

Historia  
de las  
Comunicaciones  
y los  
Transportes  
en México

La Aviación

001158

U.S.A

5784

304  
SCT  
S.

**M 07051**

021-1120400066

09543-92

# Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

México 1987

001158

Rafael R. Esparza



# La Aviación

Derechos Reservados conforme a la Ley  
Impreso y Hecho en México, D F  
ISBN 968-803-156-9

## PRESENTACION

Las comunicaciones y los transportes son dos vertientes de un mismo proceso fundamental para el desarrollo social y económico de cualquier país

Crear y operar los enlaces indispensables para intercambiar y difundir información es particular característica de las Comunicaciones. Articular las distintas regiones y facilitar su integración para el traslado de personas y bienes son los rasgos distintivos de los Transportes

Ambos sistemas, en México, han contribuido secularmente a la conformación de un país con raíces y fisonomía muy definidas, han integrado social y geográficamente su territorio, han fortalecido y preservado la independencia y la soberanía nacionales

Hacer historia en este amplio Sector, hay que asentarlo, ha sido una labor pertinaz y cotidiana, cuyos logros comparten hombres e instituciones a través del tiempo. La dualidad técnica y social, propia de sus obras, conquista paso a paso el equilibrio en la interacción de múltiples circunstancias a las que han de sujetarse, por ejemplo, las innovaciones técnicas propias y de otros países, las demandas surgidas en épocas críticas y hasta la inquietud de algún piloto de aviones o de un telegrafista

Esta trayectoria de conocimientos, investigaciones teóricas, experimentos, firmezas nacionalistas ante acechanzas extranjeras, necesidades en niveles regional o nacional, etcétera, integran la estructura de cualquier obra material. El conocimiento de su desarrollo aporta una gran diversidad de elementos para valorar justamente su significado. Tal fue el objetivo del grupo de los investigadores encargados de la elaboración de los volúmenes que conforman la Historia de las Comunicaciones y los Transportes

Motivo de orgullo es para todo el Sector, la presente obra. Es homenaje a quienes se han distinguido en la invaluable tarea de integrar y modernizar al país, y por lo mismo forman parte de la historia cotidiana

El Secretario de Comunicaciones y Transportes

Ing. Daniel Díaz Díaz

## INDICE

CAPITULO 1: GLOBOS	3
1.1 Madrugada en el Ajusco	3
1.2 Aunque te rompas la cholla, Cantolla	6
1.3 Humos de aquellos globos	15
1.4 Aires del XIX	23
1.5 El cielo se otorga en concesión	31
1.6 Al cielo, al cielo quiero ir	39
1.7 El sutil éter del cielo	47
CAPITULO 2: PRECURSORES	55
2.1 El perjuicio de los pájaros	55
2.2 Competencias de madrugada	61
2.3 Un 8 de enero	67
2.4 Aguila enorme hacia el sol levante	76
2.5 México hace su aviación	83
2.6 ... y llegó la Revolución y nos alevantó	99
2.7 En pájaro de hierro al país azul	107
CAPITULO 3: DESPEGUE	113
3.1 Carranza y la niebla	113
3.2 Nacen las líneas aéreas	124
3.3 El romanticismo de los grandes vuelos	134
3.4 La bandera mexicana va a la guerra	150
3.5 La lucha por el aire	161
3.6 Los últimos años	177
3.7 Nota final	200
CRONOLOGIA DE LA AVIACION	203
Bibliografía	223

## CAPITULO 1

### GLOBOS

#### 1.1 Madrugada en el Ajusco

Volar en globo es, sin remedio, un acto de nostalgia. Y más todavía, ya que ahí no vale el pretexto de que se intenta un deporte sin rumbo, el simplemente ir a verlos despegar, el irse en medio de la noche, a mediados de febrero del ochenta y dos, padeciendo embotellamientos y bocinazos para llegar, a oscuras, a los elevados llanos del Ajusco, confundido con setecientas mil personas más que, actores inconcientes de una versión a lo Cecil B. de Mille de "Mecánica Nacional", nos ponemos a esperar que amanezca y a que unos muchachos y sus chavas, revestidos todos de un entusiasmo brillante, empiecen a darle forma de sonaja, o de pera, a los ciento tres globos que también pasaron la noche durmiendo allí y con la luz del amanecer, y unos poderosos y ruidosísimos motores de gasolina que producen aire caliente, vayan despertando, inflándose, desplegando diseños y colores.

A las nueve de la mañana, cuando ya todo está listo, se apagan los motores y un globo guía, de enormes listados verticales, sube poco a poco, en silencio, con algo de flor y algo de gigantesca fruta aérea. Minutos después ciento dos globos más empiezan a ascender con lentitud tan pausada y solemne que da tiempo para descubrir que la sorpresa depende casi por entero del silencio. Lo que tiene de mágico, de inaudito, el despegue de esta vasta flotilla es que ocurre callada, naturalmente, sin esfuerzo alguno de motores, sin carreras para tomar vuelo, con la silenciosa tranquilidad de algo que está creciendo.

El magno Festival de Globos Aerostáticos Tripulados de la Ciudad de México, nombre con el cual las autoridades citadinas deci-



dieron bautizar esos tres días de hermosos espectáculos<sup>1</sup>, sirvió para descubrir una de las maneras en que nuestro presente nos obliga a adueñarnos del pasado. Asistir a un despegue del *Concordè* da origen a una emoción y a un asombro que son exclusivamente nuestros, propios de nuestro presente, pero ver, en un día de hoy, el ascenso de un globo aerostático, nos hace añadirle a nuestra emoción la que creemos debieron haber sentido las mujeres y los hombres que hace un siglo, o más, vieron por primera, o quizá por única vez en su vida, elevarse a alguien por los aires. A nuestro asombro agregamos el de la historia o, mejor, a la historia le atribuimos el de la infancia.

Tal vez el hecho de ser contemporáneos de hombres que anduvieron brincoteando por la Luna nos obligue a reducir, por un rubor inconsciente, la emoción enorme de ver un centenar de globos tomando altura. Tal vez sea que ante esos gigantescos balones en glorioso tecnicolor — incapaces de propósito, control o destino —, nos sintamos obligados a justificar que rescaten tan fácilmente, en nosotros, al niño que se asombra de que haya cosas humanas que se eleven, pero lo cierto es que de manera inevitable pensamos en el pasado. Frente a un sol tan mañanero y tanto globo manejado por jóvenes en *blue jeans*, parece absurdo pretender negar que este sea un espectáculo moderno, juvenil, actual, pero conforme los aerostatos van empequeñeciéndose por la altura y revelando su debilidad ante los caprichos del viento, crece en uno la sensación de que todo este Festival en el Ajusco no ha sido sino una gigantesca representación de cosas y momentos idos, como si cada globo, más que real, fuera el símbolo, la sombra presente de algún otro globo perdido en los cielos de otros tiempos.

Es obvio que los aparatos están aquí en función de actores sólo porque nosotros, los espectadores, hemos decidido estar en representación de los espectadores originales, aquellos que asistieron, en México, a las primeras ascensiones: la que hizo Guillermo Eugenio Robertson, primero en volar en nuestro valle, hace ya ciento cincuenta y dos años, en 1835, o las que tanta fama le dieron a Benito León Acosta. Mientras llegaba el tiempo de un show de paracaidismo, las conversaciones giraron sobre esto, sobre las emociones que,

---

<sup>1</sup> Véanse los diarios capitalinos de los días 14, 15 y 16 de febrero del 1982

sin rubor alguno, debieron haber tenidos nuestros representados: "¿Se imagina — nos preguntó un vecino mientras otro de más allá lo repetía —, qué no habrán sentido quienes vieron elevarse a Cantolla?"

Más que el nombre recordado — y no hubo ningún otro —, interesa que la pregunta suponía la creencia que quienes vieron globos paseando por nuestros cielos en los siglos anteriores, deben haber sentido no sólo la emoción de saber que el hombre podía al fin volar, sino también la del descubrimiento: al ver ascender un globo no podían dejar de advertir todas las maravillas de un futuro por venir, los adelantos que por ese medio tenían que resultarles parcialmente adivinables. La hipótesis, falsa y todo, algo tenía de justa: si al ver subir unos globos el pasado nos era recuperable en cierta forma, a quienes los contemplaron hace un siglo o más, el mañana tiene que haberles sido imaginable.

Tal vez estas elucubraciones o, si se le prefiere, estas alucinaciones colectivas, se debieron a la noche de desvelo y a la asoleada matutina que todos nos pusimos, pero lo cierto, por un lado, es que la belleza de un globo aerostático — al igual que sucede con todo lo demás —, está en buena medida en los ojos de quien lo mira y más deslumbradores y hermosos serán mientras más infantil sea la credulidad con que se les contemple. Por otra parte es cierto también, así nos pese, que quienes vivieron bajo cielos que eran todavía como los pintó José María Velasco, lejos de sentir la abrumadora emoción que nosotros deseamos atribuirles, después de los asombros de las primeras, vieron en las ascensiones en globo meros actos de circo o prólogos a faenas taurinas, no más.

Una y otra comparación les fueron inevitables ya que, las más de las veces, fue precisamente en plazas de toros donde iniciaron sus vuelos los aeronautas — si las condiciones del tiempo lo permitían —, y al ascenso lo seguía una corrida. Allá por el cuarto o quinto toro — si el batacazo del descenso no se lo impedía —, regresaba el volador a recibir los aplausos del respetable. Pasado el interés de ver que un globo lleno de humo se elevara hubo hombres y mujeres que, en vez de la clásica barquilla, emplearon trapecios para hacer en los aires toda clase de suertes gimnásticas. Joaquín de la Cantolla y Rico es quien menos se salva de la generalización ya que a fuerza de intentar despegues domingo a domingo, acabó por extinguir en el espec-

tador toda sorpresa a las funciones que anunciaba, a las que asistía un público escaso, se iba más bien porque permitían la romería, el noviazgo fugaz y la comelitona de antojitos

De algo sirve aquí la historia para recuperar la perspectiva no hubo antes en México, y hasta ahora no se ha repetido, ningún concierto de globos aerostáticos más brillante o hermoso que el de febrero del ochenta y dos en el Ajusco.

## 1.2 Aunque te rompas la cholla, Cantolla

A mediados del siglo pasado, por mera coincidencia el mismo año en que se promulgó la Constitución de 1857 y un mes antes de aquel en que Maximiliano y Carlota se casaron, llegó a la capital de la República, trayendo un globo que en honor a nuestra patria rebautizó *Moctezuma*, un gringo que además de profesor se hacía llamar Samuel Wilson

En aquel entonces la ciudad de México terminaba hacia el poniente en lo que hoy es Bucareli. Ya estaba ahí, y conservó ese lugar más de un siglo, el caballito al que afea Carlos IV. De ahí en adelante eran llanos y maizales y entre ellos corría una calzada, la del *Paseo Nuevo*, después *Reforma*, que iba hasta el castillo de Chapultepec. Frente al caballito funcionaba desde hacía tiempo una plaza de toros y en ella, el catorce de junio, mister Wilson efectuó su séptima ascensión en la República y la primera que hizo en la capital<sup>2</sup>

Fue tan triunfal el vuelo que el presidente Ignacio Comonfort, además de concederle su apoyo, le regaló una bandera nacional para que en su tercera ascensión, la del domingo cinco de julio, en la que subió acompañado por "una bella señorita mexicana quien valerosamente se arroja en los aires, participando con el señor Wilson las novedades de su viaje eterial"<sup>3</sup>, nuestra enseña ondeara en las alturas. Los vuelos se siguieron sucediendo: el doce de julio don Antonio P.

---

<sup>2</sup> ARMANDO DE MARIA Y CAMPOS. *La navegación aérea en México*, Compañía de Ediciones Populares, S. A., México D. F., s/f, esp. pp. 99 y ss.

<sup>3</sup> Ibid (2), p. 101

Vázquez y otra bonita señorita, distinta de la también anónima viajera de la semana anterior, conocieron las emociones de las aventuras aéreas. El dos de agosto el profesor Wilson llevó al cabo su quinta ascensión; el diecisiete del mismo mes subió en compañía de un joven mexicano y el treinta y uno, en su último vuelo, partió de Tacubaya<sup>4</sup>.

El joven mexicano que subió con Wilson, entonces de veinte años de edad, descubrió con la aventura que nada le importaba más en la vida que andar en el aire y con ruegos, súplicas y promesas convenció al norteamericano de que se convirtiera en su instructor, le vendiera su globo y le enseñara los secretos que requiere el control de los aparatos aerostáticos<sup>5</sup>.

No sabemos cómo era este joven, Joaquín de la Cantolla y Rico, a los veinte años de edad, pero quienes lo conocieron más tarde, ya al término del siglo, descubrieron en él más una caricatura que a una persona. Era, nos dice Ciro Ceballos, "un hombrón rígido como un muñecote de manufactura, un figurón de cera del Museo Grevin; delgado, derecho, alto, de cutis apoplético, en color rojo "inglés" de carne cruda, el bigote corto, negro como pintado con tinta china, de pobladas cejas..."<sup>6</sup>

Muchas de las fotografías que se conservan de Cantolla revelan ese aspecto suyo de monigote de palo; lo que no muestran es que a esa rareza añadía otra más, como la de comerse o beberse "cuanta cosa le ponían en las manos, así fuese un pedazo de papel secante, un frasco de mucílago, un fragmento de vidrio, un escaquin de mujer, una pelotilla de alquitrán, una vejiga de ternero o un polluelo crudo..."<sup>7</sup>. Que le diera por subirse en globo vestido de charro y montando un caballo, como hizo en alguna ocasión<sup>8</sup>, no tenía impor-

---

<sup>4</sup> DOROTEO NEGRETE: *Cronología aeronáutica de México*, s/f (¿1920?), México, Revista Tohtli, p. 21

<sup>5</sup> DICCIONARIO PORRUA de Historia, Biografía y Geografía de México; Editorial Porrúa, 3a. Ed., México, 1970, Vol. I, p. 353

<sup>6</sup> CIRO B. CEBALLOS: *Panorama mexicano, 1880-1910*, cit. por María y Campos (2), pp. 159-160

<sup>7</sup> Ibid (2), p. 163

<sup>8</sup> NEGRETE (4), p. 22 y DP (5), I, 353

tancia: lo grave, al menos para sus compañeros de trabajo en la oficina que Telégrafos Nacionales tuvo durante muchos años en la calle de 5 de Mayo, era que se bebiese la tinta de los tinteros como si fuese refresco<sup>9</sup>. Hasta en una *valona* con texto de Daniel Castañeda a la que le puso música Vicente T. Mendoza, se recuerda la afición de don Joaquín a meterle el diente a todo:

*Popular y pintoresca  
su inconfundible figura,  
como una vara de pesca  
levantaba su estatura  
más allá de lo normal.  
Larga y enjuta la cara,  
la nariz, muy atrevida,  
y en virtud de una caída  
un ojo pequeño y negro  
y el otro ojo de cristal.  
Pa'beber fue un sibarita.  
Hecho un taco en su levita,  
pa' comer no tuvo igual,  
pues por gusto y apuesta  
tragó velones de sebo,  
verdes cáscaras de tuna  
y cascarones de huevo,  
afirmando de verdad  
que yendo todo a la panza  
—de la sopa a los frijoles—  
lo mejor es la escamocha  
con coles y estoperoles  
en demócrata igualdad<sup>10</sup>.*

La fama de Cantolla no se debe, sin embargo, a su naturaleza omnívora, propia de avestruz, sino a su incontrolable pasión por volar y que, sin duda, le provocó todavía más úlceras y descabros. La primera noticia sobre una ascensión del todo suya, y es la tercera que efectúa, data del veintiséis de julio de 1863, en la que siguiendo las andanzas de su maestro, parte también de la plaza de toros de *Paseo Nuevo*. "Tres bravísimos toros de muerte de la incomparable raza de Atenco" serían lidiados en seguida en honor a Juan Almonte y Leo-

---

<sup>9</sup> MARIA Y CAMPOS (2), p. 163

<sup>10</sup> Ibid (2), pp. 187-188

nardo Márquez, ambos generales de división y, para darle tiempo al aeronauta a regresar a la plaza de donde lo hubiera dejado su globo y evitar que el público se impacientara, habría además una *mojiganga* y un toro embolado con la testuz adornada con monedas de plata<sup>11</sup>.

A fines de ese mismo año, el diez de noviembre, Cantolla patrocina sin desearlo un accidente aéreo. Como ya se dijo, es orgulloso dueño del *Moctezuma*, quizá el mismo globo que usara Wilson años antes, y que inflado a toda su capacidad tiene la mitad de la altura de las torres de la catedral metropolitana. La comparación resulta fácil ya que ese día es precisamente en el zócalo, como decimos con el mexicanismo que nos dejó de herencia Santa Anna, donde Joaquín empieza su ascensión. Todo está al fin listo y Cantolla, entre los aplausos del público, da la señal para que liberen su aparato de las amarras que lo sujetan. El gigantesco aeróstato empieza a tomar altura y la multitud, horrorizada, descubre que un hombre, José Merced Avilez, un sastre, tiene enredada una pierna en las cuerdas y va también a las alturas. Nunca se supo si Avilez quería volar o, como dijeron otros, se distrajo fumando y las cuerdas lo atraparon sin que él lo deseara, lo que sí se supo es que nunca deseó caerse de quinientos metros de altura, romper dos planchas de cedro de los techos del Palacio Nacional y quedar muerto en uno de los salones que ocupaba la Secretaría de Hacienda<sup>12</sup>. Avilez no fue la única víctima que cobró el *Moctezuma*: años después, en 1889, según algunos, se mató en él, volando en Cuernavaca, el aeronauta mexicano Tranquilino Alemán<sup>13</sup>.

Los accidentes eran la regla y "tanto va el cántaro a la fuente, o más propiamente el globo a la atmósfera", como bien dice don Armando de María y Campos en su historia, imprescindible, sobre los globos en México, que las tragedias no se hacen esperar y en febrero del año setenta, el día diecisiete, el cirquero británico Adolfo Buislay, del "Circo Ecuestre, Gimnástico, Acrobático y Aeronauta" que se ha instalado, por variar, en la plaza de toros del *Paseo Nuevo*, se desprende del trapecio de su aeróstato a cincuenta metros de altura. Sobrevivió al porrazo doce días<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup>Ibid (2), pp. 127 y ss.

<sup>12</sup>NEGRETE (4), p. 23, MARIA Y CAMPOS (2), p. 132 y JOSE VILLELA: *Pioneros de la Aviación Mexicana*, Ed. Colofón, México, 1964, p. 42

<sup>13</sup>Ibid (2), p. 132

<sup>14</sup>Ibid (2), pp. 134-136

Los vufos de Cantolla, por esos motivos, empiezan a encontrar oposición. Parte viene de las autoridades, que le niegan el permiso que requieren las ascensiones. Parte nace en las súplicas y en los ruegos que su mujer y su hermano Manuel le dirigen para que ponga ya los pies en la tierra. Don Joaquín viola las primeras y desatiende las segundas, con el resultado de que en un descenso inesperado, en un breñal, pierde un ojo y, poco después, pierde su globo en un incendio que nada tiene de accidental; en un afán por salvarle la vida su mujer y su hermano deciden quemar el diabólico aparato<sup>15</sup>.

Todo es en vano. Cantolla, títere de su terquísima pasión, sigue buscando la compañía de las nubes y subiendo entre los "vítores y aclamaciones de los espantados caballeros, el persignarse de las señoras y los ojos muy abiertos de los niños"<sup>16</sup>. En diciembre del 67 realiza su "octava y gloriosa ascensión" en un nuevo globo, el *Vulcano*, que perecerá pocos años después a causa, también, de los incendiarios cuidados de su cónyuge.

En la última década del siglo, aunque las subidas de Cantolla son más frecuentes que nunca, su fama va en descenso, quizá porque ya está cansada la gente de saber que sube sólo para caerse. Entre risas se cuentan sus aventuras, como el día que fue a caer en un corral de toros bravíos que, sin respeto alguno ante su sombrero de copa y su levita, le pusieron una tremenda corretiza o, si no, se recuerda la paliza que le pusieron aquella mujer y su marido que comían plácidamente en su casa, cerca del Salto del Agua, cuando don Joaquín hizo una súbita y ruidosa aparición por el tragaluz del comedor<sup>17</sup>.

Ya no se decía de él, como afirmó Manuel G. Puente el primero de enero del 1868 en "El Siglo XIX":

*Salud a ti, viajero denodado,  
que te lanzas feroz a la ancha esfera.  
Salud a ti, Cantolla, que, animado  
de sublime valor, dejas la tierra*<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup>NEGRETE (4), p. 22 y OP (5), I, p. 353

<sup>16</sup>LUIS REYES DE LA MAZA: *El teatro en México en la época de Juárez (1868-1872)*, Imprenta Universitaria, UNAM, México, 1961, p. 14

<sup>17</sup>NEGRETE (4), p. 23

<sup>18</sup>MARIA Y CAMPOS (2), p. 131 y REYES DE LA MAZA (16), pp. 45-46

Ahora, en 1883, se le dirá:

*Marcha del mundo al confín*  
*Joaquín*  
*aunque te rompas la cholla*  
*Cantolla*  
*Y después claves el pico,*  
*y Rico*

*Tu homónimo "merolico"*  
*ante ti será un enano,*  
*cuando te eleve el "Vulcano"*  
*Joaquín de la Cantolla y Rico*<sup>19</sup>.

Serán tantas y tan frecuentes las burlas que se le dirijan, los cuplés chuscos, las obras cómicas que lo empleen como personaje — como la zarzuela "La Pesadilla de Cantolla", de Rafael Medina, con música de Susano Robles<sup>20</sup> —, que el poeta y cronista Luis G. Urbina, sin abandonar por completo la mofa, llega a sentirse obligado a intentar una débil defensa en "El Mundo Ilustrado":

Para mí la locura de Cantolla, el romántico enamorado del aire, es una locura noble, tramada de idealidad y de grandeza. Esa original megalomanía de subir, de volar, de contemplar el mundo a vista de pájaro da origen a cómicas y admirables aventuras que a su vez dan origen a un poema épico burlesco, como el del inmortal Ariosto. Llegar a lo alto y tocar con los nudillos el azul del cielo como en la puerta del infinito, esperar a que abra el gran misterio, y no consiguiéndolo, bajar con soberbia luz bélica a encender la admiración de los hombres, a narrarles el peligroso viaje por los espacios, el encuentro con las estrellas, los combates con los vientos, las luchas con las caudas de los cometas, es el sueño largamente nutrido de esperanza de este aeronauta decidido que a falta de ciencia posee la fiera seguridad del creyente. Cantolla sube en su globo primitivo convencido de que los elementos son amigos suyos, de que el aire es su fiel camarada, de que el horizonte es su palacio, que son hermanas suyas las águilas y que las nubes construirán a su paso arcos de triunfo. Lo

---

<sup>19</sup>Ibid (2), p. 131

<sup>20</sup>Vid. LUIS REYES DE LA MAZA. *El teatro en México durante el porfiriato*, T. III (1900-1910), Imprenta Universitaria, UNAM, México, 1968, pp. 35-36.



cierto es que a pesar de las burlas que provoca, este hombre es simpático, y hasta si nos ponemos a pensar un poco resulta que todos tenemos muy escondido algo de Cantolla que no nos atrevemos a sacar a luz por temor a los envenenados venablos de la ironía <sup>21</sup>.

Aunque el cine nacional le tiene reservada, para décadas después, la broma final de encarnarlo en su tocayo Joaquín Pardavé — así Buster Keaton hubiera sido más justo —, lo cierto es que al cambiar el siglo, cuando anda ya por los sesenta y cinco años de edad y su familia ha cesado en sus cuidados, convencida de que el asunto no tiene remedio, Cantolla termina por adquirir esa respetable tristeza que distingue a quienes de tanto insistir en la misma necesidad se transfiguran en institución, en monumento nacional, en tontería permanente. En 1900 ir a ver una ascensión de Cantolla era casi un deber, como la que cumplen los jóvenes que acuden hoy a ver a cualquiera de los pocos y viejísimos cómicos de carpa que nos quedan.

En febrero de mil novecientos "El Imparcial" anunció que el domingo dieciocho Cantolla haría otra de sus gloriosas ascensiones. Ya no sería, como años antes, en el toreo del *Paseo Nuevo*, ya desaparecido, ni menos aún, en la Plaza de la Constitución, que lucía ya árboles y servía de estación para los nuevos trenes eléctricos. El evento tendría lugar, como venía siendo costumbre desde los noventa, en la plaza del Salto del Agua o de Tumbaburros, frente al Tecpan de San Juan.

Quizá no haya nadie, hoy, para quien lo anterior quiera decir algo, pero durante siglos la ciudad de México terminó, hacia el sur, donde empezaba el camino de Niño Perdido y concluía la avenida de San Juan de Letrán. Durante todos los siglos de la Colonia hubo allá tianguis de pobres y juzgado de indios, el de la parcialidad de San Juan Tenochtitlan, el Tecpan de San Juan. Hace doscientos años, en marzo de 1779, se terminó la fuente del Salto del Agua — sustituida hoy por una réplica —, donde concluía el acueducto de Belén, que traía agua de los manantiales de Chapultepec. Enfrente, a unos cuarenta metros — los que hoy cruza el Eje Central Lázaro Cárdenas — había desde 1750 una iglesia, llamada también del Salto

---

<sup>21</sup>LUIS G. URBINA en "El Mundo Ilustrado" del 2 de julio del 1899, en LUIS REYES DE LA MAZA: *El Teatro en México durante el Porfiriato*, I. II (1888-1899), Imprenta Universitaria, UNAM México, 1965, pp. 382-383

del Agua, y una plaza en la que se reunían criadas, aguadores, arrieros y artesanos. A finales del siglo pasado y por muchos años estuvo ahí una pulquería, famosa por sus curados de tuna y apio, y un figón todavía más famoso por la sazón de su mole, el de Juana Tangos, la *China*, que los domingos provocaba embotellamientos de coches y carruajes de tantos clientes que la buscaban<sup>22</sup>.

Que la plazuela diera cobijo a circos trashumantes y, después, a intrépidos aeronautas, sirvió para quitarle la fama de siniestra que la perseguía desde septiembre del 1865, cuando fueron ajusticiados en ella tres criminales que, adelantándose a su tiempo, plagieron a Julián Castilla, dueño de tres panaderías, le dieron muerte y pidieron rescate por él. El hecho se olvidó, pero empezó a decirse que al cruzar la plaza del Salto del Agua por las noches se podían oír los quejidos angustiosos de las almas en pena de los sentenciados<sup>23</sup>. Tal vez el smog y el tránsito pusieron fin a sus sufrimientos.

El caso es que ese domingo de 1900, día en que se anunció otra ascensión de Cantolla — y andaba ya por la cincuenta —, nadie recordó las penas de los tres ahorcados porque los pocos curiosos que fueron hasta allá no llegaron siquiera a bajarse de los landós particulares o de los coches de alquiler: la lluvia no los dejó. Y lo mismo pasó al día siguiente: muy de mañana dos hombres estuvieron llenando de humo el parchado *Moctezuma II*, un globo oscuro y feo, con volúmenes de pera gigantesca que por todo adorno llevaba en la cintura una casta faldilla roja, mas apenas comenzaba a tomar forma, como a eso de las diez, cuando se soltó de nuevo el aguacero y la función tuvo que ser suspendida otra vez. El martes veinte de febrero cambió al fin el tiempo, y cuando menos por la mañana, el cielo se estuvo en paz.

Ese día los preparativos de la ascensión son los de siempre: acaban de tocar las siete cuando empieza a salir humo de la chimenea portátil que, unida a un fuelle, se dedica a inflar al *Moctezuma*. A las diez, el globo ya es más alto que una casa de dos pisos. Los "lagartijos", con bastón, polainas y sombrero de carrete, asustan a las da-

---

<sup>22</sup>MANUEL RIVERA CAMBAS: *México Pintoresco, Artístico y Monumental*, imprenta de la Reforma, México, 1882, T. II. esp. 241-243 y 250

<sup>23</sup>Ibid (22), T. II, pp. 244:-250

mas —sombrero floreado, guantes blancos, sombrilla, falda obviamente hasta el huesito—, relatándoles los caprichos y peligros de los vientos. Se vocean tacos, dulces, garnachas, aguas frescas, nieve, quesadillas. A las once la plaza de Tumbaburros es ya una verdadera romería en la que, no obstante, se distingue claramente a las clases sociales: de la barda de piedra hacia el centro, donde tiembla el globo, está la "gente decente", o sea los que pagaron el toston que cuesta la entrada. Afuera de la barda están "los pelados", a los que el porfiriato condenó a asistir de lejos a los acontecimientos nacionales<sup>24</sup>.

A las once y media, cuando ya todos empiezan a aburrirse, don Joaquín de la Cantolla y Río hace al fin señales, saluda a algunos conocidos quitándose el sombrero de copa y, con la levita luda y brillante que le sirve de uniforme de aviador, su nariz boluda y su mostachón encrespado, sin esbozar siquiera una sonrisa, después de probar una vez más las cuerdas, otear el viento y desenfundar su bandera, se coloca en el tablón de madera que le sirve de barquilla, ya que el *Moctezuma* no la tiene, y da la orden de que suelten los sacos de arena y desaten las cuerdas que ligan su globo a unos postes de madera.

Entre ayes, risas nerviosas y gritos de admiración, el *Moctezuma* empieza poco a poco a elevarse, oscuro y tembloroso. Con trabajos sube un par de metros y, por un momento, don Joaquín escucha las voces que le desean buena suerte y lo llaman valiente. Un golpe de viento hace que el globo, alebrestado, tome altura y pronto está más alto que la torre de la iglesia del Salto del Agua. Más allá de los tendedores de ropa de las azoteas se ven las torres de catedral y los árboles del zócalo. Un instante después aparece la alameda, a lo lejos, y consigue ver el edificio de correos, en construcción. Don Joaquín agita su bandera y oye un ¡viva! que la gente, diminuta, le brinda desde tierra.

