel general fue muy limitada, situación que se marcó aún más en el caso concreto de nuestro país). Y por último, se expondrán las características y capacidades de la aeronave, por las cuales ha sido y es utilizada para un sinnúmero de actividades, tanto civiles como militares.

En el segundo apartado, se llevará a cabo un sobrevuelo por la historia que este gigantesco *colibri mecánico* ha registrado en las diferentes radiodifusoras y televisoras de nuestra capital, que cuentan o contaron con esta herramienta voladora para complementar sus coberturas informativas, lo cual fue posible gracias a las entrevistas realizadas con los profesionales de la comunicación que tienen o tuvieron relación directa o indirecta con este servicio en su respectivo medio.

Se hará una comparación entre la información generada desde helicóptero para la radio respecto de la que se manda para la televisión, con el objetivo de establecer similitudes y diferencias. Además, se abordará un aspecto fundamental para la existencia de este servicio aéreo dentro de los distintos medios de comunicación de la Ciudad de México.

Finalmente aterrizaremos en el tercer y último apartado, donde se expondrán los argumentos, que según nuestra opinión, hacen posible afirmar la gestación de una nueva especialización del periodismo que

hemos denominado *Periodismo Aéreo*. Se expondrá la valiosa labor social que el helicóptero realiza como parte de los medios de comunicación. Por último, a través de una crónica, se tratará de transmitir al lector la experiencia y sensación que significa volar en un helicóptero para la realización de una cobertura informativa, gracias al vuelo realizado el 28 de mayo de 1996 por el equipo de Grupo ACIR Radio, al cual acompañamos.

De esta forma, dispónganse a despegar, abróchense el cinturón de seguridad, atiendan las indicaciones del personal de tierra, enciendan el motor y alcen el vuelo... aquí vamoos!!!!

Apartado 1. Imitando al Colibrí

1.1 El Despegue (El *Helix Pteron*)

“Viendo al colibrí detenerse en el aire e incluso volar hacia atrás es indudable que cabía imaginar, acaso de manera muy confusa, el día en que fuera realidad el vuelo humano en condiciones parecidas”.¹

Un ave singular, que revolotea a velocidades increíbles, las cuales producen un zumbido inconfundible; una aparente quietud que oculta una dinámica extrema; una movilidad que sólo se puede reunir en el colibrí... o en el helicóptero.

La historia del helicóptero, o mejor dicho su despegue histórico se registra en el Renacimiento, en el siglo XV, gracias a la portentosa visión del genial artista e inventor italiano Leonardo Da Vinci, quien estudió y diseñó los primeros modelos teóricos de máquinas voladoras sostenidas por hélices; anotando en uno de sus planos lo siguiente: *“Si este instrumento en forma de tornillo está bien construido, es decir, construido con tela de lino en la que se tapen los poros mediante almidón, y se le hace girar rápidamente, creo que un tornillo así se atornillará en el aire se elevará”*.²

En *La Historia de los Inventos* se afirma que el artista italiano dibujó en 1483 un artefacto volátil con un ala espiral -lo que es el rotor en los actuales helicópteros-, la cual al girar debía mantener en vuelo una canastilla con pasajeros, dicha máquina fue bautizada por Da Vinci con el nombre de *Helix Pteron*, que en griego significa precisamente ala

¹ *Gran Enciclopedia del Mundo*, Tomo 1, España, Durvan, 1979, p. 311.

² Juan J. Maluquer, *El Vuelo Vertical*, Barcelona: I.G. Neisy Barral Hnos., 1944, p.26.

espiral ³. Sin embargo, las limitaciones técnicas de la época impidieron que el inventor florentino pudiera llevar a la práctica su proyecto, por lo cual el despegue de esta aeronave se registró mucho tiempo después.

1.1.1. Los Primeros Intentos

Las ideas de Da Vinci quedaron sumergidas en el olvido hasta 1784, cuando los franceses Launoy y Bienvenu diseñaron un pequeño helicóptero de juguete el cual verdaderamente se elevó por los aires. Dicho artefacto utilizaba en sus rotores plumas de ave en lugar de aspas, ubicadas en los extremos de una flecha, las cuales giraban en sentido contrario por medio de una cuerda enrollada alrededor de la flecha, cuyos extremos estaban unidos a un arco tenso.

Más tarde, en 1796, Sir George Cayley construyó un helicóptero que funcionaba por medio de resortes, aparato del que se dice pudo elevarse hasta 300 metros; además, Cayley realizó los planos de un modelo a escala natural que sería accionado a través de vapor; sin embargo, dicho proyecto jamás se hizo realidad. ⁴

El primer helicóptero que funcionó con vapor fue construido por Porton d' Amecourt en 1867, diseño que no logró la sustentación necesaria para elevarse. Esta misma suerte tuvo un helicóptero diseñado por Pomes y de la Pauze, tres años más tarde, aparato que funcionaba por medio de un motor de pólvora.

En 1877, el italiano Forlanini construyó un pequeño helicóptero que también movía sus hélices coaxiales (*se dice de cuerpos que tienen un*

³ *Historia de los Inventos*, España: Salvat, 1986, p. 246.

⁴ Carmelo Izquierdo Molina, *El Helicóptero de Termopropulsión*, México, UNAM, Escuela Nacional de Ingenieros, Tesis Profesional, 1958, ed. del autor, pp. 1 y 2.

*mismo eje*⁵) por medio de vapor, Forlanini eliminó el peso de la caldera al concentrar el vapor en una pequeña esfera metálica que se situaba en la parte inferior, este diseño tenía un peso de 3.5 kilogramos, alcanzó una altura de 13 metros y se mantuvo 20 segundos en vuelo.

En los últimos años del siglo pasado, en 1893, un reconocido fabricante de turbinas de vapor diseñó un pequeño helicóptero con una máquina especial, precisamente de vapor, aparato que se elevó unos cuantos metros.⁶

1.1.2. La Entrada al Siglo XX

Aquí, hay que señalar que el interés por este tipo de aeronaves se vio afectado profundamente por el éxito que tuvieron los aviones a principios del siglo XX; por lo que el estudio de aparatos con alas giratorias se redujo a unos cuantos investigadores y científicos.⁷

Ya en el presente siglo, en 1905, M. Leger construyó un helicóptero que contaba con un par de hélices coaxiales de 6.25 metros de diámetro, accionadas por un motor eléctrico, el artefacto fue probado en Mónaco y se elevó más de 200 metros.

Un año después, Santos Dumond, quien tuvo una gran afición por las máquinas del aire y creador de muchos tipos de dirigibles, diseñó un helicóptero con el objetivo de participar en el gran premio de aviación denominado *H. Deutsch de la Meurthe y E. Archdeacon*.

Esencialmente esta máquina estaba conformada por tres hélices, dos

⁵ *Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado*, Tomo 2, 1a. de., Mexico Reader's Digest, 1975, p.247

⁶ Juan J. Maluquer, *op. cit.*, pp. 28 y 29

⁷ *Gran Enciclopedia del Mundo*, *op. cit.*, p. 311.

con eje vertical para la sustentación y una más con eje horizontal para el avance, todas movidas por un motor, además de un timón que controlaba la dirección. No obstante, durante las pruebas el aparato no logró la sustentación necesaria, razón por la cual Santos Dumont se alejó de esta idea para construir aeroplanos.⁸

Para este tiempo, aparece un elemento que sería de trascendencia fundamental para el desarrollo del helicóptero: el motor de gasolina, el cual estaría presente en todos o casi todos los modelos diseñados en los siguientes años.⁹

Transcurría 1907, cuando el francés Paul Corny construyó un helicóptero que contaba con motor 24 H.P. (Horse Power: Caballos de Fuerza, se refiere a la potencia del motor¹⁰) y dos sustentadores principales. El aparato se elevó más de un metro, pero presentaba los mismos inconvenientes de gran parte de los helicópteros: falta de control y estabilidad. No obstante, este aparato fue el primer helicóptero de tamaño natural que logró despegar, además de mostrar un auténtico progreso de los que sería más tarde el helicóptero.¹¹

En ese mismo año, el ingeniero francés Louis Breguet junto con el profesor C. Richet crearon el *giroplano*, que contaba con alas giratorias biplanas de cuatro aspas, capaces de elevar los 578 kilogramos que pesaba la máquina. La primera versión del *giroplano* fue el primer helicóptero que logró levantar el vuelo con piloto a bordo, hecho que sucedió en agosto de 1907. La segunda versión del *giroplano* que contaba con sólo

⁸ Juan J. Maluquer, op. cit., pp. 29 y 30.

⁹ *Historia de los Inventos*, op. cit., p. 246.

¹⁰ Enrique Octavio Lara Ochoa, Director de Producción de la revista *América Vuela*. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 17 de octubre de 1996.

¹¹ Carmelo Izquierdo Molina, op. cit., p. 2.

dos sustentadores o rotores se probó en 1908, el aparato llevó a cabo algunos vuelos; sin embargo, la falta de estabilidad provocó que los inventores no continuaran trabajando con este tipo de aeronaves.¹²

Para 1909, el ingeniero aeronáutico de origen ruso Igor I. Sikorsky construyó un helicóptero de dos hélices que giraban en sentido contrario, el cual resultó muy limitado en estabilidad. Un año después realizó un segundo helicóptero más ligero, situación que hizo posible que se elevara, aunque sin ningún ocupante; no obstante, los problemas de estabilidad seguían presentes.¹³

Años más tarde, los avances del motor de explosión hicieron posible que después de la Primera Guerra Mundial se construyeran helicópteros que lograron realizar algunos vuelos; empero, la estabilidad todavía no era la deseada y la falta de seguridad, en caso de que el motor se detuviera, mantuvo al helicóptero en un plano únicamente experimental, por el alto riesgo que representaba su operación.

Durante los años que duró este primer conflicto bélico a nivel mundial, el teniente austriaco Petroczy, propuso que los globos cautivos que eran extremadamente vulnerables por la gran facilidad de ser observados por el enemigo, fueran sustituidos por helicópteros. Para tal fin el profesor Von Karman, también austriaco, construyó dos tipos de helicópteros: uno accionado por electricidad y otro con tres motores de explosión que movían dos hélices biplanas concéntricas de entre 6 y 10 metros de longitud. Cabe señalar, que en caso de cualquier percance el tripulante contaba con un paracaídas para amortiguar el desplome del aparato, dicha aeronave llegó a alcanzar 49 metros de altura.¹⁴

¹² Juan J. Maluquer, *op. cit.*, pp. 32 y 33.

¹³ Carmelo Izquierdo Molina, *op. cit.*, p. 3.

¹⁴ Juan J. Maluquer, *op. cit.*, pp. 35 y 36.

Más tarde, en 1916, los mismos austríacos diseñaron una aeronave con tres motores, con rotores de giro contrario y coaxiales, el cual se mantuvo suspendido aproximadamente una hora.¹⁵

En los Estados Unidos, Emile y Henry Berliner realizaron de 1920 a 1923 dos helicópteros distintos, el primero de ellos llamado *Coaxial Berliner* continuaba con la tendencia de aeronaves con rotores coaxiales y de giro opuesto; el segundo aparato contaba con dos rotores de madera colocados sobre unas alas, uno a cada lado del fuselaje. Llamado helicóptero *lado a lado Berliner*, ambas máquinas presentaron limitaciones de estabilidad, pero contaron con el control necesario para mantenerse en vuelo durante varios minutos.¹⁶

También en 1920, el ingeniero español Juan de la Cierva se mostró interesado en el vuelo a bajas velocidades, además del despegue y aterrizaje en terrenos de poca extensión. situación que lo llevó a construir el *autogiro*, el cual en su cuarta versión alzó el vuelo en el aeropuerto de Getafe de Madrid en 1923. Este aparato se puede decir que fue una mezcla entre aviones de ala fija y helicóptero, pues al igual que un avión contaba con una hélice en la parte delantera, la cual se encargaba de darle el impulso horizontal, además de un rotor similar al de los helicópteros; pero a diferencia de estos últimos no se movían por el funcionamiento de un motor, puesto que sus hojas giraban por la acción del aire al pasar por ellas.¹⁷

No obstante, el *autogiro* presentó algunos inconvenientes: siempre requirió de una velocidad de impulso hacia adelante, su rotor representó

¹⁵ Carmelo Izquierdo Molina, op. cit., p. 3.

¹⁶ Eduardo Arturo Ruiz Leal, *Análisis de las Performancias de Vuelo del Helicóptero*, México, IPN, Escuela Superior de Ingeniería, Mecánica y Eléctrica, Tesis Profesional, 1967, ed. del autor, p. 2.

¹⁷ *Historia de los Inventos*, op. cit., p. 246.

una extraordinaria resistencia al aire, lo cual se reflejó en detrimento de su velocidad que nunca pudo ser muy desarrollada; además, la existencia de un motor en la parte delantera del artefacto, limitaba su grado de maniobrabilidad en relación con la del helicóptero, el cual terminó por reemplazar el invento del ingeniero español.¹⁸

En esa misma época, además de Juan de la Cierva otros inventores comenzaron a probar sus respectivas aeronaves, como a continuación relataremos.

En 1919 el marqués de Pescara diseñó en Barcelona un aparato que debía, según su inventor, resolver adecuadamente todas las acciones de vuelo, estabilidad y aterrizaje. Las primeras pruebas se hicieron en la ciudad catalana antes mencionada en 1920, con un helicóptero que tenía dos sustentadores de 6.40 metros de diámetro, conformados por seis aspas biplanas accionadas por un motor 45 C.V. (Caballos de Vapor, se refiere a la potencia del motor¹⁹), que resultó insuficiente, razón por la que dichas pruebas no tuvieron éxito. Un año más tarde, el motor fue sustituido por otro de mayor potencia, con lo que logró dar unos saltos de 1 metro. Este aparato sufrió una descompostura que una vez reparada permitió a la aeronave realizar algunos vuelos en 1922. Sin embargo, debido a la inestabilidad de su helicóptero Pescara ideó otro aparato en 1923, cuyos sustentadores a diferencia del primero medían 7.20 metros de diámetro y 5 aspas biplanas, además de un motor con mayor capacidad, aparato con el que pensaba ganar una competencia de vuelo, pero fracasó. Tres años más tarde, el marqués realizó una tercera aeronave que contaba con 4 aspas biplanas; empero, tampoco obtuvo los resultados deseados²⁰.

¹⁸ *Gran Enciclopedia del Mundo*, op. cit., p. 310.

¹⁹ Enrique Octavio Lara Ochoa. Entrevista citada.

²⁰ Juan J. Maluquer., op. cit., pp. 39-41.

Por su parte, el ingeniero francés Oemichen realizó varios helicópteros, el primero en 1920, que contaba con dos sustentadores y era demasiado pesado, por lo que requirió de un globo para poder despegar. El segundo en 1924, aeronave que tenía 4 rotores de entre 6.50 y 7.50 metros de diámetro, cinco pequeñas hélices de eje vertical que servían para estabilizar; dos hélices daban la fuerza para el desplazamiento y una más permitía dar dirección al aparato. Todas las hélices eran movidas por un motor 120 C.V., esta máquina a pesar de sus 1000 kilogramos de peso y de su complicado mecanismo pudo llevar a cabo gran cantidad de vuelos, aunque estos no sobrepasaron los 3 ó 4 metros. Un tercer modelo fue construido por el ingeniero francés en 1931, el cual necesitó de un globo de 400 metros cúbicos para tener estabilidad -lo cual le dio una imagen más de dirigible que de helicóptero- y recibió el nombre de *helicostado*, dicho aparato realizó varios vuelos a 80 metros de altura.²¹

En 1921, el ruso Georges de Bothezat diseñó uno de los helicópteros más grandes de aquellos años, el cual tenía un fuselaje en forma de cruz y en cada extremo un rotor, todos accionados por un motor 180 H.P. A pesar de su difícil funcionamiento, contaba con mayor estabilidad en relación a los helicópteros construidos anteriormente, lo que le permitió llevar a cabo varios vuelos de baja altitud y con un peso de 1815 kilogramos, además de tres tripulantes²².

1.1.3. La Antesala del Helicóptero Actual

En 1930, el holandés Von Baumhaver construyó un helicóptero de

²¹ *Ibidem*. pp. 38 y 39.

²² Eduardo Arturo Ruiz Leal, *op. cit.*, p. 3.

un solo sustentador, el cual era accionado por un motor 200 H.P. Baumhaver colocó en la cola del aparato una hélice auxiliar en sentido vertical, con el objetivo de solucionar el fenómeno de torsión (es cual se presentaba cuando el aparato comenzaba a girar en sentido contrario al de las aspas del rotor ²³). Desafortunadamente la máquina sufrió una avería antes de ser probada; sin embargo, tiempo después el sistema del inventor holandés fue retomado con resultados extraordinarios por Sikorsky ²⁴.

En ese mismo año de 1930, surge en Italia un helicóptero que logró volar satisfactoriamente, rompiendo todas las marcas oficiales establecidas. Dicha nave llevó el nombre de su inventor: Ascanio, la cual estaba conformada por dos rotores coaxiales de dos aspas que medían 13 metros de diámetro, accionadas por un motor de 100 C.V. Para resolver el problema de la estabilidad Ascanio utilizó dos pequeñas hélices en sentido vertical, que se colocaron en los extremos de la estructura. Entre las marcas que el helicóptero Ascanio rompió en octubre de 1930, están: altura de 18 metros, distancia recorrida en línea recta con 1078 metros y duración de vuelo de 8.45 minutos.

Posteriormente, en 1933 se probó un helicóptero en Bélgica, el cual fue realizado por los Servicios Técnicos del mencionado país europeo, el proyecto fue obra de N. Florine. La aeronave estaba provista de un fuselaje tubular en el que se colocaba el piloto; un motor 200 C.V., que hacía funcionar los rotores, los cuales estaban colocados uno a cada extremo de la estructura, el desplazamiento horizontal se daba por la acción de una hélice normal de eje vertical.

Este helicóptero pilotado por R. Collin rompió la marca de la nave

²³ Nueva Enciclopedia Temática, Tomo 6, 24a. ed., México: Cumbre, 1979, p. 608.

²⁴ Carmelo Izquierdo Molina, op. cit., p.9.

de Ascanio el 25 de octubre del ya mencionado año, al mantenerse en el aire 9.58 minutos. Desgraciadamente, en uno de sus vuelos a causa de un desperfecto se vino abajo desde una altura de más de 10 metros para quedar hecho pedazos.

Dos años más tarde, en 1935, el ingeniero francés Breguet después de casi 30 años vuelve a interesarse en el diseño de helicópteros, al probar en Francia con extraordinarios resultados el *giroplano Breguet-Dorand*, aparato que estaba constituido por un fuselaje tubular, dos sustentadores coaxiales con un par de aspas que medían 16 metros de diámetro y de giro contrario. Mediante un sistema se podía manipular el ángulo de las aspas, lo que permitió dirigir al *giroplano*, llevar a cabo desplazamientos e incluso mantenerlo inmóvil en el espacio.

Hay que señalar, que en esta máquina se utilizaron principios de los empleados por Juan de la Cierva en la fabricación de su *autogiro*, ya que en caso de algún desperfecto en el funcionamiento del motor, la disminución del ángulo de ataque de las aspas hacía posible que los rotores desarrollaran una autogiración, lo cual lo convertía de *giroplano* a *autogiro*.

Esta máquina volátil se distinguió de los demás helicópteros por su gran velocidad de desplazamiento, capacidad que demostró en pruebas realizadas en diciembre de 1935 y noviembre del año siguiente, cuando el aparato al mando del piloto Claisse logró una velocidad de 99 kilómetros por hora, rompiendo todas las marcas establecidas internacionalmente.

En Alemania, el profesor H. Focke se interesó en 1934 por este tipo de máquinas voladoras, por lo que diseñó dos años más tarde el *Focke F.W.-61*, aparato que resolvió los problemas de estabilidad y seguridad, inconvenientes que a lo largo de la evolución de esta aeronave fueron

constantes. El 19 de mayo de 1937, fue el día en que el piloto Rohlfs detuvo por primera vez a 400 metros de altura el *Focke*, para entrar instantes después en planeo, hecho que marcó la utilización práctica del helicóptero. Un mes más tarde, el *Focke* estableció nuevas marcas de helicópteros, al demostrar en sus vuelos perfecta estabilidad y maniobrabilidad, realizando algunos vuelos en el inmenso *Deutschland-Halle* (Palacio de los Deportes) de Berlín, donde el pueblo alemán fue testigo de la increíble capacidad de la aeronave. El piloto encargado de manejar el *Focke* durante las exhibiciones fue la famosa aviadora Hanna Reitsch.

El helicóptero del profesor Focke constaba de un fuselaje, el cual tenía en los costados una estructura de acero tubular, donde se situaban las hélices formadas por tres palas, un motor de 200 C.V. que se encontraba en la parte delantera del fuselaje; un pequeño ventilador, para evitar el sobrecalentamiento del motor al estar la máquina inmóvil en el espacio y un tren de aterrizaje del tipo triciclo.

La maniobrabilidad de esta nave se concentraba en un mecanismo que controlaba el ángulo de ataque de las aspas, lo que permitía que el aparato pudiera volar hacia adelante, en reversa, lateralmente o en vuelo estacionario; además, en caso de que el motor se detuviera se colocaban las aspas en el ángulo adecuado para que el *Focke* entrara en autogiración. Esta aeronave fue el primer helicóptero en realizar viajes en campo abierto, como el llevado a cabo de la ciudad de Bremen a Berlín.²⁵

Las marcas de vuelo que el *Focke* estableció son: duración, 1:20 horas; distancia, 230 kilómetros; altura, 3420 metros; distancia circuito cerrado, 81.3 kilómetros y una velocidad durante 20 kilómetros de 122

²⁵ Juan J. Maluquer, op. cit., pp. 46-52.

kilómetros por hora.²⁶

Fueron tan exitosos los resultados obtenidos con este aparato que el gobierno alemán adquirió varias aeronaves de este tipo.

Posteriormente, en 1941 se presentó de nueva cuenta en el firmamento aeronáutico Igor Sikorsky, quien fabricó un modelo que denominó el *V.S.-300*, helicóptero que contaba con un sustentador principal y tres de apoyo, uno de ellos vertical y los dos restantes horizontales. Dicho aparato en mayo del año ya mencionado rompió el récord de permanencia en el aire con 1 hora, 32 minutos y 30 segundos, marca que pertenecía al modelo *Focke*.

De su diseño original el *V.S.-300* experimentó muchas modificaciones, hasta lograr la inconfundible silueta del rotor principal y el rotor de cola -que tiempo atrás ya había considerado Baumhaver-²⁷. El fuselaje tenía la apariencia de una caja alargada hecha de láminas de aluminio.

Algo importante es que el *V.S.-300* fue el primer *hidrohelicóptero*, ya que al suplir las ruedas del tren de aterrizaje por flotadores podía realizar también despegues acuáticos.

Fueron tales los progresos que el helicóptero de Sikorsky desarrolló, que una vez realizado un vuelo de prueba de Stratford en Connecticut a Wright Field en Ohio, fue aceptado por el ejército de los Estados Unidos.²⁸

Se desarrollaba la Segunda Guerra Mundial, cuando Estados Unidos y la Gran Bretaña adquirieron cientos de helicópteros Sikorsky modelo *V.S.-316A*, también conocido como *R-4*, el cual era un diseño distinto y más

²⁶ Camelo Izquierdo Molina, *op. cit.* p. 6.

²⁷ Eduardo Arturo Ruiz Leal, *op. cit.*, p.6.

²⁸ *Gran Enciclopedia del Atómico*, *op. cit.*, p. 311.

perfeccionado.²⁹

Después de la Segunda Guerra Mundial surgieron varios inventores que establecieron sus propios despachos de diseño y fabricación de estos aparatos, los cuales llevaron el apellido de cada uno de ellos, entre los que podemos mencionar: *Bell, Kaman, Norton, Piasecki y Sikorsky*.

1.1.4. Nuestros Días

Actualmente son pocos los países que fabrican sus propios helicópteros, el selecto grupo está conformado por: Estados Unidos, Francia, Rusia, Italia, Gran Bretaña y Alemania.

Cabe señalar que el desarrollo de estas aeronaves en las últimas décadas ha sido sorprendente en cuanto a capacidades y modelos, variando sus características con base al uso para el cual estén destinados.

Sin embargo, sus altos costos han frenado un poco su evolución en años recientes, ya que el desarrollo experimentado por estas máquinas volátiles de los años sesentas a los setentas se dio con una mayor rapidez que el realizado de los años ochentas a los actuales, según el punto de vista de Enrique Octavio Lira Ochoa -Director de Producción de la revista *América Vuela*-, quien también afirmó que no obstante dicha situación, el helicóptero seguirá su marcha, o mejor dicho su vuelo, lo que hará posible construir aparatos cada vez más modernos, rápidos, eficientes, seguros y con mayor facilidad de operación³⁰.

²⁹ *Historia de los Inventos*, op. cit. p. 247.

³⁰ Enrique Octavio Lira Ochoa, Director de Producción de la revista *América Vuela*. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 20 de mayo de 1996.

1.2 Aleteo en Nuestro Espacio Aéreo

La historia del helicóptero en México inicia en la década de los cincuentas, cuando llegan a nuestro país helicópteros del tipo *Boing*, aeronaves sumamente pesadas que se utilizaron para la transportación de pasajeros; sin embargo, al paso del tiempo estas naves desaparecieron del territorio nacional.

En esa misma década llegan aeronaves del tipo *Bell 47*, aparatos que funcionaban por medio de pistones, los cuales fueron utilizados por Petróleos Mexicanos (PEMEX) y la Comisión Federal de Electricidad (CFE), para realizar tareas de exploración en lugares de difícil acceso y en el caso particular de la CFE, para el tendido del cableado para introducir la energía eléctrica.

Para los años sesentas arribaron a nuestro país helicópteros franceses, como el *Alouette 2* y el *Alouette 3*, los cuales ya eran impulsados por turbina; máquinas utilizadas también por PEMEX y la CFE, así como por la Fuerza Aérea Mexicana, que adquirió varias naves de este tipo. Asimismo, hacen su aparición en el firmamento nacional aeronaves como el *LAMA* y el *Bell 212*, que sirvieron en innumerables tareas civiles y militares.

Cabe señalar, que debido a la introducción de estos aparatos durante esos años, Adolfo Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos fueron los primeros presidentes de México en utilizar este tipo de aeronaves, aunque el segundo en mayor proporción que el primero³¹. De esos años a la fecha, se ha dado una constante modernización de los helicópteros que han llegado a la República Mexicana.

³¹ Mario Rodríguez Tapia, Supervisor General del Equipo de Helicópteros de la Coordinación General de Transportes Aéreos Presidenciales de Presidencia de la República. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México D.F., 4 de septiembre de 1996.

Actualmente, entre las instituciones que cuentan con helicópteros para realizar algunas de sus actividades están: la Fuerza Aérea Mexicana, la Procuraduría General de la República, la Secretaría de Seguridad Pública, PEMEX Y CFE; además de empresas privadas y algunos medios de comunicación de la capital, concretamente InfoRed, Televisa y Televisión Azteca.

1.3 De Mil y Una Ayudas

La Segunda Guerra Mundial es punto de partida para el uso masivo del helicóptero³², ya que por sus singulares características de vuelo es una aeronave que no tiene competencia en la realización de variadas actividades, tanto civiles como militares: puede despegar de la cubierta de una embarcación, aterrizar en azoteas, volar hacia atrás, de costado o mantenerse inmóvil en el aire. Por si fuera poco, esta máquina volátil equipada con flotadores puede posarse en zonas acuáticas, como: pantanos, lagos, mares u océanos.

En el aspecto militar, la utilización del helicóptero ha aumentado considerablemente en tareas tales como: reconocimiento de terrenos: defensa ante ofensivas submarinas; transportación de tropas y armamento: desembarco de efectivos en operaciones de carácter mar-tierra, es decir, cuando las malas condiciones del mar hace imposible la utilización de lanchas; entre otras.

Así, nos damos cuenta del papel cada vez más importante que el helicóptero ha tomado en las actividades militares, lo cual se ha podido observar en tiempos recientes. *“En los conflictos de Corea y Vietnam puso*

³² Enrique Octavio Lira Ochoa. Entrevista citada 20 de mayo de 1996.

de manifiesto su gran movilidad y su eficacia en la lucha contra las guerrillas y objetivos militares de pequeño tamaño ³³.

Otro aspecto que merece ser mencionado es que los helicópteros representan también un ahorro considerable en la fabricación de buques para su transportación, en comparación con los altísimos costos de un portaaviones; sin embargo, su poderío es menor que el de estos últimos.

En el ámbito civil, esta aeronave no se queda atrás en funcionalidad, pues se revela como una magnífica alternativa en la instalación de líneas telefónicas y de energía eléctrica, transportación privada, fumigación de cultivos, prevención y combate de incendios, tanto urbanos como forestales, enlace entre núcleos urbanos y aeropuertos; transporte de correo a cortas distancias, acciones policíacas y aduaneras, construcción en regiones de difícil acceso y de unos años a la fecha se utiliza en las coberturas informativas de algunos medios radiofónicos y televisivos. Sin olvidar, que en los últimos tiempos el helicóptero ha sido una herramienta de gran valor en el combate contra el narcotráfico, no sólo en nuestra país sino a nivel internacional.

Mención especial merecen las acciones de salvamento que realiza el helicóptero en zonas donde sólo esta aeronave puede llegar, como: regiones montañosas, heladas, selváticas, azoteas de construcciones en llamas, en frentes de batalla y hasta en mitad del océano. Acciones de rescate que se hacen más efectivas al utilizar redes, equipo de ascenso y balsas de salvamento. *“Particularmente notable y eficaz fue su actuación durante la Guerra de Corea. Más de 1000 aviadores derribados deben su salvación a operaciones de rescate con helicópteros”* ³⁴.

³³ *Enciclopedia Hispánica*. Vol. 7, Estados Unidos: Encyclopaedia Britannica Publishers, 1990-1991, p.322.

³⁴ *Gran Enciclopedia del Mundo*, op. cit., p.312.

Apartado 2. Noticias... al Aire

2.1 Un Nuevo Elemento del Periodismo

De 1967 a la fecha, un nuevo elemento hizo su aparición en el ámbito periodístico de nuestra capital, para darle a la información una cualidad de inmediatez nunca antes vista. Factor que se ha unido al mismo tiempo a la infinidad de elementos urbanos de nuestra gran capital, ya que en medio del sonido de automóviles, cláxones, sirenas de ambulancias y bomberos, aviones, etc., se escuchan pasar como auténticas ráfagas a los helicópteros que dan servicio tanto a radio como a televisión en el Distrito Federal (sin olvidar por supuesto a los helicópteros de la Secretaría de Seguridad Pública, los aparatos llamados *Cóndores*, los cuales son *harina de otro costal*)

Aeronaves que desarrollan actividades informativas de diverso orden, desde informar sobre el tránsito vehicular con el objetivo de dar a los millones de automovilistas una mejor opción para llegar más rápido a sus destinos; ubicar manifestaciones y marchas; accidentes automovilísticos; asaltos e incendios; violaciones al reglamento de tránsito; corrupción de servidores públicos; desperfectos en calles y avenidas; monitoreo de fenómenos naturales -específicamente la actividad del volcán Popocatepetl- ; hasta localizar bebés que han sido abandonados en plena vía pública a las pocas horas de haber nacido.

Tal parece que nada, o casi nada escapa a los ojos de estos *vigilantes voladores*, que en cuestión de minutos pueden recorrer de oriente a poniente o de sur a norte el área de la Ciudad de México y su zona conurbada.

Pero ¿cómo surge? ¿para qué? ¿quién tuvo esta idea? ¿dónde inició? Para dar respuesta a todas estas interrogantes sobrevelemos lo que hasta ahora ha sido la historia del helicóptero en los medios de comunicación de la Ciudad de México.

2.1.1 Los Primeros Vuelos Informativos

Antes de surcar los aires del tema que ocupa al presente trabajo, adentrémonos un poco a los años sesenta, conozcamos algunas de sus características pues fue precisamente en esos tiempos, como ya se mencionó, cuando se iniciaron las coberturas informativas desde el aire.

La década de los sesenta se caracterizó por la cerrada rivalidad entre las dos superpotencias existentes en aquel entonces: Estados Unidos y la Unión Soviética.

En aquellos años los conflictos bélicos acaparaban la atención mundial; Estado Unidos se comprometía cada vez más en la Guerra de Vietnam; la añeja enemistad entre árabes e israelitas generó una guerra súbita que Israel ganó en sólo seis días.

Los actos de protesta se hacían presentes constantemente, en Estados Unidos eran comunes los enfrentamientos entre las fuerzas policíacas y pacifistas.

Nuestro país y Francia fueron escenarios de importantes manifestaciones estudiantiles que pusieron en cuestión la paz social; en el sur del continente africano la raza negra luchaba contra sus opresores blancos; Berlín Oriental se aislaba tras el famoso muro y Checoslovaquia intentó liberarse del comunismo.

Ante este panorama de violencia la juventud de Occidente rechazaba

sus costumbres tradicionales y buscaba una vida de *amor y paz*, animada por el rock pesado y las drogas, los hippies hicieron oír su mensaje a través de la música de los Beatles, Joan Baez y Bob Dylan.

Años que también fueron, sin embargo, escenario de una hazaña tecnológica que marcó la ruta de desarrollo pacífico para la humanidad: la llegada del hombre a la Luna³⁵.

En el caso concreto de México, nuestro país fue gobernado en los sesenta por Adolfo López Mateos (1958-1964) y Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970).

Como ya se mencionó en México se registraron movimientos estudiantiles de gran trascendencia, al tiempo que nos preparábamos para ser la primera nación latinoamericana en realizar los Juegos Olímpicos.

En el contexto nacional pensamos que es importante centrarnos en el modelo de política económica implementado en esos años, el cual recibió el nombre de Desarrollo Estabilizador o Crecimiento con Estabilidad Monetaria.

Modelo económico que en esa época hizo posible que se alcanzara un crecimiento sostenido, pero que fue altamente concentrado, es decir, la riqueza fue acumulada por el sector externo de la economía a costa del interno, por el sector privado en perjuicio del público, por la industria en detrimento de la actividad agrícola, por la ciudad en menoscabo del campo, por el capitalista en perjuicio del trabajador, en pocas palabras por los más ricos a costa de los más pobres³⁶.

Situación económica que consideramos hizo posible la aparición de un servicio tan extremadamente caro en los medios de comunicación de la

³⁵ *Las Décadas del Siglo XX, 1960s. Conflictos en Tierra. Éxito en la Luna*, México: FERNANDEZ editores, 1995, p. 6.

³⁶ Paulina Fernández Christlieb, Luisa Béjar Algazi, *La década de los sesenta. Evolución del Estado Mexicano*, Volumen III, México, Ediciones el Caballito, 1986, p. 128.

Ciudad de México, como son las transmisiones informativas desde el aire.

Dicho lo anterior sobrevolemos la historia de las coberturas informativas con helicóptero en México, las cuales tienen más tiempo del que pensamos al iniciar el presente reportaje, ya que según palabras del ingeniero Jorge Alejandro Olea³⁷, *reportero del aire* de InfoRed, esta actividad noticiosa se inició hace casi treinta años, cuando en 1967 un grupo de radiodifusores se integró con el objetivo de transmitir la problemática vehicular de nuestra ciudad capital.

Entre las mencionadas emisoras podemos citar a Radio Chapultepec, Radio 660, XEDF y XEB, las cuales en aquel entonces pertenecían a Grupo ORO (Organización Radiofónica Orfeón), que era propiedad del señor Rogerio Azcárraga; además de Radio Capital, que todavía pertenece a Grupo ACIR Radio.