Lo que sigue ya sólo a él le pertenece. Colgado allá arriba del animal vivo y caprichoso que mueve el viento al azar, llega hasta una altura en la cual la ciudad y el valle se le entregan por entero. Allá, lejos, puede verse la Villa de Guadalupe y para allá, entre sus árboles,

---

<sup>24</sup>El relato basado en fotografías de esta ascension. Vid. "*Efemérides Ilustradas, 1900-1904*", Ediciones del Archivo Casasola, México, 1953, pp. 26-27.

chiquito, el castillo de Chapultepec. El Canal de la Viga brilla de pronto, en un destello, y allá, en los llanos de la hacienda de Balbuena hay una toivanera casi tan alta como él. Más que el paisaje, sin embargo, importa la soledad. Allá arriba, lejos de todos, solo, uno es otro y siente que, aun siendo infinitesimal, ya no es del todo perecedero, y como las nubes, el aire, la luz, forma parte pequeñísima de algo inmortal. Arriba el tiempo corre a otro ritmo, mucho más rápidamente, y uno cree que han pasado sólo unos minutos y lleva ya más de una hora de estar dando vueltas por el aire, sin rumbo, ahora viendo hacia la mole blanca de los volcanes, ahora hacia los llanos de Tlalpan o la prieta silueta del Ajusco. Un golpe de viento lo hace descender y parece que esta vez se enredará en alguno de los árboles que bordean el río Churubusco, pero no un viento que viene desde el lago de Xochimilco vuelve a levantarlo. A las dos y media de la tarde, después de casi tres horas de vuelo, el *Moctezuma* empieza a mostrar claros signos de fatiga y viene a desplomarse a la carrera en uno de los pedregales donde acaba Niño Perdido, poco antes del río de la Piedad. Cantolla, viejo conocedor de las traiciones que oculta todo aterrizaje, no espera que su tablón roce el suelo y, aunque implique un nuevo batacazo, prefiere dejarse caer cuando pasa sobre unas tierras preparadas para el cultivo. Su salto aligera al *Moctezuma* que, alborozado, cobra nuevos bríos y vuelve a ascender. Muchos de sus vuelos han terminado así, con un señor vestido de levita y cara de palo, con un sombrero de copa en una mano y una bandera nacional en la otra, que corretea a un globo juguetero que se niega a detenerse hasta que las ramas de algún árbol lo hieran de muerte o quede preso al atorársele las cuerdas.

Esa vez ya de noche, cuando Joaquín regresa a su casa chorreando agua por las horas que ha pasado bajo la lluvia, con la ayuda de los campesinos que lo recogieron consigue amontonar la lona húmeda del *Moctezuma* en el patio. Los días siguientes revisará y reparará los daños que sufrió el globo, aguantará el enojado silencio de su mujer y, como todo aeronauta que se respeta, soñará apasionadamente en el momento de libertad de su próximo vuelo.

### 1.3 Humos de aquellos globos

Podemos dejar a Cantolla remendando su aeróstato —ya que eso hará varias veces al año, hasta su muerte—, y entretenernos no-

sotros con el recuento de las primeras ascensiones, para lo cual conviene recordar que no fue sino en época relativamente tardía — quizá hasta 1643, año en el que Torricelli inventa el barómetro —, cuando el hombre empezó a entender que el aire no era una nada impalpable que se extendiera desde su piel hasta el fin del universo, sino un gas o una mezcla de gases con peso, temperatura, presión y movimiento.

Antes de eso, y de saber que hay elementos más ligeros que el aire, como el hidrógeno — que Cavendish consiguió aislar en 1766 —, la mayor parte de las preguntas que se planteaban sobre la atmósfera no podían tener más respuesta que la mera especulación imaginativa. Así, por ejemplo, la antigua pregunta por qué el humo se eleva, y que llevó a Roger Bacon a predecir los vuelos aéreos a mediados del siglo XIII<sup>25</sup>, no encontraba mejor respuesta que suponer que el humo poseía alguna extraña cualidad intrínseca que lo obligaba a elevarse. Los hermanos Montgolfier, Joseph y Etienne, que se preocuparon con eso, afirmaron que el humo tenía la propiedad de la "levedad", con lo que querían decir que se eleva.

Algo semejante, sólo que setenta y tantos años antes que los Montgolfier, debe haber descubierto el primer hombre en la historia que consiguió volar: un latinoamericano, el sacerdote Bartolomé Lorenzo de Guzmán, nacido en Santos, Estado de Sao Paulo, Brasil, en 1685. La hazaña tuvo lugar en Lisboa, Portugal, el ocho de agosto del 1709 y consistió, según algunos, en un recorrido desde la Casa de la India, en el Castillo de San Jorge, hasta el Terreiro do Paco<sup>26</sup> y, según otros, fue un vuelo que ocurrió bajo techo en la propia *Casa da India*<sup>27</sup>. Don Alfonso Reyes, citando un "manuscrito que se custodia en la Biblioteca de Porto", parece inclinarse por esta segunda opinión al informarnos que "el aparato era un medio globo que contenía

---

<sup>25</sup> Vid. ROGER BACON: *Letter Concerning the Marvelous Powers of Art and Nature and Concerning the Nullity of Magic* (1290). Trad. de T.L. Davis, Easton, E.U.A., 1923 y A.C. CROMBIE: *Robert Grosseteste and the origins of experimental science, 110-1700*, Oxford University Press, 1963, esp. pp. 139-162

<sup>26</sup> Vid. FREIRE CARVALHO: *Bartolomeo Lorenzo de Guzmão*, *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, Brasil, 28 de mayo y 4 de junio, 1933

<sup>27</sup> GUINNESS BOOK OF WORLDRECORDS, Morris Mc Whirter (ed), Bantam, Nueva York, 1984, p. 340

dentro un globo de papel grueso, manteniéndosele debajo un vaso con fuego material. El globo de papel se elevó más de veinte palmos y como iba llegando al techo, acudieron los criados de la Casa Real, para evitar el contagio del fuego y que hubiese algún desastre”<sup>28</sup>

Las aventuras y experiencias que llevó al cabo este “duende brasileiro”, como lo llamó Pinto Brandao, no tuvieron influencia alguna, por desgracia, en el avance de los vuelos aerostáticos y la humanidad tuvo que esperarse tres cuartos de siglo mas para volver a ver, representada en ese caso por los ciudadanos de Annonay, la ascensión de un globo lleno de humo. El hecho, que inauguró oficialmente la época aerostática, tuvo lugar el cinco de junio del 1783 y los responsables fueron los hermanos Montgolfier.

La noticia de este acontecimiento provocó revuelo en el mundo entero y no concluía el mes de agosto de ese mismo año cuando J A C Charles con la ayuda de los hermanos Anne Jean y Nicolas Louis Robert, elevaba en el Campo Marte, en París, el primer globo lleno de hidrógeno — y de ahí que durante tanto tiempo, para distinguirlos de los que hacía ascender el humo, o “Montgolfieras”, a éstos se los llamara “Charlières”.

No terminó el año sin que aparatos de uno y otro tipo ascendieran llevando tripulantes. Luis XVI permitió que en un ascenso efectuado en Versalles el diecinueve de septiembre el globo llevase en su barquilla una oveja, un gallo y un pato, pero se opuso a que un hombre hiciera otro tanto. En vista del peligro llegó a proponerse que se empleara, en ello, a criminales sentenciados, mas la sugerencia encontró fuerte oposición ya que se dijo, y con razón, que volar no podía ser sino asunto de hombres libres. El argumento logró convencer al rey y el veintiuno de noviembre de ese mismo año, 1783, en el *Bois de Boulogne*, en París, Jean Francois Pilâtre de Rozier y Francois Laurent, marqués d'Arlandes, efectuaron la primera ascensión tripulada en Francia. Días después, el primero de diciembre, en una gigantesca “Charlière”, Charles y Nicolas-Louis Robert despegaron

---

<sup>28</sup> ALFONSO REYES: noticia bibliografica que antecede al texto de ANTONIO DE FUENTE LA PENA: *Si el hombre puede artificioamente volar (1676)* edicion de Alfonso Reyes, Rio de Janeiro. Brasil 1933, p. 16.

de los jardines de las Tullerías para demostrar, después de un plácido vuelo de dos horas, la superioridad indiscutible de los aparatos de hidrógeno<sup>29</sup>

La nueva de que el hombre andaba ya volando no tardó en llegar a tierras de América donde, además de asombro, suscitó el deseo de lograr hazañas semejantes. En lo que hoy es México, y entonces era la Nueva España, el sueño de volar era ya viejo y se tenía tal pasión por las cosas aéreas, como los papalotes o cometas que, para ofrecer sólo un ejemplo, uno de los virreyes más ilustrados, Antonio María de Bucareli, se sintió obligado a prohibirlos. Conviene recordar bando tan curioso:

"Habiéndose introducido de tiempo a esta parte el uso y juego de papalotes entre niños y gente ociosa, haciéndolos subir al aire desde azoteas, balcones y albarradas, de que han resultado riñas, heridas, muertes y otras muchas desgracias, consultando al debido remedio de ello, que es la prohibición de dichos papalotes, ordenamos que ninguna persona pueda echarlos ni permitir se echen, con apercibimiento de que a los transgresores se les impondrán dos meses precisos de cárcel, pasando su edad de dieciocho años, y no llegando, reservamos proveer lo que fuere más conveniente, y para que llegue noticia de todos y ninguno pueda alegar ignorancia, mandamos se publique por bando y fije en los parajes acostumbrados

México y

octubre veintiséis de mil setecientos setenta y cuatro

El Bailío Frey Don Antonio María de Bucareli y Ursúa, Presidente de la Audiencia Real de Nueva España"<sup>30</sup>

La "Gazeta de Madrid" trajo a México, además de los relatos admirados de las hazañas de Charles y de los Montgolfier, información detallada sobre naturaleza, tamaño y modos de funcionamiento de varios globos que se echaron a volar en España y pronto nuestros cielos conocieron la invasión de aparatos humeantes. El primer intento del que se tiene noticia, aunque se desconoce el resultado de sus esfuerzos, fue efectuado por Josef María Alfaro, quien trató de volar

---

<sup>29</sup> Vid. *ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA*, 15a. Ed., 1974, Vol. 7, pp. 382-383.

<sup>30</sup> Cit. por FRANCISCO VINDEL, *Las primeras aeronaves en América fueron de invención Española (México, 1784-1785)*, Madrid, 1954, p. 15.

un globo en Xalapa a mediados de mayo de 1784<sup>31</sup>, y tal vez hubo otros más que ensayaron lo mismo en la ciudad de México, sin tener fortuna, porque la "Gazeta de México" del dos de junio de ese mismo año, se sintió obligada a publicar la siguiente

#### Advertencia Importante

Por si alguna persona intentase construir en México la máquina Aerostática, se le advierte que el suelo de la Ciudad se halla elevado respecto de las riberas del mar dos mil seiscientas cincuenta varas (formado el cálculo de lo observado por el método de Bouguer) Esta grande elevación hace que el ayre que aquí respiramos es más ligero en proporción á la elevación del terreno, de manera que la Máquina deberá construirse de mayor amplitud por lo respectivo á la capacidad en que se introduce el Gas Las Máquinas que se han experimentado en París y Madrid, aqui no se hubieran elevado Una Embarcación que se sostiene sobre las aguas, se sumergiría en un lago de azeite<sup>32</sup>

Los meses que llevó descubrir las proporciones y los volúmenes que debía tener un globo para elevarse en el valle de México, hizo que la competencia por ver quién era el primer mexicano que conseguía hacer volar uno de estos aparatos, la ganase un veracruzano, el capitán Antonio María Fernández De nuevo la "Gazeta de México" nos ofrece los detalles<sup>33</sup>

#### VERACRUZ

Don Antonio María Fernández, Capitán del Regimiento Provincial de Tlaxcala, Oriundo de este Puerto, de su vecindad y Comercio, dispuso una Nave atmosférica, o Globo aerostático de papel, de tres varas y cuarta de alto, y seis y media de circunferencia, preparada con unción de azeite, en la que se consumirían dos quartillos, y humo de paja incendiada, acomodada en una especie de canastillo de alambre en lo interior de ella, y que lo comunicase á toda la circunferencia

---

<sup>31</sup> Vid. "Gazeta de Mexico" del 19 de mayo de 1784 (Hay reproduccion facsimilar de esta y las siguientes citadas en VINDEL (30), s/p)

<sup>32</sup> "Gazeta de Mexico", 2 de junio de 1784

<sup>33</sup> "Gazeta de Mexico", 22 de febrero de 1785 La ENCICLOPEDIA DE MEXICO, dirigida por Rogelio Alvarez (Mexico, 1976), Vol. 1, p. 486, consigna erroneamente este vuelo como tripulado



Esta se situó en el patio de su Casa, pendiente de dos corredores para ir la maniobrando, y se elevó el Domingo 6 del corriente (Febrero de 1785) á las cinco de la tarde, piramidalmente como cien varas, conforme al juicio de uno de los Sabios Ingenieros que presenciaron tan digna diversión, y navegó horizontalmente algo más de media legua por la playa, según lo que pudieron alcanzar los ojos y el cómputo que formaron los concurrentes, atendida la situación en que se halla la casa, que llaman de Vergara, distante una legua de esta Ciudad por la misma playa, en cuya inmediación cayó

Asistieron á este hermoso espectáculo el Señor Gobernador Don Miguel de Corral, el Comandante de la Fortaleza de San Juan de Ulua Don Pedro Ponce, el Oficial Real Contador Don Juan de Lacunza, varios Eclesiásticos, distintos Sugetos de distincion, algunas Damas y gente del Pueblo, que alcanzaron la noticia

La concurrencia opinó que la máquina hubiera elevádose y hecho más viage, si la molestia de la maniobra y la brevedad de la tarde hubiera permitido la introducción de todo el Gas preparado, porque quedaron quatro quartillos de azeyte que se pensó meterle, y no faltó quien discurriese que hubiera sido más feliz la operación si se hubiese usado el espíritu de vitriolo y limadura de fierro

La verdadera causa de no haberse introducido todos los seis quartillos de azeyte, fue el haberse incendiado antes de tiempo, y no haber dado lugar este accidente á maniobrar más

Es creíble que con tan buenos principios se animen otros Sugetos á perfeccionar tan peregrinas ideas, y que han merecido la atención de los Príncipes y entretenido á hombres literatos y curiosos de distintas partes de Europa

La afición á lanzar al aire globos rellenos de humo pronto se convirtió, en Veracruz, en cerrada competencia. Muchos se elevaron sólo para incendiarse, como aquel que la noche del dieciocho de marzo del mismo año cayó en pedazos sobre la iglesia de los padres agustinos, mientras que otros, como el que elevó dos días después la oficialidad subalterna de las dos fragatas del rey, la *Matilde* y la *Santa Rosalía*, alcanzaron "según el cómputo que se formó, como 1,500 varas, representando varios movimientos: Primeramente se puso superior á las nubes, que lo cubrían en su tránsito del modo que cubren la Luna. Poco después de toda su elevación visible se dexaja vér del tamaño de una Estrella de las más pequeñas, ya subiendo, ya baxando, y girando hacia diversos rumbos segun el viento que le soplabá,

hasta que se perdió enteramente de vista, manteniéndose escondido algún tiempo. No se puede saber quanta altura abanzaría en esta ocultación sobre las 1500 varas del cálculo expresado. Después de haberse mantenido elevado como quarenta y cinco minutos, siendo el embeleso del innumerable concurso que en azoteas, balcones y por las calles le seguía con el cuerpo y con la vista, se precipitó al Mar por Punta gorda, que llaman á dos leguas de esta Ciudad por la Playa<sup>34</sup>.

Los globos llegaron pronto a Oaxaca, llevados "por un curioso" y ahí sus habitantes tomaron también "gusto y embeleso por la física diversión del globo aerostático"<sup>35</sup>, y hasta un padre, Juan Ceballos, dedicó sus ocios a componer un compendio sobre tales aparatos que alcanzó, en su tiempo, los éxitos del *best seller*<sup>36</sup>.

También en 1785, allá por el mes de septiembre, se intentó vencer las dificultades que plantean el hecho de que la Ciudad de México se encuentre a más de dos kilómetros de altura sobre el nivel del mar: los estudiantes de geometría de la Academia de las Tres Nobles Artes de San Carlos, invitaron a maestros del Seminario Tridentino y aun de la Real y Pontificia Universidad para que dieran fe del ascenso de dos globos en el "Parque de Palacio", como se le decía entonces a la Plaza Mayor. La fiesta resultó un chasco ya que ninguno de los dos subió a gran altura. "Una frotación que padeció el primero, haciéndole perder la perpendicular que llevaba, dió motivo a su incendio como á las veinte varas de su elevación; sucediendo lo mismo al segundo, que subió como a doscientas varas"<sup>37</sup>.

No fue sino hasta el año siguiente, el cuatro de febrero de 1786, cuando una enorme montgolfiera logró elevarse con buena fortuna en los patios del palacio virreinal. Sus constructores fueron don Miguel Antonio Valdés, autor de "La Gazeta de México", y su impresor, don Felipe de Zúñiga y Ontiveros, quienes decidieron mostrar su calidad de galantes cortesanos dedicándole su obra a la hermosa virrey-

<sup>34</sup> "Gazeta de Mexico", 8 de marzo de 1785

<sup>35</sup> ARTEMIO DEL VALLE ARIZPE *Cuadros de México*, Editorial Jus, Mexico, 1943, p. 379

<sup>36</sup> *Ibid* (35), p. 380

<sup>37</sup> "Gazeta de Mexico", 20 de septiembre de 1785

na, doña Felicitas Saint Maixent, esposa del Conde de Gálvez. Su publicación difundió días después la noticia:

#### Ciudad de México

El Autor de esta Gazeta y el Dueño de la Oficina donde se imprime, en obsequio de SS.EE. elevaron la noche del día 4 en el patio principal del Real palacio un Globo aerostático de tan peregrina invención, que según las noticias de quantos se han construido en el Reyno, y el común aplauso de éste, no ha tenido semejante. Era perfectamente esférico, de veinte varas de circunferencia, y de quarenta y quatro libras de peso. Colocáronsele en cuatro andanas más de cincuenta faroles, y a corto trecho de su cuello varias invenciones de fuego. Luego que empezó a elevarse se dexó ver de todos un letrero de luces que decía VIVAN SS.EE. Siguióse la iluminación de un hermoso zodiaco compuesto de más de ochenta estrellas: después la de cuatro gallardetes de cuatro varas de largo, y habiendo despedido cantidad de buscapiezas y culebrinas, concluyó con un tiempo de Cohetes que corrieron horizontales. Elevóse a una altura tan grande que ya apenas se distinguían las luces de los faroles, y después de haber dado una completa diversión al distinguido Concurso, siguió su giro horizontalmente hasta ir a caer a un lado del Peñol distante una legua de la Ciudad <sup>38</sup>.

La diversión que representaron los globos, así se la uniera con la cohetería, no pasó de eso y nadie se atrevió a confiarle su vida a una de esas invenciones e intentar un ascenso tripulado. Más que en la falta de valor, ya que arrojados no faltaban, el problema estaba en la imposibilidad de construir un globo capaz de levantar el peso de un hombre. El fraile Juan Caballero, en reflexionada carta que dirigió a la "Gazeta", cuenta que un globo "de cinco varas de altura no pudo elevar un pequeño barquito, que apenas pesaría quatro libras, ni se consiguió el que subiera hasta que se lo quitaron", observación de la que infirió "que el Gas, espíritu silvestre o ayre inflamable (según el lenguaje de Boerhave) de que usan los Ingleses y Franceses, es totalmente distinto del que aquí se ha inventado, pues tiene mucha mayor fuerza, duración y empuje que el nuestro, y según las relaciones de Gazetas y Mercurios usan de él a su arbitrio para subir y bajar sin algun peligro; lo que no fuera quizás posible en los nuestros aun en la suposición de que fueran suficientes para elevar a un hombre".

<sup>38</sup> "Gazeta de México", 8 de febrero de 1786, cit. por VALLE ARIZPE (35), p. 385-386

La conclusión a la que llegó Caballero, así se siguieran lanzando globos al aire, no perdió valor a lo largo de cincuenta años. Mientras no descubramos, escribió, "el modo de dar el ímpetu y virtud á el Globo para que suba y levante el peso que se nos anuncia en las Gazetas de los de Francia e Inglaterra, sin que lleve dentro de sí el peligro del Incendio, nada hemos conseguido mas que una diversión transitoria sin otro mayor provecho"<sup>39</sup>.

El secreto para construir globos con el empuje suficiente para elevar a un aeronauta no llegó a México sino mucho tiempo después, hasta el año de 1835, cuando ya se había ganado la Independencia, Benito Juárez era ya abogado y Antonio López de Santa Anna tenía rato de andar haciendo de las suyas.

## 1.4 Aires del XIX

Entre las varias docenas de generales con los que contaba nuestro ejército, allá, al consumarse la independencia, había uno que a una tibia vocación por la milicia sumaba una pasión, aquí sí fervorosa por el negocio de espectáculos. Se llamaba Manuel de la Barrera y a mediados de los veintes del siglo pasado compró la plaza de toros de San Pablo o, para ser exactos, lo que había dejado de ella un incendio, y se lanzó a reconstruirla. Al reinaugurarla, según se nos dice, tenía una altura "de tres pisos, un cercado de mampostería y del mismo material el palco en donde se hallaba la autoridad municipal que presidía las corridas"<sup>40</sup>.

Decidido a llenar su plaza, el general Barrera le dio nuevo impulso al espectáculo y además de traer a México a Bernardo Gaviño, maestro de toreros mexicanos y primero en usar aquí el traje de luces tradicional en la fiesta brava, se propuso reparar el error de que en nuestro país no se hubiera visto todavía a un globo tripulado.

El hecho tenía, debe aclararse, caracteres casi de tragedia porque en Europa globos y aeróstatos eran ya cosa de sobra conocida:

<sup>39</sup> "Gazeta de México", 9 de agosto de 1785

<sup>40</sup> E de M (33), Vol. 12, p. 172

sólo en Inglaterra en los cincuenta años que mediaban desde su invención había habido más de ochocientas ascensiones y entre los 470 aeronautas registrados se contaban cuarenta y nueve mujeres<sup>41</sup>. Jean-Pierre Blanchard no sólo había cruzado el Canal de la Mancha — 7 de enero, 1785 —, sino que, además, tenía el honor de ser el primer hombre que ascendió en tierras de nuestro continente, según lo atestiguaron Jorge Washington y el pueblo de Filadelfia, el nueve de enero de 1793<sup>42</sup>.

Los deseos del general parecieron hacerse posibles allá por el año del treinta y tres, cuando llegó a la ciudad de México, anunciándose como aeronauta famoso, un tal Adolphe Theodore, natural de Lyon, Francia, quien le llenó a don Manuel la cabeza con el humo de las ganancias exorbitantes que representaría patrocinar espectáculo tan lucido. Theodore, para cerrar el trato, se comprometió a elevarse a mil varas de altura y ahí dejar "bajar un hermoso paracaídas de tafetán conducido hasta el suelo por una águila" y después, "remontándose más en su vuelo", subir hasta donde ya no se distinguiera al aeronauta, pero sí al "globo mexicano como un lucero de fuego en medio de los celajes"<sup>43</sup>.

El general Barrera, convencido de la bondad del negocio, empezó a soltarle los centavos a Theodore, hasta que, en telas, pegamentos, ácidos y cuerdas se llegó a más de ocho mil pesos. El día definitivo nada sucedió. "se preparaba en la atmósfera tempestad y lluvia" y la ascensión tuvo que ser suspendida, mas no sin que el alcalde de la ciudad, José Joaquín de Herrera, quizá a ruegos del general, pusiera a Theodore en la Cárcel.

Días después fue puesto en libertad bajo fianza para que cumpliera sus promesas. Theodore accedió, pero siempre y cuando el general costeara un aparato más capaz. Se preparó así un segundo globo, mayor que el anterior y con la asesoría de dos distinguidos catráticos de la destacada Escuela de Minería, don Manuel Castro y don Tomás Ramón del Moral, quienes al iniciarse octubre del mismo

---

<sup>41</sup> EB (29), Vol. 7, p. 387

<sup>42</sup> Ibid (29), loc. cit.

<sup>43</sup> Cit. por MARIA Y CAMPOS (2), p. 37. La fecha de 1833 es, sin duda, un error tipográfico.

año de treinta y tres informaron "por comisión del gobierno, que el globo tenía volumen y capacidad suficiente para soportar su carga, aun cuando no se llenase de gas más que las tres cuartas partes"<sup>44</sup>. Ya con su nuevo globo Theodore anunció de nuevo su vuelo, pero hubo que suspenderlo por falta de ácido sulfúrico, y así hasta llegar el trece de octubre del 1833, día del cual Guillermo Prieto nos dejó este relato

"Hiciéronse lenguas los periódicos explicando el prodigio, en bandadas corría la gente a procurarse boletos. En los alrededores de la Plaza de San Pablo, lugar en que debía verificarse la ascensión, se improvisaron barracas y jacalones para fondas, pulquerías y vendimias. En los edificios vecinos a la gran Plaza, se veían amplísimos toldos de brin y lona, bajo los cuales se distinguían hileras de sillas, bancas y gradas, que ocupó gentío inmenso, convirtiendo en salones las azoteas "

"El día señalado — sigue contándonos don Guillermo —, ofrecía un conjunto encantador. Gradas y lumbreras, cuarterones y tendidos, hormigueaban de gente que parecía precipitarse en cataratas verdaderas desde las alturas. La función estaba citada para las once de la mañana, en el centro de la plaza, y en un cuadro de vigas, estaba el aeronauta, rubio, delgado y de mejillas encendidas, había en el suelo un hornillo y se levantaba más alto que la plaza un monstruoso globo encarnado que se tambaleaba perezoso, recibiendo el gas, y se bamboleaba preso en su red inmensa a impulso del viento. En la extensa plaza brillaban las hermosas con sus tocados de pluma, sus perlas y brillantes en el cuello, sus vestidos de punto o tela riquísimos. En gradas y palcos lucían los vistosos uniformes de militares, los fracs áridos color de pasa y verdes con botones dorados, de los paisanos, hábitos y mantas, trajes talaros colegiales y trajes de payos cortesanos con sus cueros bordados de oro y plata, sus chaecos blancos y sus calzoneras de paño riquísimo

"La inflazón del globo no llegó a verificarse por más que se hicieran prodigios. Los empresarios dieron orden de que nadie saliese, lo que puso en familia a la concurrencia, pero después asomó su cara el fastidio, se hizo sentir el hambre, y el sitio fue atroz. El contrabando aprovechó la ocasión: valía una naranja un peso, y un peso un cucurucho de almendras. Los pollos insolentes como yo, pasaron increíbles agonías. Por fin, el globo no subió, la gente se retiró

---

<sup>44</sup> NEGRETE (4), p. 8

mohina y Adolfo Theodore, después de bien silbado y de arrojar sobre su globo cascarras y basuras, tuvo que esconderse para no ser víctima de la ira del pueblo "45

Para el general Barrera el fracaso de Theodore fue una verdadera afrenta y de ahí que decidiera reparar cuanto antes su buen nombre de empresario. Esta vez buscó con más cuidado e impuso una severa condición al aeronauta: no pagaría ni un centavo sino hasta después de que el vuelo se efectuase<sup>46</sup>

Aceptó sus condiciones el primer hombre que ascendió a nuestros cielos, Guillermo Eugenio Robertson, cuya llegada a México fue difundida por un diario capitalino de la siguiente manera: "El señor Eugenio Robertson, hijo del célebre profesor de física en París, que hoy es el decano de todos los aeronautas que viven — Esteban Gaspar Robertson, autor del libro *Minerva o el navío aéreo* y con 59 ascensiones registradas en Europa<sup>47</sup> —, acaba de llegar a esta capital, procedente de Nueva York. Hemos sabido con satisfacción que se ha hecho contrato con este aeronauta, para que los mexicanos disfruten por primera vez el grande espectáculo de ver elevarse a un hombre, asegurándose a Robertson la cantidad de diez mil pesos por su ascensión, fundado en la reputación que le ha precedido antes de su ingreso en la república. No dudamos que este aeronauta vengará a la física de los reiterados ultrajes que se le han inferido"<sup>48</sup>

Robertson, que tenía entre pecho y espalda la experiencia de veinte ascensiones — una en Oporto y otra en La Habana, dos en París y otras tantas en Nueva Orleans, tres en Lisboa y once en Nueva York —, preparó su globo con gran cuidado, conciente de las dificultades que le planteaba la altura de nuestra capital. El público, enterado ya de que el general Barrera había depositado con un banquero la cifra de cincuenta y cinco mil francos y que Robertson no recibiría un centavo sino hasta después de lograr su ascensión, se

---

<sup>45</sup> Cit. por MARIA Y CAMPOS (2) pp. 38-40

<sup>46</sup> NEGRETE (4) p. 9

<sup>47</sup> Ibid (4) loc. cit.

<sup>48</sup> Telegrafo 30 de diciembre de 1834 en MARIA DEL CARMEN RUIZ CASTANEDA *El Globo Cautivo* en Comunidad Conacyt abril mayo 1981 Nos. 124-125 p. 177

entusiasmó de nuevo y llenó a reventar el redondel de San Pablo. Ese día, el jueves doce de febrero del 1835, "toda la ciudad se dirigió a la plaza de toros", recordaba la publicación que conmemoró el ascenso: "quince mil personas, la crema de la población, se había dado cita en el recinto. Para dar mayor lucimiento a la fiesta, un decreto de la policía — quizá resultado de las influencias del general —, había ordenado el cierre de las tiendas." El relato, que conviene registrar en su versión original, sigue diciendo

"Aunque la ascensión no debía verificarse antes de las once y cuarto, desde las diez el lleno era total. Varios pequeños globos de exploración siguieron rumbos diferentes, indicando así que existía en ese momento una gran variedad de corrientes en la atmósfera. La hora de la partida se aproximaba. Monsieur Eugene Robertson hizo todos los preparativos con su acostumbrada sangre fría: colocó en la canastilla los instrumentos meteorológicos, un mapa de la región y sus alrededores, algunas provisiones, un anteojito, etc. Hasta el último momento había esperado la llegada de una canastilla que debía serle enviada de Veracruz, pero tuvo que contentarse con una sencilla cesta de vara, muy pequeña y bastante mal construida. Un grupo de hombres se prendió entonces a todas las cuerdas del aeróstato, que ya no estaba sujeto a la tierra: en ese momento, los profesores de la Escuela de Minería notaron con preocupación que la columna del mercurio subía en el barómetro y en el termómetro.