En esos años en la radio sólo se conocían a dos personas expertas en cuestión de vialidad: el señor Enrique Ibáñez y el ingeniero Jorge A. Olea, siendo este último el elegido por el grupo de radiodifusoras para llevar a cabo la ya citada cobertura de tránsito, hecho que convirtió al ingeniero Olea en el primer *reportero del aire* de los medios de comunicación de nuestro país, experiencia de la cual comentó:

"Pues como todo lo nuevo fue una experiencia muy agradable y sobre todo me llena de satisfacción, porque antes de que yo fuera ingeniero, antes de que yo estudiara la carrera de ingeniero mi ideal era haber sido piloto; pero nunca pude hacerlo, porque yo era menor de edad y para entrar a la escuela de aviación necesitaba la firma de mi madre; pero mi madre me dijo que no me daba ninguna firma y mire usted donde terminé, ingeniero mecánico electricista nada más de nombre, porque yo no ejerzo mi carrera y ahora trabajo en aviación que es lo que pensé desde que era estudiante de secundaria"

³⁷ Jorge A. Olea, *Reportero del Aire de InfoRed*. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 6 de septiembre de 1996.

Actividad que hasta a la fecha el ingeniero realiza para el noticiero **Monitor de la Mañana**, conducido por el señor José Gutiérrez Vivó, que se transmite por **Radio Red A.M.** y **Radio Red F.M.**, emisoras de **Grupo Radio Centro**, situación que lo convierte también en el reportero con mayor experiencia en esta labor.

Al inicio de este servicio las transmisiones se realizaban de lunes a viernes, de 7:00 a 9:00 horas y por la tarde se llevaban a cabo dos vuelos, de 14:00 a 15:00 y de 17:00 a 18:00 horas.

De esta forma comenzaron las coberturas informativas desde el aire, servicio que tuvo su origen en la problemática del tránsito de la capital. Sin embargo, hay que señalar que al referirnos a estas transmisiones aéreas lo hicimos diciendo coberturas informativas desde el aire y no desde helicóptero; lo anterior, porque al comienzo de esta actividad los vuelos se llevaban a cabo a través de un helicóptero y de una avioneta indistintamente; tarea que tiempo después se hizo exclusiva del primer aparato, ya que una avioneta no puede realizar muchas de las maniobras que son propias de las aeronaves de alas giratorias (como las expuestas en el subapartado 1.3 de este reportaje), además de tener que volar a una altura mayor que la del helicóptero, al que hemos denominado *colibri mecánico*, lo que representó un gran inconveniente para la cobertura de las noticias.

La forma de hacer las transmisiones en aquella época requería de cuatro a cinco minutos, puesto que se realizaba a través de un radioteléfono el cual se conectaba ya sea al helicóptero o a la avioneta, con el cual se mandaba la señal a tierra, que era recibida por una organización llamada Servicio Organizado Secretarial (S.O.S.); ésta se comunicaba vía

telefónica a Radio 660 que se ubicaba en esos días en la calle Doctor Río de la Loza y calle Doctor Lucio, para luego distribuir la información al resto de emisoras que conformaban al ya mencionado grupo de radiodifusoras que inició esta actividad, las cuales se ubicaban en el mismo lugar (obviamente dicha organización ya desapareció de ese sitio), para que finalmente pudiera salir al aire la información.

El servicio se dio en forma constante solamente durante año y medio, pues los radiodifusores optaron por dejar esta actividad. Posteriormente, el publicista Héctor Pereyra retomó el servicio con el mismo ingeniero Olea, para venderlo por cuenta propia, situación que se mantuvo durante un par de años, puesto que pasado este tiempo las coberturas informativas con helicóptero se quedaron por así decirlo, en el aire; hasta que Radio Red se interesó nuevamente en 1973, hecho del cual hablaremos a continuación después de hacer una pequeña escala.

2.1.2 La Pionera de los Últimos Años: Radio Red

Radio Red despegó con sus coberturas informativas desde el aire hace 23 años, aproximadamente en mayo de 1973, por iniciativa del señor José Gutiérrez Vivó, según nos comentó el ingeniero Jorge A. Olea³⁸.

Al inicio de esta actividad el servicio se daba con un helicóptero *Huges*, aparato que se le rentaba al ingeniero Felipe Karam con el patrocinio de PEMEX, por lo que no se pensaba en comprar un helicóptero propio.

Sin embargo, el contrato con PEMEX concluyó, situación que produjo la suspensión de los vuelos temporalmente, para reiniciarlos

³⁸ *Ibidem*.

después con diversos helicópteros que eran alquilados.

Más tarde el servicio comenzó a darse por medio de una avioneta *Cessna 212*, propiedad del capitán Manuel González Alcocer; no obstante, la inquietud del señor José Gutiérrez Vivó hizo posible pensar en comprar un helicóptero, proyecto que se cristalizó en 1985, al adquirir una aeronave *Bell 47* (conocida por su diseño como la burbuja), máquina que ya trabajaba con turbina y no con pistón.

Con dicho aparato se cubrieron innumerables incidentes, como un incendio en el Pico del Aguila en 1987 o la caída de un autobús de la desaparecida Ruta 100 en la laguna de Xico, en Chalco Estado de México, incidente en el que perdieron la vida 31 personas, en esta ocasión la aeronave de Radio Red fue la primera en llegar al lugar de los hechos.

Lamentablemente la vida de este aparato llegó a su fin en 1988, ya que el helicóptero al tener una falla mecánica se desplomó dentro del área del Instituto Politécnico Nacional (IPN), percance del que afortunadamente salió con bien la tripulación del helicóptero de Radio Red, incidente por el cual se tuvieron que volver a rentar otros aparatos.

Posteriormente se compró un helicóptero *Emstrom*; empero, esta máquina era muy lenta y pesada debido a su motor que trabajaba con pistones, por lo que más tarde se adquirieron dos aparatos *Bell 206*.

Para 1995 la Red Vial sumaba un total de tres helicópteros, 20 automóviles y 15 motocicletas, para ese tiempo se volaba en tres horarios, los cuales estaban sincronizados con las emisiones del noticiero *Monitor*, es decir, de 6:00 a 10:00, de 13:00 a 15:00 y de 18:00 a 20:00 horas. Situación que se mantuvo hasta la compra de Radiodifusión Red por parte de Grupo Radio Centro, hecho del cual hablaremos más adelante.



Uno de los helicópteros utilizados por Radio Difusión Red antes de ser
adquirida por Grupo Radio Centro

2.1.3 *Fórmula Vial*

El 19 de marzo de 1990 fue la fecha en la que Radio Fórmula alza el vuelo con sus coberturas informativas con helicóptero, servicio al que denominó *Fórmula Vial*. La principal causa de incorporar esta aeronave en los espacios noticiosos de la radiodifusora fueron los grandes problemas de tránsito, que cotidianamente sufre la capital del país; además de ofrecer a sus radioescuchas un servicio que ya existía en otros medios de comunicación.

En un principio los reportes aéreos de Radio Fórmula eran transmitidos desde uno de los helicópteros de la entonces Secretaría de Protección y Vialidad (hoy Secretaría de Seguridad Pública); posteriormente, la radiodifusora alquiló un helicóptero para llevar a cabo sus actividades aéreas.

El horario de vuelo del helicóptero de Radio Fórmula era en las llamadas *horas pico*, tanto por la mañana como por la tarde (apoyado en tierra por 10 motocicletas y 2 automóviles).

La información generada desde la aeronave no era exclusivamente vial, ya que también se reportaban accidentes de tránsito e incendios, entre muchos otros sucesos más, dichos reportes eran difundidos a las cinco estaciones que Radio Fórmula tiene en el Distrito Federal: *103.3 XIIRPM ORO 103* y *104.1 XEDF Radio Uno* en F.M.; además del *970 XEDF Radio Fórmula*, *1500 XEAI Radio AI* y *1470 XESM Radio VIDA*³⁹.

La causa de prescindir de dicho servicio en Radio Fórmula fue por el alto costo que representó, aunado a los inconvenientes de información que

³⁹ Revista *El Universo de la Radio*, Trimestral, México, D.F., Asociación de Radiodifusores del D.F. A.C., Primavera de 1995, Vol. I, Número 1, pp. 46 y 47.

los reportes del helicóptero generaban respecto a la transmisión satelital que se manda a nivel nacional, es decir, debido a que los informes generados desde la aeronave de Radio Fórmula eran exclusivamente relacionados a hechos ocurridos en la Ciudad de México y sus alrededores, dichos reportes tenían que ser sustituidos en el interior de la República por noticias de tipo local.

Por lo pronto, Radio Fórmula no tiene entre sus planes reincorporar este tipo de servicio a través de helicóptero, por lo que pensamos que el aterrizaje hecho por esta radiodifusora en cuanto a sus coberturas aéreas tendrá una demora considerable⁴⁰.

2.1.4 ¡Vuelo en Radio Ceentro!

Las coberturas informativas con helicóptero, en el caso de Radio Centro, nacen junto con la llamada Estación de las Noticias Formato 21 el 17 de mayo de 1993.

En aquel entonces la citada radiodifusora inició su actividad con dos aeronaves *Bell 206* (apoyadas por 10 motocicletas y 8 automóviles) y un grupo de *reporteros del aire*, entre los que podemos mencionar a: Manuel Amador, Vicente Palacios, Marco Antonio Sánchez Reyes, Antonio Ugalde, Iván Macías y Roberto Medina; quienes brindaban información básicamente vial, ya que la razón de incorporar helicópteros a la estación fue la cotidiana problemática vehicular de nuestra ciudad capital, y por consiguiente, a la necesidad de brindar reportes de tránsito a sus radioescuchas (lo cual es parte del servicio

⁴⁰ Gabriel Nuñez, Vicepresidente Operativo de Organización Radio Fórmula. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 10 de octubre de 1996.

social de Radio Centro, junto con la solicitud de sangre y la búsqueda de personas extraviadas), como lo expresó en entrevista el licenciado Luis Repper Jaramillo ⁴¹, Jefe de Información de *NotiCentro-Formato 21*:

“...cuando esta ciudad empieza a crecer enormemente como la tenemos ahora, crece el número de automóviles en la calle y surge la necesidades decir: bueno si estoy aquí qué hago, cuál es mi opción, quién me ayuda, quién me orienta ...

...si va a salir de casa, si ésa es la ruta que usted toma abusado porque hay un bloqueo, le sugerimos esto, esto, esto...

...es importantísimo orientarte para que no te embotelles...”

Desde que grupo Radio Centro comenzó sus actividades con helicóptero brindó información a las nueve estaciones que en ese tiempo la conformaban: *92.1 XHFO Sonido Z*, *93.7 XEJP Stereo Joya*, *97.7 XERC Stereo 97.7* y *107.3 XEQR Universal Stereo* de F.M., además del *790 XERC El Fonógrafo*, *1030 XEQR Radio Centro*, *1150 XEJP Radio Variedades*, *1320 XECMQ Formato 21* y *1560 XEFAJ La Consentida* en A.M. ⁴².

La información que se maneja en Radio Centro generada de los helicópteros es exclusivamente vial. Sin embargo, en algunos casos se hace referencia a choques, atropellados o algún otro incidente ocurrido, si esto es lo que obstaculiza la circulación.

De esta manera se manejó el servicio vial con helicóptero en Radio Centro, hasta que Radiodifusión Red es comprada por aquella, hecho que produjo la situación que trataremos de explicar más adelante.

⁴¹ Luis Francisco Repper Jaramillo, Jefe de Información de *NotiCentro-Formato 21*. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 13 de agosto de 1996.

⁴² Revista *El Universo de la Radio*, pp.46 y 47.

2.1.5 El *Informóptero*

En el caso de Televisa las coberturas informativas con helicóptero comenzaron el 6 de septiembre de 1993⁴³, cuando la duración del noticiero *Al Despertar* se extendió de una a tres horas, es decir, de 7:00 a 10:00 horas.

Dicho servicio se incorporó a Televisa por iniciativa del periodista Guillermo Ortega Ruiz, debido a que esta actividad informativa era ya una necesidad de los televidentes y de la propia sociedad, según palabras de Alejandro Hermenegildo Nava⁴⁴, camarógrafo del helicóptero de la ya mencionada empresa televisiva.

Desde su inicio las aeronaves de la citada televisora además de dar servicio al mencionado noticiero matutino, brinda reportes a la edición vespertina de *24 Horas* -emisión que bautizó al helicóptero con el nombre de *Informóptero*, a diferencia de *Al Despertar*, que se refiere al él simplemente como helicóptero- y al servicio informativo *ECO*; actividad que se realiza en vivo.

Empero, el servicio del helicóptero no se ha limitado a los espacios noticiosos antes mencionados, ya que actualmente también brinda información a los programas *A través del Video* y *A Sangre Fría*; pero con reportes grabados; sin olvidar, que la aeronave también ha sido usada para eventos especiales y telenovelas.

Al comienzo de este servicio aéreo en Televisa, la empresa contaba con dos helicópteros: uno modelo *Twin Star* y otro tipo *Dolphin* (Delfín),

⁴³ Programación de Televisa, canal 2, *Excélsior*, Sección: Espectáculos, México, D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C.L., 6 de septiembre de 1996, p. 8-E.

⁴⁴ Alejandro Hermenegildo Nava, Camarógrafo del Helicóptero de Televisa. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 4 de septiembre de 1996.

el primero sufrió un accidente el pasado 10 de julio de 1995, incidente donde lamentablemente perdieron la vida el camarógrafo Gilberto Medina Martínez, el capitán Sergio Espinosa y el *reportero del aire* Ricardo Peña Navarrete⁴⁵; el segundo, es un helicóptero francés, el cual por ser un modelo ejecutivo es más grande que el resto de las naves utilizadas por otros medios de comunicación, cuenta con cinco plazas y dos más para la tripulación, además de poder desarrollar grandes velocidades por ser un aparato biturbina.⁴⁶

Cuando Televisa contaba con los dos helicópteros se utilizaba al *Dolphin* como reemplazo del *Twin Star*, cuando éste entraba a servicio de mantenimiento; sin embargo, el mencionado helicóptero francés es actualmente la única aeronave que la televisora tiene para este servicio, con la cual se cubren las necesidades de las emisiones informativas antes mencionadas. Cabe señalar, que el primer *reportero del aire* en esta empresa de comunicación fue Rolando Medina Méndez.

Los horarios de vuelo del helicóptero de Televisa son de lunes a viernes de 7:00 a 10:00 y de 13:30 a 15:00 horas, los cuales hoy en día son cubiertos respectivamente por los *reporteros del aire*: Eduardo Salazar para *Al Despertar* y Enrique Rodríguez para *24 Horas de la Tarde*; Sin embargo, en ambos casos despegan minutos antes de que inicien los citados noticieros⁴⁷.

La información generada desde el *Informóptero* -como dirían en *24 Horas de la Tarde*- es variada, ya que además de brindar información vial,

⁴⁵ Ignacio Gutiérrez ; Jacqueline Ramos, "Murieron al Desplomarse el Helicóptero de Televisa Ricardo Peña, Gilberto Medina y Sergio Espinosa", *Excelsior*, Primera Sección y Segunda Parte de la Primera Sección, México, D.F., Excelsior Cia. Editorial, S.C. de R.L. , 11 de julio de 1995, pp. 1-A (Primera Plana), 4-A y 32-A.

⁴⁶ Adriana Garay, "Brinda el informoptero vision de altura", *Reforma*, Sección: E Gente, México, D.F., Consorcio Interamericano de Comunicación, S.A. de C.V., 27 de mayo de 1996, pp. 1-E y 7-E.

⁴⁷ *Ibidem*

se dan reportes de los incidentes que diariamente se suscitan en los diferentes puntos de la Ciudad de México y zonas aledañas, como son: incendios, choques, asaltos, atropellamientos, fugas de agua, coladeras destapadas, etc.; información que también está destinada a las autoridades para que en cada uno de los casos se tomen las medidas correspondientes.

En opinión de Alejandro Hermenegildo este servicio aéreo se pueda extender hacia otras ciudades:

“...en cuestión noticia siempre buscamos estar con los medios tecnológicos más avanzados, para poder brindar un mejor servicio. En cuanto a las aeronaves siento que no solamente se va a dar aquí en la capital, sino en el interior de la República, siento que hay ciudades tan grandes que ya requieren un servicio como el que se está brindando aquí en la Ciudad de México.”

2.1.6 El ACIRcóptero

Por su parte, Grupo ACIR Radio emprendió el vuelo en cuanto a coberturas informativas con helicóptero se refiere, el 30 de marzo de 1994⁴⁸, para brindar este servicio a los radioescuchas del noticiero *Informativo Panorama*, para después extenderse a otras emisiones.

La iniciativa de incorporar un helicóptero a los servicios noticiosos de Grupo ACIR partió del ingeniero Carlos Wayler León, gerente corporativo de la mencionada radiodifusora (quien ya contaba con la experiencia de haber participado en la creación del concepto *Fórmula Vial* de Radio Fórmula), en colaboración con el licenciado Leonardo Mendoza Rodríguez⁴⁹, coordinador operativo del mismo grupo radiofónico.

⁴⁸ Carlos Wayler León, Gerente Corporativo de Grupo ACIR Radio. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 29 de mayo de 1996.

⁴⁹ Leonardo Mendoza Rodríguez, Coordinador Operativo de Grupo ACIR Radio. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 20 de mayo de 1996.

La utilización de esta aeronave en Grupo ACIR se debió, según palabras del licenciado Leonardo Mendoza y del ingeniero Carlos Wayler, a la necesidad de ofrecer un servicio más a sus radioescuchas, quienes ya lo solicitaban; porque el tráfico ya es noticia de todos los días y para no rezagarse en los cada vez más competidos medios de comunicación.

Grupo ACIR contó con dos helicópteros: un *Twin Star* 1995 de seis plazas, matrícula XA-BBE y un *Volco* 1995 de cinco plazas, matrícula XA-NNN; aeronaves que realizaban todos los vuelos para los distintos programas y noticieros de la radiodifusora.

El horario de vuelo de los helicópteros de Grupo ACIR, o mejor dicho del *ACIRcóptero*, como se le denominaba a cualquiera de los dos aparatos en dicha radiodifusora eran de 6:00 a 10:00 y de 18:00 a 20:00 horas, vuelos que fueron cubiertos por los denominados *reporteros del aire*: Héctor Malo Moro y Mauricio Hernández Bustos respectivamente.