Digamos desde luego que el viaje de Eugene Robertson duró hora y media y que realizó durante el trayecto experimentos nuevos consignados en una memoria dedicada a la sabia Escuela de Minería, como testimonio de reconocimiento a la vez hacia los profesores y hacia los alumnos.

Arrastrado al partir hacia un rumbo que no era el de ninguno de los globos exploradores, esta primera dirección lo llevó hacia el Sudoeste, poco después fue arrastrado hacia el sur, y siguió al fin al sud-sudoeste, acercándose así a las montañas del Ajusco y al Zempoaltchal (?), en diversas ocasiones se le vio descender y volver a ascender. La más grande elevación alcanzada fue de 3,651 metros sobre el Valle de México, que domina en 2,277 metros al nivel del Océano, de manera que hay que calcular como la mayor altura absoluta del aeróstato, 5,928 metros o sea 3,041 toesas. Robertson ha superado pues la cima del volcán el Nevado de Iztaccíhuatl cuya altura es de 4,786 metros, así como el famoso volcán de Puebla llamado el Popocatepetl, que tiene 5,400 metros de altura perpendicular y cuya cima, como la del volcán del Nevado, está cubierta de nieves perpetuas.



Uno de los más felices incidentes del viaje de nuestro aeronauta fue de cierto la posibilidad de visitar hasta su cráter el antiguo volcán conocido con el nombre de Chicle (¿Xitle?). La habilidad de sus maniobras secundadas por el impulso favorable del viento, lo llevó perpendicularmente sobre la boca de este Etna, y lo bastante cerca para que pudiera darse cuenta de su interior y examinar minuciosamente todos los accidentes. La excavación ofrecía una forma hemisférica, de diámetro y profundidad que le parecieron de vastas dimensiones.

Mientras que el aeronauta en esa forma, adelantándose a la gran ciudad, todavía llena de emoción por la partida, los habitantes de México que no lo veían regresar, eran presa de una viva ansiedad. Se habían enviado en su busca cinco dragones, pero sin ningún indicio del lugar en que podría haber descendido. El General Arago, que tanto honor hizo a la ciencia, propuso el envío de otros treinta jinetes al encuentro de Robertson, con instrucciones de no regresar hasta no haber recogido noticias suyas.

El Café Veroli, el más frecuentado por la buena sociedad, no dejaba de estar abarrotado de gente, ávida de conocer los menores detalles que pudieran saberse sobre la suerte del aeronauta. Quien expresaba una opinión o una simple conjetura, se veía obligado a subir a una mesa para que pudiera dar a conocer lo que sabía. Algunos campesinos, tanto por engañar al público, predispuesto por la inquietud a una fácil credulidad, como por satisfacer la impaciencia general, no tenían el menor escrúpulo en inventar mil cuentos que circulaban en un instante entre la multitud y se convertían en el tema de animadas conversaciones.

Cuando los señores M. Escandón y Compañía, administradores de las *diligencias* supieron que Robertson estaba en San Agustín (quizá San Agustín de las Cuevas, Tlalpan), mandaron por él inmediatamente en un coche enteramente nuevo, tirado por seis caballos.

Al despertar (ya que no se tuvieron noticias ciertas de su paradero sino hasta el día siguiente de su ascensión), Robertson tuvo la agradable sorpresa de verse rodeado de sus mejores amigos. En las puertas se habían colocado centinelas para impedir que la multitud entrara e invadiera su departamento. El Juez de Letras se apresuró a ir desde muy temprano a hacerle los elogios más halagadores, y lo invitó junto con todos sus amigos, a un sabroso desayuno que había hecho preparar con anticipación. Las mujeres de Tlalpan, y aquí hay que pedir perdón a todos los príncipes del mundo por esta intromi-

sión en sus privilegios, pidieron permiso para saludar al aeronauta y ofrecerle coronas y ramos de flores

"Después de que, atendiendo al reclamo de la multitud congregada bajo sus ventanas, se presentó a recibir las aclamaciones, subió al coche con el Juez de Letras y con sus amigos, luego tomaron la amplia y magnífica calzada que conducía a México, llevando como escolta un destacamento de dragones enviados a su encuentro por el Gobernador. No tardaron en encontrarse en medio de una muchedumbre de mexicanos y franceses que habían ido expresamente a recibirlos y que ahora formaban, a todo lo largo del camino, una agradable cabalgata. Numerosos coches escalonados sobre la ruta aumentaban a cada instante el cortejo, estaban llenos de damas impacientes por ver al aeronauta y felicitarlo. Esto fue muy sensible a la premura del General Barrera y de sus tres hijos que lo abrazaron con verdadera efusión cordial

La entrada a México fue verdaderamente triunfal. Doce dragones precedían el coche a gran distancia. Todos los habitantes, asomados a puertas y ventanas o subidos en las azoteas, saludaban al aeronauta con mil gritos. Después de cruzar los barrios y una parte de la ciudad, descendió en el Palacio de Gobierno para dar las gracias al Presidente y rendirle cuenta de su viaje

El Presidente (Miguel Barragán) lo recibió con la mayor benevolencia, y disfrutó de un singular placer escuchando su relato. El General Barrera y el Gobernador a quienes Robertson visitó en seguida, le demostraron un vivo interés, luego fue al Colegio de Minería, donde ofreció a Profesores y alumnos la bandera mexicana que había utilizado en el viaje

Robertson concurrió ese mismo día a un banquete que dieron en su honor Fauré y Hornot, al que asistieron también una delegación de la Escuela de Minería, médicos distinguidos, hombres de letras y oficiales de altos grados. Al terminar la comida, la excelente banda de Artillería ejecutó piezas escogidas, y los brindis, los versos, y las canciones vinieron a aumentar la alegría de los convidados. Mientras allí las gentes se entregaban al verbo, los concurrentes habituales del Café Veroli, el Tortoní de México, obtenían de la autoridad un permiso para llevar al señor Robertson al teatro, con la banda de música al frente y una escolta de antorchas. Y al teatro fue, acompañado por una inmensa muchedumbre, como si fuera llevado en triunfo"<sup>49</sup>.

---

<sup>49</sup> Cit. por MARIA Y CAMPOS (2), pp. 48-56

Don Eugenio no se durmió en sus laureles y aprovechando su fama abarrotó también el *Teatro Principal* con un acto de prestidigitación — aprendido también de su padre —, en el que el público asistía a “la fantasmagoría y otros experimentos físicos”<sup>50</sup>. Lo que la gente quería, sin embargo, era verlo por los aires y pronto anunció un nuevo vuelo. La ascensión, programada para el primero de mayo de 1835 — en una época en la cual los primeros de ese mes no tenían, obviamente, implicaciones laborales —, causó tal interés que los juzgados, los tribunales y las demás oficinas públicas fueron cerradas, al igual que “las escuelas, las tiendas y almacenes, suspendiéndose así las tareas de los funcionarios públicos, y el curso de las transacciones de los particulares”. La ascensión se efectuó, según parece, con buena fortuna, pero esta vez el comercio ciudadano protestó y el Presidente de la República, haciéndose eco de la queja, le ordenó al ayuntamiento de la ciudad que de ahí en adelante no otorgara permiso para diversiones de este tipo sino los domingos o los días de guardar. Bien estaba que monsieur Robertson paseara en globo, pero era necesario también respetar los días consagrados al trabajo e impedir que se multiplicara aún más “la multitud de días feriados que interrumpen a cada paso el giro de los negocios públicos”<sup>51</sup>.

No queriendo agraviar al Presidente, las ascensiones de Robertson fueron a partir de entonces en domingo, como la del trece de septiembre de ese año, en la que cayó en los potreros de Balbuena — donde nacería después nuestra aviación —, o la del once de octubre en la que, hasta donde se sabe, por primera vez participó en un vuelo una persona de nacionalidad mexicana.

La historia, ayudada aquí por el victoriano rubor de una madre, no nos dejó el nombre porque era mujer, y la crónica que se conserva, tras de aclarar que se trataba de “una compañera y compatriota nuestra”, sólo se detuvo a consignar que “la joven era hermosa y de porte muy decente y se adelantó con paso firme y seguro hacia la barquilla, entre dos vallas de espectadores que la aclamaban. En todo este tiempo demostró tanta sangre fría e intrepidez como su experimentado piloto, mostrándose tan serena como si hubiera ido al te-

---

<sup>50</sup> Vid. de EUGENIO GASPAR ROBERTSON sus *Memoirs, Recreatifs Scientifiques et Anecdoriques*, Roret. Paris. 1832.

<sup>51</sup> Ibid (2) pp. 46-47.

atro o a un baile. Elevado un tanto el globo, la joven se despidió del público con graciosos ademanes, arrojando a la vez multitud de flores y poesías, luciendo en su rostro una sonrisa agradable y sincera. Después de un instante el globo quedó libre, entre los sonos de los instrumentos guerreros. La joven mexicana continuó durante los primeros momentos de su ascensión esparciendo flores y versos y saludando con su blanco pañuelo ( ). La madre de la joven no había consentido en dejar ascender a su hija y confiarla al señor Robertson, ni que se diera su nombre, sino bajo la precisa condición y la promesa de que no se elevaría demasiado alto y no prolongaría su viaje a fin de que pudiera encontrarse cerca de ella en el momento del descenso “.

Al parecer así fue y don Eugenio, caballeroso, después de un vuelo de apenas media hora empezó a soltar gas para bajar en la pradera de las Culebritas, cerca de los viveros de Mixcoac, desde donde los viajeros, escoltados por el destacamento de caballería que les enviara el señor Conde de la Cortina, el nuevo gobernador del Distrito Federal, cabalgaron de regreso a la ciudad acompañados por una multitud “que los aclamaba con entusiasmo indefinible por el atrevimiento de Robertson y el valor de aquella joven, la primera de su nación, que sin ningún temor había arrastrado unos peligros que quizá algunos hombres hubieran temido” <sup>52</sup>

Y con esto, como dijera años después Doroteo Negrete en su utilísima *Cronología Aeronáutica de México*, “queda historiado el primer vuelo formal que hizo un mexicano y que tocó en suerte al sexo débil, primera mujer que gozó del hermoso paisaje que ofrece a nuestra vista el rico paisaje de Anáhuac” <sup>53</sup>.

### 1.5 El cielo se otorga en concesión

Los triunfos de Eugenio Robertson, así fueran aplaudidos y lodos, dieron también origen a una tristeza que sin duda padecieron más de una vez los asistentes al Café Veroli: la de que el aeronauta que conducía el globo no fuese mexicano. Nadie le negaba a los logros de don Eugenio calidad de hazaña, pero ¿qué no había un compatriota nuestro capaz también de llegar a esas alturas?

---

<sup>52</sup> Cit. por NEGRETE (4) p. 12

<sup>53</sup> Ibid (4) loc. cit.

Que un mexicano subiera al cielo en vida era, al parecer, un propósito tan ambicioso que el valor y la técnica no bastaban y, como en tantos otros asuntos nacionales, para conseguirlo era necesario contar con la protección de un aval más seguro. A primera vista, ya que se trataba de cosas celestes, no podía haber ninguno mejor ni más adecuado que el de la virgen de Guadalupe, que por aquellos años empezaba a adquirir fama continental, pero considerando que, después de todo, se trataba de un ascenso, lo mejor era irse a la segura e invocar, como debe ser, la protección presidencial. En aquel entonces esto era todavía más necesario porque Antonio López de Santa Anna andaba ya con la loquera de que lo llamaran "Su Alteza Serenísima". Y eso fue, finalmente, lo que hizo el primer mexicano que viajó a solas por los aires, y con tan buena fortuna que recibió en premio la concesión de ser el único que, por tres años, podía ascender a nuestros cielos.

Hacia ya siete que Robertson cosechara aplausos, honores y los cincuenta y cinco mil francos del general Barrera, cuando en otro domingo, el del tres de abril de 1842, un joven que ese día cumplía veinticuatro años de edad, natural de Guanajuato y estudiante de la Escuela de Minería, consiguió convertirse en el primer mexicano que subía solo en un globo.

Benito León Acosta publicó en *El Siglo XIX*, antes de su vuelo, una noticia con su aval e intenciones: "Hace mucho tiempo que proyecto hacer una ascensión y mi constancia y sufrimiento en vencer los grandes obstáculos que necesariamente debía encontrar, han igualado al placer de que hoy me anima, cuando vencidos ya, puedo anunciar al público que la verificaré el día citado bajo la protección del Excelentísimo señor Presidente de la República." Para darle al público la certeza de que no se lo defraudaría, Benito añadió que si alguna casualidad "impidiera la función, se devolverán en el acto las entradas." <sup>54</sup>

El ilustre Colegio de Minería, en el que estudiaba Benito, cuidó su prestigio y nombró a dos catedráticos — Manuel Herrera, profesor de química, y Tomás Ramón del Moral, de cosmografía —, para que en la tarde del día anterior al vuelo, "examinando la operación de su par-

---

<sup>54</sup> Ibid (2), p. 59

te científica, den su opinión y hagan las indicaciones conducentes, para dictar las providencias propias del caso" Los mismos catedráticos deberían estar presentes el día de la ascensión para prevenir errores y accidentes <sup>55</sup>.

El programa, que como era ya costumbre había de celebrarse en la Plaza de Toros de San Pablo, obedecería al orden siguiente "Se abrirán las puertas de la plaza a las ocho de la mañana, a las nueve se comenzará la operación química para inflar el globo construido por mí En todo el tiempo que dure aquella, se alternarán sucesivamente las músicas militares para que sea más agradable el espectáculo y a las once en punto, después de saludar al público, me elevaré por los aires a la mayor altura posible " <sup>56</sup>

"Ayer", escribió al día siguiente un redactor de *El Siglo XIX*, "hemos experimentado una sensación desconocida, una de esas sensaciones que no se sabe si son de temor o de gozo, de dolor o de alegría Esta impresión nos la causo la ascensión aerostática que acababa de verificar el joven D. Benito León Acosta "

"El programa se cumplió al pie de la letra A las once y minutos el globo estaba en el aire Media hora permaneció el aeróstato en la atmósfera La multitud de gente a pie y a caballo que rodeaba la plaza se desató como un torrente en la dirección que llevaba el globo Hombres y mujeres, caballos y coches, envueltos en una nube de polvo corrían a felicitar al viajero de las ondas El aeronauta fue a bajar en la calzada de *Niño Perdido* Lo quería recibir en sus brazos una multitud delirante "

"Acosta, aún suspendido en su globo, permanecía a la altura de los caballos como fluctuando entre aquel mar de personas entusiasmadas y animadas de un sentimiento de admiración que sólo él producía ¡Con qué interés se disputaban todos la satisfacción de verlo! ¡Con qué ingenuidad tan tierna, hasta los de las más infima plebe, levantaban sus manos palmoteando y prorrumpiendo ¡Viva el mexicano! ¡Las azoteas y balcones estaban coronados de espectadores! Al pasar Acosta, las señoras revoloteaban sus pañuelos, y él saludaba con afectuosidad, y nos lo suponemos embriagado de de-

---

<sup>55</sup> SANTIAGO RAMIREZ *Datos para la Historia del Colegio de Minería*, Imprenta del Gobierno Federal en el Ex-Arzbispado, México, 1890, p. 307

<sup>56</sup> *Ibid* (2), p. 60

leite y justo orgullo. Nosotros participamos de ese júbilo, porque siempre tributaremos homenaje a la superioridad del talento y del genio, que es la única verdadera aristocracia que reconocemos en la tierra.

Así llego frente al palacio nacional y el Excmo. señor Presidente de la República envió dos de sus ayudantes para que los recibieran y condujeran a su presencia.<sup>57</sup>

Como se acostumbra hacer entonces con los héroes, además de aplausos, caídas de ojos de morenas pestañosas y la fama pública, León Acosta recibió el homenaje de las musas: se le dedicó un vals y el poeta Fernando Calderón compuso en su honor unos larguísimos versos que en parte decían:

*Sigue, artista, esa carrera  
siendo de tu patria gloria  
Haz eterna tu memoria  
Vuela a la inmortalidad  
Ve a revelar en la Europa  
en tu balón mexicano,  
que en el suelo americano  
Artistas y genios hay  
Boga, sí, boga, hasta los cielos sube  
Tu techo el cielo, tu tapiz la nube  
agólpase y revuélvese el gentío  
y trémula llorando la belleza,  
al través de sus lágrimas te fija  
su mirada hechicera con ternura  
y en silencio al Señor de las alturas  
por ti ingenua, plegarias le dirige  
Recibe, pues, ¡oh Acosta venturoso!  
de admiración el testimonio grato  
que tu Patria te ofrece,  
y si es que la corona  
que prepara a tus sienes  
no es bastante a premiar tu genio osado,  
sean aureola en tu frente*

---

<sup>57</sup> "El Siglo XIX", 4 de abril de 1842. La imprenta de Vicente García Torres publicó poco después, sin el nombre del autor, un folleto titulado *Primera ascension aerostatica de D. Benito Acosta, Mexico 1842* que contiene un relato semejante.

*los rayos mismos de ese sol fulgente  
que doran tu bajel afortunado*<sup>58</sup>

*El Siglo XIX*, que no ignoraba las pobrezaas que sufre todo estudiante, aun y cuando lo fuera de una institución tan insigne como el Colegio de Minería, propuso que se abriera "una suscripción voluntaria para que el que tan intrépidamente se había lanzado en los aires confiando su vida a una barquilla tan frágil por el adelanto ilustre de su país", y añadió que en la redacción había cincuenta pesos a su disposición <sup>59</sup>

El Presidente fue más generoso y, para demostrar que la ascensión se había logrado gracias a su protección y que como avalista no tenía defecto alguno, decretó el curiosísimo "título" siguiente

#### **MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y GOBERNACION**

Antonio López de Santa Anna, etc , A todos los que al presente vieren sabed

Que atendiendo al justo y singular mérito del ciudadano Benito León Acosta, que ha dado honor y gloria a la república, ascendiendo como primer aeronauta mexicano el día 3 del corriente mes, desempeñando con perfección sus funciones científicas, y llenando no sólo la expectación pública, sino aun excediendo a cuanto se esperaba, recibió las demostraciones más expresivas de un puro y general entusiasmo patriótico, apresurándose a obsequiarlo y aplaudirlo, sin distinción de clases, todas las personas de esta capital, he tenido a bien en uso de las facultades de que me hallo investido, conferirle privilegio exclusivo por tres años, para que solo el referido ciudadano Benito León Acosta pueda en dicho tiempo verificar ascensiones características en toda la república mexicana y que ningún otro aeronauta sin su consentimiento y permiso pueda verificarlas, por ser un derecho, que puede decirse, ha adquirido y merecido por su aplicación, trabajos y desvelos en la adquisición de tan útiles conocimientos. Y sirviendole de título esta patente para resguardo de sus derechos y usos que lo convengan, le servirá igualmente en todos tiempos de una prueba terminante y clara de que el gobierno supremo de la nación sabe apreciar y premiar, como corresponde, el distinguido merito donde lo halla

---

<sup>58</sup> Cit por NEGRETE (4), p 16

<sup>59</sup> "El Siglo XIX", 5 de abril de 1842



Dado en el Palacio Nacional a 5 De abril de 1842 Antonio Lopez de Santa Anna Jose Maria Bocanegra <sup>60</sup>

Un día antes de que Santa Anna le otorgara nuestros cielos en concesión, Benito se dejó convencer por las promesas de algun empresario y, tras de consultarlo con su mamá, firmo un contrato para realizar una serie de ascensiones en el interior de la república. Algún dinero debe haber recibido en adelanto porque al día siguiente de su triunfo solicitó su separación del Colegio de Minería, cubriendo lo que adeudaba de colegiatura. La acción, deformada por el rumor, se convirtió primero en chisme y, después, en cólera presidencial.

"Ha llegado a entender el Escmo. Sr. Presidente Provisional de la República", escribió el ministro de Relaciones Exteriores al día siguiente, "que ese establecimiento de minería, además de haber borrado el nombre de don Benito Leon Acosta de los libros que se inscriben las colegiaturas de los alumnos del colegio, ha ecisgido caución a este joven para que ecsiba las cantidades que se hayan erogado y se le ministraron en el tiempo de su instrucción. Y como S. E. no ha dado crédito a indicaciones semejantes, pues no puede persuadirse que se desconozca el mérito por personas cuya divisa es la ilustración, el patriotismo y el amor a las ciencias, así como el hacer justicia al mérito y confesarlo dondequiera que se halle, no duda será bien considerado el singular que ha contraído el primer aeronauta de la república, que le ha dado honor con su primera ascensión, y entiende por lo mismo, que en lugar de castigos, se buscará el medio de premiarse como es debido. Dispone, pues, (el Presidente), diga a V. S., como lo verifico, que ( ) no sea obligado don Benito León Acosta a la restitución mencionada, y su nombre quede inscrito en los libros del colegio como alumno que fue de él, y le ha dado la gloria de ser el primer mexicano que flameó el pabellón tricolor en la elevada región de los vientos. Dispone igualmente S. E. que esta nota sea leída en presencia de todos los alumnos del colegio, y que se asiente a la letra en sus libros" <sup>61</sup>.

Cinco días más tarde, el diez de abril, el director del Colegio de Minería contestó desvaneciendo las inexactitudes en las que incurrió el

---

<sup>60</sup> *Colección de los Decretos y Ordenes de Interés Común que dictó el Gobierno Provisional, en virtud de las bases de Tacubaya*, Imprenta de J. M. Lara, México, 1860, Tomo I, pp. 393-393.

<sup>61</sup> Cit. por MARIA Y CAMPOS (2), pp. 67-68.

citado oficio, "diciendo que el alumno Acosta, autorizado por su Madre y su Curador, solicitó su separación del Colegio, por haberse comprometido por Escritura Publica con una Compañía, a hacer veinte ascensiones en diversas partes de la República, y que en observancia de las disposiciones vigentes, espontáneamente presentó la caución para el pago de lo que importa su colegiatura en tres años y cinco meses cumplidos el día siete"<sup>62</sup>

Benito, superado ya el malentendido, inició sus presentaciones con una más en la Capital tuvo lugar el primero de mayo siguiente y su antiguo Colegio, para dejar constancia de su apoyo, envió de nuevo a dos profesores para que la segunda ascensión alcanzara el mismo buen éxito de la primera <sup>63</sup>

En esta ocasión León Acosta se acogió a los favores del "bello seco" La paciencia de María y Campos ha conservado para nosotros un volante en el que el aeronauta, además de su gratitud, consignó tanto sus intenciones como sus necesidades amorosas "Aspiraba a la gloria, la encontré, mi orgullo se satisfizo y mi ambición de artista, mi corazón ansiaba otra cosa, a mi patria había tributado sus primicias, mi humilde genio deseaba como hombre, rendir homenaje a la hermosura y hé aquí la oportunidad Voy, pues, a verificar el 1 de mayo mi segunda y última ascensión en esta ciudad, ¿y qué nombre más digno, qué Mecenas más ilustre pudiera elegir que el BELLO SECO de mi país? A él consagro mi segundo viaje aéreo, y procuraré amenizar el espectáculo para hacerlo digno de quien se dedica Si merezco la aprobación de la hermosura, si mis conciudadanas generosas quedan complacidas, esta será la más rica y lisonjera recompensa de *Benito León Acosta*"<sup>64</sup>.

El vuelo se desarrolló sin contratiempo y fue tan triunfal como el primero, al menos para el aeronauta lo que no se sabe es qué suerte corrió un inocente gato al que hizo descender en paracaídas cuando se encontraba a gran altura, experimento que tenía como excusa "observar los fenómenos de esta tabla aerostática de salvación",

---

<sup>62</sup> RAMIREZ (51) p. 307

<sup>63</sup> Ibid (51) p. 308

<sup>64</sup> Cit. por MARIA Y CAMPOS (2), pp. 70-71

mas no debe haber sido del todo afortunado porque en sus vuelos siguientes don Benito prefirió recibir porrazos de renombre a lanzarse en paracaídas

Así en Pátzcuaro dos años después, en abril del 1844, un golpe de viento le dio de lleno al globo en el momento del despegue, lanzándolo contra los muros de la plaza de toros que se inauguraba con este espectáculo "La canastilla sufrió", según recuerda Mariano de Jesús Torres, "un fuerte choque contra las columnas y cornisas, rompiéndose algunos de los cordeles que la sostenían. Acosta hizo algunos esfuerzos para asirse de las columnas, pero fueron infructuosos. Transtornada ya la canastilla, fue arrastrando con ella por la azotea de la plaza, y cayó desde lo alto de esta a una elevación de quince varas, el golpe fue tan fuerte, que se le dislocó una pierna y se hizo algún daño en un brazo. El globo, con la fuerza que llevaba e impelido por el viento pasó, según dicen unos, a las cinco de la tarde por Querétaro para irse a perder en el Golfo de México" <sup>65</sup>

Casi una década más tarde, allá por el año del cincuenta y tres, don Benito sufrió un nuevo accidente, ahora en Querétaro. El ascenso no tuvo problemas esta vez, pero tan pronto salió de la plaza lo pescó un viento que lo elevó de tal manera "que ya no pudo verse con la vista natural", y no fue sino hasta horas después y allá por el cerro del Chivatito, como a un kilómetro de la finca del Espejo, cuando intentó tomar tierra soltando el ancla. El recurso falló y aunque "dejó escapar todo el gas abriendo por completo la ventanilla" y el globo bajó, no tuvo más remedio que soltarse de tres metros de altura, lastimándose de nuevo la pierna que ya antes se había herido" <sup>66</sup>

La violencia de los descensos de Benito León Acosta dejaron, quizá, la huella más honda que sus ascensos, pero por fortuna no le costaron la vida. muchos años después, cuando ya era anciano, hubo quien lo visitó en el cuartito que ocupaba en el número tres de la calle del Mirador, allá por la Alameda <sup>67</sup>. Fue la excepción porque era

---

<sup>65</sup> Ibid (2) p. 84

<sup>66</sup> Ibid (2) pp. 77 y ss

<sup>67</sup> Ibid (2), p. 94

tan poco el interés que despertaban ya entonces sus recuerdos que nadie registró siquiera la fecha en que murió "el primer mexicano que flameó el pabellón tricolor en la elevada región de los vientos"

## 1.6 Al cielo, al cielo quiero ir

La memoria pública, a menudo por fortuna, es de corta duración y aunque no sea este el caso en lo que toca a las hazañas de Benito León Acosta, no hay duda que conservó recuerdo breve de ellas porque poco después fue tal la proliferación de globos, aeronautas y espectáculos aéreos que vino a ser casi imposible llevar cuenta de ellos: no había efeméride, carnaval, fiesta patria, tianguis de importancia o feria regional que no intentara añadir a su lustre los atractivos de cuando menos una ascensión. Entre el 1855 y el fin de siglo vino a sumarse a Wilson y a Cantolla tal multitud de acróbatas timadores, cirqueros, pintores, gimnastas, inventores, actores, perros, y de vez en vez hasta algún desconcertado aeronauta, que bien poco fue lo que dejó de hacerse en el aire.

En el dispar y curioso anecdotario que compone este medio siglo de nuestra historia aérea hay que mencionar primero a Casimiro Castro, que destaca porque fue tal vez el único que ascendió en globo por algo más que propósitos de fama o de lucro. Ignorada y desconocida durante mucho tiempo su obra gráfica, sus litografías bastan para colocarlo entre los artistas mexicanos más relevantes de su tiempo.

Discípulo de Pedro Gualdi, Castro acudió a la perspectiva que sólo podía proporcionarle un vuelo en globo para pintar algunos aspectos de la vida en la capital. No se sabe con certeza si fue en 1855 o al año siguiente cuando Castro, que tenía alrededor de treinta en aquel entonces, efectuó tres ascensiones de las cuales nos dejó hermoso registro en otras tantas litografías de las muchas que compusieron el álbum *México y sus alrededores* que la casa editorial de Decaén empezó a publicar por entregas en 1855. En una de ellas, con detalle de miniatura, Castro retrató a la capital desde el noroeste. En otra pintó, también a ojo de pájaro, la multitud congregada en la Villa de Guadalupe un doce de diciembre y, en la última, nos dejó un cuidadoso dibujo de los árboles de la Alameda central y las calles y los llanos vecinos, imaginando el aspecto que presentaría en el aire el

globo en el que ascendió <sup>68</sup> Décadas después, allá por el setenta y tantos, parece que Castro volvió a repetir la experiencia en Veracruz<sup>69</sup>.

Décadas antes, en el 1842, de manera obviamente involuntaria, un perrito adquirió calidad de aeronauta. Respondía al nombre de "Munito" y su dueño al de Juan Bertier, quien para hacerse de unos pesos — Bertier, no Munito —, anunció que haría una ascensión a fines de agosto de ese año en un globo monstruoso, "siete u ocho veces mayor que los aeróstatos de gas que se han visto hasta ahora" y que a pesar "de su gran dimensión" sería "inflado completamente en el cortísimo tiempo de quince minutos, elevándose majestuosamente a continuación por las regiones aéreas". El día de la ascensión el público congregado en la Plaza de San Pablo pudo ver, conforme a lo anunciado, el despacho de varios "globos correo" y a las diez y media el vuelo — brevísimo —, del perro Munito, "tan famoso en Europa", pero eso fue todo: el globo de Bertier no se infló ni en quince minutos ni nunca y hubo que devolver las entradas<sup>70</sup>.

Así no sea sino por oposición hay que recordar también a un contemporáneo de Castro, Ernest Petin, un francés tímido al que sólo salvaba su rica inventiva — y el hecho de que tantos mexicanos estemos amaestrados a creer que los extranjeros sí saben hacer bien las cosas —, que llegó a la capital de nuestro país al empezar 1854 en busca de capitalistas capaces de comprender las ventajas de un invento maravilloso que la estrechez de miras de los empresarios de su patria había rechazado. El aparatejo de monsieur Petin, hermano de sangre del que Julio Verne vino a imaginar en su *Robur, el conquistador*, merece, por excepcional, la descripción detallada:

"El Sr. Petin", informó *El Siglo XIX*, "coloca uno tras otro sus cuatro globos sostenidos y ligados por un armazón ligero de hierro y madera, especie de jaula o casco destinado a sustentar los puentes en que han de colocarse los viajeros, los equipajes, las ruedas de las

---

<sup>68</sup> Vid. *México y sus alrededores*, con litografías de Casimiro Castro, José Campillo y Gabriel Rodríguez, Editorial Decaén, México, 1855-1856

<sup>69</sup> Vid. *Album del Ferrocarril Mexicano*, con vistas de Casimiro Castro y texto de Antonio García Cubas, publicado por Víctor Debray y Cía, Editores, México, 1877

<sup>70</sup> NEGRETE (4), p. 70

turbinas, las helices, las alas, las cupulas y los paracaídas y parasubidas. Este aparejo es de gran dimension, pues no debe tener menos de ciento veinte metros de largo, ventiseis de ancho y treinta y seis de alto una cosa semejante a la nave de la iglesia de Notre Dame en Paris, o a un buque de guerra con su arboladura"<sup>71</sup>.

Ni Petin ni el redactor de *El Siglo XIX* parecían tener duda de que el dichoso armatoste fuese capaz de volar ya que el reportaje seguía con una nota de optimismo, informando a los lectores que afortunadamente "en el aire no es espacio lo que falta " Y no sólo hubo periodistas que se tragarán el cuento sino que un señor Pozo también lo creyó, y a tal grado que estuvo dispuesto a financiar el experimento a cambio, claro, de que monsieur Petin se dignara hacer unos cuantos vuelos de exhibición en la plaza del Paseo Nuevo

Con todo mundo en feliz acuerdo llegó el decinueve de marzo, día en el cual tendría al fin lugar la ascensión que iba a ser "sin duda la más grandiosa e imponente que se haya jamás visto en esta Capital" Como es de suponerse lo único grandioso fue el chasco que se llevaron los asistentes ya que el globo, según dijo al día siguiente el *Diario Oficial*, "no tomo la fuerza necesaria para elevar ni aun el aparato que debía conducir la caldera"<sup>72</sup>

Los deseos de ver elevarse al invento dirigible de Petin tuvieron que esperar una semana, a que llegara el veintisiete de ese mes, pero para decepción del público ese día lo único que apareció fue la noticia de que por disposición del Gobernador de la ciudad podía recuperarse el importe de los boletos en la tienda de la casa número uno del Puente del Espíritu Santo <sup>73</sup>

Monsieur Petin, no obstante, consiguió echar a volar, y esto si violentamente, la imaginación de los inventores mexicanos quienes al enterarse de que había quien se creía capaz de ascender con un artefacto de las dimensiones de *Notre Dame*, no tuvieron ya reparo en empezar a solicitar el registro de sus propias elucubraciones

---

<sup>71</sup> Cit por MARIA Y CAMPOS (2), p. 89

<sup>72</sup> Ibid (2) p. 92

<sup>73</sup> Ibid (2), p. 93

No acaba de terminar el año cuando el treinta y uno de diciembre Manuel Gómez de la Puente y Juan Nepomuceno Monteón, experimentando en la población de Silao con una versión reducida del aparato volador de Petin, lograron convencer al licenciado Octaviano Zabre — quizá el primer abogado aeronauta del país —, de que se subiera en ella y volara por los aires guanajuatenses. La ascensión, según parece, tuvo buen éxito y, además, ocurrió "sin el menor peligro porque no llevó la lámpara que antes se creía indispensable para regularizar el descenso de los globos a la Montgolfier." El secreto estaba en "practicar el uso de la combustión de paja eterizada y alcohol de 39 grados" y como éste era de su invención, no vacilaron en solicitar que se les concediera "privilegio exclusivo para que nadie haga ascensión bajo este sistema" <sup>74</sup>

A mediados de agosto de 1863, Juan Blancas pedía el mismo privilegio porque "haviendo (sic) logrado descubrir á fuerza de mis constantes desvelos y trabajos la manera de poder dar dirección a los globos (sic) por una nueva invención" — que según muestran sus diseños era una especie de híbrido entre globo, lancha de remos e insecto—, no quería que nadie pudiera aprovecharse de su invento sin su consentimiento <sup>75</sup>

El mismo propósito llevó a Jesús Carrión, de Ario de Rosales, Michoacán, a dirigirse a las autoridades en 1871. En su caso se trataba de un gigante globo en forma de dona en cuyo círculo interior iba sentado el aeronauta moviendo a brazo batiente, gracias a unos ejes que pasaban a uno y otro lado del aparato, unas cosas más similares a banderas que a hélices. Para fortuna de don Jesús, que se hubiera puesto una mareada colosal, la invención no fue llevada a la práctica. Era en el terreno de la mera teoría donde acariciaba la convicción de "que los principios más elementales de la física" lo habían "conducido a encontrar el medio de dar dirección a los globos o aparatos aerostáticos, objeto cuya no consecución hasta hoy sólo se explica" — y aquí es imprescindible la buena fe del lector —, "por la circunscripción escolástica de los problemas absolutos" <sup>76</sup>.

---

<sup>74</sup> Manuel Gomez de la Puente y Juan Nepomuceno Monleon al Secretario de Fomento, 4 de enero de 1855, AGN, Fondo Patentes y Marcas, Caja 2, Exp 204

<sup>75</sup> Juan Blancas al Secretario de Fomento, 14 de agosto de 1863, AGN, *Ibid*, Caja 7, Exp 442

<sup>76</sup> Jesus Carrion al Secretario de Fomento, 3 de noviembre de 1871, AGN, *Ibid*, Caja 11, Exp 652

Mientras nuestros inventores imaginaban bicicletas celestes y arneses para uncir águilas a sus globos, otros, más prácticos y arriesgados, se dedicaban a mantener en lo alto el honor nacional repitiendo las hazañas de León Acosta. Así Manuel de la Barrera y Valenzuela, que el veintidós de noviembre de 1857 ascendió en un globo gigantesco, "El Coloso de Rodas", en la plaza de Paseo Nuevo <sup>77</sup>, Braulio Franco, que en febrero de 1860 inició su carrera de aeronauta en Morelia <sup>78</sup>, Félix Morales, un "intrépido gimnástico" que se anunciaba en el 1873, allá por Guanajuato, como "el aeronauta mexicano del siglo XIX" para rabia de Cantolla <sup>79</sup>, o el más conocido de todos, Tranquilino Alemán, que se ganaba la vida en ferias y palenques empleando en sus ascensos, en vez de la canastilla acostumbrada, un trapecio en el que hacía ejercicios gimnásticos a gran altura. Don Tranquilino, de quien se sabe que anduvo por los aires de Guadalajara en el 64, los de Morelia en el 67 y varias veces por los de la capital, murió según algunos en el año del 89 al caerse en Cuernavaca mientras que, según otros, en el 91 todavía andaba cosechando más aplausos que dinero en Guanajuato y en Tulancingo<sup>80</sup>.

El motivo era que al llegar el siglo pasado a sus setentas, allá cuando Cantolla vaciaba de un trago los tinteros y hacía méritos para llegar a ser decano del aire, los globos iban ya de capa caída. Algunos, como Félix Morales en Guanajuato en julio del 73, siguieron haciendo acrobacias, mientras que otros compatriotas nuestros prefirieron ponerse a recorrer el continente, como Teódulo Ceballos, que en el 74, después de sobrevolar todas las capitales al sur de la nuestra, llegó a su ascensión ciento veintidós en Buenos Aires <sup>81</sup>.

La crisis aerostática era grave: una señorita Alemán, quizá parienta de Tranquilino, efectuó en agosto del 78 una ascensión que partió de la plaza de armas del Distrito Federal, pero fue tan tacaño el interés público que nuestra primera aeronauta profesional sólo recogió veintiocho pesos por su esfuerzo, y eso gracias a que la esposa

---

<sup>77</sup> MARIA Y CAMPOS (2), pp. 106 y 108

<sup>78</sup> Ibid (2), pp. 85-86

<sup>79</sup> Ibid (2), pp. 137-140

<sup>80</sup> Ibid (2), pp. 86, 129, 132-133 y 152

<sup>81</sup> Ibid (2), pp. 120-121



del entonces Presidente se cooperó con veinte <sup>82</sup> Subir el globo no era ya una hazaña, sino recurso de utilería, mero elemento teatral, y para que no hubiera duda la década terminó con una obra, *El Anillo del Diablo*, que incorporó ascensos a sus representaciones <sup>83</sup>

Ver a alguien que subía cien o doscientos metros, agitaba una bandera o hacía marometas colgado de un trapecio — como lo hizo Flora Conde, primera figura del Circo Metropolitano en el 99 <sup>84</sup> —, no tenía ya gracia alguna para los mexicanos adinerados que regresaban de París haciéndose lenguas de lo emocionante que era ascender en el globo cautivo de Gastón Tissandier. Cuarenta personas, por sólo diez francos cada una, subían simultáneamente en 1879 hasta una altura comparable a la que llegaría, diez años después, la torre Eiffel. ¿Cuál era el mérito o el valor que debía reconocerse y premiarse en los cirqueros tristes o mal comidos que subían a la buena de Dios en globos parchados?

Podía ser interesante en la última década del siglo, allá por el 92, ir a ver alguno de los vuelos del profesor Levy Baldwin, pero a sabiendas de que la ascensión sólo servía de pretexto y lo que en verdad importaba era tomar uno de los trenes de vapor del Ferrocarril del Valle, con sus comodísimos *wagones*, y viajar con lo más granado y elegante de la buena sociedad mexicana, *sportsmen* y *touristas*, hasta la entonces exclusiva hacienda La Castañeda, en Mixcoac, y manicomio una década después.

Ya podía la gente del pueblo llegar a la puerta y pagar los veinticinco centavos, el real, que se exigía: quedaba claro que con ello no adquiría "derecho de entrada al salón de baile particular, ni a cortar flores, frutas, etc., en la huerta" que como los boliches y los servicios de baño, médico, regadera y cantina debían pagarse aparte. Aseguraba la distinción del paseo el hecho de que en todos los volantes que lo promovían se advirtiera con especial vigor: "¡No se admiten mujeres públicas!" <sup>85</sup>

---

<sup>82</sup> Ibid (2), pp. 133 y 150

<sup>83</sup> Ibid (2), pp. 148 y 150

<sup>84</sup> Ibid (2), p. 87

<sup>85</sup> Ibid (2), pp. 144-147

Todavía más atractivo para la sociedad capitalina fue el anuncio de que pronto la ciudad nada tendría que envidiarle a París porque contaría con su propio globo cautivo: el diecisiete de febrero de 1892 el Gobierno del Distrito, después de considerar los peligros que implicaba, había terminado por conceder el permiso necesario para que en el Tívoli del Eliseo se instalase un globo cautivo capaz de llevar a cuatrocientos o quinientos metros de altura a seis personas.<sup>86</sup>

Angel S. Torres, un empresario mexicano que había quedado encantado con el globo parisino, formó a su regreso a México una compañía para presentar aquí ese espectáculo. El nueve de julio de ese año llegaba a Veracruz el globo cuidadosamente empacado y el mes de agosto todo parecía estar listo para iniciar las ascensiones. El sábado veinte, informó un diario citadino, "probablemente será la ascensión inaugural, en la cual aunque muchas damas y caballeros de los que ascendieron en el globo cautivo de París, han solicitado formar parte de la primer excursión aérea, sólo ocuparán la canastilla los Sres. Juan Dublín, Valentín Wint, Manuel Algara, Alejandro Escandón, Agustín Lazo, Luis Elguero e Ignacio Robalo, que forman la junta directiva, y un fotógrafo que sacará vistas del aspecto de la ciudad, tomadas a diferentes alturas. El señor Presidente de la República y las principales familias de esta capital que asistirán a la fiesta con el carácter de invitados serán obsequiados con un banquete que tendrá lugar en el mismo Tívoli."

La publicación informaba también que las ascensiones para el público no se iniciarían sino hasta una semana después ya que, para obsequiar a sus socios con banquetes en las alturas, el Jockey Club había contratado el globo en exclusiva.<sup>87</sup>

A la larga no pasó nada de esto porque el globo "Ciudad de México", como dieron en bautizarlo, se negó a subir. Las excusas coincidieron en que algo faltaba: a veces era la limadura de hierro, otras el ácido sulfúrico o el agua, hasta que al fin se supo que en verdad lo que faltaba era que Godar y Taupin, los aeronautas contratados para volar el globo, supieran cómo hacerlo. El nueve de octubre, "día en que por primera vez se lanzó al espacio sin gente en la canastilla, el

---

<sup>86</sup> Ibid (2), p. 153 y ss. La fecha correcta es 1892.

<sup>87</sup> "El Partido Liberal", 16 de agosto de 1892, p. 2.

globo rabió ni más ni menos que un papalote mal hecho, el doce, ya más henchido, apenas pudo subir doscientos metros sin más peso que cuatro personas, el trece había perdido gran cantidad de gas y no pudo con más de dos personas. Hubo pues — cuenta Olavarria y Ferrari en su *Reseña Histórica del teatro en México* —, que desistirse de otras pruebas, y el globo fue doblado y guardado mientras se demandaban daños y perjuicios a la casa remitente. Godard y Taupin oyeron una y mil lindezas, y sufrieron prisiones y disgustos de toda especie hasta que pudieron salir de México, supongo que echando pestes hasta de su misma sombra”<sup>88</sup>

La idea de ofrecerle al público ascensos en un globo cautivo, sin embargo, estaba en marcha y acudiendo al profesor Baldwin, que seguía volando en La Castañeda, dos comerciantes mexicanos, los señores Sort de Sáenz y Arángulo, adquirieron de Angel Torres el permiso que tenía y al año siguiente, allá por el mes de marzo del 93, el Tívoli añadió a las diversiones que ofrecía ascensiones aerostáticas cada quince minutos. Al descender los viajeros podían irse al *Skating Ring* y hacer un “higiénico ejercicio en patines de ruedas”<sup>89</sup>.

El globo de los jardines del Tívoli estuvo en servicio poco menos de medio año y aunque fue bautizado con el bélico nombre de *Marte* llegó a hacer, incluso, ascensiones nupciales. a fines del 93, cuando la señorita Luisa Orellana y el señor Luis Bertoj contrajeron matrimonio, decidieron iniciar su vida conyugal imitando a las abejas y efectuar también un vuelo nupcial. “El Imparcial” comentó el suceso: “En los anales de lo extravagante, por lo menos en México, no se había dado el caso de que se emprendiera en globo un viaje de bodas. Pero así pasó el domingo último, siendo los autores de tal idea la señorita Luisa Orellana y el señor Luis Bertoj. Esta feliz pareja, después de recibir la bendición nupcial, fue al Tívoli de San Cosme, y entre los aplausos de un inmenso número de inocentes o bobos, emprendió su ascensión en el globo “Marte”, sin que en su arriesgada aventura les aconteciese a los aeronautas accidente alguno que les pusiera en peligro...”<sup>90</sup>

---

<sup>88</sup> MARIA Y CAMPOS (2), pp. 154-156

<sup>89</sup> *Ibid* (2), p. 156

<sup>90</sup> *Cit. en* (2), p. 157

El siglo terminó sin más novedad que la reiteración, con globos rellenos de humo, y a veces de hidrógeno, que subieron y bajaron en Monterrey — como los de Camilo Saavedra y Antonio Velázquez —, en Querétaro — el de Esteban Padrón —, en Guanajuato — los de Carlos Antonio Obregón, José Soledad Amante, Carlos Castillo y José María Munguía — y, claro, en la ciudad de México, donde con regularidad casi semanal Cantolla se dedicó a añadir un nuevo moretón a su ya vasta colección de torceduras, raspones y chipotes <sup>91</sup>

## 1.7 El sutil éter del cielo

El nuevo siglo no trajo a la aerostación novedades que le fueran propias sino hasta 1908, cuando ya no quedó duda que se trataba del XX al empezar a hacer de las suyas, ya desde entonces por los aires, la propaganda comercial — un dirigible menos que modesto, en forma de cigarro de México anunciando los puros de “El Buen Tono” — Lo conducía un piloto estadounidense de veinte años, Lincoln Beachy, que después alcanzaría fama en su país <sup>92</sup>.

Dos años más tarde, cuando todo el país se aprestaba a conmemorar el Centenario de la Independencia en 1910 — unos con fiestas y ceremonias, otros iniciando la Revolución —, un piloto mexicano de renombre, Miguel Lebrija invirtió sus ahorros en la compra de un nuevo globo cautivo que como el de años antes fue instalado en el solar del Hospicio de Pobres. La compañía cigarrera de “El Buen Tono” lo patrocinó también en parte <sup>93</sup>

El nuevo globo tenía veinte metros de diámetro y se llamó primero “Ciudad de México” — quizá en recuerdo del de 1892 —, y después “El Centenario” en previsión de las efemérides que se avecinaban <sup>94</sup>, y vivió los dos meses de su fugaz existencia un romance, que acabó por tormentoso, con las damas capitalinas.

---

<sup>91</sup> Ibid (2), pp 151 152, y VILLELA (11), p 44

<sup>92</sup> Ibid (11), p 44

<sup>93</sup> “El Imparcial”, 17 de abril de 1910, p 2, “El País”, 20 de abril de 1910, p 2

<sup>94</sup> “El Herald”, 24 de mayo de 1910, p 4

El coqueteo empezó poco después de su inauguración formal: el doce de abril hizo un viaje de prueba con miembros del ayuntamiento, periodistas y fotógrafos, pero el sábado siguiente, el diecisiete, cuando ofreció ya sus servicios al público, quedó claro, según advirtió "El Imparcial" que las damas eran "las más entusiastas por el globo cautivo"<sup>96</sup>. Los motivos del entusiasmo parecían amorosos en principio, ya que "la polla romántica que sueña desde su balcón, mientras hace telégrafos al novio, ha encontrado en el cautivo el medio de realizar su ideal. ¿Será tan deliciosa una escapatoria platónica con Pepín! Y ya imagina verse en la canastilla, cerca, muy cerca del amado, alejándose poco a poco de este mundo terrenal de miserias y de mamás vigilantes"<sup>97</sup>. Después, ya con criterio más científico, se descubrió que "las emociones de un viaje semejante, vibran más poderosamente en los nervios de las señoras"<sup>98</sup>.

Otro periódico, dándoselas de moralista, señaló que el escalón que conducía a la canastilla era muy elevado y "cuando el sexo femenino (sic) pretende montar en el artefacto, tiene que enseñar no sólo el calzado polvoriento, sino algo más (y) el domingo pasado aquello era una exposición de medias de todas clases", y como en eso de la "sicalipsis" (sic) podía decirse "hablando lo que se quiera, pero las manos quietas", pedía que "en el globo se haga lo que sea razón, pero no se enseñen para nada las pantorrillas de las aficionadas a volar"<sup>99</sup>.

La tormenta, y literalmente de eso se trató, llegó pocos días después, el viernes veintidós de abril, cuando una cupletista y una bailarina se subieron al globo con dos viejos verdes que se daban aires de seductores aunque, como siempre pasa, en verdad eran los seducidos. El periódico "Gil Blas" comentó, con vieja técnica amarillista, el suceso al día siguiente

---

<sup>96</sup> "El Imparcial", 16 de abril de 1910, p. 2

<sup>96</sup> "El Imparcial", 15 de abril de 1910, p. 6

<sup>97</sup> "El Imparcial", 20 de abril de 1910, p. 4

<sup>98</sup> "Fruvolidades", 24 de abril de 1910, p. 2

## REVIENTA EL GLOBO CAUTIVO

Una cupletista, una bailarina y dos viejos verdes  
en graves apuros  
Sensación en la Capital ante el drama de los aires

El globo cautivo "Ciudad de México" hizo su aparición en el mundo de los volátiles con mala pata, aunque en realidad no las use. Se recordarán que al hacer su primer vuelo, el día de la inauguración y cuando en su canastilla llevaba a unos honorables ediles, estuvo a punto de sufrir el primer percance, por haberse arrollado mal el cable a bovina del malacate, negándose a funcionar ( ). Pero decimos el percance fue leve, concretándose al susto. Sin embargo la influencia del sino había predestinado ya al cautivo, que ayer en la tarde diera el gran tronido ( ). El formidable huracán que sopló a la tarde de ayer, fue la causa del suceso. Varios aeronautas en cierne ocupaban la canastilla, entre ellos la cupletista del Alcazar, Alynna Lyna, y la Gicka que trabajó en el Principal, y dos viejos verdes de los más calaverones del Jockey Club, que iban a darse vuelo volando en globo cautivo. Los diálogos que se suscitaban con motivo de las sensaciones que dan las alturas, eran animadísimos

- Gicka, Gicka, pronto llegaremos a la luna
  - Si, mi tierno amor.
  - ¿Y tú, Alynna Lyna?
  - Yo en espera de subir más, porque con pollos así hasta el infinito
  - Vamos a coger el cielo con las manos.
- Y como si esta estupidez muy lagartijera fuera la señal del baile, el viento se dejó sentir.
- Parece que hace frío — dice uno de los calaverones.
  - No, si tiembla, dijo el otro.
  - Qué tiembla ni que frío — dijeron las artistas (!) — es que nos preparamos á ir a visitar al Padre Papilla.
  - ¡Peligro en puerta! — gritó el piloto Lebrija.
  - Que me traigan a mi amor en la tierra, pues esta compañía me hielá la sangre — repetía Alynna Lyna.
  - Que nos perdone Dios — decían llorando los vejetes.

Y mientras el globo azotado por el viento huracanado, parecía una plumilla en el espacio. El piloto (...) dio la orden de bajada (...) y ya la canastilla tocaba el pozo, cuando vio que había una desviación y hubo que atender momentáneamente el descenso y ya entonces la huracanada racha alcanzó al aerostato, que empezó a agitarse con convulsiones de epiléptico, azotándose rabioso y tomando la tensión horizontal a que lo impulsaba el viento.

El terror se apoderó de los tripulantes, sobre todo de los viejos de marras que olvidaban en ese momento a sus conquistas, para aferrarse todos despeinados y sin sombreros a los bordes de la canastilla que los zarandeaba de lo lindo, y por su parte la cupletista y la bailarina, en el pánico del terror seguían impetrando la intervención divina, ya que de sus humanos admiradores no podían esperar nada sino aumentar su miedo

Los curiosos que desde azoteas y balcones y en el campo de las ascensiones, observaban el vuelo del "Ciudad de México", sintieron también el terror que impone la presencia de una catástrofe que no puede evitarse

Por fortuna y gracias a los esfuerzos de empleados y mozos de la empresa, se logró hacer que la canastilla se colocará en su sitio y los aterrados aeronautas, más muertos que vivos, se apresuraron a saltar a tierra firme, creyendo que soñaban ( ) Pasados los primeros momentos en que nadie se daba cuenta ni de donde tenía la cabeza, se pudo ver que varios de los pasajeros habían sufrido algo en el percance. Un señor de apellido Gutiérrez tenía una ligera lesión en la frente, la bailarina Gicka resultó con uno de los clavillos del sombrero clavado en el cuero cabelludo y luxado un dedo de la mano derecha, la cupletista Alyn Lyna, sufrió una tumefacción en una pierna que le desarregló los postizos

Los dos calaverones clubmans, por su parte, y sin cuidarse de sus compañeras, ni de su triste figura, pues uno perdió la peluca, el otro se rompió la postiza dentadura y los dos teniendo saltados los botones del chaleco y rotas las pecheras de la camisa, se alejaban con una mano en los calzones y la otra en la calva, exclamando

— Vamos, vamos, no lo vaya a saber mi señora —decía uno

— ¡Maldito viento! Como no me levanten la canasta —repetía el otro

Y ambos hicieron mutis <sup>99</sup>

Un mes más tarde, con el globo ya de nuevo en funciones y rebautizado como "El Centenario", hizo dos vuelos que en algo restauraron su fama ya que, en el primero, ascendió con el vicepresidente de la República, Ramón Corral y su hija Carmen y, en la otra, llevó

---

<sup>99</sup> "Gil Blas", 23 de abril de 1910, p. 1

a trescientos cincuenta metros de altura sobre la ciudad a don Justo Sierra, entonces secretario de instrucción y bellas artes, y a otros estudiosos <sup>100</sup>

Al finalizar junio el interés público por el aparato había decaído a tal grado — a pesar de que la madre y hermanas de Lebríja hacían tamaladas y contrataban orquestas para promoverlo —, que su dueño y piloto decidió hacer con él un vuelo final, libre de sus amarras, que duraría siete u ocho horas. Don Joaquín de la Cantolla quiso tomar parte de la ascensión ya que, según dijo, con ella se despediría de las aventuras aéreas, pero por una razón u otra fue diferida y nunca llegó a efectuarse. Cantolla, aunque andaba ya casi en los setenta y cinco, tuvo que esperar cuatro años más para efectuar su último vuelo <sup>101</sup>

En 1914, aunque la Revolución estaba en pie de lucha, la historia encontró ocasión y tiempo para reunir en un vuelo a dos figuras. Cantolla, que participó en obvia representación de lo que había pasado hasta entonces en nuestra historia aérea, y Alberto Braniff, un joven deportista o *sportsman*, como se decía entonces, que había inaugurado ya la época por venir.

Braniff, de quien nos ocuparemos más adelante en detalle, trajo a México por aquellos años un hermoso globo libre de hidrógeno, del tipo "Gordon Bennett", con el que efectuó varias ascensiones. En una de ellas, impulsado por los vientos, fue a caer en uno de los patios de La Castañeda, ya entonces manicomio, para jolgorio y excitación de los pacientes <sup>102</sup> y, en otra llevó consigo a don Joaquín

En unos apuntes autobiográficos que nunca llegó a publicar, Braniff cuenta que un día el viejo aeronauta, al enterarse de sus vuelos, lo visitó en su casa "para pedirle que lo invitara a subir en su próxima ascensión, diciéndole entre otras cosas que no quería morir sin sentir la emoción de volar en un globo moderno como el suyo" <sup>103</sup>. Braniff, encantado, lo citó el domingo siguiente en un terreno

---

<sup>100</sup> "El Imparcial", 24 de mayo de 1910, p. 1

<sup>101</sup> "El Imparcial", 24 de junio de 1910, p. 4, "The Mexican Daily Review", 23 de junio de 1910, p. 12

<sup>102</sup> "Excelsior", 12 de octubre de 1963, esp. p. 5

<sup>103</sup> ALBERTO BRANIFF, *Apuntes Autobiográficos*, s/f, mecanografiado en el archivo del Ing. José Vilella Gómez, p. 38



que tenía sobre el Paseo de la Reforma, cercano a la vieja estación Colonia, donde la compañía de gas había hecho las instalaciones necesarias para inflar el globo

Las fotografías del suceso son reveladoras de la disparidad Cantolla, de luido frac y golpeado sombrero de copa, sostiene la bandera nacional conservando en su cara de palo una seriedad eterna, mientras que Braniff, joven y sonriente, con sombrero de fieltro blanco, viste ya la chamarra de cuero que habría de convertirse en el uniforme de los aviadores en los años siguientes <sup>104</sup>

A las diez treinta de aquel domingo, Braniff invitó a Cantolla para que tomara el sitio que le estaba reservado en la canastilla y el señor Jules Dubois, un aeronauta francés que había sido contratado para pilotear el aparato, dio la orden de que se soltaran los sacos de arena que servían de lastre. El inmenso globo empezó a subir "recibiendo — según recordó Braniff años después —, una ovación frenética de los miles y miles de espectadores aglomerados en las afueras del terreno. Cantolla, emocionado, movía la bandera tricolor en todas direcciones, mientras el globo iba subiendo." Empujado por el viento poco después pasaron por el Panteón Francés de la entonces calzada de La Piedad, hoy avenida Cuauhtémoc, a una altura no menor de dos mil metros. Cantolla preguntaba constantemente a Braniff qué altura marcaba el barómetro y al contestarle este don Joaquín le dijo emocionado "que nunca había ido ni de broma a esa altura". Ojalá, añadió, que no tuvieran que bajar desde ahí al panteón

"El vuelo se hizo con toda felicidad por haber tenido un magnífico tiempo, con sol, no cayendo sobre árboles ni casas, sino en campo raso, cerca de la población de Tlalpan. El viejo aeronauta, contentísimo de volver a pisar tierra firme, abrazó a Braniff felicitándolo por la manera tan hábil de manejar el globo y, con la ayuda de un sinnúmero de campesinos del lugar, lo transportaron hasta el camino más cercano, donde se alquiló un camión de carga para regresar a la ciudad" <sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> Vid. MARITA MARTINEZ DEL RIO DE REDO *El Transporte en la Historia de México*, "Artes de México", No. 197, México, 1960, p. 76

<sup>105</sup> BRANIFF (103), p. 40

La historia de los aparatos más ligeros que el aire, los únicos capaces de alcanzar "el sutil éter del cielo", según creía mister Wilson<sup>106</sup>, no concluyó en nuestro país con este vuelo. en 1967 Carlos Camacho Espiritu, un industrial mexicano, se dio el lujo de cruzar de la costa del Pacífico a la del Golfo volando por etapas en el globo "Puebla", mientras su mujer y un asistente se divertieron persiguiéndolo por tierra en automóvil<sup>107</sup>, y a fines del 1984 se ha difundido la noticia de que está en construcción, también en nuestro país, un gigantesco dirigible que llevaría pasajeros a Europa; pero, para que no hubiera duda allá en el novecientos catorce de que los globos iban a ser ya sólo nostalgia y deporte sin rumbo, el domingo aquel en que voló con Braniff, al llegar a su casa pensando todavía en la libertad de las distancias, Cantolla se resbaló en los escalones de su casa y fue tal el golpe que recibió en la cabeza que su vida terminó días después.<sup>108</sup>

El numeroso público que vio sus hazañas no lo lloró: habían llegado ya otros tiempos y la época "clásica" de los globos había llegado a su fin: otros aparatos, ruidosos y extraños, surcaban ya los aires.