La información que manejó el citado grupo radiofónico con el helicóptero no solamente fue vial, puesto que también se cubrieron otros incidentes que son comunes en nuestra ciudad, como: choques automovilísticos, incendios, atropellamientos, etc.

El *ACIRcóptero* brindó su servicio a las siguientes emisiones: noticiero *Informativo Panorama*, el cual se transmite a nivel nacional de 6:00 a 10:00 horas en el 1260 XEL Radio ACIR de A.M. y en el 88.9 XHM *Azul 89* de F.M.; noticiero *El Mañanero*, conducido por el popular comediante Víctor Trujillo con su personaje de *Brozo el Payaso Tenebroso*, emisión que se difunde a través de el 95.3 XHSH *O.K.* (antes *La Comadre*) en F. M.; *Informativo Panorama* de la tarde, el cual se transmite solamente por A.M. de 18:00 a 20:00 horas ; programa *Friends Conexions*, que se emite de 19:00 a 21:00 horas en el 99.3 XHPOP *Digital*

99 en F.M. y en el 1590 XEVOZ *Bonita* de A.M.; cabe señalar, que en estos dos últimos la información del *ACIRcóptero* se brindó por medio de cápsulas informativas, ya que ambos espacios radiofónicos no son ni cuentan con noticieros, al ser programas esencialmente musicales.

Las últimas transmisiones realizadas por el *ACIRcóptero* fueron a finales de septiembre de 1996, debido al alto costo que implicaba su operación; sin embargo, la suspensión de este servicio al parecer es sólo un breve aterrizaje, ya que Grupo ACIR Radio tiene contemplado reiniciar sus coberturas aéreas, lo cual podría ocurrir en enero de 1997, según nos comentó el licenciado Leonardo Mendoza⁵⁰:

“...sí, el plan persiste todavía, tenemos pensado que probablemente para enero nuevamente se empiece, pero con una nueva reestructura, con más fuerza”

2.1.7 *Tango Víctor Alfa*

Televisión Azteca abrió sus alas a este nuevo concepto periodístico el 21 de agosto de 1994⁵¹, durante las elecciones presidenciales.

Ese 21 de agosto Canal 13 alquiló un helicóptero, para tener una vista panorámica de nuestra capital durante el tiempo que duraran los comicios, cobertura que por azares del destino realizó el reportero de deportes Leopoldo Díaz de León, quien al respecto comentó:

“...en aquel entonces, el 21 de agosto estábamos de guardia la gente de deportes, llegó un helicóptero que se rentó para Canal 13, para hacer una panorámica de la ciudad, recorrer varias zonas, y no había quien hiciera información general.

Entonces cuando tú estás de guardia echan mano de ti, y me dijo en ese entonces el director de noticias Raúl

⁵⁰ Leonardo Mendoza Rodríguez, Coordinador Operativo de Grupo ACIR Radio. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 15 de octubre de 1996.

⁵¹ Leopoldo Díaz de León, *Reportero del Aire* de Televisión Azteca. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 7 de junio de 1996.

Rodríguez que si les podía hacer el favor de subirme al helicóptero y reportar desde el aire cual era la situación de la ciudad en ese momento, si todo estaba tranquilo, etc.

Con mucho gusto, mi guardia era de 7:00 de la mañana a las 3:00 de la tarde, el helicóptero llegó a las 8:30 de la mañana, me subí, me gustó tanto por la experiencia que significaba subirte a un helicóptero, por reportar lo que estaba aconteciendo en la ciudad, me subí a las 9:00 de la mañana al helicóptero y no me baje hasta las 10:00 de la noche ¡feliz! por estar haciendo, digo aparte de que era una experiencia que nunca imaginé tener y servir para la empresa, los reportes que hacíamos desde el aire siempre eran adecuados y esperados por la gente, que era lo que sucedía ese domingo en los diferentes puntos de la ciudad...”

Cabe señalar que Leopoldo Díaz de León sigue cubriendo los vuelos del helicóptero, actividad en la que ha ganado experiencia con el paso del tiempo, pero sin descuidar su función como periodista deportivo.

El servicio del helicóptero continuó durante dos meses más, luego desapareció, para emprender de nuevo el vuelo como parte de una estrategia de Televisión Azteca, al iniciar con un nuevo noticiario denominado *A Primera Hora* (el cual cambió de nombre por el de *¡Hola México!* el 24 de junio de 1996 ⁵²), el cual contempló la utilización del helicóptero como parte de su servicio informativo, el cual el pasado 5 de junio cumplió dos años en verdad, al aire.

La iniciadora de la utilización del helicóptero en Televisión Azteca, ya como un servicio estable, fue la productora Rocío Gómez Junco, quien junto con la gente de una nueva administración retomó la idea de integrar el servicio de esta aeronave para ofrecer con ello un servicio más completo en cuanto a noticias se refiere, además de no perder terreno respecto a otros medios que ya contaban con esta innovación.

⁵² Programación de Televisión Azteca, canal 13, *Excelsior*, Sección: Espectáculos, México, D.F., Excelsior Cia. Editorial, S.C. de R. L., 24 de junio de 1996, p. 2-E.

Para la realización de sus coberturas aéreas Televisión Azteca cuenta con un helicóptero *Bell-206* modelo 1994, matrícula *XA-TVA* que se identifica como el *Tango Victor Alfa*, lo cual obviamente hace referencia a T.V. Azteca, aeronave que vuela de lunes a viernes de 6:00 a 9:00 horas; sin embargo, nos explicó Leopoldo Díaz de León que también se utiliza cuando se presentan eventos o noticias muy importantes, o en fechas que de antemano se sabe son muy complicadas en cuanto al tránsito vehicular, tal es el caso del 10 de mayo de cada año.

Actualmente el servicio del *Tango Victor Alfa* se brinda preferentemente al *magazine* informativo *¡Hola! México*, que se transmite por canal 13 de 6:30 a 9:30 de la mañana, y eventualmente a otros servicios informativos de la televisora.

Entre los planes de Televisión Azteca respecto al servicio brindado con helicóptero está el de adquirir un aparato más, con el objetivo de destinar una de ellas al uso exclusivo de los servicios noticiosos de esa televisora; lo anterior, porque el aparato con el que cuentan hoy en día en ocasiones es utilizada para otras actividades, que no tienen relación alguna con la información⁵³.

2.1.8 La Única Opción en Radio: InfoRed

El 9 de enero de 1996 Grupo Radio Centro concretó la adquisición de Radiodifusión Red, que estaba conformada por XHRED Radio Red F.M., XERED Radio RED A.M. y XHRCA Radio Alfa, hoy Alfa F.M.; además de XEDK Radio Red de Guadalajara y XESTN Radio Voz de

⁵³ Leopoldo Díaz de León, *Reportero del Aire* de Televisión Azteca. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 9 de octubre de 1996.

Monterrey⁵⁴.

Sin embargo, dentro del contrato de compra-venta no se incluyó el programa noticioso *Monitor*, además de establecerse un convenio en el sentido de que el servicio vial, conocido como la Red Vial, sería manejado por el señor José Gutiérrez Vivó, lo que propició la creación de la empresa InfoRed, de la cual el señor Gutiérrez Vivó funge como su actual director⁵⁵.

Como resultado del mencionado convenio, InfoRed vende sus aeronaves porque Grupo Radio Centro cede todo lo que era su servicio vial a InfoRed: motocicletas, automóviles, reporteros y por supuesto helicópteros, lo que hace crecer a la Red Vial, sumando en total 2 helicópteros, 15 motocicletas, 22 automóviles y 15 reporteros, dicho acuerdo tal vez se debe a cuestiones económicas, pues el periodista Luis Repper Jaramillo en entrevista nos comentó:

“...el servicio lo comercializa , lo vende InfoRed, nosotros le damos un pago que es diametralmente menor a nosotros tener que administrarlo...”⁵⁶

No obstante, debido a que el servicio informativo con helicópteros (apoyado con motocicletas y automóviles) que maneja Radio Centro es completamente distinto al que se realiza para *Monitor*, se decidió que los reporteros que se integraron de Radio Centro a InfoRed, siguieran dando información a *Formato 21* y *Noticentro*, e igualmente los reporteros que habían trabajado para Radio Red continuarían generando reportes para las emisiones del noticiero *Monitor*; pero si la situación lo amerita, los reporteros de *Formato 21* y *Noticentro* brindan información a *Monitor* y

⁵⁴ Revista *El Universo de la Radio*, p. 22

⁵⁵ Jorge A. Olea. Entrevista citada.

⁵⁶ Luis Francisco Repper Jaramillo. Entrevista citada.

viceversa. Lo anterior, para evitar errores en cuanto a las necesidades y características de información de ambas empresas (InfoRed y Grupo Radio Centro).

Algo que debe de quedar claro es que InfoRed, que pertenece a Grupo Medcom es una empresa aparte, que vende sus servicios informativos de vialidad a Grupo Radio Centro que es su cliente, el cual por tanto ya no maneja nada al respecto, concretándose a recibir durante un periodo de 10 años, según convenio, los reportes viales generados por InfoRed. En este sentido, lo que se pretende es extender este servicio a cualquier otro medio radiofónico que así lo requiera, como lo expresó el ingeniero Jorge A. Olea:

“Radio Centro es un cliente , es decir, lo que se pretende al paso del tiempo por decir algo, es que si Radio Mil le dice a InfoRed dame el servicio de la Red Vial, entonces se venderá a Radio Mil, o se le venderá a XELA o se le venderá a XEW, a quien lo quiera se le va a vender ese servicio, ahora de momento el cliente es Radio Centro. InfoRed es la distribuidora, es el centro, de ahí sale toda la información, tanto aérea como terrestre”

Actualmente InfoRed realiza dos vuelos de lunes a viernes, uno de 6:00 a 10:00 y otro de 18:00 a 20:00 horas, los cuales están coordinados respectivamente con la primera y tercera emisión del noticiero *Monitor*; sin embargo, cuando la situación lo amerita se ha llegado a volar en sábado o en domingo ⁵⁷.

2.2 Colibrí Auditivo y Colibrí Visual

Seguramente la mayor parte de los habitantes de la Ciudad de

⁵⁷ Jorge A. Olea. Entrevista citada

México han escuchado, en alguna ocasión, los reportes que los helicópteros de los medios de comunicación efectúan ya sea a través de la radio o la televisión, transmisiones que a simple vista parecen iguales; sin embargo, después de comparar la información generada para la radio respecto de la enviada para la televisión, hablando exclusivamente de InfoRed, Grupo Radio Centro, Televisión Azteca y Televisa, que son actualmente los únicos medios que cuentan con este servicio informativo, podemos señalar las siguientes aspectos que distingue a un medio del otro:

1. Entre los reportes generados para los ya mencionados medios existe una obvia diferencia: la imagen, pues como es sabido la radio utiliza únicamente el audio, mientras la televisión explota ambos elementos, en este sentido Jorge A. Olea opinó:

“...desde el punto de vista informativo es más fácil mostrar a los televidentes un lugar congestionado, un lugar con un accidente, que a través de la radio, porque en la radio nosotros tenemos que transportar al auditorio mediante nuestras palabras hasta el sitio donde esta la tragedia y hacerlo vivir junto con nosotros esta situación...”

...nosotros a través de la radio tenemos la obligación de llevar a la gente hasta el sitio del accidente y hacerlo vivir el momento con nosotros, es una labor más compleja, más difícil que en televisión...”⁵⁸

2. La información que se manda desde un helicóptero para la radio y la televisión es básicamente la misma, ya que ambos medios reportan la situación vial de la capital y sus alrededores, además de accidentes automovilísticos, incendios, asaltos, fugas de agua, coladeras destapadas, baches, etc.

Empero, en el caso de la radio la información vial representa un alto porcentaje de sus reportes; lo anterior se debe, según nuestra opinión, porque la gente al salir de sus hogares para dirigirse a la escuela, al trabajo

⁵⁸ *Ibidem*.

o a algún otro destino, puede escuchar en su automóvil, en el taxi o incluso si tiene suerte en el microbús, los problemas viales que existen en ese momento, su causa y las posibles alternativas para evitar encontrarse atrapado en un embotellamiento, que representaría la pérdida de varios minutos y en algunos casos hasta horas, sin contar la desesperación, impotencia y momentos de estrés que seguramente todos o casi todos los que habitamos la capital de país hemos experimentado alguna vez, al no poder avanzar ni para adelante ni para atrás en el medio de transporte que estamos utilizando, contratiempos de los que en algunos casos desconocemos su causa.

En el caso de la televisión la información es más equilibrada, incluso en algunas ocasiones los incidentes que no tienen que ver con vialidad ocupan más tiempo y un mayor número de reportes, porque la información de tránsito a través de este medio está dirigida a las personas que están desayunando y arreglándose para salir de sus casas, con el fin de que seleccionen la alternativa más conveniente para ellas; sin embargo, una vez fuera de sus hogares los reportes viales ya no les son de utilidad; en cambio, la transmisión de acontecimientos como los mencionados anteriormente, es recibida por la gente que se queda en sus hogares, con lo cual se aprovecha la imagen, como lo expresó Leopoldo Díaz de León

-Televisión Azteca:-

“...yo creo que la vialidad ha quedado en un segundo plano, te voy a decir por qué: la gente que ya salió de su casa va escuchando la radio, para la radio creo que el hecho de utilizar un helicóptero es fundamentalmente eso, ofreces alternativas porque tu vas escuchando, en televisión tienes que explotar la imagen, la imagen la explotas con la nota roja o con otras cosas chuscas que suceden en la ciudad, aunque parezca no real suceden cosas muy chistosas, de todo tiene; pero creo que la alternativa es solamente en materia vial para todos

aquellos que en ese momento van a salir de su casa rumbo a sus labores, te lo ofrezco antes de que salgas de tu casa, después ya busco otras cosas porque es lo que tengo que explotar..."⁶⁰

3. A nivel técnico la forma de transmitir es otra diferencia, pues la televisión para realizar sus enlaces, es decir imagen y voz, los lleva a cabo por medio de una unidad de microondas. En el caso de Televisa la microondas debe ajustarse a la antena que se encuentra localizada en el cerro de Tres Padres, con el fin de mandar la señal a las instalaciones que la televisión privada tiene en avenida Chapultepec, para que el reporte pueda llegar a los aparatos de televisión⁶¹.

Televisión Azteca por su parte, utiliza el mismo sistema de microondas, desde su helicóptero manda la señal a su torre ubicada en el cerro del Chiquihuite; de allí se retransmite a sus instalaciones en el Ajusco y por último pasa al aire para todo su teleauditorio⁶¹.

Mientras en el caso de la radio, concretamente InfoRed, la información se realiza mediante un sistema llamado VHF (*Very High Frequency*, es decir, Frecuencia muy alta), el cual lanza la señal a un radioreceptor que se encuentra conectado a una consola de transmisiones que tarda en mandar la información al aire el tiempo que el operador se lleva para oprimir un botón, en otras palabras, fracciones de segundo para que el radioescucha que esta en su casa, auto, transporte colectivo u oficina, se entere de lo que acontece en nuestra gran metrópoli.⁶²

Estas son algunas diferencias que hay entre la información que se maneja desde un helicóptero para la radio y para televisión. Sin embargo,

⁶⁰ Leopoldo Díaz de León. Entrevista citada 7 de junio de 1996.

⁶¹ Adriana Garay. Artículo citado.

⁶² Leopoldo Díaz de León. Entrevista citada 7 de junio de 1996.

⁶³ Jorge A. Olea. Entrevista citada.

su similitud es que ambos medios realizan a través de este tipo de aeronaves una gran labor social, de la cual hablaremos más adelante.

2.3 Un Servicio por las Nubes

En este subapartado, queremos abordar un aspecto del helicóptero que en nuestra opinión está determinando su utilización o no en los medios de comunicación de la Ciudad de México: tal vez al llegar a este punto de la investigación el lector tenga ya una idea del factor al que nos referimos, quizá usted piense que se trata de la eficiencia de la nave o de la velocidad de la misma; pero no, nosotros hablamos del costo que representa la operación de un helicóptero.

Ciertamente, no es muy difícil imaginar que el hecho de contar con una aeronave de este tipo para desarrollar cualquier actividad se traduce en un gasto considerable. Empero, al recabar información en este sentido encontramos cifras por demás elevadas, como las comentadas a continuación:

Jorge A. Olea -InfoRed-: "...es una operación carísima, aquí conservadoramente se puede hablar de unos 3 mil, 4 mil, 6 mil pesos por hora de vuelo, esto es por día...

...es altísimo, porque un tornillo que usted encuentra en la tlapalería le cuesta 50 centavos, un tornillo de aviación aparentemente del mismo tipo le cuesta 15 o 20 dólares..."¹

Leopoldo Díaz de León -I.V. Azteca-: "El costo hasta donde yo tengo entendido es de aproximadamente 15 mil pesos diarios, entre mantenimiento, combustible, el sueldo del piloto, es lo que cuesta más o menos operar el

¹ *Ibidem*

helicóptero en un día normal"⁶⁴

Luis Francisco Repper Jaramillo -Grupo Radio Centro-: "...es un servicio carísimo, levantar un helicóptero hace tres años costaba 6 mil pesos, por combustible, por servicio de navegación, por salarios, por todo esto..."⁶⁵

Precisamente fue el aspecto económico el que causó la suspensión de este servicio en Grupo ACIR Radio y Organización Radio Fórmula, como se expone en seguida:

Leonardo Mendoza Rodríguez -Grupo ACIR Radio-: "...Lamentablemente como les había comentado el servicio del helicóptero es carísimo, sale aproximadamente en unos 2 mil a 2 mil 100 dólares por hora, la situación es que no fue costable para la empresa, puesto que no contábamos precisamente con un helicóptero que fuera de nuestra propiedad al cien por ciento; lo estábamos rentando..."⁶⁶

Gabriel Núñez -Organización Radio Fórmula-: "...nos salía muy caro el helicóptero, entonces optamos por suprimirlo, porque empezamos a pasar una época como toda la industria, empezamos a sentir los efectos de la crisis, preferimos suprimir la información vial a tener que suprimir empleos..."

...Al final nos costaba 850 mil pesos mensuales, entonces preferimos preservar nuestra planta laboral..."⁶⁷

Cifras y cantidades que nos permiten afirmar que la actividad informativa, a través de un helicóptero, es un servicio que verdaderamente está por las nubes.

De esta forma, nos damos cuenta de que la existencia del servicio informativo a bordo de este tipo de nave está determinada en gran medida por el aspecto económico, situación que se ha acentuado aún más por la

⁶⁴ Leopoldo Díaz de León. Entrevista citada 7 de junio de 1996

⁶⁵ Luis Francisco Repper Jaramillo. Entrevista citada.

⁶⁶ Leonardo Mendoza Rodríguez. Entrevista citada 15 de octubre de 1996

⁶⁷ Gabriel Núñez. Entrevista citada.

crisis que atraviesa el país, lo cual se ha reflejado en los últimos meses con la desaparición de esta nueva forma de informar en las ya citadas radiodifusoras.

Hecho que nos hace pensar que este servicio será únicamente de aquellos medios con la capacidad económica suficiente para poder solventar los costos que su operación implica: como se expresa en las siguientes opiniones sobre el posible futuro del helicóptero en los medios de comunicación de la Ciudad de México:

Carlos Wayler León -Grupo ACIR Radio-: "Se van a reducir, antes éramos muchos, estaba Radio Red, estaba Radio Centro, estaba Radio Fórmula, estábamos nosotros (Grupo ACIR Radio); estaba Radio Mil, ahora se están reduciendo, es muy caro, tienes que ser un grupo muy fuerte de radio para poder aguantar..."

...siento que a la larga sólo los grupos fuertes van a aguantar"⁶⁹⁸

Luis Francisco Repper Jaramillo -Grupo Radio Centro-: "...cuál es el futuro, depende de un futuro económico, si la crisis no se soluciona pronto, por lo caro que representa el servicio se va a tener que reducir, porque como ya te dije hace tres años tú te gastabas 6 mil pesos en levantar un helicóptero, con la crisis con la que estamos viviendo se ha duplicado, triplicado en ocasiones, debe estar sobre los 10 mil o 12 mil pesos; no te es rentable si no vendes, si no hay anunciantes no tienes ingresos y de esos anunciantes tú pagas salarios, impuestos, servicios, todo, todo, todo; entonces cual es el futuro, francamente depende de la situación económica del país, yo no creo que haya una empresa que no esté sufriendo, algo les debe doler, entonces el futuro de este servicio de helicópteros depende mucho de eso, de la situación económica del país y de la propia empresa"⁶⁹⁹

⁶⁹⁸ Carlos Wayler León. Entrevista citada.

⁶⁹⁹ Luis Francisco Repper Jaramillo. Entrevista citada.

Apartado 3. La Nueva Visión de la Noticia

3.1 *Periodismo Aéreo*

Hablar de comunicación es referirse a un ámbito infinito de posibilidades: radio, cine, televisión, fotografía, audiovisuales, prensa escrita, etc. Es descubrir y disfrutar, casi día a día, algo nuevo en este asombroso mundo que en relampagueante evolución, ha ido de los primeros sonidos guturales a impresionantes sistemas de satélites, de señales de humo al internet, de los mensajes con tambores a la televisión de alta definición, de palomas mensajeras a la telefonía celular; todo ello encaminado a una mayor, mejor y más rápida comunicación entre los seres humanos.

Dicha evolución ha generado en el caso concreto de los noticiarios de las radiodifusoras y televisoras de la Ciudad de México que éstas, al incorporar el helicóptero a sus servicios informativos se convirtieran, en nuestra opinión, en el escenario del surgimiento o tal vez debamos decir del despegue de una nueva especialización del periodismo al que hemos denominado *Periodismo Aéreo*.

A continuación, expondremos los argumentos para sustentar nuestra anterior afirmación:

En primer lugar, así como los deportes, espectáculos, sociales, finanzas, nota roja, política, etc., cuentan con determinados eventos, lugares y fechas, donde se produce la información propia de cada una de las especialidades periodísticas antes mencionadas: el *Periodismo Aéreo* también tiene su propia fuente de noticias, la cual obviamente se encuentra en el aire, al sobrevolar el espacio aéreo del Distrito Federal y sus

alrededores (vialidad, accidentes automovilísticos, atropellamientos, incendios, asaltos, fugas de agua, desperfectos en la vía pública, violaciones al reglamento de tránsito, entre muchas situaciones más).

En segundo lugar, porque el periodismo engloba diversas especializaciones que requieren de conocimientos específicos en cada una de ellas, por ejemplo: un periodista deportivo que tenga como especialización el fútbol soccer debe conocer entre otras cosas las características, desarrollo y reglamento del torneo de liga de nuestro país, así como conocimientos del balompié en términos generales; igualmente un periodista que se especialice en locución debe aprender a modular su voz, a educarla para lograr una dicción impecable y una magnífica pronunciación tanto de nuestro idioma como de palabras extranjeras; o un periodista que se especialice en política debe conocer el nombre de todos los secretarios de Estado, de todos y cada un de los gobernadores estatales, de los dirigentes de cada partido político, la ubicación de cada Secretaría de Estado, de la Cámara de Diputados, de la Cámara de Senadores, entre muchas otras cosas más.

Así, un reportero del aire debe conocer perfectamente la nomenclatura de la Ciudad de México y su zonas aledañas, pero no sólo conocer las principales arterias, sino las calles y el sentido de las mismas que puedan ser en determinado momento una alternativa para brindar un servicio eficaz a los miles de automovilistas que diariamente circulan por el Distrito Federal, como se puede apreciar en la siguiente opinión de Jorge A. Olea -InfoRed-:

...si usted sube a un helicóptero puede en un momento determinado voltear para consultar, la gente que lleva mapas, porque yo no uso mapas, yo sólo uso lo que tengo en la cabeza, porque la velocidad del helicóptero es

tal que cuando usted ya vuelve la vista hacia el terreno se pierde, no sabe donde va, entonces necesita conocer la nomenclatura de la ciudad, lo sentidos de las calles, sobre todo saber orientarse y tener referencias del terreno, porque hemos trabajado con lluvia, hemos trabajado por ejemplo: en estos días cuando salimos a las 6:00 de la mañana en la obscuridad absoluta, entonces tiene usted que conocer la ciudad de día y de noche desde el aire, yo en tierra manejando me pierdo, pero en el aire no"⁷⁰

Asimismo, un *reportero del aire* debe tener toda su concentración puesta en su trabajo durante todo el tiempo que dure su cobertura aérea, para poder captar como se ha hecho en muchas ocasiones, la noticia en el momento en que ésta se produce, porque el helicóptero como ya se mencionó es sumamente veloz.

Además, después de concluir el vuelo que realizamos en el *ACIRcóptero* el pasado 28 de mayo de 1996, pensamos que el reportero que realiza su trabajo abordo de un helicóptero debe contar con un cierto valor o temperamento para realizar este tipo de actividad, afirmación con la que están de acuerdo nuestros entrevistados:

Jorge A. Olea -InfoRed-: "Mire para hacer el trabajo desde un helicóptero necesita usted dos cosas, tener valor en primera y en segunda conocer la ciudad..."⁷¹

Alejandro Hermenegildo Nava -Televisa-: "Sí, yo pienso que además de lo profesional que puedas ser, a lo mejor tener un poquito de mayor estabilidad emocional, porque hay veces que llegar a tener un poquito de variación en el trayecto y de pronto puedes pasar un susto..."⁷²

Leonardo Mendoza Rodríguez -Grupo ACIR Radio-: "Desde luego, necesita primero mucho valor, porque realmente es muy arriesgado su trabajo..."⁷³

⁷⁰ Jorge A. Olea. Entrevista citada.

⁷¹ *Ibidem*

⁷² Alejandro Hermenegildo Nava. Entrevista citada.

⁷³ Leonardo Mendoza Rodríguez. Entrevista citada 20 de mayo del 1996.

Carlos Wayer León -Grupo ACIR Radio-: "Tiene más agallas el de un helicóptero, te lo digo yo que transmiti alguna vez..."⁷⁴

Esta última característica se desprende del punto que a continuación se presenta.

En tercer lugar, un aspecto que pensamos es importante para afirmar la existencia de esta nueva especialización del periodismo, es una constante que sentimos y captamos al entrevistar a los llamados *Reporteros del Aire* y personas que han tenido oportunidad de volar en una cobertura informativa, entre las que nos podemos mencionar, aspecto que nos hace ver diferente al *Periodismo Aéreo* de todas o casi todas las restantes modalidades del periodismo, dicha constante es el riesgo permanente, el cual viaja en cada vuelo con estos profesionales de la información como un invariable y peligroso acompañante, baste recordar el ya citado accidente del *Informóptero* de Televisa. En este sentido, citamos en seguida los comentarios de dos reporteros del aire:

Jorge A. Olea -InfoRed-: "...como te comentaba ya tuvimos un accidente que fue un poco fuerte cuando nos caímos allá, dentro de Zacateco, hemos tenido otro tipo de fallas que nos obligan a bajar muchas veces a la velocidad del rayo, la buena fortuna y Dios nos han permitido llegar al aeropuerto sin mayor dificultad; hemos tenido conatos de incendio en los helicópteros, nos ha estallado una batería, en fin si es riesgoso..."⁷⁵

Hector Malo Moro -Grupo ACIR Radio-: "... el riesgo que se sufre todos los días, porque estar aproximadamente a 200 ó 300 metros del nivel del terreno ya implica cierto riesgo..."⁷⁶

⁷⁴ Carlos Wayer León. Entrevista citada.

⁷⁵ Jorge A. Olea. Entrevista citada.

⁷⁶ Héctor Malo Moro, *Reportero del Aire* de Grupo ACIR Radio. Entrevista realizada por Guillermo Ramírez Cruz, México, D.F., 28 de mayo de 1996.

Leopoldo Díaz de León -Televisión Azteca-:
"...creo que a veces en la vida hay que arriesgar un poquito más, es una actividad con riesgo, te puedes dar una idea de lo que ha sucedido con dos helicópteros que se han caído..."⁷⁷

En cuarto lugar, el *Periodismo Aéreo* tiene una característica que lo hace diferente a todas las demás especializaciones del periodismo, una cualidad que lo hace tener un lugar especial en el mundo de la información, nos referimos a la inmediatez que le ha dado a la noticia, puesto que en un gran número de casos transmite los acontecimientos a los pocos minutos de haber ocurrido y en algunos otros los reporta en el instante mismo en que la noticia se produce, como lo afirmó Alejandro Hermenegildo -Televisa-:

"...es muy importante realizar la información en vivo, porque ya no tenemos que esperar unos minutos de más para poder informar lo que pasó, ya estamos informando lo que está pasando, entonces es de mucha ventaja para el televidente, el saber qué está pasando en el instante en que está ocurriendo..."⁷⁸

A continuación citaremos dos ejemplos claros de esta citada cualidad de inmediatez:

1. El reporte realizado por el periodista Ricardo Peña Navarrete a principios de 1995, cuando al llevar a cabo su cobertura normal abordó del *Informóptero* de Televisa para el noticiero *24 Horas de la Tarde*, transmitió el asalto y secuestro de un vehículo de transporte público, el cual cubrió de principio a fin; labor que le valió obtener el Premio Nacional de Periodismo de ese año en la categoría de noticia⁷⁹, que le fue

⁷⁷ Leopoldo Díaz de León. Entrevista citada 7 de junio de 1996.

⁷⁸ Alejandro Hermenegildo Nava. Entrevista citada.

⁷⁹ Salvador Martínez García. "Fortalece al País la Libre Expresión". *Excelsior*, Primera Sección. México, D.F., Excelsior Cía. Editorial, S.C. de R.L., 8 de junio de 1995, pp. 1-A (Primera Plana) y 10-A.

entregado el 7 de junio del año antes mencionado, fecha en la que se celebra el Día de la Libertad de Expresión.

2. Aunque el presente trabajo se enfoca específicamente a los medios de comunicación que cuentan o contaron en sus servicios informativos con helicóptero (s) y la noticia a la que referiremos fue un hecho que ocurrió fuera de nuestras fronteras, pensamos que es oportuno mencionarla, ya que fue una noticia que conmovió e indignó a la nación entera, a toda la población hispana radicada en los Estados Unidos, a España y a varias naciones latinoamericanas.

Nos referimos a la brutal golpiza propinada por Tracy Watson y Kurt Franklin, agentes de la oficina del sheriff del Condado de Riverside en California, Estados Unidos, a los mexicanos Alicia Sotero Vázquez, Enrique Funes Flores y Santiago García Pedraza el 1 de abril de 1996⁸⁰. Lamentables hechos que afortunadamente fueron captados por un helicóptero perteneciente a la cadena de televisión KCAL de Los Ángeles, California, en nuestro vecino país del norte⁸⁰.

A continuación citamos fragmentos textuales sobre este desagradable suceso, publicados en el periódico *Excelsior* el 3 de abril de 1996, mediante los cuales nos podemos dar cuenta de la oportuna y valiosa

⁸⁰ En las publicaciones del periódico *Excelsior* hay confusión en la fecha en que ocurrieron los hechos, ya que en el pie de foto del 3 de abril en su primera plana se menciona que sucedieron el domingo inmediato anterior, es decir, el 31 de marzo; mientras que en la redacción de las notas de la misma fecha se cita el lunes 1 de abril y en otro pie de foto pero del 4 de abril en la página 12-A, se informa que el incidente tuvo lugar el 2 de abril, que sería martes.

⁸⁰ José Manuel Nava; Rocío Galván. "Investigará EU la Golpiza a Inmigrantes Mexicanos". *Excelsior*, Primera Sección, México, D.F., Excelsior Cía. Editorial, S.C. de R.L., 3 de abril de 1996, pp. 1-A (Primera Plana) y 12-A (Primera Plana) y 12-A (Notimex, EFE y ANSA. "Senti que me Iban a Matar, Revela la Inmigrante Golpeada en LA". *Excelsior*, Primera Sección, 4 de abril de 1996, pp. 1-A (Primera Plana) y 12-A (Redacción y Noticias. "Piden 10 millones de Dls. un Legal Golpeado en LA". *Excelsior*, Primera Sección, 5 de agosto de 1996, pp. 1-A (Primera Plana) y 8-A (AFP, UPI y Notimex. "Hacían Ordenado a Policías de LA Cesar la Persecución". *Excelsior*, Primera Sección, 6 de abril de 1996, pp. 1-A (Primera Plana) y 11-A.

intervención que tuvo la aeronave de la mencionada televisora estadounidense en el caso:

Pie de Foto (secuencia de tres imágenes, primera plana): "Policías de California que perseguían una camioneta con 20 indocumentados en una carretera estatal, el domingo pasado, fueron filmados desde un helicóptero cuando golpeaban brutalmente a una mujer y un hombre mexicanos. (AP. Reuters)".⁸¹

Declaración de Roberto L. Martínez, del Comité Amigos de América (página 13-A): "De no existir el video que muestra la brutalidad de los agentes, éstos hubiesen sido absueltos y no hay justificación para dejarlos sin sanción".⁸²

"Kurt Franklin y Tracy Watson son mencionados en la demanda como los alguaciles involucrados en la golpiza captada por camarógrafos de la televisión angelina desde helicópteros".⁸³

Dicha inmediatez se debe a la impresionante capacidad de desplazamiento que el helicóptero ofrece, como lo afirmaron Héctor Malo Moro y Leonardo Mendoza Rodríguez, comentarios que citaremos en el mismo orden:

"... la ventaja que se tiene al estar sobrevolando la ciudad en helicóptero es que podemos dirigirnos a cualquier punto de la ciudad de manera inmediata, se tiene más o menos estipulado que en 7 u 8 minutos podemos recorrer de un extremo a otro lo que es la zona de Nochimilco hacia lo que es la zona por ejemplo de Indios Verdes, esto nos da la ventaja de que si hay algún incidente, ya sea de tránsito, algún accidente, no sé algún incendio, inclusive hasta cuestiones de robos a bancos y todo esto, nosotros nos podemos desplazar de manera rápida..."⁸⁴

⁸¹ AP. Reuters, Pie de Foto, *Excelsior*, Primera Sección, 3 de abril de 1996, p. 1-A (Primera Plana).

⁸² *Ibidem*, p. 13-A.

⁸³ Redacción y Agencias, "Piden 10 Millones de Dls. un Ilegal Golpeado en LA", *Excelsior*, Primera Sección, 5 de abril de 1996, p. 8-A.

⁸⁴ Héctor Malo Moro, Entrevista citada

“...mira nosotros podemos ver desde un helicóptero la nota de diferente manera, para empezar nosotros para llegar a un punto conflictivo en cuanto a vialidad, que si hay alguna persona que lamentablemente, y eso es el pan nuestro de cada día, la llegan a atropellar, algún accidente fuerte no nada más dentro de la ciudad, sino en las orillas, en la zona conurbana que en determinado momento suele suceder algún problema, la agilidad, la velocidad es impresionante, tú puedes llegar, tú puedes estar en Satélite y te reportan una persona lamentablemente atropellada por Cuernavaca y en 3 ó 4 minutos estás en Cuernavaca...”⁸⁵

En quinto lugar, es importante diferenciar al Periodismo Aéreo de la fuente de Nota Roja, ya que los helicópteros al sobrevolar el espacio aéreo de nuestra capital reportan incidentes que ciertamente son parte también de la segunda modalidad periodística citada, como: accidentes automovilísticos, asaltos, homicidios, suicidios, incendios, etc.

Sin embargo, también es un hecho que este tipo de noticias no son las únicas que ocupan a las diversas aeronaves de los medios de comunicación, pues igualmente reportan como es sabido información vial, coladeras destapadas, fugas de agua, marchas, manifestaciones, entre otros sucesos más, lo cual representa una gran labor social de la que hablaremos más adelante.