---

<sup>106</sup> Cit. por NEGRETE (4), p. 20

<sup>107</sup> JOSE VILLANUEVA GÓMEZ *Breve Historia de la Aviación en México*, s/e, México, 1971, pp. 443-447

<sup>108</sup> DP (5), Vol. I, pp. 353-354

## CAPITULO 2

### PRECURSORES

#### 2.1. El perjuicio de los pájaros

Desde el colibrí, suspendido como un frágil y vibrante destello frente a su flor, hasta el zopilote capaz siempre de descubrir la órbita perfecta, no hay ave que haya dejado de suscitar en el hombre el sueño envidioso de volar

A lo largo de siglos y siglos esta envidia no encontró más realización que imaginar dioses, inventar héroes o creer que había caudillos capaces de liberarse del peso que nos liga a la tierra y de volar a voluntad. Así Huitzilopochtli —nuestro “colibrí ensangrentado”—, Quetzalcoatl, Mercurio y los ángeles de la mitología griega que después copió la cristiana, la leyenda que hace a Dédalo inventor no sólo de laberintos, sino de alas incapaces de frenar la imprudencia de Icaro, los pegasos, los emperadores chinos de carros voladores o los reyes babilónicos, a los que la credulidad llega a ver desplazándose sobre las cabezas de sus súbditos en tronos levitantes o, como Key-kavus, volar con el auxilio de cuatro águilas. Y aún hoy, aunque no encuentre sino formas tan menores como el cómic, la envidia sigue buscando expresión: quizá no bastaría la homérica e invulnerable fortaleza de Superman para darle calidad de héroe: la tiene sobre todo porque vuela.

Y no se oculta a nadie que en esto, como en tantas otras cosas, los seres imaginados terminaron por volcarse en un alud de exigencias para sus autores: creer que eran ciertos, que no eran meramente imaginarios, terminó por implicar que el deseo de volar mucho tenía de sacrilegio. Si el vuelo era facultad divina, intentar hacerlo era una blasfemia, ya que no sólo se pretendía con ello igualarse a los dioses —y a ratos a los pájaros—, sino que se contrariaba su voluntad.

expresa. si los dioses hubieran deseado que los hombres volásemos, se creyó, nos habrían dotado de alas.

En el occidente, por eso, la envidia no fue capaz de abandonar del todo al sueño y ponerse a buscar formas prácticas de realización, sino hasta que el renacimiento se atrevió de nuevo a hacer del hombre la medida de todas las cosas. Leonardo da Vinci no hubiera desmembrado pájaros para estudiar la configuración de sus alas y no habría dejado, por ahí del mil quinientos, dibujos de aparatos aleteantes o con formas similares a las que tienen hoy los helicópteros, de haber vivido en una sociedad en la que el vuelo humano hubiera seguido siendo considerado sólo una expresión de la impiedad.

Tan importante como el hecho de que Leonardo no juzgase ya irreverente buscar un medio que le permitiera volar, es el camino que trazó su genio, y que la humanidad siguió dócilmente otros siglos más: para conseguir volar era necesario imitar cuidadosamente a los pájaros, aprender de ellos y estudiarlos hasta conseguir arrancarle su secreto. Así ciento y tantos años después John Wilkins, uno de los fundadores de la Sociedad Real a la que perteneció Newton, seguirá creyendo que a no ser por el espíritu de los ángeles o con la magia de carros voladores, el hombre no podrá volar más que con la ayuda de las aves o sujetando alas con plumas a su cuerpo<sup>1</sup>

Los pájaros, quizá en venganza justa, habían hecho su perjuicio aun sin quererlo: bien estaba estudiarlos y aprender algo de ellos, mas para volar era necesario que el hombre los abandonara como modelo y se atreviera a pensar en el problema a partir de otros esquemas y categorías. Tal vez por ello logró avances sólo en el camino del sueño, no en el de la práctica. Así, por ejemplo, el fraile capuchino Antonio de Fuente la Peña en un libro publicado en 1676, en Madrid, con el título de *El ente dilucidado*, discurso único, novísimo, que muestra hay en la naturaleza animales irracionales invisibles, y cuales sean, dedicó el capítulo final a preguntarse "si el hombre puede artificiosamente volar" y, sin proponérselo del todo, dio de lleno, con el problema fundamental: la necesidad de contar con un motor con el empuje suficiente para levantar su propio peso y el de un aparato volador.

---

<sup>1</sup> EB 7, p. 381

Algunas páginas de Antonio de Fuente la Peña merecen recordarse ya que a pesar de la obsesión por los pájaros contienen, para su tiempo, la más exacta, minuciosa y sorprendente descripción de lo que dos siglos y pico más tarde vendrán a ser los aviones. En el séptimo inciso establece la regla general

“ para que un cuerpo sólido se pueda sustentar y volar sobre el cuerpo fluido del aire, siendo más grave que él, es necesario que en el sólido concurren proporcionalmente tres cosas, v. g. gravedad de cuerpo, extensión de alas y violencia de impulso, de modo que lo intenso del peso lo supla(n) o proporcione(n) lo extenso de las alas y lo intenso del impulso, y lo que faltare de proporcionada extensión de alas, lo supla(n) el impulso mayor y lo remiso del peso, y la remisión de éste se supla con la poca gravedad y grandes alas. De modo que, si se ajustan los tres requisitos en alguna de las proporciones referidas, sin duda podrá volar el sólido, por grave que sea ”

Poco después consigna, casi como si de tratase de las instrucciones para construirlo, cómo ha de ser el aparato que ayude al hombre artificiosamente a volar

“Y si preguntares la forma que se ha de tener para practicar lo referido, y qué figura o disposición se ha de ejecutar en la fábrica del instrumento que ha de servir para este ejercicio, respondo que la figura y forma del instrumento se ha de sacar de la que tiene el cuerpo o corpanchón de un ave, pues el arte, que es el arrendajo de la naturaleza, observando su modo de obrar, en muchas cosas ha llegado a imitarla

Fabriquese, pues, una barquilla de madera en la forma del corpanchón de un águila. Fabriquense unas alas de materia ligerísima, y que tengan en la longitud proporción con el peso de la barquilla, del instrumento y del hombre, como las del águila la tienen con el peso de su cuerpo. Pónganse luego éstas en los encuentros de la barquilla, como lo están en los encuentros de las aves, pero de tal manera fijas que no puedan subir jamás a juntarse arriba, y de tal manera dispuestas que el ingenio de las ruedas pueda moverlas siempre que se quiera. Añádase luego la cola proporcionada en la parte que le toca, pero de tal manera fija que el motor que va dentro pueda moverla como timón cuando sea necesario, para lo cual tendrá un cabo de madera largo, que entre hasta el medio del instrumento y hasta la mano del motor

Y, en cuanto al ingenio para el movimiento, vease a Gaspar Escoto en su *Técnica*, c. 6, f. 386, donde pone, en la disposición de

unas ruedas, un movimiento tan admirable que, sentado un hombre en la popa de un gran navio, sólo con el impulso de una mano, mediante el artificio, puede mover ligeramente un bajel y conducirlo a cualquiera parte, sin más velas ni más remos que el impulso de su brazo, aumentado con el arte de unas ruedas

Fije, pues, este ingenio en medio de la barquilla de modo que el centro de la gravedad de toda la máquina venga a estar sobre el punto medio de la cantidad, para que, así equilibrado, esté mas ligero y menos impedido

Entrese después el hombre en dicho instrumento y átese bien con él, y, sentado en el punto del medio, sobre los centros de la gravedad y cantidad, con la una mano gobierne el timón de la cola, para volverse o ladearse a la parte que gustare -- a imitación del milano y demás aves, que de esta manera y con ese arte se vuelven -- (y) con la otra mano y con los pies, y aun con la gravedad del cuerpo sobre algún muelle, mueva las ruedas del ingenio arbitrariamente, ya con más apresuración o ya más despacio, como juzgare convenir, supliendo o imitando el movimiento de las aves, y haciendo como motor lo que el alma y facultad del pájaro había de hacer vitalmente, conque, obrándolo con la puntualidad y perfección debida, no parece que queda duda de que conseguirá el volar"

No podría quedar completa descripción tan admirable si don Antonio no advirtiera también a su lector sobre los peligros del vuelo y así dice.

"Preguntarás si después de todo esto correrán algun riesgo los que, curiosos, quisieren practicar esta especulación. Respondo que aun siendo cierta esta sentencia, tengo por sin duda que algunos se harán pedazos, porque siendo en todas las cosas difíciles los principios, y en los de ésta muy peligrosos los yerros, haciendo no pocos los novicios por la falta de experiencia, pagarán con algunas caídas la pena de su curiosidad. Y digo más que aun después de muy experimentados y de ser maestros, no les faltarán peligros, pues el viento que les cogió volando o el descuido que se cometió en los movimientos, irremediablemente les zozobrará"

Todas las afirmaciones anteriores no tienen para de Fuente la Peña, como él mismo dice, sino mero carácter especulativo y aunque sus conclusiones no le desagradan totalmente, en la segunda "sentencia" se siente obligado a negar la primera y a ofrecer las razones de que, a su juicio, el hombre no pueda llegar a volar. El argumento

central, aparte del peso colosal que deberían tener las alas para sustentar el de un hombre, es la falta de un motor como el que antes había imaginado:

“Y que no puede haber ingenio artificioso que, venciendo con su mayor impulso el de la gravedad del hombre, pueda serle de utilidad alguna, se prueba, lo primero, porque para eso era necesario un impulso sumamente grande y una agitación sumamente frecuente. Vemos que esto no puede ser, si no es mediante unas ruedas de grande cantidad, y de tan excesivo peso que, en vez de facilitar el vuelo al hombre, se lo imposibilitarán mas. Luego no puede darse instrumento que facilite el volar

La mayor prueba porque, si el instrumento fuese pequeño y de poco peso o fortaleza, no pudiera producir un impulso tan superior que bastase a suspender en el aire el gran peso del hombre y de las alas, ni tan acelerado que, entre agitación y agitación, no diese lugar ni espacio para que toda aquella grave máquina no diese en el suelo”<sup>2</sup>.

En vez de concluir que el asunto era imposible y resignarse con tal conclusión, como hace de Fuente la Peña, lo que seguía era considerar las dificultades del vuelo como un problema meramente técnico, mecánico, que requería de experimentación cuidadosa, trabajo e ingenio, y esto no ocurrió sino hasta poco más de cien años después, hasta que George Cayley dedicó su talento y su paciencia, trabajando de 1792 hasta su muerte en 1857, a descubrir las leyes que rigen la aeronáutica — y de ahí que justamente se lo considere el padre de esa disciplina.

Cayley identificó con toda claridad el problema: “lograr que una superficie soporte un peso dado aplicándole la fuerza suficiente para superar la resistencia del aire” Su tiempo, al igual que casi dos siglos antes el de Fuente la Peña, no le ofrecía los elementos para construir un motor capaz de un impulso semejante, mas en vez de descorazonarse, Cayley se dedicó a estudiar la naturaleza de la superficie de soporte y los medio para dotarla de dirección: los deslizadores, hoy tan en boga, surgieron de sus estudios y de sus vuelos, los primeros que se efectuaron en aparatos más pesados que el aire<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> ANTONIO DE LA FUENTE LA PEÑA *Si el hombre puede artificialmente volar* (16/6), edición de Alfonso Reyes, Rio de Janeiro, Brasil, 1933, p. 46 47, 54 57, 58 y 63 64

<sup>3</sup> Vid. J. L. PRITCHARD, *Sir George Cayley*, Oxford, Clarendon Press, 1961, esp. 102 y ss

A partir de ahí el sueño y la envidia tomaron otro rumbo, mucho más realizador y práctico. Otto Lilienthal, un alemán que el 9 de agosto del 1896 perdió la vida a causa de un porrazo, mejoró los deslizadores y descubrió otro principio trascendental: antes de intentar el vuelo a motor había que adquirir la experiencia de volar en deslizadores y planeadores, o lo que es igual: una cosa es que un aparato vuele y otra, del todo diferente, es saber volarlo. Horacio Phillips, un norteamericano, descubrió en 1884 que el ala tenía que ser curva en su parte superior y plana en la inferior para que el choque con el viento la haga ascender, y muchos otros — Felix du Temple, Thomas Moy, Alexander Mozhaysky, M A Goupil, Hiram Maxim —, se dieron a la tarea de adaptar motores de vapor a aparatos voladores que, cuando bien les iba, sólo llegaron a dar uno cuantos brinquitos temblorosos. De todos ellos sólo Clément Ader logró algo más que eso: el 9 de octubre de 1890, en un campo cercano a París, consiguió que su "Eole" diera un salto de cincuenta metros de largo volando a medio metro del suelo<sup>4</sup>.

Tan importantes como estas experiencias fue el nacimiento ocurrido también en el siglo XIX, del motor de combustión interna y de la tecnología que requiere su empleo. Sadi Carnot sentó los principios en un folleto clásico publicado en 1824 — *Reflexiones sobre la fuerza motora del calor* —, Etienne Le Noir los puso en práctica al lanzar en 1860 una máquina que consumía gas de iluminación y, dieciséis años después, la práctica se perfeccionó con los motores de dos cilindros, movidos ya por gasolina, que la compañía de Otto y Langen empezó a fabricar en Alemania, pero a la vez se inventaron aleaciones más resistentes, logró manejarse la energía eléctrica y se desarrollaron herramientas que permitieron fabricar equipos más intrincados y precisos.

Al empezar nuestro siglo los automóviles que iban por las calles asustando a los caballos eran prueba, móvil y ruidosa, de que la envidia que durante tanto tiempo se les tuvo a los pájaros podía llegar a encontrar satisfacción práctica y el sueño de andar por los aires podía dejar de ser sólo eso.

---

<sup>4</sup> Vid. C. DOLLFUS y H. BOUCHE: *L'Histoire de l'aéronautique*, Paris, 1932 y C. H. GIBBS SMITH: *The Aeroplane, an historical survey*, Methuen, Londres, 1968.



## 2.2 Competencia de madrugada

A principios de siglo las discusiones eran en "La Flor de México", el café que había venido a sustituir al "Veroli" como centro de reunión de quienes querían ser contemporáneos del primer vuelo del hombre en un aparato más pesado que el aire

— Los alemanes — decía uno —, no hay ni para qué buscarle esos son los que van a volar primero

— ¡Qué los alemanes ni qué nada! — alegaba otro — ¡Los franceses!, fueron los primeros en subir en globo y, ya verán, van ser también los primeros en andar en algo que no sea como los dirigibles

— Para mí que todos están mal — terciaba otro —, los únicos que tienen cómo conseguirlo son los norteamericanos

— Eso nada más es ganas de creer — decía el primero —, lo que no sabes es que hace como dos años, en el novecientos uno, un ingeniero alemán, Guillermo Kress, casi casi logró despegar del agua con su barco volador

— ¿Un barco volador? ¿Y eso quién lo cree?

— Lee los periódicos, ahí está todo. El barco tenía dos hélices a las que movía un solo motor, palabra. Y el lago en que se estrelló, para más detalles, era el Tullnerbach

— Pues para mí que eso de barcos que vuelen va para rato. Yo creo que van a ser cosas más ligeritas, como los planeadores que está usando Octavio Chanute, un francés que ahora anda por Chicago, y en los que lleva más de mil vuelos

— ¿Ya ves? Yo digo que serán los norteamericanos, y hasta les digo el nombre del que lo va a hacer, se llama Samuel Langley y tiene años de estar con pruebas y ensayos. En el noventa y seis hizo volar más de un kilómetro a uno de sus "aeródromos", que quiere decir "corredores aéreos", sobre el río Potomac, allá por Washington. Y ahora que el gobierno norteamericano le acaba de dar cincuenta mil dólares para que siga experimentando ¿quién le va a ganar?

— ¡Santos Dumont! ¡Ese es el que le va a ganar! En un dirigible ya voló desde los campos Elíseos hasta la torre Eiffel ida y vuelta y dicen que ahora tiene un avión raro, el "Canard" creo que lo llaman, que tiene la cola por delante

A fines de 1903, a las 10 35 a m., del 17 de diciembre, la discusión quedó resuelta a favor de dos desconocidos: el primer vuelo mecánico tripulado, así haya durado apenas doce segundos, fue efectuado por Orville Wright en un campo llamado "Kitty Hawk", en Dayton, Ohio. Poco después, en el cuarto vuelo de ese día, su hermano Wilbur fijó un récord: 59 segundos en el aire y un recorrido de 284 metros. Días antes, apenas el 8 de octubre de ese mismo año y de nuevo el 8 de diciembre, Langley había fracasado al intentar lanzar su primer "aeródromo" a escala natural: en el primer intento el aparato se hundió de nariz en el Potomac, sin más, en el segundo dio media vuelta y cayó de cola. Kress no volvió a intentar despegar con su barco volador y Santos Dumont no lograría convertirse en el primer hombre que volaba en Europa sino hasta el 12 de noviembre de 1906, cuando su "Canard 14-bis" logró recorrer 240 metros en poco menos de 22 segundos en Bagatelle, un suburbio de París<sup>5</sup>.

La hazaña de los Wright, por increíble que parezca, apenas llamó la atención de los periodistas y no fue sino hasta un año más tarde, cuando ya habían construido un modelo más avanzado de su "volador" y podían volar en círculos y aterrizar a voluntad, que empezó a considerárseles en serio. Para octubre de 1905 en un nuevo campo, "Huffman Prairie", habían efectuado 49 vuelos, algunos casi de 40 kilómetros de largo, y permanecían en el aire mientras no se les agotaba el combustible. Para todos los propósitos prácticos la conquista del aire era ya un hecho: el hombre era capaz de volar.

Las discusiones en "La Flor de México" no terminaron con esto, sino que, por el contrario, se hicieron todavía más acaloradas. El motivo era explicable ya que se consideraba, ahora, si era posible volar a la altura en que se encuentra nuestra ciudad capital y, si lo era, quién iba a ser el valiente capaz de conseguirlo. Lo peor que podría pasar, y

---

<sup>5</sup> EB, 7, p. 388, WILBUR Y ORVILLE WRIGHT *Miracle at Kitty Hawk*, ed. por F. C. Kelly, Nueva York, 1951, sobre Langley, además de sus memorias *Langley Memoir on Mechanical Flight* (1902) Smithsonian Institution, Washington, 1960 EB 7, p. 386 sobre Kress y Chanute ibid., p. 385, sobre Santos Dumont, vid. DOLLFUS Y BOUCHE (4), esp. pp. 54-57.

en esto había total acuerdo, era que aparecieran de pronto un francés o un norteamericano que se llevaran las primicias. Ya no podía volver a pasar lo que setenta y tantos años antes había sucedido con los globos y monsieur Robertson. Esta vez el primero tenía que ser un mexicano.

Ernesto Pugibet, gerente general de la cigarrera "El Buen Tono", que desde 1908 anunciaba sus productos con un dirigible, estuvo a punto de dar al traste con tan nacionalistas esperanzas al traer a principios del año nueve un avión "Blériot" como el que acababa de cruzar el Canal de la Mancha, con piloto y todo: un señor Raoul Duval que asistido por su mecánico, Golber, hizo varias veces el intento de despegar en la altura de nuestro valle. Los veinticinco caballos de fuerza del motorcito no le permitieron, para nuestra fortuna, separarse del suelo<sup>6</sup>.

El triunfo del señor Duval hubiera sido muy triste para varios mexicanos, como Guillermo Villasana, Miguel Lebrija, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, Luis Bringas, Julio Fuentes o Alfredo Robles Domínguez, que desde hacía tiempo, trabajando casi en secreto, luchaban por conseguirlo. "Era de verse entonces —recuerda Doroteo Negrete<sup>7</sup>—, cómo los diferentes inventores se valían para ocultar sus aparatos evitando así que otro les robara su inventiva; las máquinas eran cubiertas en su totalidad con lienzos, y las pruebas se verificaban a diferentes horas, no sin aprovechar frecuentemente las primeras de la madrugada".

Así Miguel Lebrija, antes de irse a Francia a mitad del año de nueve para aprender a volar, llegó a construir varios planeadores a los que remolcaba con un automóvil. A veces conseguía ascender y planeaba hasta doscientos metros de altura por unos segundos. Otras, que eran las más, el aparato se rompía por el tirón y se venía al suelo cuando apenas empezaba a tomar altura<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> DOROTEO NEGRETE *Cronología Aeronáutica de México*, s/f, México, Revista Tohtli, p. 28

<sup>7</sup> Ibid (6), p. 26

<sup>8</sup> Ibid (6), p. 25 y JOSE VILLELA GOMEZ *Pioneros de la Aviación Mexicana*, Ediciones Colofón, México, 1964, p. 54

Los hermanos Aldasoro emprendieron, desde el año de ocho, aventuras semejantes, confiando su vida a la bondad del aire en las condiciones más singulares, como aquella vez, ya en el 1911, en el que terminaron la construcción de su cuarto planeador, "un biplano en el que el tren de aterrizaje era sustituido por los pies del piloto"

Juan Pablo Aldasoro, cuatro décadas más tarde, sigue con el relato. "Escogíamos para las pruebas una colina cubierta de pasto, en donde esperábamos a que hubiera buen viento. Esa ocasión el viento tardó, por lo que decidí lanzarme por el lado opuesto de la colina, que era una barranca. Con la inconciencia de la juventud, mi hermano y yo, ayudados por varios criados, trepamos el biplano a la cúspide de la montaña, instalándomelo amarrado con fuertes correas y sin titubear más me lancé al vacío. El planeador respondió, deslizándose suavemente por la pendiente, pero al llegar a un llanito propio para el aterrizaje, una corriente me desvió haciéndome girar 45 grados, volcando por tanto barranca abajo, la que poblada de encinos, impidió mi llegada a tierra, al estrellarse el biplano con ellos, quedando yo casi ahorcado entre los restos"<sup>9</sup>.

Esto ocurría en Michoacán, en las cercanías de la compañía minera "Las Dos Estrellas", en cuyos talleres los hermanos Aldasoro se decidieron a fabricar por sí mismos, empezando por los tornillos, el primer avión que se construyera en México. Al concluir con sus esfuerzos trasladaron el aparato a la ciudad de México y solicitaron del gobierno permiso para probarlo en los llanos de Balbuena. El Presidente Madero comisionó al general Angel García Peña, entonces ministro de guerra, para que presenciara la prueba y decidiese si les facilitaban los llanos de ahí en adelante o no. El vuelo, sin fracasar por completo no fue tampoco triunfal, mas viendo la buena disposición de los hermanos el gobierno decidió becarlos para que se perfeccionaran en los Estados Unidos. El avión construido con tanto esfuerzo terminó vendido como chatarra<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> ARIL RAMOS *Precursores olvidados*, en "El Universal", 20 de enero de 1960, pp. 1 y 8, p. 8, "La Prensa" *Recuerda sus días de gloria un precursor de la aviación*, 26 de enero de 1960, pp. 10 y 13 "Zocalo" *Juan Pablo Aldasoro en 1911 construyó un avión*, 27 de enero de 1960, p. 8

<sup>10</sup> NEGRETE (6), p. 30, VILLELA (8), pp. 58-59, RAMOS (9), p. 8

Voluntad y arrojo no les faltaban, como podrá juzgarse por el relato que, años después, hizo Juan Pablo Aldasoro de otro experimento que llevaron al cabo con un planeador en la ciudad de México:

"En los primeros días del año de 1909 y en la casa número 92 de las calles de Balderas, habíamos terminado nuestro segundo planeador. Este era un monoplano más formal que el anterior y contaba con un tren de aterrizaje que utilizaba dos ruedas delanteras de bicicleta que habíamos obtenido desarmando nuestros vehículos de pedal. Para remolcar este planeador utilizamos un automóvil de vapor, que por aquella época era el vehículo que tenía más rápido arranque, y que luego corría a la fantástica velocidad de 50 kilómetros por hora.

Amaneció el día 9 de marzo de 1909, y muy de madrugada, remolcamos al planeador hasta lo que hoy es la calle de Querétaro en la colonia Roma, que fue la primera que se trazó en dicho fraccionamiento que para nosotros representaba una magnífica pista de tierra sin obstáculos, pues aún no se había construido una sola casa en dicha colonia.

Estas pruebas las hicimos en secreto, puesto que las anteriores, las autoridades habían pretendido impedir las pues las consideraban sumamente peligrosas. Así pues, decidimos salir de noche para que nadie se diera cuenta. Llegamos al sitio antes de que amaneciera, pero como recubrimos nuestro aparato con tela en las alas, y ésta la retirábamos con engrudo de almidón, resultó que, con la humedad de la mañana, el engrudo se aflojó y tuvimos que esperar varias horas para que el sol las secara y tomaran de nuevo la tirantería debida. Esta espera imprevista dio margen a que se juntara numeroso público que nos aclamaba. Esto no nos tenía muy satisfechos, pues temíamos que con el alboroto, algún gendarme pudiera darse cuenta y acusara a suspender nuestro experimento.

Por fin quedaron tensas las alas y el planeador amarrado al automóvil mediante una cuerda de cien metros de largo. Esta cuerda iba sujeta a un dispositivo especial que permitía al piloto desprender el cable a voluntad.

A eso de las nueve de la mañana, Juan Pablo subió al avión para tripularlo, quedando Eduardo encargado de encender con un cerillo al quemador de petróleo de la caldera del automóvil para que cuando el vapor llegara a la presión adecuada, hiciera señales al piloto para que éste estuviera pendiente del arranque del coche, el cual lo hizo a gran velocidad y en medio de una gran nube de polvo.

Después de una pequeña carrera por tierra, el planeador levanto la cola. En ese momento tire fuertemente de la palanca de mando sintiendo que el avión se desprendía del suelo y volando por el aire sobrepase la nube de polvo. El planeador resulto muy estable, y después de recorrer mas de trescientos metros, el automóvil disminuyo la velocidad y entonces quise soltar la cuerda para continuar planeando libremente, pero el dispositivo de soltar el cable fallo y quede atado. En esta forma pase volando por encima del auto, en donde además de mi hermano Eduardo, iban nuestros amigos y colegas de experimentos. Al ponerse tensa la cuerda, esta me hizo dar la mano mas grande de mi vida, precipitandome rapidamente contra el suelo en donde el planeador quedo hecho pedazos, resultando yo milagrosamente ileso.

No nos desanimamos, ni me importaban los rasguños recibidos. Habia yo volado verdaderamente 300 metros y eso era lo que importaba. Y habia volado libremente, porque habia yo pasado libre y limpiamente sobre el automóvil estrellandome delante de él.<sup>11</sup>

Guillermo Villasana, uno de los creadores de la aviación civil en México, además de hacer modelos de aviones en pequeño para estudiar sus características aerodinámicas, los hacia también de tamaño natural. En varios planeadores con ruedas intentó despegar en 1908 en una colina de la hacienda de San Juan de la Labor, en el Estado de Hidalgo. Dos años después, a mediados de 1910, con la ayuda de dos amigos, el ingeniero Francisco Gámez y Guillermo Obregon, Villasana logró adaptar un motorcito "Curtiss", de 15 caballos de fuerza, a un planeador que había perfeccionado y con él hizo un vuelo en el que duró 22 segundos en el aire.<sup>12</sup>

El ingeniero Alfredo Robles Domínguez, por su parte, publicó en 1908 el primer libro de carácter científico que un mexicano escribiera sobre aviación: *Tratado de locomoción aérea*, aunque ya Luis Brin gas, que también estudió ingeniería, había publicado en 1895 algunos documentados artículos sobre aviación y aerostación.<sup>13</sup> Y Julio Fuentes, como muchos años antes de él Antonio Obregón —de quien se dice que se lanzó desde una de las torres de la catedral

---

<sup>11</sup> Cit. por VILLELA (8), pp. 56-57.

<sup>12</sup> NEGRETE (6), p. 28.

<sup>13</sup> VILLELA (8), p. 52.

metropolitana el 23 de junio de 1872<sup>14</sup> - , construyó en Sombrerete, en el estado de Zacatecas, un aparato con alas de manta con el que voló en 1907 en presencia de algunos familiares, haciéndolo con tan buena fortuna que poco después repitió la experiencia, sólo que esta vez terminó dándose tal batacazo contra un muro que el resto de sus días tuvo que usar una dentadura postiza para suplir la falta de la propia<sup>15</sup>.

Cualquiera de ellos, sobre todo Miguel Lebrija, recién llegado de su entrenamiento en París, podría haber llegado a convertirse en el primero que volara en México en un avión mecánico. Sólo que al empezar 1910 las cosas pasaron de otra manera.

## 2.3 Un 8 de enero

Era inútil negarlo: hacía frío. Todo diciembre hizo, y la navidad y las posadas, aunque se le echara más ron a los ponches y se los sirviera en tazas humeantes, resultaron deslucidas por las heladas. Al llegar enero con el año del novecientos diez las cosas no cambiaron: los días siguieron transparentes, de un azul destemplado, y los volcanes con nieve hasta las faldas del Paso de Cortés. Hubo mañanas que incluso la mole oscura del Ajusco, allá a los lejos, amaneció blanca también.

En las madrugadas, cuando todo estaba oscuro todavía, el frío se dejaba sentir más recio. La poca gente que había en las calles - los obreros que entraban a las seis, las cigarreras, los panaderos, los serenos - , respiraba dejando vaho, y un halo tenue y amarillo crecía alrededor de las lámparas de gas y los foquitos eléctricos.

En las colonias de los ricos, como la Cuauhtémoc, donde hoy es la "zona rosa", la vida no empezaba sino más tarde, cuando ya la bruma se había desleído y brillaba el sol. Sobre todo sábados y domingos, días en que las sirvientas no salían a regar la acera ni a

---

<sup>14</sup> Ibid (8), p. 51

<sup>15</sup> Ibid (8), p. 53

comprar el pan sino hasta que los vendedores ambulantes — afiladores, ropavejeros, vendedores de chichicuilotes —, tenían rato de andar pregonando sus servicios por las calles, frente a las casas de piedra gris, ocultas tras verjas, jardines y puertas con cristales biselados

Y no obstante la madrugada de ese sábado de enero, el día ocho, mucho antes de que saliera el sol, se encendieron las luces de una casa elegante en la calle de Liverpool y empezó a notarse movimiento. Un chofer echó a andar uno de los coches, un *Panhard* de cuarenta caballos, que esperó humeante junto a la puerta del jardín a que su dueño se despidiera en la puerta de su madre y con paso firme, atlético, llegara hasta él y se pusiera al volante. A unas cuadras, donde se construía la iglesia del Sagrado Corazón, recogió a dos amigos que lo esperaban tiritando por el frío: eran los últimos fieles que restaban de una semana de helazones. El martes anterior habían sido cinco, el miércoles ya sólo quedaron tres y el día anterior no había asistido ninguno a la cita. Los dos que fueron ese sábado estaban ahí porque la noche pasada, por teléfono, recibieron confirmación

— ¿Ahora sí es seguro?

— Sí, ahora sí. Mañana vuelo a como dé lugar

Quien lo decía era Alberto Braniff, un joven alto, atlético, guapetón, a quien la historia no ha terminado de perdonarle del todo que fuera hijo de un hombre rico, Thomas Braniff, un canadiense que en 1850 se nacionalizó ciudadano de los Estados Unidos y que después de haber participado en la construcción de ferrocarriles en Perú y Chile, intervino en nuestro país en la del que corre entre México y Veracruz y, más tarde, fundó en Orizaba, Veracruz, la fábrica de hilados y tejidos de San Lorenzo. Años después, ya en sociedad con algunos franceses — J. Tron y Cía, Honoret, Honoret y Cía, Lambert, García y Cía. —, invirtió en las fábricas de Cerritos, Rincon Grande, Cocolapam y, sobre todo, Río Blanco, donde entre 1906 y 1907 tuvo lugar la mayor represión obrera que ocurrió en el porfiriato.

Thomas Braniff, presidente hasta su muerte en 1905 de CIDOSA — como terminó por conocerse la unión de las compañías textiles de Veracruz —, fue también accionista importante de la papelería de San Rafael y Anexas, fundador del Banco de Londres y México, Presi-



dente del Banco Hipotecario de México, de la Compañía Eléctrica e Irrigadora de Hidalgo y de otras muchas sociedades, y a su muerte dejó a su viuda, Marie Bertrand Laurence Ricard y a sus seis hijos — Jorge, Oscar, Tomás, Arturo, Lorenza y Alberto —, dueños de una fortuna considerable<sup>16</sup>

Hay familias en las cuales, sobre todo si son numerosas, cada uno de los hijos adopta una personalidad que, corriendo el tiempo, termina por convertirse en vocación y en la Braniff, Alberto, el menor, se hizo cargo del deporte. Si se trataba de correr, nadar o escalar ahí estaba Alberto. Para integrar una novena de beisbol, concertar una competencia de box o de tiro o preparar una ascensión a los volcanes no había más que hablar con él. Cualquiera cosa que fuese rápida o arriesgada le llamaba la atención, desde los retos náuticos o automovilísticos hasta el frontón y los toros. En cada deporte encontró una pasión, aunque quizá la más honda fue la que sintió hacia la fiesta brava. Tres años antes de su muerte, allá por el 1963, cuando tenía 79 años de edad, todavía le dirá a un reportero comparándose con un luchador famoso en ese entonces

“Tengo una musculatura superior a la del Cavernario Galindo. ¡Toque, toque! Y ahora torearé mejor —añadió cuando hubo oído nuestra expresión aquiescente al palpar su bíceps—, sabe. Tengo experiencia. Sé lo que no sabía hace más de cincuenta años, cuando hubiera dejado todo por los toros...”

Al morir don Thomas, su viuda, doña Lorenza, dedicó buena parte de su tiempo a viajar, y Alberto, con veintitantos años de edad y aún soltero, se convirtió en su acompañante usual. A fines de 1908 emprendieron un largo viaje a Europa y en mayo del año siguiente se encontraban en Madrid. La fama que tenía Alberto como jugador de frontón, para lo que era excelente, llegó antes que él, quizá porque tres años antes, en julio del seis, había tenido en México un partido memorable en el que Braniff y José Landero, aunque sólo tenían calidad de amateurs, estuvieron a punto de vencer a tres profesionales.

---

<sup>16</sup> ALBERTO BRANIFF *Apuntes Autobiograficos*, s/f, mecanografiado, en el archivo del Ing. Jose Vilela, pp. 1-2

<sup>17</sup> JULIO MANUEL RAMIREZ *Medalla “Tissandier” a Braniff*, en “Excelsior”, 12 de octubre de 1963, pp. 1, 5 y 15, p. 1

los hermanos Aristi y "El Estudiante". El partido concertado a 35 tantos concluyó 34-35. No es extraño, así, que al llegar a Madrid lo invitaran a jugar: después de todo, como dijeron los periódicos, Braniff era un "jugador fenómeno" y cualquier partido en el que interviniera resultaría excepcional. El "match", concertado para el ocho de mayo, tuvo lugar entre los hermanos Solano, campeones profesionales, y José de Toda y Braniff como aficionados. El partido, fijado a 45 tantos, fue de verdadera locura ya que cada tanto de unos fue empatado por los otros hasta que, al final, en medio de "una ovación monumental", Braniff y Toda se llevaron la noche y el partido dejando a los profesionales en 44<sup>18</sup>.

Meses antes, en agosto de 1908, y a pesar de la oposición de su madre, que odiaba los toros, Braniff destacó en la gran corrida de Covadonga, lidiando cuatro de "Piedras Negras". La fiesta, ciertamente, estuvo un poco deslucida por la lluvia, pero los cronistas juzgaron, también en esta ocasión, que Alberto había estado mejor y más seguro que los toreros profesionales<sup>19</sup>.

Tal vez uno de los propósitos de doña Lorenza al insistir que Alberto la acompañara en los viajes de su viudez era lograr interesarlo en actividades menos sudorosas y violentas, pero lo cierto es que sólo consiguió ampliar el rango de sus intereses. No es de extrañar, así, que recién al regresar a México, a mediados de 1909, Braniff probara en el lago de Chapala, cercano a Guadalajara, una lancha extra-rápida que acababa de comprar en Europa y, con ella, rompiera todos los récords al cruzarlo en sólo 35 minutos,<sup>20</sup> ni tampoco, que al llegar el 8 de diciembre de ese año, y con él su vigésimo quinto aniversario, decidiera celebrarlo, aunque fuese miércoles, con una gran corrida en la que Fernando Colín y él lidiaron seis hermosos animales de la ganadería de San Nicolás Peralta. Braniff, que corrió con todos los gastos, mató al primero, tercero y quinto de la tarde y tuvo buena fortuna, a pesar de que ese día no estaba de buen humor porque el Gobernador del Distrito Federal, Guillermo de Landa y Escandón, lle-

---

<sup>18</sup> "La Semana Ilustrada", Madrid, 8 de mayo de 1909, p. 2

<sup>19</sup> BRANIFF (16), pp. 12-13

<sup>20</sup> SALVADOR MENDOZA, *De Braniff a Titov*, en "Revista de Revistas", 13 y 20 de agosto de 1961, pp. 12-13 y 50-51, p. 51

gó a prohibirle, así fuera con ruegos y halagos, que usara el traje de luces que para esa ocasión se había mandado hacer en Madrid<sup>21</sup>.

El viaje que Braniff hizo a Europa en aquellos años tiene especial importancia para esta historia, ya que fue también ocasión de que descubriera otra pasión que le duraría toda la vida: la aviación. Mas dejemos que sea él quien nos lo cuente.

“En 1909, a principios de ese año, fui a pasar con mi madre — mi madre, doña Lorenza Ricard viuda de Braniff, fui a pasar con ella una temporada al balneario de Biarritz, en Francia. Mi madre poseía una propiedad — ¡admirable! Tenía forma de castillo. Y así se llamaba, Chateau Rewes. Se encontraba en las alturas de Biarritz, muy cerca del faro. Un lugar privilegiado: tenía el mar a 200 metros. Había un jardín, donde tomaban el sol por las mañanas. Fue en una mañana. Recuerdo que como a las 11 — se oyó muy fuerte el ruido de un motor. Para nuestra sorpresa, pasó volando sobre nosotros, y a poca altura, un biplano — arrojaba volantes. En ellos se daba el lugar exacto del campo de aviación. Estaba entre Biarritz y Bayona, a no más de veinte minutos por carretera.

Yo no dije nada, ni una sola palabra a mi madre. Tomé el auto y salí en dirección al campo. Allí había ya dos personas esperando su turno para volar. Tuve que esperar también. Lo recuerdo muy bien todo. Por fin llegó mi hora. Tabuteau se llamaba el aviador. Y la marca del avión era ‘Voisin’, de 60 caballos de fuerza y circulación de agua, se enfriaba por circulación de agua. Me preguntó mi nacionalidad. Yo le contesté que mexicana y se me quedó viendo y me preguntó si en México hablaban el francés como yo. Le contesté que muchos sí.

Bueno — me dijo —, vamos a volar. Colóquese usted detrás de mí y reclínese sobre el radiador. Como el motor era de circulación de agua y no tenía ventilador, estaba ya muy caliente. Yo le dije: Oiga, sería bueno que le cambiara el agua, si no me va a ampollar el ‘espinazo’. Y él me hizo caso. Todo estaba listo. El mecánico dio vueltas a la hélice con todas sus fuerzas. Arrancó inmediatamente, rodamos, y a no más de 200 metros, despegamos y tomamos el rumbo de Biarritz y llegamos en solo unos minutos al mar. A gritos, porque

---

<sup>21</sup> BRANIFF (16), pp. 7 y ss.

el motor hacía mucho ruido, le pedi que pasara por la propiedad de mi madre. Paso por ahí, a baja altura, pude ver claramente a mi madre en el jardín

En el reloj atornillado sobre el tablero, veía con ansiedad que el tiempo de vuelo terminaba. 10 minutos por 50 francos. Le grité que volaría otros 10 minutos pasaron y otra vez le pedi que no bajáramos. La espalda me dolía, casi no la soportaba a causa del calor del radiador. Pero me aguantaba. Volamos ahora en dirección a la frontera con España.

Cuando regresamos a tierra la espalda era una hornilla. A mi madre le pregunté: '¿Viste un avión volando encima, a muy baja altura?' Sí lo había visto. 'Yo pasé en él y te vi'. Se disgustó. Me dijo que era temerario lo que había hecho. Cuando vio mi espalda llamó a un médico. Y yo apenas pude dormir de costado durante dos noches.

Esa fue mi afición por volar. así empezó. Y era tal, que a los pocos días me fui a París y de allí directamente a la fábrica de aviones 'Voisin', la misma marca del avión al que había subido en Biarritz. Estaba en el Marne, más o menos a una hora. Allí estaba también el campo de entrenamiento de pilotos. Y allí conocí al ídolo de Francia en ese tiempo, al aviador Gabriel Voisin. ¡Cómo se rió cuando le conté lo de la chamuscada del espinazo! Yo compraría el avión, desde luego, y así se lo dije a Gabriel Voisin. Pero el problema era que la ciudad de México está a 7,000 pies de altura sobre el nivel del mar. El se quedó pensando. Me dijo: Actualmente, los aviones volarán con dificultad a esa altura. Pero ajustando los carburadores, estoy seguro que usted podrá volar, no a grandes alturas, pero sí a la suficiente para poder pasear cómodamente.

Al día siguiente empecé mi aprendizaje. El señor Voisin me enseñó a volar''<sup>22</sup>

Quizá Alberto Braniff tuvo alguna vez la idea de celebrar su vigésimo quinto cumpleaños no sólo con la corrida de toros que hizo aquella tarde, sino dándose a sí mismo el regalo de ser el primero en volar en México, pero una serie de dificultades lo obligaron a posponer ese deseo una y otra vez. La primera era la falta de una pista adecuada para intentar el aterrizaje y el despegue. las calles de la colonia

---

<sup>22</sup> RAMIREZ (17), SA

Roma favorecidas por los Aldasoro empezaban a poblarse y aunque había algunas sin casas todavía — las cercanas al panteón francés, allá por el río de La Piedad —, Alberto prefirió unos llanos que habían formado parte de la vieja hacienda de Balbuena, al oriente de la ciudad, y propiedad de su familia

Así, a fines del año nueve, con unos cuantos albañiles, se dio a la tarea de construir la que vendría a ser la primera pista aérea de la República y un hangar para su avión que orgullosamente, en grandes letras, decía ser de Braniff y guardar un Voisin. La tarea resultó superior a sus fuerzas ya que eran tantos los hoyancos y desniveles del terreno que decidió pedir ayuda oficial. Se la otorgó el Presidente Porfirio Díaz dando instrucciones a la entonces Secretaría de Guerra y Marina de que enviase a Balbuena un batallón de zapadores todos los fines de semana. Mal que bien, el hecho es que el primer campo aéreo vino a ser construido por el gobierno federal<sup>23</sup>

Al tener preparada la pista, y después de varias pruebas con sus mecánicos y un pequeño ejército de costureras que reparaban la tela del Voisin y cuidaban que tuviera la tensión debida, descubrió el segundo problema: la gasolina no servía. Después de unas cuantas vueltas, entre toses y temblores, el motor terminaba por pararse, así que Braniff le pidió a unos amigos que tenía en la compañía petrolera "El Aguila", que le refinaran algunos litros de gasolina de mayor octanaje. Dos días antes del seis de enero, adelantándose a los "Reyes Magos", le llegó un tambo con quinientos litros de la mejor gasolina que podía producirse en ese entonces<sup>24</sup>

Varios días, siempre en el frío de la madrugada, Braniff y sus ayudantes se dedicaron a hacer pruebas y una vez incluso, el jueves seis, llegaron a poner el avión al principio de la pista, mas con las vibraciones del motor se zafó el tirante de una de las alas y fue imposible seguir. Otro contratiempo le impidió despegar el viernes y así hasta aquel sábado en el que, decidido a que no pasara un día más y a intentarlo como fuera, Braniff llegó con sus amigos al campo de Balbuena momentos antes del amanecer, cuando unas nubes oscuras, casi negras, empezaban a teñirse de violeta y después, con el sol, de rojos violentos

---

<sup>23</sup> BRANIFF (16), 17

<sup>24</sup> RAMIREZ (17), 15A

Poner el avión a punto les llevó varias horas y no fue sino hasta casi las doce cuando al fin abrieron las puertas del hangar y en la luz enceguedora del medio día, entre los aplausos de la docena y media de personas que se habían reunido — dos ingenieros, varios militares, un periodista y algunos curiosos —, empujaron al fin el Voisin hasta el principio de la pista.

El motor ronroneaba a un ritmo constante y Alberto Braniff, en los mandos, sintió al aparato vibrar, seguro. Poco a poco, apresurándolo a momentos, oyéndolo, retardándolo otros, aceleró el motor hasta un punto en el que todo empezó a temblar: las alas, la palanca de mando, el paisaje que se confundía con la pista polvosa frente a él. Cuando dio la orden de que lo soltaran ya era uno con su avión. Los cuatro hombres que lo sujetaban por las alas, lo dejaron ir en medio de una nube de polvo, y entonces fue el viento, la pista pasando bajo él, el mundo entero temblando a su alrededor, la sensación de velocidad y la convicción, de pronto, de que era ahí, en ese momento, en el que había que tirar de la palanca para que el Voisin lentamente, pujando, venciendo poco a poco a la gravedad, a cien, a ciento cincuenta metros del punto de partida, empezara a elevarse. Hubo un momento en que sintió todavía la tierra, rozando velozmente las ruedas del aparato, pero al instante siguiente supo que estaba en libertad. El Voisin subió un metro, metro y medio, dos, en un tiempo que parecía durar horas y luego, cuando ya se veía el final de la pista, movido por una fuerza invisible, empezó rápidamente a desplomarse. Al pegar con el suelo perdió una de las ruedas del tren de aterrizaje y levantando una polvareda se detuvo al fin. Ensordecido todavía por el ruido del motor, encandilado por la luz al quitarse el casco y los goggles, Braniff vio a la gente correr hacia él, gritando vivas. Hasta entonces supo con certeza que había inaugurado la era del aire en México.

Un día después, el domingo nueve, Braniff repitió la prueba con más público. “Vieron la esperada maravilla — dijo *El Imparcial*<sup>25</sup> —, cien personas que se encontraban por los alrededores del campo de aviación, y que al presentarse en la calzada el aviador fueron tras él, y fueron los primeros habitantes de la metrópoli, afortunados de que hubiera pasado por sus ojos la visión del ave amarillenta elevada del

---

<sup>25</sup> “*El Imparcial*”, 10 de enero de 1910, p. 1

suelo. Fue testigo una parte del batallón de zapadores, acampado en la llanura del aeródromo, que vio cruzar por encima de sus tiendas de campaña, a la velocidad de más de cuarenta kilómetros por hora, aquel pájaro gigantesco”

Esa vez “todo se hizo rápidamente. La salida del hangar quedó abierta. Salió el aeroplano, el chauffeur (sic) pone en movimiento el motor que gira las aspas de la hélice con movimiento vertiginoso y atronador; se presiente que el motor ha desarrollado toda su fuerza. Don Alberto sube, abre todo el escape de la gasolina y arranca el aeroplano, perdido entre una nube de polvo. No volvemos a saber de él sino hasta segundos después, que desaparece la estela de polvo y lo vemos ¡por fin!, irse elevando en el confín remoto, pasar sobre el campamento de donde salen de sus tiendas los soldados, admirados del pájaro que cruzó por encima, y que a gran velocidad hace un pronunciado viraje y se eleva más y más, y sobrepasa la copa de los árboles más altos, vuelve a seguir tierra y después de un perfecto ‘boucle’ se eleva más alto, pasa frente al hangar, donde los espectadores entusiasmados, locos verdaderamente, lo aplauden y gritan. Y siguen haciendo evoluciones hasta después de la una de la tarde. ¡Más de veinticinco metros en un primer ensayo y a la altura en que estamos!”<sup>26</sup>

Hubo después quienes le restaron méritos a su hazaña, pero lo cierto es que en los diecinueve segundos que permaneció en el aire el ocho de enero, amén del vuelo ya con pleno control del día siguiente, Alberto Braniff se convirtió en el primer hombre de habla hispana que lo hacía en un avión movido por sus propios medios, el primero en hacerlo en América Latina, el primero en conseguirlo a dos mil doscientos metros de altura sobre el nivel del mar y el séptimo en volar a solas<sup>27</sup>. Meses después, con otro aparato más poderoso, Braniff impondría nuevos records — como el del primer vuelo nocturno efectuado sobre la Ciudad de México —, pero ninguno más relevante que el de conseguir, en aquellos diecinueve segundos, que de ahí en adelante cada ocho de enero sea, en México, el Día de la Aviación.

---

<sup>26</sup> Ibid (25), loc. cit

<sup>27</sup> MENDOZA (20), 51

## 2.4 Aguila enorme hacia el sol levante

Braniff, por decirlo de alguna manera, apenas cortó el listón inaugural del cielo mexicano, mas para que fuera nuestro no sólo por la vista, todavía era necesario recorrerlo, mostrar y demostrar que a la altura de nuestro valle capitalino es posible maniobrar, dar vueltas e incluso ¿por qué no? hacer piruetas

Sólo que conquistar realmente las alturas requería ahora de hombres de otro tipo. Bien estaba el deportista que se proponía establecer un récord, mas debían seguirlo los verdaderos enamorados del vuelo, los que tienen la vida para eso, tanto aquellos que están dispuestos al desastre de la caída a cambio de dos segundos de libertad, como los que no pueden conciliar el sueño mientras la bujía se caliente, la espiral de la hélice no sea perfecta o la relación entre las alas y el impulso del motor no sea la más adecuada. Vamos: hacían falta Juan Guillermo Villasana, creador de nuestra aviación, y Miguel Lebrija, quien merece, en justicia, ser considerado como el primer piloto mexicano ya que fue el primero en subir, dar vueltas, ir a donde quería.

Hace unas páginas conocimos a Lebrija luchando contra los vientos en el globo "Ciudad de México" para salvar la vida de Alynna Lyna, la Gicka y los dos calaverones del "Jockey Club", mas no dijimos que era chaparrito, forzudo, de ojos brillantes y poblado mostachón, tenía una "sonrisa encantadora" — al decir de los diarios de la época —, y era incapaz de reconocer obstáculos cuando se trataba de volar. A los veintidós años, allá a principios del novecientos nueve, ya podía dedicarse entre semana a cumplir con los oficios que le imponía el cargo de secretario particular del gerente general de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza, mas tan pronto como llegaba el fin de semana, ante las protestas de su padre — Miguel Lebrija Suriob —, y con la abierta complicidad de su madre — María Urtetegui —, y los pretendientes con automóvil a los que sus hermanas lograban convencer, se iba a los llanos de Tlalpan a intentar volar en planeadores de su invención. El procedimiento, en todo semejante al que seguían los hermanos Aldaroso en las calles despobladas de la colonia Roma, conducía al mismo fin: un tirón que rompía el aparato o un vuelo cuya brevedad no guardaba relación alguna con la cantidad de moretones y chipotes que dejaba.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> JUAN PABLO ESTRELLA, *Guárdelo en su memoria en* La Prensa, 15 de diciembre de 1968, pp. 10-45, p. 10.



Don Miguel Lebrija se reconocía, a pesar de sus protestas, como el principal autor de la pasión de su hijo. Un día malhadado, allá por el noventa y dos, cuando Miguelito tenía cinco años, tuvo la triste ocurrencia de llevar a pasear a la familia a "La Castañeda", donde un profesor Baldwin hacía ascensiones en globo. Ver el aparato, decir que quería subirse e iniciar una pataleta descomunal hasta que se le concedió, fueron en el niño, una y la misma cosa. Y lo grave, para don Miguel, es que su hijo bajó transformado, con los ojos brillantes de quien ha descubierto el mundo y sabe qué va a hacer en él.

Don Miguel nunca tomó en serio que su hijo dijera, a partir de entonces, que cuando grande quería llegar a ser piloto y consideró como un mero capricho de adolescente que, a los quince años, Miguelito guardara avaramente sus ahorros para hacer otro vuelo, aunque semanas más tarde llegara de nuevo con los ojos brillantes y hablando maravillas de Cantolla. Confiando en que una buena educación le quitaría las telarañas que tenía en la cabeza, don Miguel insistió hasta que su hijo aceptó estudiar comercio en el Colegio Williams de Mixcoac y, ya graduado, volvió a ejercer su influencia para que aceptara un trabajo decente en la Compañía de Luz, confiando en que las necesidades de la vida pronto lograrían convencerlo de que era locura andar imitando a los pájaros.<sup>29</sup>

Al empezar 1909, cuando su hijo volvió a las andadas en los llanos de Tlalpan, don Miguel no logró entender qué sucedía. ¿cómo era que teniendo un buen empleo, después de dos rápidos ascensos y ganando más dinero que él a esa edad, siguiera con la pasión de andar por los aires? Que las locas de su mujer y de sus hijas creyeran que era un acto de sublime valor y maravillosa valentía luchar contra los elementos y superar las limitaciones humanas, le parecía perfectamente explicable ya que, a sus ojos, las mujeres no eran seres del todo racionales, pero ¿su hijo?

Las circunstancias parecieron darle la razón a don Miguel cuando en marzo de nueve, después de un aterrizaje especialmente violento —de los que además de vendajes exigen yeso—, su hijo cambió. los viernes dejaron de oírse conversaciones secretas, a susurros, en la casa, las hijas —María, Esther y Marta—, dejaron de interesarse sólo por muchachos que tuvieran automóvil y, como por en-

---

<sup>29</sup> Ibid (28), pp. 10 y 45.

salmo, desaparecieron las conversaciones sobre el valor, la sangre fría y la necesidad de enfrentarse a los retos. Y lo más relevante Miguelito, por primera vez, empezó a interesarse realmente por su empleo y sólo hablaba de cosas importantes: su jefe, el dinero y los réditos que deja el invertirlo. La satisfacción no le duró a don Miguel mucho tiempo: apenas terminaba agosto cuando su hijo le dijo que necesitaba hablar con él y le dio la atrocidad nueva: con sus ahorros, un dinerito que le había dado su mamá y un préstamo se iba a Europa a aprender a volar.

Los meses siguientes, don Miguel asistió a la lectura familiar de cartas llenas de entusiasmo. Algunas llegaron de Alemania donde Miguelito, en un globo al que calificó de maravilloso —el “Harpourg”—, se dedicó a recorrer los alrededores de Hamburgo, a veces viajando distancias superiores a los cien kilómetros,<sup>30</sup> otras venían de París y hablaban de lo que iba a ser el futuro: los aviones y la aviación. La distinción era clara: con los globos tal vez podía ganarse la vida, pero volar en aparatos más pesados que el aire era vivir. Su mujer y sus hijas aplaudían cada frase, encantadas. Lo único que él lograba entender era que la locura de su hijo era ya irremediable.

Lebrija no tranquilizó en nada a su padre al regresar de Europa, primero porque inmediatamente empezó a trabajar con el globo “Ciudad de México” —mientras su madre y hermanas contrataban orquestas y hacían tamaladas para atraer al público— y, después, porque se enteró que Raoul Duval no había conseguido volar en el “Blériot” que comprara Ernesto Pugibet —gerente de “El Buen Tono” y parcial patrocinador de su globo—, y rápidamente se comprometió a lograrlo. Pugibet, que no tenía más interés en el asunto que seguir con la propaganda aérea que tan buenos resultados le había traído a su empresa, fijó en diez mil pesos fuertes el valor de su aparato y tras de exigirle a Lebrija fianza por el mismo monto, le permitió que efectuara en él prácticas de pilotaje.<sup>31</sup>

A diferencia del piloto francés que vino con el aparato, Lebrija logró que el Blériot despegara de la pista de Balbuena. La hazaña tu-

---

<sup>30</sup> JOSE VILLELA GOMEZ *Breve Historia de la Aviación en México*, s/e, México 1971 pp. 86-87.

<sup>31</sup> NEGRETE (6), p. 32.

vo lugar apenas cuatro meses después del vuelo de Braniff y hubo quienes vieron en ella "la primera página" de la historia de la aviación en México<sup>32</sup>, quizá porque Braniff se estrelló poco después de su primer vuelo<sup>33</sup> y Miguel, en cambio, consiguió elevarse varias veces con su avión entre el 14 y el 16 de mayo de 1910, uno de esos días quince veces

El fracaso que luego tuvo Braniff, y que en justicia en nada demerita su vuelo del 8 de enero, lo hizo aparecer bajo otra luz a los ojos de sus contemporáneos porque estuvo precedido de una curiosa circunstancia. Braniff, molesto porque su Voisin no conseguía elevarse a mayor altura, decidió hacer una experiencia con algunas aves y, para ello, y a un precio elevadísimo, consiguió que le atraparan en la costas de Veracruz algunos zopilotes vivos y se los enviaran en jaulas a la ciudad de México. Ya aquí, frente a una asistencia numerosa, soltó a los pajarracos para observar su comportamiento aéreo que, como es de suponerse, fue nulo. dieron unos cuantos saltitos fuera de sus jaulas, abrieron las alas y chillaron con desesperación, pero nunca más volvieron a ser capaces de levantar el vuelo. La experiencia, trágica para los pobres zopilotes, revelaba en rigor la enorme diferencia que representa el vuelo al nivel del mar y a la altura del valle de México y debería haber bastado para entender que se requerían motores mucho más poderosos, pero Braniff, decidido a refrendar sus lauros, intentó al empezar el mes de mayo de diez un nuevo despegue en su Voisin que terminó, como tantas otras experiencias aéreas, en un rotundo fracaso.

El nuevo ensayo de Braniff no habría sido relevante si días después Lebrija no hubiera triunfado en los suyos. Un diario regiomontano estableció claramente la diferencia. "El señor don Miguel Lebrija, mexicano, tripulando un monoplano del sistema Blériot, hizo hoy unas notabilísimas evoluciones aéreas en terrenos del rancho de Balbuena, repitiendo en varias ocasiones siempre con un marcado éxito. Esta es la primera vez que en México se han efectuado pruebas de aviación buenas. Alberto Braniff, un millonario que compró un aeroplano, nunca logró subir con felicidad. Todo lo que consiguió fue haber gastado su dinero inútilmente, como en muchas otras co-

---

<sup>32</sup> "El Imparcial", 15 de mayo de 1910, p. 1

<sup>33</sup> INÍGO MEDINA, *La Aeronautica Mexicana y sus hechos historicos II*, en "Novedades", 31 de enero de 1968, p. 12

sas. El señor Braniff fue el que trajo los zopilotes de Veracruz para hacer experiencias, las que, como se esperaba, no habían de darle resultado”<sup>34</sup>

“El Imparcial” también se deshizo en elogios, destacando la pericia y humildad de Lebrija

“— Muy pronto el público podrá presenciar una ascension de las que ahora sólo hago por vía de prueba — dijo el piloto — Primero que nada quiero poseer un dominio absoluto sobre el monoplano. Y todavía quiero más que el motor dé la fuerza necesaria para que no falle como ahora. Entonces

— Pero las ascensiones que acaba de hacer ¿no son perfectas?, preguntó el reportero

— No — respondía el señor Lebrija, en tanto que el mecánico Golbery arreglaba una bujía ardiente desprendida del motor del aeroplano - No — añadía —, porque el motor me ha fallado en todas las ascensiones. Nada de la fuerza necesaria. Es preciso mas, más

En aquellos momentos el mecánico acababa de atornillar la bujía. El aviador subió al asiento. La hélice y el motor imprimieron la fuerza. La emoción que tenía suspensos a los diez espectadores se deshizo en un hurra. Acababa de partir el monoplano. Un instante más tarde la rueda trasera subía. Unos segundos más, y se inclinaba el pájaro para tomar vuelo.

— ¡Arriba! ¡hurra! ¡hurra!

El monoplano ascendía hacia el espacio y a diez metros quedaba suspendido, volaba tranquilamente como una águila caudal, como una águila enorme, hacia el sol levante.

— ¡Hurra! ¡hurra! ¡bravo!