Otra diferencia entre estas dos fuentes es que el reportero de Nota Roja cumple con su labor periodística cuando llega al lugar de los hechos, para obtener la información necesaria del acontecimiento y así llevar a cabo su nota, reportaje o investigación. Mientras que los *Reporteros del Aire* en algunas ocasiones además de realizar su labor periodística, tienen que realizar acciones de auxilio y salvamento a las víctimas que hayan resultado del incidente en turno, debido a la prontitud con la que llegan al lugar de la noticia, como el ocurrido el 7 de octubre de 1996 en la calle

⁸⁵ Leonardo Mendoza Rodríguez. Entrevista citada 20 de mayo de 1996.

Belisario Domínguez I, en San Francisco Tecoxpa, Milpa Alta, cuando uno de los helicópteros de InfoRed trasladó al policía preventivo Norberto Martínez Tenorios al Hospital Metropolitano, después que el uniformado fuera herido junto con su compañero Armando Vázquez Guevara al tratar de frustrar el asalto en la citada dirección⁸⁶ (Anexo 2).

En sexto lugar, durante la investigación y realización del presente reportaje, hemos encontrado términos que se han generado a partir de la utilización de estas máquinas volátiles en los medios de comunicación, como son: *Reportero del Aire*, *Reportero Vial*, *ACIRcóptero* e *Informóptero*; nuevas palabras que han venido a enriquecer el lenguaje propio del periodismo, que si bien pueden tratarse de modismos son términos que antes no existían y que surgieron con la incorporación del helicóptero a los medios de comunicación de la capital.

Por último, citamos la opinión de algunas personas que tienen o tuvieron que ver con la actividad informativa realizada con helicópteros, en relación con el surgimiento de un nuevo concepto del periodismo con la utilización de los helicópteros en los servicios noticiosos:

Leopoldo Díaz de León -Televisión Azteca-:
"Puede ser, creo que todo cambia, todo va en constante movimiento..."⁸⁷

José Luis Reyes García -InfoRed-: "Es un nuevo concepto de periodismo, yo creo que el periodismo vial, a pesar de que utiliza las técnicas para informar en radio y las técnicas de redacción periodística ha incorporado nuevos términos y ha creado un estilo propio de trabajar, muy similar al de los reporteros de información general o a los reporteros que cubren otras fuentes, pero tiene sus características, porque un Reportero Vial cubre un fuente

⁸⁶ David Vicentefo : Alfredo Joyner, "Ejecutan en Milpa Alta a 2 policías preventivos", *Reforma*, Sección B, *Ciudad y Metrópoli/Justicia*, México, D.F., Consorcio Interamericano de Comunicación, S.A. de C.V., 8 de octubre de 1996, pp. 1-B y 2-B.

⁸⁷ Leopoldo Díaz de León, Entrevista citada 7 de junio de 1996.

que antes estaba totalmente abandonada, aunque repito, las técnicas de información periodística son las mismas, el objeto de atención del Reportero Vial sí es otro totalmente diferente"⁸⁸.

Leonardo Mendoza Rodríguez : "Desde luego, sobre todo un nuevo concepto que te puede ayudar a todo, es muy ágil, te puede ayudar desde una nota policíaca, desde una nota social, desde eventos, yo creo que el helicóptero es una herramienta muy útil actualmente para cualquier medio de comunicación, te ayuda en todo..."⁸⁹.

Luis Francisco Repper Jaramillo -Grupo Radio Centro-: "...esto te da la oportunidad de decir, bueno se ha creado una nueva profesión del periodismo, el reporte vial..."⁹⁰

Héctor Malo Moro -Grupo ACIR Radio-: "...pues sí, yo creo que sí porque tenemos, por ejemplo, en todos los noticieros información financiera, deportiva, cultural y al agregar este tipo de información en este caso enfocada más que nada a los radioescuchas que van en su automóvil o que pretenden salir hacia su trabajo, la escuela, hacer un recorrido a través de su automóvil, nosotros ya le damos un enfoque diferente a lo que normalmente se tiene manejado en noticieros..."⁹¹

3.2 Portavoces Voladores

Un aspecto que pensamos es importante destacar en el presente reportaje, es la labor social que estos helicópteros han realizado desde que se incorporaron a los medios de comunicación de la llamada *Ciudad de los Palacios*.

Labor que inició con la ya muy cotidiana y necesaria información

⁸⁸ Jose Luis Reyes Garcia, Coordinador de la Red Vial de InfoRed. Entrevista realizada por Guillermo Ramirez Cruz, Mexico, D.F., 22 de marzo de 1996.

⁸⁹ Leonardo Mendoza Rodriguez. Entrevista citada 20 de mayo de 1996

⁹⁰ Luis Francisco Repper Jaramillo. Entrevista citada.

⁹¹ Héctor Malo Moro. Entrevista citada.

vial, la cual resulta vital por la problemática vehicular de nuestra metrópoli para que el padre o madre de familia pueda dejar temprano a sus hijos en la escuela, para que el hombre de negocios inicie puntualmente una junta importante de trabajo, para el estudiante que tiene que presentar un examen, para que el taxista pueda realizar su trabajo con mayor eficiencia, para que el periodista pueda llegar puntual a realizar su entrevista, para que el deportista pueda iniciar a tiempo su entrenamiento, para que la mujer que está a punto de dar a luz pueda llegar oportunamente al hospital, para que el pasante de Ciencias de la Comunicación a quien se le ocurrió realizar un reportaje sobre helicópteros pueda llegar temprano a su seminario de titulación por tesina, o para que la profesora del mismo seminario pueda llegar a dar asesoría a sus alumnos.

En fin, para que millones de personas tengan la información oportuna y así puedan llegar rápidamente a los diversos puntos de nuestra capital.

Servicio que a decir de José Luis Reyes García -InfoRed- es ya un servicio muy demandado por los radioescuchas:

"Yo creo que el automovilista, el escucha de InfoRed ya sea a través de las estaciones 1110 en A.M., 88.1 F.M. Stereo o todas las estaciones del Grupo Radio Centro, incluida Formato 21 que tiene el reporte del tránsito cada 10 minutos, están acostumbrados y demandan este tipo de servicios."⁵²

Sin embargo, la labor social de estas aeronaves no se detuvo en informar acerca de los problemas viales y sus posibles alternativas -que como ya se dijo, fue la causa de incorporar helicópteros en las coberturas informativas de diversos medios de comunicación de la capital- sino que se

⁵² José Luis Reyes García. Entrevista citada.

ha extendido en forma impresionante su campo de acción, como afirmó Jorge A. Olea -InfoRed-:

"...se supone que todos los medios deberían de dar, como lo hicimos nosotros en un principio, información vial única y exclusivamente; pero se ha visto que el mismo público se encarga de llamar a la emisora cuando había un asalto bancario o algún choque, alguna balacera, algún incendio y nos pedía información, entonces precisamente por ello fuimos agrandando, ampliando el campo de trabajo..."⁹³

Al punto de convertirse en auténticos portavoces de la ciudadanía puesto que por medio de ellos la gente da a conocer los problemas que los aquejan y buscan solución a los mismos.

Las personas se comunican a los helicópteros por medio de teléfonos celulares (en el caso de Televisión Azteca y Televisa) o a través de la estación (como se realiza en InfoRed), para reportar algún problema que les afecte, los *Reporteros del Aire* se dan a la tarea de transmitirlos a través de su respectivo medio de comunicación, como nos lo comentó Leopoldo Díaz de León -Televisión Azteca-:

"Sí, la gente se hace partícipe, la gente te llama y te dice ayúdeme por favor, porque en mi colonia tengo dos alcantarillas abiertas o la tubería está rota y llevo dos semanas y no me hacen caso, o hay un coche que han desmantelado ayúdeme: en fin, creo que la gente quiere que la demás gente, que toda la ciudad se entere de lo que está viviendo, cuál es la problemática en su delegación, en su zona, que se dé a conocer para ver si así, presionando a la autoridad pues ayude a que las cosas mejoren..."⁹⁴

Esta relación ha establecido una importante y por demás valiosa intercomunicación entre medios de comunicación-ciudadanía, enlace que ha enriquecido tanto a los medios de comunicación, al *Periodismo Aéreo*.

⁹³ Jorge A. Olea. Entrevista citada.

⁹⁴ Leopoldo Díaz de León. Entrevista citada 7 de junio de 1996.

pero sobre todo a la sociedad, afirmación en la que coincidió Leopoldo:

"Yo creo que te nutres, te nutres de muchas cosas y el hecho de que la gente, que el teleauditorio se meta, le interese, pregunte, te ayude, te oriente es importante, es fundamental, porque cuando existe esa relación, esa intercomunicación las cosas salen de maravilla, la gente se siente parte de, te llena, como tú también te sientes parte de ellos y también, supongo yo que llenas muchísimo al teleauditorio, que hay fallitas, bueno pues claro que hay fallas, afortunadamente somos seres humanos, tenemos esas fallas, si fuéramos a lo mejor una computadora, algún robot no existiría la intercomunicación, no existiría el sentimiento, las emociones que son lo que realmente tienes que proyectar..."⁹⁴

Situación donde los medios de comunicación ponen de manifiesto su gran poder de influencia y difusión, ya que en algunos casos los reportes transmitidos por los *Reporteros del Aire* encuentran respuesta y en otros pronta solución, como en los dos casos que detectamos al realizar un monitoreo de los reportes desde helicóptero en el noticiario matutino *Al Despertar*:

Caso 1

Martes 9 de Abril de 1996

HORA	INCIDENTE	LUGAR
7:47 horas	<i>Desde ayer hay una fuga de agua, llamado a la Delegación Alvaro Obregón.</i>	Calle Atlamaya y Periférico Sur - sobre la lateral-

⁹⁴ *Ibidem.*

⁹⁵ *Al Despertar*, Guillermo Ortega Ruiz, Canal 2, 7:00 horas, México, D.F. abril 9 de 1996.

Miércoles 10 de Abril de 1996

HORA	INCIDENTE	LUGAR
7:23 horas	<i>Continúa la fuga de agua. La delegación Alvaro Obregón quedó de reparar la fuga, mandó una cuadrilla, rompió el pavimento y parte de la banquetta, pero no la repararon. También corresponde a la Dirección general de Operaciones y Construcción Hidráulica.</i>	Calle Atlamaya y Periférico Sur - sobre la lateral-
7:46 horas	<i>Otra fuga de agua en Observatorio, Delegación Alvaro Obregón, casi esquina con Constituyentes.</i>	Avenida Observatorio casi esquina con Avenida Constituyentes.

Jueves 11 de Abril de 1996

7:49 horas	<p><i>Ayer se reportó una fuga de agua, ya la repararon pero dejaron un hoyo gigantesco y le pusieron un tubo de concreto para evitar accidentes, pero de noche probablemente no se ve, y más si tomamos en cuenta que Observatorio es una pendiente, la reparación está a medias, que se haga bien.</i></p> <p>Explicación expuesta en el estudio del noticiario <i>Al Despertar</i>: <i>Se recibió un oficio del delegado de Alvaro Obregón, Manuel Díaz Infante donde explicando a qué se deben: Fue por cuestiones de mantenimiento a la línea principal de abastecimiento de agua, proveniente del Sistema Cutzamala, por lo que se suspendió el servicio 3 días, tras permanecer vacías y al reanudarse el servicio las tuberías registraron un incremento en la presión hidráulica, lo que generó la ruptura de</i></p>	
------------	---	--

⁷⁷ *Ibidem*, abril 10 de 1996.

	<i>los conductos que han producido 60 fugas, las que se han atendido en un 90%, concentrando las labores en las vitalidades más importantes.</i>	
--	--	--

Caso 2

Miércoles 17 de Abril de 1996

8:08 horas	<i>Una coladera destapada en un sitio muy peligroso, mucha gente de esta colonia es quien hace esta denuncia, está ubicada saliendo del paso a desnivel del Eje Central, donde los vehículos pasan a alta velocidad, los vecinos han puesto un trapo rojo para evitar accidentes y una llanta, pero nos dicen que los accidentes han sido muchos, y piden que la Delegación Cuauhtémoc venga para tapar este agujero, la coladera lleva 20 días destapada y en la Delegación no ha habido quien responda esta queja. Esto es más peligroso en la noche, se han pinchado llantas y roto suspensiones, peligroso hasta para los peatones.</i>	Eje Central, Colonia Guerrero enfrente de Garibaldi
8:21 horas	<i>(Segundo reporte de la coladera destapada) Se obtuvieron testimonios de automovilistas que cayeron en la coladera y sufrieron la pinchadura de sus llantas, alegando donde quedan los impuestos que paga la ciudadanía, la gente está muy molesta, además la pérdida de tiempo. El primer automovilista entrevistado es el señor Tomás Gutiérrez.</i>	Eje Central, Colonia Guerrero, enfrente de Garibaldi

⁹⁹ *ibídem*, abril 11 de 1996.

¹⁰⁰ *ibídem*, abril 17 de 1996.

HORA:	INCIDENTE	LUGAR
9:53 horas	<i>Ya taparon la coladera que estaba desatopada enfrente de Garibaldi, acudieron las autoridades de la Delegación donde se presentó la pinchadura de 2 llantas de igual número de coches.</i>	Eje Central, Colonia Guerrero, enfrente de Garibaldi

Pero los alcances de esta aeronave han llegado más, mucho más allá, pues también los *Reporteros del Aire* han tenido que realizar tareas de ayuda y salvamento -como ya se mencionó en el inciso 3.1 de este reportaje-, en las cuales verdaderamente han tenido que jugarse la vida. Cedamos la palabra a sus protagonistas para conocer un par de experiencias que ellos vivieron, casos que nos ayudan a valorar la utilidad de estas aeronaves en los medios de comunicación:

Leopoldo Díaz de León -Televisión Azteca-"...te puedo poner un ejemplo y creo que es el más relevante para mí en el año que llevo en el helicóptero. Se extraviaron unos alpinistas en el Ajusco y las brigadas de rescate, esto fue un jueves, comenzaron a hacer labor de revisión por las faldas del Ajusco, por el Pico del Águila sin tener éxito, tuvieron que suspender el rescate sobre todo por las inclemencias del tiempo, fue cuando el Ajusco estaba completamente lleno de nieve, completamente tapizado, entonces era muy difícil llegar hasta ese lugar.

...Nosotros recuerdo que al día siguiente partimos muy temprano, comenzamos a volar sobre esa zona y la verdad déjame decirte y te soy muy sincero, había miedo, porque en la punta exactamente donde se divide el Ajusco el viento pegaba, había viento encontrado, entonces el helicóptero se movía para todos lados, pero me llenó mucho de satisfacción que ese riesgo culminaba en haber localizado a los alpinistas extraviados, gracias a nosotros las posiciones de rescate, los socorristas... los fuimos

¹⁰⁰ *ibidem*, abril 18 de 1996.

guiando, fueron ubicándose por donde estaban, hasta lograr llegar por medio de otros helicópteros también...

...creo que han sido de las cosas que más me han mareado, por el hecho de cumplir con una labor social, el hecho de haber arriesgado un poquito estando tan alto y sintiendo los aires encontrados, yo me acuerdo de esa narración, jamás se me va a olvidar, que decía bueno, este movimiento que ustedes ven en nuestra cámara es el viento que pega tan fuerte en este lugar...

...Nosotros tenemos que estar arriesgando, obviamente no somos temerarios, somos arriesgados y creo que la gente que se dedica y se sube a un helicóptero es eso, es un riesgo, pero no ser temerario, no caer en el yo soy lo máximo y me subo a un helicóptero y me siento la divina envuelta, no es así porque es como cualquier otro trabajo, no hay nada de diferencia, solamente a lo mejor el miedo lo dejas un poquito de lado, porque yo lo he sentido, siento miedo, el hecho de treparte en un helicóptero es sentirlo, yo por las mañanas siento miedo¹⁰¹

Leonardo Mendoza Rodríguez -Grupo ACIR Radio-: "Fuimos a darnos la vuelta al Popocatepetl, a filmarlo, a pasar la nota en vivo desde el helicóptero y veníamos ya de regreso, y sobre la autopista México-Puebla nosotros nos dimos cuenta, ¡bueno! el compañero reportero que es lo que te comentaba ¿no? tiene que estar en sus cinco sentidos y cualquier detallito es muy importante, se dio cuenta que en los límites de Puebla y el Distrito Federal se encontraba una patrulla, una patrulla del Distrito Federal, le llamó la atención, le hizo el comentario al capitán, el capitán dijo le damos la vueltécita para ver que tal... pues para ver que estaba haciendo por ahí ¿verdad? porque estaba escondida entre las ramas, muy raro ¿no?"

...Bajó un poco el capitán el helicóptero y empezamos a darle vuelta, y en ese momento nos dimos cuenta que empezó a avanzar la camioneta o la patrulla hacia la autopista, nosotros no dejamos de darle la vuelta, agarró la autopista rumbo a la Ciudad de México, nosotros pensamos que no había ningún problema y en ese momento nos dirigimos hacia la ciudad de México: casualmente el mismo reportero vial volteó hacia su lado izquierdo y vio que se metió al otro lado de la autopista, nuevamente hacia los terrenos baldíos y nos llamó mucho

¹⁰¹ Leopoldo Díaz de León. Entrevista citada 7 de junio de 1996.

la atención, nos hizo el comentario. le hizo el comentario al capitán también y nos regresamos nuevamente; pero en esta ocasión se metieron debajo de unos árboles también, entonces bajó el capitán lo más que pudo el helicóptero y empezó a darle la vuelta a esa zona donde estaba la patrulla, vemos que se abre la puerta del lado derecho, se baja un policía de la parte de adelante y abre la puerta de atrás de la unidad, y avienta a una muchacha hacia el terreno, se suben los dos patrulleros y se van rumbo a México.

...Nosotros tenemos comunicación directa con Córdores, en ese momento, desde el primer momento que nosotros vimos que la patrulla estaba totalmente fuera de su límite, avisamos a Córdores que la unidad número tal se encontraba en tal lado, pues si tiene algún problema o si la tienen reportada con algún problema con todo gusto los podíamos haber ayudado. Córdores tomó nota, dijo que no sabía nada de esa unidad, le avisamos que ya iba rumbo a la Ciudad de México, que al parecer ya no tenía ningún problema, y al volverse a incorporar al terreno volvimos a avisar a Córdores, que esa unidad se estaba volviendo a meter dentro de los terrenos todavía fuera del límite de la Ciudad de México y en ese momento Córdores nos dijo que investigáramos, que checáramos haber qué estaba pasando, hasta de policía la tuvimos que hacer ahí; entonces en ese momento que vimos abrió la puerta y aventaron a una chica, la patrulla avanzó rumbo a la Ciudad de México y tuvimos que descender porque nos imaginamos que algo andaba mal por ahí, descendimos, fuimos con la muchacha y a fin de cuentas la muchacha nos dijo que estos tipos la querían violar, estos policías la querían violar, la subimos al helicóptero, despegamos y fuimos hacia donde se encontraba la unidad, la fuimos siguiendo; todo esto se lo comunicamos de nuevo a Córdores, que esa unidad al parecer intentó violar a la chica, íbamos comunicando y siguiendo a la unidad hasta que al entronque de Zaragoza y la autopista México Puebla ya había un operativo esperando a esta unidad por parte de la policía, los detuvieron, descendimos, llevamos a la chica a que declarara en contra de estos tipos y afortunadamente todo salió muy bien.

Sin embargo, nosotros nos pusimos posteriormente a pensar que realmente nos habíamos jugado la vida, porque si estos tipos hubieran querido, nos hubieran bajado a balazos, realmente es muy arriesgado, eso es parte de lo que te comentaba, que no cualquier reportero puede hacer, no cualquier reportero se hubiera dado

cuenta, nosotros nos dimos cuenta hasta que él lo vio, entonces él va totalmente en sus cinco sentidos, todos sus sentidos puestos en su trabajo, eso nos ayudó, nos dio una gran satisfacción haberlos ayudado, haber ayudado a esta chica y también meter a ese tipo de gente a donde debe estar y eso es algo... es una experiencia muy bonita, aunque muy peligrosa, pero nos llena de satisfacción el haberlo hecho"¹⁰².

3.3 Una Experiencia Inolvidable

La entrevista transcurría muy bien, pero en mi mente me daba vueltas cómo hacer la petición para ver si tenía alguna posibilidad de acompañar al equipo de transmisión del *ACIRcóptero* a una de sus coberturas; de pronto, la invitación salió de mi entrevistado, el licenciado Leonardo Mendoza Rodríguez, me quedé asombrado por mi buena suerte, pero muy contento porque en mi trabajo de investigación tenía pensado incluir una crónica acerca de la experiencia de volar en helicóptero durante una cobertura informativa; la fecha se estableció para realizar el vuelo: el 28 de mayo de 1996; la hora: antes de las siete de la mañana, ya que el vuelo del *ACIRcóptero* estaba coordinado con la transmisión del noticiero *Informativo Panorama* que inicia en esas fechas a las 7:00 horas.

Desde el momento mismo de la invitación me preguntaba una y otra vez: ¿qué se sentirá volar en un helicóptero?, ¿cómo se vería la ciudad?, ¿sería igual que volar en un avión?; además de ciertos temores que en ocasiones asaltaban mi mente, tal vez por el miedo que todo ser humano experimenta a lo desconocido, a lo nuevo; sensación que se incrementaba al recordar los desafortunados y trágicos sucesos que se han registrado en vuelos de helicóptero en nuestra ciudad.

Finalmente llegó el día pactado (6:15 horas) salí de mi casa, todavía

¹⁰² Leonardo Mendoza Rodríguez. Entrevista citada 20 de mayo de 1996

estaba oscuro, las calles se tornaban solitarias, solamente se escuchaba el ruido que hacía el barrendero al realizar su trabajo y a lo lejos el ladrido de un perro callejero.

Después de unos minutos de espera tomé el primer taxi desocupado que pasó. Mientras el chofer conducía a muy buena velocidad -privilegio que gozan aquellos que salen muy temprano de sus casas-, yo revisaba una y otra vez todo lo que podría utilizar: pluma, lápiz, goma, libreta, grabadora, pilas, audifonos, micrófono, identificación y dinero en el bolsillo, para cualquier imprevisto que se pudiera presentar.

Pasamos el Hangar Presidencial y seguimos por una calle que se encuentra exactamente enfrente de la base donde despegan Cóncores, helicópteros que pertenecen a la Secretaría de Seguridad Pública, para esta hora el día ya estaba bastante claro, arribamos al hangar de Taesa 25 minutos antes de las siete, me identifiqué con el personal que controla el acceso al lugar, les indiqué ser invitado de Grupo ACIR en el vuelo de su helicóptero, me permitieron la entrada sin mayor problema; sin embargo, a pesar de haber llegado con varios minutos de anticipación, entré apresuradamente por una puerta que se ubicaba a la izquierda del inmueble, para mi sorpresa fui a dar al sitio donde se guardan los helicópteros, los cuales no pude observar por la prisa que tenía, atravesé rápidamente ese lugar, una vez fuera observé dos helicópteros, uno era rojo con blanco y tenía una F y un 21 en sus costados, obviamente era una aeronave que utilizaba Formato 21 la llamada Estación de las Noticias, y el otro era un helicóptero que reunía varias tonalidades de azul, en el cual se encontraba personal del hangar vestido con overol azul claro, quienes al parecer verificaban la nave, para evitar alguna indeseable falla, me dirigí a uno de ellos y le pregunté si era el helicóptero de Grupo ACIR, a lo que

contestó afirmativamente, después le pregunté por el reportero Héctor Malo Moro, me dijo que no debía tardar en llegar y me invitó a pasar a la sala de espera.

En ese lugar estaba una recepcionista a quien también pregunté por Héctor Malo, me respondió lo mismo que la persona anterior, me senté un momento en la sala de espera, la cual es muy agradable y acogedora, además de brindar una magnífica vista debido a los enormes cristales que dan exactamente a la zona de despegue de los helicópteros, desde donde pude apreciar más atrás el despegue de un par de aviones... o quizá fueron tres.

A medida que pasaban los minutos mi inquietud aumentaba, revisaba una y otra vez mis cosas, al igual que miraba el reloj. Repentinamente sentí necesidad de ir al baño, o tal vez por la ansiedad que tenía ni siquiera me había dado cuenta de ello; un intendente del hangar me indicó amablemente dónde se encontraban los sanitarios ¡digo! había que evitar cualquier tipo de accidente.

Sali del sanitario para dirigirme nuevamente a la sala de espera, al pasar frente a la recepcionista dirigí mi mirada hacia ella, como una forma de preguntar por el reportero de Grupo ACIR, su respuesta fue una simple sonrisa acompañada de una expresión hacia arriba de sus cejas, entendí la negativa.

Tenía unos cuantos instantes sentado cuando llegó el reportero Héctor Malo Moro, muchacho de aproximadamente 28 años de edad, blanco, de ojos café y cabello castaño, el cual tenía cortado casi al ras de la cabeza, solamente un poco crecido de la parte de enfrente; barba un poco crecida en forma de candado.

Al verlo entrar pensé que se trataba de la persona que estaba

esperando, lo abordé inmediatamente, me presenté ante él y confirmó mi sospecha sobre su identidad, le expliqué el objetivo de mi visita, me respondió que ya tenía conocimiento de ella, pues Leonardo Mendoza le avisó de la misma.

Como ya eran casi las 7:00 horas nos dirigimos al helicóptero, perdón al ACIREóptero, Héctor me presentó rápidamente al capitán que volaría la nave -pero la verdad sea dicha no escuché su nombre-, subimos al helicóptero; tanto el reportero como el capitán me ofrecieron amablemente café que llevaban en un termo y agua embotellada, agradecí la atención pero no tomé nada, estaba demasiado tenso, en ese momento el capitán encendió el motor, los rotores comenzaron a girar cada vez a mayor velocidad, tal pareciera que mi ritmo cardíaco era parte del aparato, porque su intensidad aumentaba igualmente, sentí como empezaba a transpirar, sobre todo de la cabeza y las manos, la vibración causada por los rotores producían un ruido casi ensordecedor, en ese instante, casi inconscientemente elevé un pensamiento al cielo y traté de persignarme en forma discreta; sin embargo, pude apreciar que el capitán me había visto, lo que produjo en él una ligera sonrisa que apenas se dibujó en su rostro; la cual aún no alcanzo a definir, si fue de comprensión por esa mi primera vez que estaba experimentando ¡aclaremos! primera vez en volar en helicóptero, o era una sonrisa con cierto toque de ironía por la forma, tal vez un poco exagerada en que me estaba afectando el vuelo.

De pronto, sentí como la nave perdía contacto con la tierra (7:05 horas), y en ese momento me pregunté a mí mismo: ¿cómo me había metido en esto? y me decía que hubiera sido preferible no incluir la mentanda crónica y meter cualquier otra cosa: en fin, despegamos.

No obstante, toda esa tensión ¡bueno! casi toda desapareció cuando

en forma sumamente veloz tomamos altura, la imagen era impresionante, maravillosa; teníamos una panorámica increíble del Distrito Federal, la llamada Ciudad más Grande del Mundo estaba a nuestros pies, reducida a una gigantesca maqueta que dejaba apreciar perfectamente la traza de calles y avenidas, el movimiento de vehículos y personas, los colores del asfalto y áreas verdes conjugado en un *collage* de color y movimiento inimaginable, mis ojos estaban disfrutando en ese momento de uno de los más exquisitos y abundantes banquetes visuales que jamás pensé tener y del cual no me saciaba.

Todavía no salía completamente de mi asombro cuando reconocí la avenida Ignacio Zaragoza (7:09 horas), la cual en ese momento no presentaba problemas de tránsito.

Pasamos por encima del cerro conocido como el Peñón Viejo, a poca distancia de la cima, lo que daba la impresión de poder alcanzarla con un simple salto, aunque realmente estábamos a varios metros de altura. Fue en ese momento cuando volví a sobresaltarme, porque el capitán viró hacia la izquierda, lo que provocó que el ACIRcoptero se inclinara en forma pronunciada, como yo viajaba precisamente del lado izquierdo y tenía una ventanilla justo a la altura de la cara, al momento de dar vuelta parecía que no había nada entre el suelo y yo; además, en dichos movimientos el motor producía ruidos aún más estruendosos; no obstante, al observar que no había ningún indicio de preocupación ni en el reportero, ni en el capitán, volvió a mí la calma y pensé que debía estar alerta porque seguramente ese tipo de maniobras se iban a repetir.

Después de unos minutos de vuelo (7:20 horas), me di cuenta que un aspecto que resulta básico para poder realizar eficientemente la labor de un reportero del aire es tener un conocimiento profundo de la Ciudad de

México y su zona conurbada, no sólo de las avenidas, ejes viales y vías rápidas más conocidas, sino de aquellas calles de menor afluencia vehicular que en un momento dado pueden ser también alternativa para los millones de automovilistas que a ciertas horas del día congestionan las principales arterias de vialidad, lo anterior, porque en varios momentos del viaje no tenía la menor idea de por dónde estábamos sobrevolando, pues hay instantes en que todo parece igual, o no hay un punto de referencia que le indique a un neófito en la materia como yo en qué parte de la capital nos encontrábamos.

Por fin observé la estructura que se levanta en el cruce de la calzada de Tlalpan y el inicio de la avenida Miguel Angel de Quevedo, cerca del metro. Taxqueña, donde pude observar congestión en la calzada de Tlalpan rumbo al Centro, lo cual seguramente Héctor Malo reportó, y digo seguramente porque debido al ya mencionado estruendo del motor me era imposible oír y mucho menos escuchar los reportes de Héctor, incluso escuchar lo que hablaba el capitán con el reportero de Grupo ACIR, a pesar de encontrarme a unos cuantos centímetros de ellos, puesto que la cabina del ACIRcóptero es similar a la de un automóvil compacto.

Llegamos a Río Churubusco y calzada de Tlalpan (7:28 horas), donde no había problemas viales, seguimos por Churubusco, aprecié rápidamente la Alberca Olímpica, el Gimnasio Juan de la Barrera y Los Viveros de Coyoacán, estos últimos daban la impresión de ser una alfombra verde cortada por franjas de color adobe, senderos por donde corrían infinidad de personas.

En Churubusco e Insurgentes (7:29 horas) tampoco se encontraron congestiones vehiculares, en poco más de dos minutos (7:31 horas) volábamos sobre el Bosque de Chapultepec, donde admiré su bello lago e

imponente castillo, en otro par de minutos (7:33 horas) reconocí la estructura metálica del Toreo de Cuatro Caminos, un poco más adelante, en Periférico Norte ubicamos congestionamiento vial rumbo al Centro (7:35 horas), en ese momento nos encontramos con un de los helicóptero de InforRed.

Llegamos a la zona de Santa Mónica, donde el día anterior había caído una fuerte tormenta, parte de la temporada de lluvias que inicia en este año (7:38 horas), en esa área encontramos un anuncio espectacular derribado por la fuerte lluvia en la lateral del Periférico; otro en una avenida cercada aplastó dos automóviles particulares, uno de ellos un Shadow de color rojo; otro letrero monumental más era retirado por una grúa.

En aproximadamente 3 minutos estábamos observando la zona de Cuautitlán Izcalli (7:41 horas), donde no se encontró ningún incidente que reportar. Posteriormente ubicamos en la calzada Vallejo y Montevideo grandes encharcamientos que entorpecían considerablemente el tránsito vehicular (7:51 horas), seguimos hasta el paradero de Indios Verdes (7:56 horas), donde pude apreciar gigantescas filas de automóviles y unidades de transporte colectivo, unos buscaban ingresar a la avenida Insurgentes y otros al paradero antes citado.

Hileras de vehículos que según mi opinión y a *ojo de buen cubero* eran de dos a tres kilómetros aproximadamente, pensé que si alguno de los cientos y cientos de automovilistas que eran parte de ese impresionante congestionamiento pudieran observar la imagen que tenía ante mis ojos, más de uno tal vez optaría por regresar a su casa, ya que ellos sólo pueden ver algunos metros adelante, desafortunadamente esto es el pan nuestro de cada día.

Seguimos sobrevolando el espacio aéreo de la Ciudad de México, admiré en un abrir y cerrar de ojos la Basílica de Guadalupe (8:02 horas), pasamos por la zona de Tlatelolco (8:05 horas), a la altura de esta zona encontramos problemas vehiculares en el Circuito Interior (8:07 horas), observé todo el encanto de nuestro Centro Histórico: Catedral, Plaza de la Constitución, Palacio Nacional. etc. (8:10 horas); inmuebles que elevaban su majestuosidad -400 metros aproximadamente-, para permitirme admirar una cara nunca antes vista por mí, la cual era igualmente bella que la que tenían las innumerables personas que caminaban cerca de allí, pero sí extraordinariamente distinta.

Proseguimos nuestro viaje sobre el Paseo de la Reforma, donde me di cuenta de la existencia de un gran número de helipuertos que hay en los grandes edificios de esta zona, arribamos a las Lomas de Chapultepec (8:15 horas), allí observamos las instalaciones de Grupo ACIR Radio, tanto las ubicadas en las calles de Pirineos, como las de avenida Virreyes.

Por cierto, al ver esta zona de la capital constatamos la tajante diferencia socioeconómica existente en nuestra capital, ya que al iniciar el vuelo por el rumbo de la avenida Ignacio Zaragoza se pueden observar azoteas de casa que no han sido terminadas, varillas salientes de los castillos inconclusos, que en algunos casos son utilizados como improvisados tendedores para secar la ropa; azoteas donde predomina el color cemento, custodiadas algunas por caninos que tienen en ellas su hogar.

En cambio en esta zona de Las Lomas, se pueden apreciar antenas parabólicas, albercas, canchas de tenis, tejados perfectamente delineados y acabados, que se conjugan con la áreas verdes de la zona.

Salimos del Distrito Federal, sobrevolamos la carretera y autopista

México-Toluca (8:17horas) así como sus alrededores, sin encontrar problemas de ningún tipo (8:19 horas), desde ese punto pude observar una densa capa de smog arriba de nuestra capital, lo que me hizo cuestionarme como seguramente muchas personas que pueden ver lo mismo cuando llegan en algún vuelo a la ciudad: ¿cómo es posible que podamos vivir allí? Después de algunos minutos en esa zona iniciamos el vuelo de regreso al aeropuerto (8:25 horas).

Entramos de nuevo al Distrito Federal, el cual cruzamos como auténtica ráfaga, nos acercamos velozmente al hangar de Taesa, el capitán comenzó la maniobra de aterrizaje, realizó un vuelo circular y descendente al mismo tiempo, pero sin completar la circunferencia, además de atender al personal de tierra que se encontraba en el helipuerto llevando a cabo las señales correspondientes, el capitán dirigió la nave hacia el lugar de aterrizaje, aquí se generó otro inolvidable momento de tensión y espanto para mí, puesto que a medida que nos acercábamos a tierra, el ruido del rotor iba en aumento y la vibración también, parecía que íbamos a aterrizar como un avión común y corriente, pero a escasa distancia del suelo, el capitán hizo virar lateralmente el ACIRcóptero para quedar de lado en relación a los cristales de la sala de espera del hangar, movimiento parecido al que realiza una motocicleta cuando se derrapa, para finalmente aterrizar suave y verticalmente (8:31 horas).

Descendimos de la aeronave, Héctor Malo me preguntó: ¿qué te pareció el vuelo? le respondi que fue algo increíble, padrisimo, etc.; pero realmente no pude expresar fielmente la sensación que aún tenía. Sin embargo, pienso que él, por la expresión de su cara, captó perfectamente todo ese cúmulo de emoción que en ese momento me llenaba.

Aproveché el receso para acudir de nueva cuenta al sanitario,

posteriormente solicité al reportero de Grupo ACIR una entrevista, como parte también de esta investigación, petición a la que Héctor Malo accedió amablemente. Nos sentamos en la sala de espera, la charla se extendió 30 minutos poco más o menos, mientras tanto el personal de mantenimiento revisaba el aparato y cargaba combustible, el capitán posiblemente había acudido a las oficinas del lugar, pero de pronto apareció para avisarnos que podíamos continuar la cobertura en el momento en que lo deseáramos.