El entusiasmo de los que veíamos por primera vez aquella cosa maravillosa, pasaba de los límites de la ovación”<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> “The Monterrey News”, 15 de mayo de 1910, p. 5

<sup>35</sup> “El Imparcial”, 16 de mayo de 1910, p. 4

Con los vuelos de esos días y las docenas que efectuó en los siguientes, Lebrija acumuló méritos sobrados para ser recordado como el primer piloto mexicano. Braniff, sin duda, fue el primero que logró levantar vuelo en tierras mexicanas, mas Lebrija, a su vez, fue el primer mexicano, y el primero en nuestro país, que consiguió realmente controlar y dirigir un avión en vuelo. Las crónicas de la época no dejan lugar a duda alguna:

“El primero de sus vuelos —dice un relato del 18 de mayo de 1910—, fue especialmente interesante pues permaneció en el aire cincuenta y seis segundos, haciendo atrevidas evoluciones a unos diez o doce metros del suelo. El aparato tan pronto tomaba la dirección del cielo, como parecía clavarse sobre la arena, pero después volvía dócilmente a la horizontal, y con un ruido formidable se alejaba cien. . . doscientos. . . quinientos metros, seguido por el automóvil donde algunas personas iban para auxiliar al atrevido aviador en caso de un fracaso

Varios vuelos más fueron efectuados ese día: uno de veinte segundos, otro de diez, un cuarto de doce, otro de ocho y tres quintos, uno de quince y, después, uno de treinta y ocho segundos, en que el aeronauta enfiló su prodigioso pájaro hacia la estación de San Lázaro, pasando atrevidamente por encima de los carros de un tren en marcha para regresar a su ‘hangar’ haciendo dos bellas curvas. Tres vuelos más fueron efectuados, variantes entre los doce y los veinticuatro segundos, y la sesión se dio por terminada porque el ‘Antoinette’ se había calentado muchísimo”<sup>36</sup>.

La fama de “Miguelito” —como seguía llamándosele en familia—, y el hecho de que en cualquier parte la gente lo detuviera para preguntarle si Miguel Lebrija era su hijo y felicitarlo por ser el padre de alguien que tanta gloria le estaba dando a México, hizo que don Miguel empezara poco a poco a cambiar de opinión: tal vez, después de todo, andar por los aires no era una locura sino, más bien, otra forma de entender la vida. Acabó convenciéndose un día que su hijo lo invitó a volar y pudo experimentar directamente de qué estaba hecho ese sueño. Ya antes su hijo lo había dicho:

“La sensación que se siente al volar, es una realización de los sueños que casi siempre tiene uno de joven. Al sentarse en la reduci-

---

<sup>36</sup> “El Imparcial”, 18 de mayo de 1910, p. 2

La pasión y la entrega son las mismas. Incluso el propósito es igual: lo único que cambia es el concepto, el medio, ya que no se trata de morir por la aviación, sino de vivir por ella y, con ello, de hacerla vivir, de ayudarla a que adquiera la altura, la distancia, la dimensión que puede llegar a tener. Vamos: lo que cambia aquí es la concepción del héroe, ya que se trata de añadir a las del valeroso y el temerario, la del estratega; la del que —así también arriesgue su vida al volar—, es capaz tanto de la visión de conjunto como de trabajar diaria y calladamente por hacer de la aviación un sistema, una institución, una forma de vida. De lo que se trata aquí, es de entender los méritos que distinguen a uno de los hombres más destacados de la aviación nacional: el ingeniero Juan Guillermo Villasana López.

Prietote, de rostro orgullosamente indígena —sus cuatro abuelos hablaron náhuatl—, después de andar dándose de porrazos en su Pachuca natal al intentar volar en papalotes con motor, Villasana entendió que el problema no estaba tanto en que un aparato perdiese, a la altura de nuestra mesa central, entre el treinta y el cuarenta por ciento de la potencia que nominalmente tiene al nivel del mar, sino en el hecho de que no se tenían ni los conocimientos, ni la experiencia, ni las facilidades adecuadas para reparar un avión, darle servicio a un motor o entrenar —además de pilotos que los volaran—, a los mecánicos y al personal de tierra imprescindible para evitar que cada vuelo fuera una riesgosa aventura.

A diferencia de la mayor parte de sus contemporáneos, y enamorado de la aviación tanto o más que su amigo Lebrija, Villasana no fue sólo un talentoso aficionado más, y aunque mucho aprendió de la experiencia —y de los riesgos que implica ese oficio—, fue el primero en prepararse técnicamente y, tal vez, el primer mexicano que llegó a titularse de ingeniero en aeronáutica: después de estudiar en el Instituto Científico y Literario de Pachuca —ciudad en la que nació el 10 de febrero de 1891—, en la Facultad de Ingeniería y en la Escuela de Ingenieros Prácticos y de Mecánicos Electricistas, obtuvo en 1918 ese grado en la escuela americana de aviación de Buffalo, Estados Unidos, en ese entonces una de las muy contadas instituciones educativas que lo otorgaba<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Vid. ESPERANZA VILLASANA HEREDIA, *Juan Guillermo Villasana: Una vocación y un destino*, México, s/e, 1962, passim, y *Recuerdan a Villasana* en "El Universal", 22 de enero de 1960, pp. 1 y 10.

Y tal vez por eso, aun a riesgo de brincarnos varios años y de tener que dejar para después el relato de sucesos que pasaron antes, conviene llegar a verlo a principios de octubre del 1920, el día aquel en que al general Eduardo Hay, entonces subsecretario de comunicaciones y obras públicas y otro apasionado por la aviación, le dio por participar de cuerpo presente en la inauguración del circuito postal que habría de recorrer, saliendo de la Ciudad de México, Querétaro, San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey y Nuevo Laredo.

En aquel entonces no era difícil encontrar a Villasana: durante meses no hizo otra cosa que llevar planes y presentar proyectos para que se llegara a crear en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas un departamento encargado de nuestra aviación. El día veinte de ese mes, al fin, se constituyó la Oficina de Navegación Aérea, dependiente de la Dirección General de Ferrocarriles, a falta de un organismo más adecuado, y desde entonces era posible encontrarlo, casi a cualquier hora y cualquier día, aun los domingos, en la oficinita que le dieron en la azotea del todavía elegante edificio de la calle de Tacuba — el que hace unos años heredó al “Caballito” —, y al que se le seguía llamando “Palacio de Comunicaciones”. La oficina, una construcción transitoria con techo de lámina que era un horno en verano y una heladera en invierno, nada tenía que ver con las escaleras de mármol, los barandales *art nouveau* y las duelas de madera de los pisos interiores, pero pronto se convirtió en el centro de reunión de todos los enamorados de la aviación en México<sup>45</sup>.

— Está bien que nos hayan dado esta oficina — decía Villasana sonriendo —, ya que al fin lo que más nos interesa ver es el cielo.

Uno de los primeros proyectos de la flamante Oficina de Navegación Aérea — la que pasando el tiempo habría de convertirse en la actual Dirección General de Aeronáutica Civil —, fue establecer una ruta postal regular. En esto ya se tenía alguna experiencia porque nuestro país, adelantándose al resto del mundo, fue el primero en efectuar un vuelo con el fin de transportar correspondencia: el seis de julio del 1917, como parte de un programa que llevó al cabo la Fuerza Aérea Mexicana para adiestrar a sus pilotos en vuelos a distancia, el teniente Horacio Ruiz despegó de los llanos de Venta

---

<sup>45</sup> MANUEL RAMÍREZ CARDENAS, *Evocación de Guillermo Villasana*, en “La Prensa”, 26 de febrero de 1959, pp. 2 y 32.

Prieta, cercanos a Pachuca, llevando en una mochila sujeta a la espalda un saco de correspondencia que contenía 534 cartas, 61 tarjetas postales y varios paquetes de correspondencia de segunda clase. El vuelo a la ciudad de México, que duró cincuenta minutos cuarenta y dos segundos, fue efectuado en el biplano número seis de la serie "A" —construido en México por Villasana—, y movido por un motor Hispano-Suiza de ciento cincuenta caballos. La fecha merece recordarse, ya que es una de las primicias de la aviación mexicana: en Estados Unidos no llegó a efectuarse un vuelo con propósitos semejantes sino meses después, hasta el 23 de septiembre de 1917, y en Europa no ocurrió nada similar sino hasta 1919.<sup>46</sup>

En esta ocasión, sin embargo, se trataba de algo diferente, ya que no se quería efectuar sólo un vuelo aislado, sino establecer un servicio postal aéreo permanente. El general Hay y Cosme Hinojosa —en ese entonces el Director General de Correos—, entusiasmados por Villasana, aprobaron su proyecto de adquirir dos aviones Stinson-Detroit con capacidad para dos tripulantes y cuatro pasajeros, y de encargarse su manejo, ya que no había aviadores civiles en número suficiente, a varios egresados de la Escuela Militar de Aviación. Así pasaron a constituir el pie veterano de la ruta —recordará años después Manuel Ramírez Cárdenas, Luis Boyer, Carlos Christiani, Othon Hernández Amarat, "El Charro" Cárdenas, "El Piojo" Flores, "El Guero" Zertuche, Luis Faret, Adán Galvez Pérez, "El Pofo" Torres-Rico...

El proyecto corrió con tan buena fortuna que al empezar octubre todo estaba listo para iniciar el servicio, sólo que dos días antes de que saliera el primer vuelo, el general Hay mandó llamar a Villasana y le dijo que quería ir como pasajero el día de la inauguración.

—Pero, mi general —le dijo Juan Guillermo—, la ruta no está del todo probada y ese día puede haber algún problema, retrasos o incluso algún peligro que no podemos prever. ¿Por qué no mejor lo dejamos para un poquito más adelante?

—No, capitán —respondió Hay con firmeza—. Tiene usted meses de estarnos encandilando con la seguridad de esos aviones y de esa ruta

<sup>46</sup> VILLELA (30), pp. 241, y ss., especialmente la carta producida en la p. 242.

<sup>47</sup> RAMÍREZ CARDENAS (45), P. 32





dedos para tocar, hacia la izquierda, cualquiera de las palmeras del zócalo o acariciar la bandera que ondeaba en el asta de Palacio Nacional. Hacia la derecha, oculta en parte por el edificio de correos, podía verse la mole inconclusa de lo que quince años después sería el Palacio de Bellas Artes y más allá, sin que hubiera todavía ningún edificio que estorbara la vista, se veía el esqueleto de hierro de lo que hubiera sido, de no transformarse en el Monumento de la Revolución, el Palacio Legislativo. En la calle, abajo, unos coches oscuros y cuadrados — hoy todos de museo —, hacían un ensayo elemental de embotellamiento.

Quizá la belleza de la tarde, quizá la posibilidad de ver desde lo alto toda la ciudad de un solo golpe de vista, llevó a Juan Guillermo Villasana a recordarla diez años antes, cuando todavía no habían sucedido todas las cosas que habían pasado: la candidatura de Madero, su prisión, la revolución del veinte de noviembre; el término de la dictadura de don Porfirio y su salida en el vapor "Ipiranga"; la trágica semana del año de trece, que había cambiado el destino de tantos; el asesinato del presidente Madero, la traición huertista y la lucha generalizándose por todo el país. De pronto, casi al azar, entre una mordida y otra a su torta, se volvió hacia Manuel Ramírez Cárdenas y le preguntó:

— ¿Te acuerdas de lo bonita que fue la ciudad en las fiestas del centenario de la independencia?

La pregunta, planteada entre apasionados por la aviación, no tenía que ver ni con la inauguración del Ángel de la Independencia, ni con la cascada de listones y flores que se construyó en el patio del edificio de Minería, allí enfrente, para que el quince de septiembre de diez se dijeran discursos y hubiera un baile fastuoso, no: lo que quería decir era otra cosa. Quería decir: "¿Te acuerdas, Manuel, de que ese mes llegaron aquellos pilotos franceses, Garrós, Simón, Audemars, Barrier, Hamilton, y de que por fin vimos realmente volar a alguien?". Quería decir: "Te acuerdas de cómo al principio, antes de que nos conocieran, con eso de que no sabíamos francés, nos hacíamos los desentendidos y nos íbamos acercando poco a poco a los aviones para ver cómo eran los motores?"

— Sí, recuerdo que René Simón, en un Blériot, duró catorce minutos en el aire y voló a una altura de casi trescientos metros. Y recuerdo que René Barrier, en un aeroplano del mismo tipo, dio una vuelta gi-

gantesca, hasta Los Reyes. Y recuerdo que Roland Garrós, en un avión "Demoiselle", se lanzó hacia las alturas y subió y subió hasta donde en ese entonces nos parecía imposible que nadie llegara: setecientos metros de altura<sup>50</sup>.

De todos los recuerdos que les dejara esa "Primera Semana de la Aviación", el más grato, sin embargo, empezaba con un suceso del todo secundario que terminó por decidir el futuro de Villasana: resulta que en uno de sus vuelos de exhibición, René Simón fue golpeado por un viento rasante en el momento del descenso y al tocar tierra destruyó el patín de cola y uno de los extremos del fuselaje de su aparato. El accidente se tradujo en desconsuelo ya que los franceses tenían la convicción de que no les sería posible repararlo sino hasta que estuvieran de regreso en su país. Villasana se enteró y, armándose de valor, se atrevió a ofrecerles sus servicios y las facilidades de un taller que tenía en la calle de Las Vizcaínas quizá el primero especializado en aviación en América Latina.

— No querían ir ni a ver el taller, ¿te acuerdas? — decía riendo Juan Guillermo — y cuando por fin los convencimos y entraron ¡las caras que pusieron! Pero si aquí está todo, decían, todo<sup>51</sup>.

— Sí, y a partir de ahí no había quien te soltara: si tenía algún avión no quería que nadie, a menos que se llamara Villasana, le tocara las tripas. Si no les revisabas tú el avión no volaban Braniff, ni Lebrija ni ¿cómo se llamaba aquel que trajo dos aviones buenísimos de Europa y acabó vendiéndole uno a Miguel?

— El primero que cruzó volando la capital, Martín Mendiá, y los aviones que trajo eran dos Duperdussin de lo mejor. Uno era un turismo de cincuenta caballos y el otro era de tipo militar, de doble asiento, con un motor "Anzani" de ochenta caballos. Este último fue el que le vendió a Miguel Lebrija y con él queríamos bombardear la ciudadela en febrero de 1913. Esto fue cuando la Decena Trágica ¿te acuerdas?<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> NEGRETE (6), pp. 30-31; y J. CABRERA BOURET, *Historia de la Aviación en México: Simón Barrier, Garrós, Braniff...* en "Zócalo", 9 de enero de 1960, p. 5.

<sup>51</sup> VILLELA (30), p. 92; NEGRETE (6), p. 31, afirma que fue Garrós el que sufrió el pequeño accidente.

<sup>52</sup> "El Imparcial", 31 de diciembre de 1911, p. 1; NEGRETE (6), p. 38 y VILLELA (30), p. 99.

11- Sí, me acuerdo que Miguel y tú fueron a ver al general Felipe González Salas, hermano del secretario de guerra, y que cuando le contaron su proyecto literalmente los mandó a volar. Lo recuerdo muy bien porque me anduviste buscando para que te consiguiera una copia del articulito aquel que publicaste un año antes sobre los aviones en la guerra y por qué eran mejores que los dirigibles.

Por un momento los amigos guardaron silencio, quizá porque ambos recordaron que una de las consecuencias de su oferta fue que semanas más tarde, cuando Madero y Riva Suárez ya habían sido asesinados, el general Manuel Mondragón, secretario de guerra y marina de Victoriano Huerta, mandó llamar a Lebrija y el dijo que quería una demostración en vivo de la eficacia del avión como arma de ataque.

La noche del seis de abril —cuenta Villela—, varios batallones de infantería acordonaron el perímetro del campo de Balbuena; impidiendo a 'todo mundo' el paso. Pilotos, mecánicos y aviones quedaron incluidos en ese 'todo mundo'. Al amanecer del siete, varios automóviles llegaron al campo de aviación. De ellos descendieron el general Mondragón, el piloto Lebrija y su mecánicos Villasana y otras siete personas más; entre ellas Santiago Poveregsky, inventor de una mira especial para bombardeo aéreo.

En el campo se encontraba ya listo un avión Duperdussin con motor de 80 HP. En él subieron y se acomodaron en sus estrechos asientos, Lebrija y Villasana. El general Mondragón se acercó y con todo cuidado entregó a Villasana una bomba Martin-Hale de gran potencia explosiva. Tras de explicar el funcionamiento a los pilotos, el ministro de Guerra, con negra levita y chistera, se retiró con su comitiva hasta los límites mismo del campo y ocupó un lugar estratégico de observación.

En el lindero sureste del aeródromo, se había pintado con cal anticipadamente un círculo de diez metros de diámetro. Momentos antes de que el Duperdussin se pusiera en marcha, habían llegado al campo de Balbuena los generales Félix Díaz, Aureliano Blanquet y Fernando González, así como los pilotos Horacio Ruiz y Eduardo y Juan Pablo Aldasoro.

A una señal de todo listo Lebrija inició el carriteo para colocar su avión en posición de despegue con cara al viento. En su Duperdussin

11- 53 Ibid, p. 89. Vid: "El Automóvil en México" junio 12, p. 109.

Levaba dos potentes bombas Martin Hale. La carrera de despegue se efectuó sin novedad y en poco tiempo Lebrija y Villasana bienholaban a regular altura el campo de Balbuena. Dieron una pasada en volrase y Villasana, con los brazos en alto, hizo señas dando a entender que en la siguiente pasada dejarían caer la primera bomba.

Así lo hicieron y la primera en salir de manos de Villasana, por un costado del avión, impulsada por fuerte golpe de viento fue a caer muy lejos del blanco. Otra vuelta más, pero esta vez descendiendo a una altura de 150 metros sobre el terreno para asegurar el éxito, la segunda bomba salió de la carlinga arrojada por Villasana. Esta vez, con estruendo increíble, dió en el centro del círculo de cal. Al aterrizar el avión y quedar estacionado, de repente su fuselaje se quebró en la parte central, tan rápidamente que no dio tiempo a que sus tripulantes pusieran pie en tierra. Al ser examinada la estructura del fuselaje se llegó a la conclusión de que, debido a dar percusión de la bomba y al no poder el avión alejarse con la rapidez requerida del centro de la explosión, el efecto de ésta había resentido gravemente la estructura del avión con los resultados ya descritos. Además, la parte inferior del avión presentaba huellas de saqueadura de la cal con que se pintó el círculo.

El bombardeo aéreo había nacido en Balbuena.

Aunque desde un punto de vista meramente aeronáutico el ensayo de bombardeo resultó excelente, Villasana no podía prestarse a servir a la dictadura huertista y poco después, a sabiendas de que hacerlo implicaría alejarse por algunos años de actividades aéreas, decidió darse de baja en el ejército. De ahí hasta septiembre del 1915 fueron meses tristes, en el taller de las Vizcainas todos los proyectos, aun los que le eran más queridos y estaban ya listos para ser sometidos a prueba, quedaron suspendidos o tuvieron que ser abandonados por completo, entre ellos el primer avión formal construido al sur del Bravo, el "Latino América" y una hélice que habría de revolucionar la aviación de su tiempo, la hélice "Anáhuac".

En aquel entonces Villasana creía todavía que el camino para desarrollar nuestra aviación estaba en que fuésemos capaces de construir nuestros propios aviones, y aviones adecuados a la altura de nuestros valles y de nuestra montañosa orografía. Sus proyectos, sin embargo, no pasaron del papel sino hasta fines de 1911, cuando lle-

gó a México un piloto de origen ruso que le dio a nuestro país toda su lealtad y experiencia, Santiago Poveregsky

Ayudados por un hábil mecánico mexicano, Carlos León, Villasana y Poveregsky se dieron a la tarea de construir el primer avión mexicano, el "Latino América", un monoplano que en sus líneas generales recordaba al "Duperdussin" de dos plazas de Martín Mendía. El avioncito, movido por un motor "Anzani", hizo varios vuelos de prueba en abril de 1912 y resultó mejor de lo esperado. Por desgracia el treinta de ese mes sufrió un grave accidente al aterrizar y, aunque fue reparado, a mediados del mes siguiente un huracán destruyó el hangar que lo guardaba. No obstante, el general José González Salas, primer ministro de guerra y marina nombrado por el presidente Madero, le encargó a Villasana la construcción de cinco aparatos del mismo tipo para el ejército mexicano. En abril de ese año se empezaron a fabricar, mas la traición huertista impidió concluirlos<sup>55</sup>

Algo semejante tuvo lugar con la hélice "Anáhuac" una de las más importantes aportaciones de México a la ingeniería aeronáutica. Las hélices más usadas al concluir la primera década del siglo eran francesas, las "Chauviere", que al nivel del mar tenían un excelente rendimiento, pero fallaban al encontrarse a gran altura y de ahí que Villasana se diera a la tarea de diseñar y construir una que se pudiera utilizar en el altiplano mexicano.

Desde 1911, Villasana había ya realizado estudios, diseños y pruebas con diferentes tipos de hélices, presentó los dibujos de ingeniería y los cálculos sobre una hélice de su invención. El gobierno encabezado por Don Venustiano Carranza, aprobó la construcción de la hélice bajo la dirección del propio Villasana, en septiembre de 1915 se iniciaron los trabajos en los talleres de la Escuela de Artes y Oficios.

El día primero de octubre de 1915, se presentó el primer modelo que fue bautizado con el nombre de "Anáhuac". Para su fase

---

<sup>55</sup> NEGRETE (6), pp. 35-37.

<sup>56</sup> VILLASANA HEREDIA (42), p. 64 y ALFREDO SALAZAR, *Juan Guillermo Villasana*, en "El Nacional", suplemento dominical del 24 de febrero de 1936, p. 4.

de experimentación se instaló en un motor Gnome de 100 H P , obteniéndose 1086 revoluciones por minuto "a punto fijo" Posteriormente el 10 de octubre fue probada la hélice en vuelo, con tan buenos resultados que se prosiguieron las pruebas hasta que pudo ser fabricada en serie dentro los talleres aeronáuticos de Balbuena.

En la construcción de la hélice, se utilizaron maderas desflemadas, secas, saturadas de buena fibra y especial consistencia, para evitar el torcimiento. Con ésto se consiguió que la hélice quedara equilibrada, sin recurrir al emplomado que tenía la "Chauviere", y prescindir así de partes

Aquella tarde de octubre, mientras esperaban alguna noticia sobre el paradero del general Hay, allá en la azotea del viejo Palacio de Comunicaciones, cuando ya hacía rato que Villasana había hecho una bolita con el papel en que venían las tortas, los recuerdos vinieron a dar, de manera inevitable, con Francisco Santarini

— ¡Qué gran viejo! — dijo Juan Guillermo — , me lo encontré la semana pasada, feliz, positivamente feliz, de que ya nadie pudiera considerarlo extranjero "agora soy messicano ¿capisci?", me dijo al mostrarme sus papeles de naturalización

Santarini, un italiano que le entregó a México su corazón sin reservas, era un mecánico experto, entre otras muchas cosas, en motores de avión. Durante varios años trabajó en París con Alessandro Anzani, el constructor del motor que le permitió a Luis Blériot cruzar el Canal de la Mancha el 25 de julio de 1909, hasta que, por ahí del año de doce, emigró a nuestro continente contratado por la escuela de aviación "Moissant International" de Long Island, Estados Unidos, donde se encontraban cinco mexicanos que habían sido enviados a estudiar aviación: los Aldasoro, Horacio Ruiz y los primos Salinas. Llegó el año de trece, con su cauda de traiciones y tragedias, y al generalizarse la lucha revolucionaria en contra del huertismo, el primer jefe, Venustiano Carranza, contrató la adquisición de tres monoplanos "Moran Saulnier" y, a la vez, los servicios y experiencia de Francisco Santarini, quien llegó a nuestro país con el

---

<sup>57</sup> VILLELA (30), pp. 211-212

<sup>58</sup> "El Universal" (44), p. 10

primer avión del pedido, en febrero de catorce. Un año más tarde, al triunfar el constitucionalismo, el primer jefe estableció la Escuela de Aviación y los Talleres de Aplicación Aeronáutica y nombró a Santarini director de ambas instituciones.

Como es de imaginarse Santarini de inmediato unió fuerzas con Villasana y Poveregsky y, trabajando en estrecha colaboración, llevaron adelante dos proyectos muy ambiciosos: uno fue producir aviones adecuados para la altura del valle de México; otro fue hacer por primera vez en nuestra historia, motores de aviación. En el primer proyecto jugaron un papel importante los "Moran Saulner" que se habían adquirido un año antes y que a la altura de nuestra capital resultaron inútiles. Revisando sus condiciones estructurales, Villasana y Santarini llegaron a la conclusión de que el plano de sustentación era inadecuado y sólo podrían llegar a servir si se los dotaba de una ala más, convirtiéndolos de monoplanos en biplanos. La tarea, que casi equivalía a la de fabricar un avión desde un principio, condujo a la creación de los famosos biplanos Serie A, hechos completamente en México.

Fabricar motores para avión, así fuera mucho más complejo, era más necesario todavía ya que a causa de la guerra en Europa y del embargo que Estados Unidos había decretado sobre nuestras fronteras, era imposible conseguirlos, al igual que los instrumentos de vuelo. La experiencia que Santarini reunió en sus años con Anzani, aunada a la inventiva y al ingenio de Villasana y Poveregsky, les permitieron construir un motor radial, entrado por aire, que era capaz de desarrollar ochenta caballos de fuerza al nivel del mar y cincuenta a la altura de la ciudad de México<sup>59</sup>. El nuevo motor, al que se bautizó como "Anzani-Aztatl", tenía algunas ingeniosas características como, por ejemplo, bujías en las que se empleó barro de Tlaquepaque como dieléctrico ya que la porcelana era inconseguible. La modificación, por cierto, dio mejores resultados<sup>60</sup>.

El resultado de todos estos esfuerzos es absolutamente sorprendente ya que en 1917, apenas siete años después de que Braniff

<sup>59</sup> VILLELA (30), pp. 209 y ss.

<sup>60</sup> CASASOLA (42), VII, p. 2058.

<sup>61</sup> VILLELA (30), p. 210.



inauguró en nuestro país la era del aire. México producía sus propios aviones, los motores que requería para ellos y los aparatos de navegación necesarios. En materia de aeronáutica la industria mexicana era autosuficiente y autónoma antes de que concluyera la segunda década del siglo.

El ingeniero José Villela, a quien hemos venido siguiendo, recuerda que Santarini, a quien conoció de cerca, formó también a nuestros primeros pilotos. Las lecciones eran por demás singulares ya que, por una parte, don Francisco no era piloto y, por la otra, no había aviones que tuvieran doble control, por lo que la enseñanza se efectuaba sólo en tierra. Al iniciarse las prácticas llegaba, a bordo de su viejo Ford, el maestro Santarini enfundado en su espeso abrigo y tocado del inseparable hongo que no siempre tenía la misma forma. Se dirigía al grupo y les decía:

— A ver, viejitos... ¿listos?

Y daba principio la más pintoresca lección aérea de todos los tiempos. Todo mundo atento, oía decir al maestro Frank:

— Mira, viejito, pongan atención todos: vamos a volar en línea recta, es decir, derechito. ¿Saben? Salimos de aquí y llegamos allá y, ¡por la Madona!, no más allá del fin del campo, que nadie pase de allí ¿eh? Ahora bien, atención ya estamos en la máquina (y hacia el adelante de tener el control en las manos). . . toda la gasolina y todo la chispa ¿Oyen el motor? . . rrrrrr. . . Ya está bien. . . Nos vamos, el control adelante. . . y corren y corren, que haya velocidad. . . más velocidad. . . La cola va alta y luego calas un poquito. . . ¡piu poquito y ya está, ya estamos en el aire. ¿Lo ven? esto es volar. No hay que volar alto, sino baquito, piu baquito. . . y suavecito, suavecito. . . el control un poquito adelante. . . mucho cuidado y lo hacen para un lado, lo enderezan. Si pica, no calas. Que cabecea, los picas, pero hay que volar baquito. Al llegar aterrizan, con cuidado, que nadie se pase del suelo, no quiero que me rompan la máquina.

— Bueno, maestro, y . . . ¿cómo aterrizamos?

— ¡Miseria, qué pregunta! ¿Qué no saben? ¿Qué no les hago las señales? ¿No cuando bajo los brazos pican y cuando los levanto nivelan? ¿No aterrizan así? . . . Otra volta me preguntas y. . .

Momentos después de estas explicaciones, el cadete surcaba el cielo y... aprendía a volar"<sup>62</sup>.

Los triunfos alcanzados con los biplanos serie A representaron para Villasana la realización de un viejo sueño y, con ello, la necesidad de proponerse nuevas metas. Sólo sus amigos más cercanos, sin embargo, fueron capaces de advertir que se estaba gestando en él poco a poco, una profunda transformación.

— Fue muy curioso — le dirá Manuel Ramírez Cárdenas aquella tarde de recuerdos en la azotea de Comunicaciones, tratando de distraerlo del hecho de que el sol empezaba a ocultarse y no tenían noticias frescas sobre el paradero del general Hay —, pero en la época en la que más motivos tenías para estar satisfecho, se te veía preocupado inquieto, como buscando otra cosa.

— Y así era — le respondió Villasana —. Lograr hacer en México un avión de punta a punta fue mi sueño más constante a lo largo de muchos años. Sólo que cuando terminamos y al fin lo vi volar supe o, si quieres sentí, que aquello era apenas la mitad de la tarea. Faltaban muchísimas otras cosas antes de poder decir que teníamos ya el principio de una aviación.

— En esos años fuiste a El Salvador y a Estados Unidos ¿no?

— Sí, fue en ese entonces. Y esos viajes me dieron la oportunidad de reflexionar, ver otras cosas y entender mejor de qué se trata realmente la aviación civil.

A principios de 1917 un terremoto de graves proporciones asoló a la hermana república de El Salvador y la gente de nuestra aviación, para coleccionar fondos y poder ayudarlos, llevó a cabo un festival aéreo que fue muy concurrido. El presidente Carranza dictó también varias medidas en auxilio de los salvadoreños y, además, le regaló al gobierno de ese país un avión Azatl de la serie A. Villasana, que presidía la comisión oficial que hizo la entrega, salió de México el nueve de febrero, cuatro días después de que se juró la constitución promulgada por la Revolución.

El viaje afinó una idea que se convertiría en una de las constantes del pensamiento de Villasana: la necesidad de construir aeropuer-

---

<sup>62</sup> Ibid, p. 211

los adecuados. En San Salvador, en el brillante ciclo de conferencias que dio en la Escuela Politécnica Militar, insistió varias veces en el punto, señalando que el más resistente, más poderoso y mejor hecho de todos los aviones, es sólo tan bueno como el sistema de aeropuertos con que cuenta.