Despegamos de nueva cuenta (9:05 horas), experimentando otra vez la situación descrita anteriormente, aunque con mucha menor tensión, avanzamos sobre el circuito interior sin encontrar grandes problemas viales, observé los ejes 5 y 6 sur un poco congestionados (9:10 horas), llegamos a Viaducto y Patriotismo (9:14 horas), Héctor Malo se acercó a mí para decirme que aparentemente en ese sitio había ocurrido un accidente automovilístico, motivo por el cual el capitán le dio la vuelta al lugar, o en otras palabras sobrevoló el punto en forma circular, pero no encontramos dicho percance.

Nos dirigimos al sur, ubicamos las instalaciones de Televisa San Angel, así como las del Centro Médico Naval (9:17 horas), el Hospital Ángeles (9:20 horas), la zona de Picacho (9:21 horas) y la de Xochimilco (9:25 horas): doblamos a la... perdón viramos a la izquierda para sobrevolar la calzada de Tlalpan que presentaba carga vehicular, aprecié el Estadio Azteca que desde este punto se ve igualmente imponente (9:28 horas), llegamos nuevamente a Taxqueña (9:30 horas), pasamos por el Estadio Olímpico México 68 (9:32 horas), que si bien no es tan grande como el Azteca, tiene un encanto muy especial; esta parte de vuelo la podemos denominar la sección de toros y deportes, puesto que en pocos minutos sobrevolábamos sobre el Estadio Azulgrana -hoy Estadio Azul- y

la Monumental Plaza de Toros México (9:36 horas).

Desplazándonos a gran velocidad llegamos a la Glorieta de Insurgentes (9:38 horas), segundos después observé la estación de ferrocarriles de Lindavista (9:39 horas), viramos a la derecha, sobrevolamos nuevamente el rumbo de la Villa (9:41 horas). Debido a la gran velocidad y a la dirección que tomó el capitán, sospeché que nos dirigiáramos nuevamente al aeropuerto; efectivamente, en poco tiempo lo teníamos a la vista, por lo que la maniobra de aterrizaje en el hangar de Taesa se repitió, pero la experimenté con mayor tranquilidad (9:44 horas). Debo confesar que en ese momento deseaba que el viaje no terminara, porque en verdad es algo fantástico, una experiencia que le recomiendo a quien pueda realizarla.

Bajamos del ACIRcóptero, me despedí del capitán y del personal del hangar, el reportero de Grupo ACIR y yo nos dirigimos a la sala de espera y después a la salida, antes de cruzarla me despedí de Héctor Malo, a quien agradecí todas sus atenciones y amabilidades: él me dijo que ojalá la experiencia de volar me fuera de utilidad para realizar mi trabajo.

Salí del hangar, me despedí del personal de la entrada, tomé un taxi que acababa de ser desocupado, saludé al chofer y le indiqué que me llevara al metro Aeropuerto, durante el trayecto trataba de ordenar mis ideas, imágenes, impresiones y emociones del vuelo que tenía unos minutos de haber terminado. Llegamos a la avenida Hangares, donde pasamos a formar parte de un congestionamiento; ahí, atrapado entre innumerables automóviles sin poder avanzar empecé a extrañar al ACIRcóptero, y tuve un deseo para llegar más rápido a mi casa: Volar.

CO ROLARIO

Estamos a punto de terminar nuestro viaje, el helipuerto está a la vista, ya podemos observar al personal de tierra; finalmente descendemos en un aterrizaje suave y verticalmente perfecto. Una vez en tierra podemos exponer las consideraciones a las que hemos llegado después de haber finalizado este vuelo.

Por las innumerables actividades que se pueden desempeñar a través del helicóptero, es necesario darle mayor relevancia a las investigaciones sobre esta aeronave desde el punto de vista histórico, lo cual sería de enorme utilidad en la realización de trabajos que tengan como objeto de estudio esta máquina volátil, ya que pudimos constatar que el helicóptero cuenta con un pequeño lugar en el amplio mundo de la aeronáutica, en cuanto a información se refiere, un lugar que definitivamente no corresponde al invaluable servicio que ha prestado y presta al ser humano.

Al tomar en cuenta la situación económica que caracterizó a nuestro país en los años sesenta, década en la que precisamente hace su aparición el helicóptero en el mundo de la información, consideramos que el contexto que rodeó a esos años, en el que se dio un gran impulso a la industria y se benefició primordialmente a los sectores privado y externo, hizo posible incorporar este por demás caro servicio a los medios de comunicación del Distrito Federal.

Debido a que la causa de incorporar este aparato a los medios de comunicación fue la problemática vehicular, sufrida desde hace ya varios años en nuestra ciudad capital, pensamos que este servicio es ya indispensable en nuestra metrópoli y en un futuro, tal vez no muy lejano, se podría establecer en otras ciudades de la República, como Guadalajara y

Monterrey, las cuales empiezan a tener conflictos viales similares a los de la Ciudad de México.

La existencia de los servicios informativos a través de helicóptero en la capital es y será determinada en gran medida por la situación económica, tanto de cada medio de comunicación ya sea radiodifusora o televisora como de la nación misma, puesto que como pudimos apreciar es un servicio con costos sumamente elevados.

Los helicópteros de los medios de comunicación realizan una labor social invaluable, desde el momento de informar a los millones de automovilistas sobre la vialidad de la Ciudad de los Palacios y sus alrededores, labor que se ha extendido hasta solucionar problemas de diverso orden, como los mencionados a lo largo de este reportaje, sin olvidar los casos en los que han llegado a realizar acciones de ayuda, rescate y salvamento; tareas que se han traducido en varias ocasiones en evitar la pérdida de vidas humanas.

Por la inmediatez con la que los reporteros del aire llegan a los diversos incidentes que cubren, como: choques automovilísticos, atropellamientos, asaltos, incendios, etc.: gracias a la impresionante capacidad de desplazamiento de los helicópteros, opinamos que sería conveniente que estos profesionales de la comunicación y el resto de la tripulación de las aeronaves utilizadas por los diferentes medios de comunicación, recibieran cursos de Primeros Auxilios y Reanimación Cardiopulmonar entre otros, con el objetivo de brindar ayuda, si la situación lo requiere, a las posibles víctimas de sucesos como los mencionados anteriormente.

Con la incorporación del helicóptero a los medios de comunicación ha surgido una nueva especialización del periodismo, al que hemos

denominado *Periodismo Aéreo*, con base en las razones expuestas en el presente reportaje, las cuales nos permiten afirmar lo anterior.

Es conveniente señalar que detectamos algunos profesionales de la comunicación, incluso algunos que han tenido que ver directamente con las coberturas informativas por medio de helicóptero, que no están de acuerdo y que encasillan este servicio aéreo dentro de la llamada Nota Roja; según nuestra opinión porque no se han detenido a analizar la trascendencia que esta aeronave a tenido en el mundo del periodismo, la cual como ya fue expuesto rebasa por mucho la transmisión de noticias de Nota Roja, para darle lugar a la ya mencionada nueva especialización llamada por nosotros *Periodismo Aéreo*.

BIBLIOGRAFÍA

Baena Paz, Guillermina, *Instrumentos de Investigación*. 13a. ed., México, Ed. Editores Mexicanos Unidos, 1988, 134 pp.

Baena Paz Guillermina; Sergio Montero, *Tesis en 30 Días*. 11a. reimp., México, Ed. Editores Mexicanos Unidos, 1995, 150 pp.

Enciclopedia Hispánica, Vol. 7, Estados Unidos de América, Ed. Encyclopaedia Britannica Publishers, Inc., 1990-1991, 408 pp.

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, *Cuaderno de Comunicación*, México, Ed. Ediciones Olmeca, 1985, 119 pp.

Fernández Christlieb, Paulina; Luisa Béjar Algazi. *La década de los sesenta. Evolución del Estado Mexicano*, Volumen III "Consolidación 1940-1983", México, Ed. Ediciones el Caballito, S.A., 1986, 274 pp.

Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Tomo 2, 4a. de., México, Ed. Reader's Digest México, S.A. de C.V., 1975, 542 pp.

González Reyna, Susana, *Manual de redacción e investigación documental*, México, D.F., Ed., Trillas, S.A. de C.V., 1988, 204 pp.

Gran Enciclopedia del Mundo, Tomo 1, España, Ed. Durvan S.A. de Ediciones, 1979, 1096 pp.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA** 79

- Historia de los Inventos*, España, Ed. Salvat Editores S.A., 1986, 260 pp.
- Ibarrola, J. Javier, *Técnicas Periodísticas el Reportaje*, México, Ed. Ediciones Gémica, 1998 (Colección: Temas Periodísticos), 135 pp.
- Izquierdo Molina, Carmelo, *El Helicóptero de Termopropulsión*, México, UNAM, Escuela Nacional de Ingenieros, Tesis Profesional, 1958. ed. del autor. 148 pp.
- Las Décadas del Siglo XX. 1960s: Conflictos en Tierra. Éxito en la Luna*, México. Ed. FERNÁNDEZ editores, S.A de C.V., 1995, 47 pp.
- Leñero, Vicente; Carlos Marín, *Manual de Periodismo*, 2a. ed. México. Ed. Grijalbo, 1986, 135 pp.
- Maluquer, Juan J., *El Vuelo Vertical*, Barcelona, Ed. I.G. Seixy 'Barral Hnos., S.A. Edits., 1944. (Colección Estudio de Conocimientos Generales 30), 76 pp.
- Ruiz Leal, Eduardo Arturo, *Análisis de las Performaciones de Vuelo del Helicóptero*, México, UNAM, Tesis Profesional, 1967. ed. del autor, 235 pp.
- Nueva Enciclopedia Temática*, Tomo 6, 24a. ed., México, Ed. Cumbre S.A., 1979, 631 pp.

HEMEROGRAFÍA

- Programación de Televisa, canal 2, *Excélsior*, Sección: Espectáculos, México D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C.L., 6 de septiembre de 1993, p. 8-E, Año LXXII, Tomo V, Número 27.821.
- Revista *El Universo de la Radio*, Trimestral, México D.F., Asociación de Radiodifusores del D.F. A.C., Primavera de 1995, Vol 1, Número 1, 86 pp.
- Martínez García, Salvador, "Fortalece al País la Libre Expresión", *Excélsior*, Primera Sección, México, D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C. de R.L., 8 de junio de 1995, pp. 1-A (Primera Plana) y 10-A, Año LXXIX, Tomo III, Número 28.451.
- Gutiérrez, Ignacio; Jacqueline Ramos, "Murieron al Desplomarse el Helicóptero de Televisa Ricardo Peña, Gilberto Medina y Sergio Espinosa", *Excélsior*, Primera Sección y Segunda Parte de la Primera Sección, México, D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C. de R.L., 11 de julio de 1995, pp. 1-A (Primera Plana), 4-A y 32-A, Año LXXIX, Tomo IV, Número 28.484.
- Nava, José Manuel; Rocío Galván, "Investigará EU la Golpiza a Inmigrantes Mexicanos", *Excélsior*, Primera Sección, México, D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C. de R.L., 3 de abril de 1996, pp. 1-A (Primera Plana) y 13-A, Año LXXIX, Tomo II, Número 28.747.

Notimex, EFE y ANSA, "Sentí que me Iban a Matar, Revela la Inmigrante Golpeada en LA", *Excélsior*, Primera Sección, México, D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C. de R.L., 4 de abril de 1996, pp. 1-A (Primera Plana) y 12-A, Año LXXIX, Tomo II, Número 28,748.

Redacción y Agencias, "Piden 10 millones de Dls. un Ilegal Golpeado en LA", *Excélsior*, Primera Sección, México D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C. de R.L. 5 de abril de 1996, pp. 1-A (Primera Plana) y 8-A, Año LXXIX, Tomo II, Número 28,749.

AFP, UPI y Notimex, "Habían Ordenado a Policías de LA Cesar la Persecución", *Excélsior*, Primera Sección, México, D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C. de R.L., 6 de abril de 1996, pp. 1-A (Primera Plana) y 11-A, Año LXXIX, Tomo II, Número 28,750.

Garay, Adriana, "Brinda el informóptero visión de altura", *Reforma*, Sección E Gente, México D.F., Consorcio Interamericano de Comunicación, S.A. de C.V., 27 de mayo de 1996, pp. 1-E y 7-E, Año 3, Número 903.

Programación de Televisión Azteca, canal 13, *Excélsior*, Sección: Espectáculos, México, D.F., Excélsior Cia. Editorial, S.C. de R.L., 24 de junio de 1996, p. 2-E, Año LXXX, Tomo III, Número 28.828.

Vicenteño, David; Alfredo Joyner, "Ejecutan en Milpa Alta a 2 policías preventivos", *Reforma*, Sección B, Ciudad y Metrópoli/Justicia,

México, D.F., Consorcio Interamericano de Comunicación, S.A. de
C.V.. 8 de octubre de 1996, pp. 1-B y 2-B, Año 3, Número 1,037.

VIDEOGRAFÍA

Al Despertar, Guillermo Ortega Ruiz, Canal 2, 7:00 horas, México, D.F.,
abril 9 de 1996.

Al Despertar, Guillermo Ortega Ruiz, Canal 2, 7:00 horas, México, D.F.,
abril 10 de 1996.

Al Despertar, Guillermo Ortega Ruiz, Canal 2, 7:00 horas, México, D.F.,
abril 11 de 1996.

Al Despertar, Guillermo Ortega Ruiz, Canal 2, 7:00 horas, México, D.F.,
abril 17 de 1996.

Al Despertar, Guillermo Ortega Ruiz, Canal 2, 7:00 horas, México, D.F.,
abril 18 de 1996.

ENTREVISTAS

Díaz de León, Leopoldo, *Reportero del Aire* de Televisión Azteca, México, D.F., 7 de junio de 1996.

Díaz de León, Leopoldo, *Reportero del Aire* de Televisión Azteca, México, D.F., 9 de octubre de 1996.

Hermenegildo Nava, Alejandro, Camarógrafo del Helicóptero de Televisa, México, D.F., 4 de septiembre de 1996.

Lira Ochoa, Enrique Octavio, Director de Producción de la revista *América Vuela*, México, D.F., 20 de mayo de 1996.

Lira Ochoa, Enrique Octavio, Director de Producción de la revista *América Vuela*, México, D.F., 17 de octubre de 1996.

Malo Moro, Héctor, *Reportero del Aire* de Grupo ACIR Radio, México, D.F., 28 de mayo de 1996.

Mendoza Rodríguez, Leonardo, Coordinador Operativo de Grupo ACIR Radio, México, D.F., 20 de mayo de 1996.

Mendoza Rodríguez, Leonardo, Coordinador Operativo de Grupo ACIR Radio, México, D.F., 15 de octubre de 1996.

Núñez, Gabriel, Vicepresidente Operativo de Organización Radio
Fórmula, México, D.F., 10 de octubre 1996.

Olea, Jorge Alejandro, *Reportero del Aire* de InfoRed, México, D.F., 6 de
septiembre de 1996.

Repper Jaramillo, Luis Francisco, Jefe de Información de *Noticentro-
Formato 21*, México, D.F., 13 de agosto de 1996.

Reyes García, José Luis, Coordinador de la Red Vial de InfoRed,
México, D.F., 22 de marzo de 1996.

Rodríguez Tapia, Mario, Supervisor General del Equipo de Helicópteros
de la Coordinación General de Transportes Aéreos Presidenciales de
Presidencia de la República, México, D.F., 4 de septiembre de 1996.

Wayler León, Carlos, Gerente Corporativo de Grupo ACIR Radio,
México, D.F., 9 de mayo de 1996.

ANEXO I

Comentario final de la entrevista realizada al ingeniero Jorge A. Olea, *reportero del aire* de InfoRed el 6 de septiembre de 1996:

"...sería muy conveniente que en su tesina haga usted mención de la necesidad de conscientizar a la población del buen uso de los medios de transporte, de dar un golpe mortal a la corrupción en las oficinas que otorgan licencias y placas de vehículos, para evitar que tanto café, valga la frase con el respeto a la tribu de los cafres en África, sigan usando los microbuses como medios de desfogue de sus depresiones o de sus, vamos a decir, de sus complejos: porque desgraciadamente al nacimiento de los microbuses nacieron más accidentes de tránsito y sobre todo que las autoridades no pongan gente improvisada en los cargos vitales, ya no diga de tránsito, sino de cualquier otro tipo, que ponga gente capacitada porque será la única forma como ayudaremos a resolver entre otros muchos la problemática del tránsito de la Ciudad de México"

D.F., 8 de octubre de 1996, pp. 1-B y 2-B.



El policía Norberto Martínez al llegar al hospital aún con vida.

Ejecutan en Milpa Alta a 2 policías preventivos

Por David Vázquez y Alfredo Jarama

DOS POLICÍAS PREVENTIVOS FUERON ejecutados ayer con balazos en la cabeza. Los uniformados intentaron frustrar el asalto a un domicilio de San Francisco Tecosap, en Milpa Alta.

El policía Armando Vázquez Guereva, de 22 años falleció en el lugar; mientras que Norberto Martínez Tenorio, de la misma edad, fue trasladado en un helicóptero de Radio Red, pues la SSP no autorizó que lo hiciera una de sus aeronaves.

Minutos después de su traslado al Hospital Metropolitano, Martínez Tenorio perdió la vida cuando se practicaba una operación. Mientras que policías del



Armando Vázquez Guereva.



Norberto Martínez Tenorio.

Sector 9 Poniente en Milpa Alta se manifestaron incoherentes porque la Dirección de Control Operativo de la corporación negó el auxilio con un helicóptero, la Secretaría de Seguridad Pública aseguró en un comunicado que la aeronave solamente pudo llegar hasta la Central de Abasto debido a las malas condiciones climáticas.

De la casa ubicada en Belisario Domínguez 1, donde ocurrieron los hechos, cinco asaltantes lograron huir con una camioneta Chevrolet placas LGB 4788, artículos electrónicos valuados en 20 mil pesos y 16 mil pesos en efectivo.

La historia (2B)



Familiares de uno de los policías aruera del Hospital Metropolitano.