La concepción adquirió todavía más firmeza cuando, a su regreso de Centroamérica, el gobierno federal lo comisionó para que fuera a Estados Unidos a adquirir algunos materiales y profundizar sus conocimientos aeronáuticos. El resto del año de diecisiete — sale de México a mediados de marzo —, y casi la mitad del siguiente, los emplea Villasana en estudiar en la American Aviation School de Buffalo, Nueva Jersey, donde se gradúa de ingeniero en aeronáutica y en el campo Kelly de San Antonio, en Texas, donde estudia el funcionamiento del motor "Liberty" y los sistemas de adiestramiento y enseñanza. Al regresar a México se le nombra jefe de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas en sustitución de Santarini, y jefe de vuelo en la Escuela Militar de Aviación<sup>63</sup>.

— Con esos viajes, y quizá todavía mas claramente a mi regreso — le dijo Villasana a su amigo cuando las luces amarillentas del año de veinte empezaban a iluminar la ciudad, prefiriendo pensar en eso que en el paradero del general Hay —, fui entendiendo que el esfuerzo enorme que implica fabricar un avion no compensa cuando sólo puede uno hacer media docena al año. Hacer aeroplanos, y las investigaciones necesarias para mejorarlos cada día, es tarea de una gran industria y para eso hace falta un gran capital.

— Además — siguió diciéndole —, un avión es sólo una parte de todo lo que hace falta: aeropuertos, información, servicio. ¿De qué te sirve el mejor avión del mundo si no tienes ni idea, por ejemplo, de cuál es el estado del tiempo del lugar al que vas o el de una zona que tienes que sobrevolar? ¿Qué caso tiene diseñar motores cada vez más poderosos cuando hay que aterrizar en campos solitarios, en los que no hay ni gasolina para seguir el viaje ni un teléfono para comunicarte a un lugar habitado.

— ¿Y por eso renunciaste al Ejército el pasado mayo?

— Sí, en parte fue por eso. En los Talleres ya había hecho casi todo lo que tenía que hacer: mi tarea está ahora en la Secretaría de Comuni-

---

<sup>63</sup> Ibid, p. 96

caciones. Vas a ver que, con imaginación y ganas. . y si no le pasa nada al general Hay, de esta oficinita va a salir todo un sistema de aeropuertos capaz de unir al país de...

— ¡Ingeniero! — lo interrumpió una voz — ¡Ingeniero le hablan de Laredo, Texas!

Corriendo, tropezándose, tirando papeles, Villasana regresó a su escritorio y tomó el auricular del teléfono. Todo está bien: hacia media hora que el general había aterrizado en la pista de Nuevo Laredo, Tamaulipas, pero como había sido imposible conseguir la comunicación, el encargado había preferido cruzar la frontera y hablarle desde los Estados Unidos. El vuelo, reiteró, había sido perfecto, sin un solo contratiempo. Cuando Juan Guillermo colgó y se lo dijo a sus amigos, hubo aplausos y vivas. Estaban todavía en el jolgorio cuando el teléfono volvió a sonar. Villasana contestó, escuchó el mensaje y, con sequedad, dijo:

— Enterado. A ver si la próxima vez me lo informa antes de que sepa que ya llegó a Nuevo Laredo.

Al colgar le explicó a sus amigos.

— Era Monterrey para informarme que el general ya había despegado y añadió, con tristeza — ¿Ves, Manuel? Esto es lo que tenemos que mejorar. Más que aviones lo que necesita México ahora es un sistema de aeropuertos, de información y de servicio. Esta es la verdadera tarea del futuro.

— Está bien, pero es para mañana. Ahora vamos a celebrarlo.

Y entonces — escribió años después Manuel Ramírez Cárdenas en recuerdo de aquel día —, surgió el cordial, ameno, fraternal agasajo que en común nos prodigábamos. Jorge Marrón, entonces no el famoso Dr. IQ; Pedro Sousa, López Malo, Walter Luckhause Escudero... ¡quién sabe cuantos más!, nos entregamos a la más horrenda pachanga: chocolate con bizcochos, helados y café en céntrico restaurante. Y no era para menos: sonaban las doce de la noche de aquel día memorable <sup>64</sup>.

---

<sup>64</sup> RAMÍREZ CARDENAS (45), p. 32

## 2.6 ... Y llegó la revolución y nos levantó

Entre el ferrocarril y la lucha revolucionaria, sobre todo en la del norte, hubo un estrecho noviazgo: ningún vivac revolucionario en una noche cualquiera del desierto estaría completo sin el rasqueo de una guitarra y la mole oscura del tren atrás. Basta pensar en "la" revolución — aunque es obvio que fueron varias —, para que la imaginación reconstruyera las imágenes de carros de ferrocarril colmados, en sus techos, por juanes ensombrerados, o la mirada angustiosa, detenida en el instante justo en que se tomó la fotografía, de aquella soldadera que desde el andén de un vagón en marcha busca y espera a alguien, algo que para siempre quedó atrás.

Sí, la Revolución Mexicana se hizo en ferrocarril, pero no menos cierto es que se la hizo también desde el aire, en avión, y que al extenderse la lucha nuestros pilotos conquistaron todos los cielos de la República. Tal vez sea simbólico, por eso, que don Francisco I. Madero haya sido el primer presidente en el mundo que se atrevió a volar en aeroplano. Esto ocurrió en 1911, al celebrarse en la capital de la República la segunda semana de la aviación.

Fue tan sonado el buen éxito de la primera — aquella que le diera a Villasana fama de mecánico —, que Alfredo Moissant decidió organizar una más al llegar noviembre del año siguiente. En esa ocasión la escuadrilla que vino estaba integrada por dos hombres, los capitanes Dyot y Hamilton, y dos mujeres aviadoras, Matilde Moissant y Enriqueta Quimby, que causaron verdadera admiración entre el público masculino, tanto por su valentía como por lo atrevido del modelito de pantalones para volar que usaba la señorita Quimby, ya que concluían en la rodilla y permitían adivinar, a través de las gruesas medias de lana que siempre llevó, la forma de sus pantorrillas<sup>65</sup>.

Las exhibiciones, como es de suponerse, no tenían el propósito de entretener al público asistente. Eso era del todo incidental. Lo que se quería era vender aviones y, para ello, había que mostrar que eran seguros y lucir sus capacidades de maniobra, sobre todo en asuntos bélicos, ya que como medios de transporte los aeroplanos de entonces eran todavía muy limitados. A las exhibiciones, en consecuencia,

---

<sup>65</sup> CASASOLA (42), V, p. 1577 y NEGRETE (6), p. 32 quien, sin duda por error, consigna que fue en febrero.

se procuraba invitar a quienes fuesen capaces de adquirir los aparatos y no es de extrañar que a una de ellas haya asistido quien días antes, el seis de ese mes, acababa de tomar posesión como presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Francisco I. Madero.

Saber que estaba ahí el presidente e invitarlo a volar, así fuera por mera cortesía, fue uno y lo mismo sólo que, para sorpresa del capital Dyot, que comandaba el pequeño escuadrón, don Francisco aceptó de muy buen agrado. No faltaron, claro, los acomedidos que de inmediato le señalaron al presidente el riesgo al que se exponía y le dijeron alarmados que la existencia de la democracia dependía de la suya. De nada sirvieron sus ruegos y advertencias calándose un gorro de cuero y ajustándose los anteojos de aviador, el presidente Madero se trepó, feliz, al asiento delantero del aparato para ver mejor el paisaje. El vuelo, que duró poco más de diez minutos, se realizó sin ningún incidente, a no ser por la cerrada ovación que los asistentes le tributaron al primer presidente de una nación que se atrevía a subir al cielo en aeroplano <sup>66</sup>

El vuelo debe haberle gustado al presidente Madero, ya que poco después contrató con Moissant la adquisición de algunos Blériot. Moissant, trato en que quedó comprendida la oferta de adiestrar como pilotos a ocho jóvenes mexicanos sin costo adicional <sup>67</sup>. Esto último quedó sin cumplirse, pero meses después se recibieron dos aparatos que, piloteados por Francisco Alvarez y un aviador alemán, participaron brevemente en Torreón, Coahuila, en la lucha contra el rebelde Pascual Orozco <sup>68</sup>.

La intervención fue fugaz porque al estar efectuando un vuelo de prueba un gran número de curiosos invadió el campo de aterrizaje, ya que no se había visto un avión por aquellos lares, y Alvarez, al intentar evitarlos, se enredó con los cables de una línea eléctrica destrozando por completo el avión en el que iba. Victoriano Huerta, el jefe de las

---

<sup>66</sup> Ibid (6), loc. cit., Vid. "Novedades", 2 de febrero de \*\*\*\*

<sup>67</sup> JOSE VILLELA, *Historia de la Aviación Mexicana*, "Aeropuertos", No. 17, enero de 1976, pp. 10-11 y 29, p. 11

<sup>68</sup> JUAN DE DIOS GARZA, *Algo sobre la aviación mexicana*, "Novedades", 2 de enero de 1966, p. 20

operaciones, quedó muy decepcionado de las posibilidades bélicas de la aviación y siguió la campaña sin tomarla en cuenta <sup>69</sup>

La desconfianza de Huerta hacia la aviación debe haber sido momentánea ya que como se recordará, meses después, cuando ya había consumado la traición que lo llevó al poder, ordenó que Lebrija y Villasana efectuaran aquel ensayo de bombardeo en Balbuena y, poco más adelante, mando al primero de ellos a Francia a contratar la compra de nuevos aparatos. Sea por la muerte prematura de Lebrija, sea porque las circunstancias de la lucha le impusieron a Huerta necesidades más apremiantes o porque tuvo un nuevo brote de desconfianza, el caso es que el avión, por fortuna, inició su carrera militar de parte de las fuerzas revolucionarias

Y quizá el primero fue el avión "Sonora", que llegó a nuestro país de contrabando, allá a mediados del año de trece. La lucha estaba trabada en Guaymas las fuerzas del general Alvaro Obregón tenían sitiado ese puerto y para poder tomarlo requerían de informes más precisos sobre las armas y fortificaciones con que contaban las fuerzas que lo defendían. En resumen, como lo puso el entonces coronel Eduardo Hay, ya conocido nuestro lo que hacía falta era un avión. El general Obregón y el gobernador del Estado, Ignacio Pesquera, coincidieron en la idea y le dieron al capitán Joaquín Bauche Alcalde la nada sencilla misión de conseguirlo

La dificultad principal estaba en que por aquel entonces el gobierno estadounidense, que no quería tomar partido en la contienda, había prohibido estrictamente que todo tipo de material de guerra cruzara la frontera. El coronel Hay se negó, no obstante, a ver en la prohibición un problema insuperable y le dio al capitán Bauche órdenes que no admitían réplica ni fracaso

— No sé, ni quiero saber, cuándo ni cómo. Haga lo que tenga que hacer. Lo único que importa es que ese avión esté aquí cuanto antes

Comprar el avión, un biplano "Fairman", fue más o menos sencillo. Lo que ya no resultó tan fácil fue llevarlo hasta un lugar cercano a la frontera, despistando a los polizontes norteamericanos que al enterarse de la venta del aparato se pusieron desesperadamente a bus-

---

<sup>69</sup> NEGRETE (6), p. 34

car a nuestro capitán. Lo curioso es que sus esfuerzos resultaron inútiles: la única persona más o menos sospechosa que consiguieron descubrir fue un ranchero de Jalisco, uno de esos típicos charros de Los Altos, montado en una charchina que metro a metro, pujando, transportaba una grande caja de madera en cuyos costados podría leerse "Gallinero Azteca — Riesgo — ¡Cuidado! — Cristal".

Los agentes aduanales, por supuesto, ignoraban qué cosa era un "gallinero azteca", pero sospechando que podía ser otra cosa y no esa, siguieron al charro tapatío hasta un ranchito cercano a la frontera y, al ver que no hacía nada y se tomaba todo a la tranquilidad, prefirieron encomendarle al chérif del lugar la vigilancia. Pasaron algunos días en vano, sin que nada sucediera, hasta que una noche, de pronto, antes de que pudiera decir "¡Qué demonios!", o lo que suelen decir los chérifs norteamericanos, el que vigilaba se encontró maniatado y transformado en bulto en una carreta que alegremente cruzó la frontera precedida por la humeante charchina: docena y media de yaquis silenciosos había traído a México el primer avión de guerra, al que orgullosamente se bautizó como "Sonora".<sup>70</sup>

Es importante, aquí, no perder la perspectiva: se habla de "avión" y se lo califica "de guerra", pero era más bien una especie de larga y hueca caja de zapatos, hecha de tela y palitos, montada sobre un triciclo que tenía en el eje más corto el esqueleto de una cola. Y fue en esa frágil y temblorosa invención que el piloto francés Didier Mason y el capitán Bauche Alcalde, ya sin su disfraz de charro, hicieron varios vuelos de reconocimiento sobre el puerto de Guaymas, llevándole al Cuerpo del Ejército del Noroeste valiosos informes sobre la disposición y defensas de las fuerzas enemigas.

Días después el "Sonora", por la falta de pistas adecuadas, sufrió su primer accidente y en un descenso se le rompió el tren de aterrizaje y el borde de ataque de los planos inferiores. Las tropas revolucionarias, hasta ahí orgullosas de contar con aviación, se decepcionaron de ella y empezó a correrse el rumor de que los aviones no servían más que para matarse en ellos. El coronel Hay acabó con los chismes con la ayuda de algunos mecánicos del ferrocarril: trabajando sin descanso reparó al "Sonora" en el término de veinticuatro horas, dejándolo listo para que el capitán Gustavo Salinas, que re-

---

<sup>70</sup> Ibid, p. 41



emplazó a partir de entonces al francés Masón, bombardeara a los buques enemigos que estaban atracados en la bahía de Topolobampo —arrojándoles granadas de mano desde el aire—, y participase después, haciendo lo mismo, cuando el ejército revolucionario atacó el puerto de Mazatlán. Antes de terminar su breve y brillante carrera militar y quedar destrozado en un despegue, el "Sonora" tuvo tiempo todavía de participar en un trágico accidente. volando una tarde sobre la ciudad de Mazatlán, perdió en un viraje una de sus bombas, con tan mala fortuna que el artefacto cayó en un lugar habitado, matando a tres personas e hiriendo a diecisiete más <sup>71</sup>.

La historia aérea de la revolución quedó a cargo, a partir de entonces, de otro de los Salinas, el capitán Alberto Salinas Carranza, que en compañía de su primo Gustavo recibió su entrenamiento como piloto en Estados Unidos y el año de trece tuvo la misma idea que Lebrija y Villasana: bombardear la ciudadela desde el aire. Esa vez, sin embargo, no pudo lograr su deseo de integrar una escuadrilla de guerra y no fue sino meses más tarde, cuando estaba ya adscrito al Cuerpo del Ejército del Norte que consiguió convencer a sus superiores de que adquirieran algunos aviones.

Una serie casi interminable de percances impidieron que el primer aparato que llegó —el que trajo Francisco Santarini—, interviniera activamente en la contienda, aunque sobrevoló la ciudad de México cuando llegaron a ella las fuerzas revolucionarias piloteado por Carlos F. Niles, un aviador estadounidense contratado por la revolución <sup>72</sup>.

Casi un año después, a mediados de catorce, después de ofrecerle a Carranza y a su estado mayor varias exhibiciones en Veracruz para convencerlo de la utilidad de contar con una fuerza aérea, volvió a presentarse la oportunidad de que el avión participara en la lucha, en este caso en lo que dio en llamarse la "pacificación" de Yucatán. La pequeña escuadra, al mando del ya entonces mayor Alberto Salinas, fue embarcada en el cañonero "Progreso" y en la península yucateca, intervino en los combates de Blanca Flor, Poc-Boc y Hałachó, pero fue empleada fundamentalmente como un instrumento de información: los pilotos Niles y Pufflea, éste último de origen rumano,

---

<sup>71</sup> Ibid, pp 42-45

<sup>72</sup> Ibid, p 47

efectuaron numerosos vuelos de exploración y para distribuir desde el aire volantes que informaran a la población sobre las verdaderas intenciones del cuerpo expedicionario.<sup>73</sup>

Después de ofrecer en Mérida algunos vuelos de exhibición, que no eran los primeros que se veían en esa ciudad, la escuadra quedó reducida a dos aviones ya que uno fue enviado a la ciudad de México para que Santarini y Villasana lo transformaran en biplano. Los dos restantes, embarcados en el vapor "Oaxaca", fueron llevados a las cercanías de Tampico y concentrados en la Estación del Ebano, centro de operaciones desde el cual se combatía a los villistas.

La campaña que se efectuó en Tamaulipas es rica en incidentes. Pufflea, bombardeando a los villistas, sufrió una descompostura en el motor y se vio obligado a "arborizar" en uno de los bosques de las serranías que estaba en posesión del otro bando, perdiendo su aparato, Leonardo Bonney, que sustituyó a Niles, hizo un largo viaje de exploración y al regresar, ya de noche, orientándose apenas por la luz de la luna, agotó su gasolina y tuvo que aterrizar en terreno tan abrupto como desconocido. Fue tan buena su fortuna que no sólo él y su ayudante, Samuel C. Rojas, consiguieron efectuar un descenso sin problemas, sino que al día siguiente, gracias a los jirones de ropa con los que marcaron el lugar, fue posible recuperar el aparato.

Quizá el suceso más increíble de toda esa campaña, sin embargo, haya sido el bombardeo de la entonces villa de Pánuco, Veracruz. Resulta que días antes un cuerpo villista al mando del general Tomás Urbina se apoderó de la población y Pablo González, general en jefe de las fuerzas constitucionalistas, le ordenó al mayor Salinas que preparase el avión que les quedaba para bombardearla. Bonney y Rojas, ya respuestos de la aventura de días antes, pusieron en el aparato la carga máxima — ocho bombas —, y levantaron el vuelo. No acababan de perderse de vista cuando el tren del general González pitó anunciando su llegada y minutos después un oficial de órdenes llegó corriendo hasta la pista.

— Que manda decir mi general González que le digan que pa'dónde iba ese aigroplano — dijo jadeando todavía.

---

<sup>73</sup> Ibid, p. 50

— A bombardear Pánuco como mandó el mismo general González  
— fue la respuesta.

— ¡Ah!, pues 'ora sí se va a poner fea la cosa porque en Pánuco ya no hay ni un villista: desde ayer mi coronel Apolinar Juárez es dueño de la plaza.

— Pues será, pero en eso del avión ya ni remedio.

La tropa de Apolinar Juárez, sabedora de que el aparato era de los suyos porque los villistas carecían de esa arma — lo que históricamente está en duda <sup>74</sup> —, recibió jubilosa al aeroplano. Sólo después del primer bombazo trataron de advertirle a Bonney que los de allí abajo no eran enemigos y, desesperados, le hicieron toda clase de señales desde los puntos más elevados del pueblo. De nada sirvió: el piloto y su ayudante, felices a su vez de que no les dispararan, estuvieron dando vueltas hasta que acabaron con su dotación de bombas. El error, por fortuna, no resultó en tragedia: el bombardeo sólo consiguió destruir una farmacia y un hotel de los que era dueño un villista <sup>75</sup>.

Más afortunado todavía fue el hecho de que ni los errores ni las equivocaciones demeritaron la imagen que ya había conseguido establecer nuestra aviación y el general González, conciente de la enorme utilidad de esa arma, decidiera apoyar su desarrollo y crear una gran flota aérea. Para ello era necesario contar con más experiencia de la que se disponía y con este propósito comisionó al mayor Alberto Salinas Carranza para que, en campaña del maestro Francisco Santarini, visitara todas las fábricas de aviación de Estados Unidos y le presentara después un informe detallado sobre lo que debía hacerse.

El viaje duró de mayo a septiembre del año de quince y culminó con la creación del Departamento de Aviación en la Secretaría de

---

<sup>74</sup> GUY KILPATRICK EN "The Aeroplane" del 10 de enero de 1917 (Cit. por VILLELA (30), pp. 117-118), dice que Villa compró seis biplanos Wright tipo B y que para pilotarlos contrató los servicios de seis aviadores norteamericanos: Mayes, Fish, Rinehart, MacGuire, Heth y Bergenthal, y añade que los aviones estaban en tan mal estado que les fue imposible usarlos. Meses después, al parecer, Villa adquirió un aparato más moderno y consiguió al aviador William Lankey para que lo volara. Como señala Villela (loc. cit.), esta información no ha sido comprobada.

<sup>75</sup> NEGRETE (6), pp. 52-53.

Guerra y Marina — que jefaturó Salinas —, y poco después, el quince de noviembre de ese mismo año, por disposición expresa de don Venustiano Carranza, con la constitución de la Escuela Militar de Aviación y los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, estos últimos a cargo de Francisco Santarini <sup>76</sup>

La escuela empezó teniendo como instructores de vuelo a Bonney y a Pufflea, pero bien pronto resultó necesario “nacionalizarla”, tarea en la que vivimos de manera permanente. Se despidió, pues, a los segundos y se incorporó a los hermanos Aldasoro y a Horacio Ruiz, así este último, quizá encandilado por Lebrija y antes de efectuar el primer vuelo postal, llegara a creer que el futuro de nuestra aviación estaba con Victoriano Huerta <sup>77</sup>. En los talleres, a los cuales Villasana les dio el impulso necesario, se encargó a Feliciano Reynoso de los fuselajes y a Jesús Lemus de propulsores. Adolfo Vázquez quedó en modelos, Apolinar Pazarán en herrajes, Mariano Romo en máquinas y Lucio Pérez, Rodolfo Pinzón, Adolfo López y Agustín Enríquez en tornos, plomería y reparación de motores respectivamente. Enrique Martínez quedó a cargo de la vestiduría. Fue este grupo el que hizo los primeros aviones mexicanos <sup>78</sup>

Hubo en su tiempo quienes dijeron que industria y escuela carecían de sustento necesario para trabajar, mas con la misma rapidez que con la primera empezó a producir aviones, la segunda preparó cadetes y, con igual celeridad, la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, SCOP, efectuó obras de importancia, adecuando las pistas a los requerimientos de los nuevos aparatos y construyendo hangares adecuados <sup>79</sup>

Entre los meses de enero y junio del dieciocho, la Escuela Militar de Aviación tituló a sus primeros diez pilotos. Fueron, en orden cronológico, Samuel Rojas Razo, Horacio Ruiz Gaviño — quien tenía ya título de la Escuela Moissant, pero sustentó examen para cumplir con el reglamento de la entonces reciente Fuerza Aérea Mexicana —,

---

<sup>76</sup> CASASOLA (42), VII, P. 2057

<sup>77</sup> NEGRETE (6), p. 63

<sup>78</sup> Ibid., p. 64

<sup>79</sup> Ibid., p. 68

José E. Rivera, Rafael Montero Ramos, Carlos Santa Anna, Miguel Jacintes, Amado Paniagua, Fernando Proal Pardo, Roberto Díez Martínez y Rafael Ponce de León <sup>80</sup>

Es sorprendente que a lo largo del período de lucha revolucionaria y de los primeros años de enseñanza no hubiera, a pesar de la frecuencia con la que sucedían, ningún accidente que resultara mortal. Hubo, sí, accidentes que costaron varias semanas de hospital, como aquel que patrocinó el cadete Carlos López a fines del año de diecisiete, pero no fue sino hasta el ocho de julio del año siguiente, cuando se mató el teniente piloto aviador Carlos Santa Anna en Tinajitas, Zacatecas, con cinco personas que lo acompañaban, que nuestra aviación perdió su inocencia <sup>81</sup>. Y todavía más al morir Amado Paniagua, otro egresado de la Escuela Militar de Aviación. Sólo que esto, que pasó en noviembre, es ya otra historia.

## 2.7 En pájaro de hierro al país azul

Allá por los años cincuentas, antes de que cambiaran el viejo mercado de San Cosme a la calle de Gabino Barrera, cuando todavía se vendían caldos de pollo en puestos de madera junto al cine "Lux", al principio de Miguel Schultz, todo mundo la conocía. Su fama no nacía de su belleza, ya que nunca fue guapa y en años competía más o menos con el siglo, sino del hecho de que cada jueves, sin fallar, iba al cine y al salir invariablemente cenaba un caldo con mollejas. La mera regularidad de sus hábitos quizá no hubiera bastado para que tantos la saludaran, pero lo que faltaba se lo daba un apodo que todo mundo decía a sus espaldas:

—Mira —se chismeaban—, ahí viene "Lola la aviadora".

Al verla con su vestido de percal, el cabello casi blanco, prendiendo un cigarrito al salir del cine, envejecida de más, el sobre nombre todavía sonaba más chusco e incongruente ya que resultaba del todo imposible creer que esa viejita hubiera alguna vez pilotado un avión o siquiera volado en uno. El asunto no habría llegado a aclararse a no ser porque uno de esos jueves el vendedor de caldos que

---

<sup>80</sup> VILLELA (30), pp. 167-170.

<sup>81</sup> NEGRETE (6), p. 68 y VILLELA (30), p. 169.

casí siempre la atendía, y que se negaba a creer que la llamaran "aviadora" por cobrar en el gobierno sin trabajar, se atrevió al fin a preguntarle

— Perdóneme la confianza, doña Lolita, pero ¿por qué hay quien dice que fue usted aviadora?

La mujer dejó en el plato la cuchara de peltre, vio al vendedor y en un tono que tenía algo de nostalgia y mucho más de tristeza, le contestó

— Porque fui. Ahí donde me ve soy la primera mexicana que voló en avión

No hay duda que muchas otras mexicanas, como la madre y las hermanas de Lebríja o Esperanza Díaz Gutiérrez, otra de sus pasajeras allá por el año de trece, merecieron mucho más ese título que Dolores Castillo Cordera viuda de Ramos Guzmán, pero hay veces que la fama prefiere el encanto de la leyenda a la verdad y, en el caso de Lolita, las circunstancias de su vuelo cautivaron a tal grado la imaginación de poetas y periodistas románticos que, así fuera sólo como apodo, la descripción la siguió toda la vida

La leyenda empezó en tragedia, con la muerte del segundo piloto mexicano que falleció a causa de un accidente aéreo. Amado Paniagua, miembro, como recién se dijo, de la primera generación de pilotos egresados de la Escuela Militar de Aviación, un hombre larguirucho, delgado, moreno, peinado siempre con una raya a mitad de la cabeza que, dando una exhibición de vuelo acrobático, no pudo controlar su avión al salir de una vuelta "Inmmelma"<sup>82</sup>

El trágico accidente tuvo lugar en Veracruz en noviembre del dieciocho, una tarde en que Lolita y tres jóvenes amigas suyas fueron a pasear por la playa norte del puerto. Y fue, también, en un tiempo en el cual existía una enorme confusión entre escribir y dejarse llevar por la cursilería, sobre todo cuando se trataba de relatar algo en lo que hubiera participado una mujer. Cayetano Rodríguez Beltrán, un periodista de "La Opinión" veracruzana, nos dejó esta particularísima versión del suceso

---

<sup>82</sup> CASASOLA (42), II, p. 1259, VI, p. 1725 VII, pp. 2058 y 2062

Al llegar a la playa las jóvenes desnudaban sus pies y se deslizaban sobre la cuesta húmeda y templada de la arena, debiendo a cada rato exprimir la humedad excesiva de las faldas, que arrastraban consigo espuma y caracol. Ya al crepúsculo se lo tragaba el mar de poco en poco. Llegado ese momento, nuevas energías físicas invaden los sentidos, la oscuridad se insinúa y las siluetas de las adolescentes se perciben a lo largo de las olas, expirando.

De repente la naturaleza muerta del crepúsculo marino sintió perturbada su paz: un extraño pájaro de madera fue golpeado furiosamente por una de esas olas lejanas que parecen nacer del horizonte mismo; en seguida una lengua de fuego de varios metros de alto se fundió con el incendio del océano, pero fue de inmediato silenciada por el agua que escurría del arrecife.

Las adolescentes se fugaron, azoradas; sólo Lolita, paralizada en ese punto donde la resaca traza su límite y la tierra y el mar se unen y se desunen, esperó a que las olas despositaran a flor de tierra los trozos carbonizados de madera y los despojos sangrientos de un piloto desventurado. Haciendo acopio de fuerzas, Dolores arrastró el lesionado cuerpo hasta la sombra de un árbol próximo, limpió con agua marina las costras de sangre y arena que hacían irreconocible el rostro, y una vez recuperadas las facciones, dispuso el cuerpo en dirección a un sol que se ocultaba para siempre de ese día, y dispuso luego, en forma de cruz, las manos sobre el pecho exánime.

Se arrancó de entre sus senos, acto seguido, un crucifijo heredado de su padre y lo puso entre las manos yertas del cadáver, al tiempo que contemplaba fijamente su rostro gallardo y su mirada abismal. Tras permanecer absorta unos instantes en esta contemplación, cubrió el cadáver con su suéter y se hincó, temblorosa, para rezar el Magnificat: "Madre, yo le arreglo el cuerpo. Tú haz lo mismo con su alma"

Ya se iba para el pueblo cuando un tropel de gente llegó jadeando hasta el sitio del desastre. Amigos y parientes del infortunado, así como gente del pueblo, febrilmente agitados, llegaron hasta el extremo de la playa donde yacía muerto Amado Paniagua, el famoso aviador, ejecutor de difíciles y fatídicas maniobras. Gritos, ayes y lamentaciones, lloros y quejas ante el destino. Interrogantes al Creador de la vida y de la muerte. Ordenes y exclamación. Lolita, ahora sí

PAR MESSIEUR ROBERTSON PRES. DE L'ASSEMBLEE



**Abstract**

**El intrépido Guineático FELIX MORALES,**  
 el que ha emprendido en el continente de Guinea de África la campaña por  
 acabar la tiranía, de donde se cree viene hacia el norte del Zaire para establecer  
 al Nino Sogo y al pueblo en libertad.

**VIVA MÉXICO.**



© 2000 by Blackwell Science Ltd  
Journal of Internal Medicine 247: 395-402

1. Dr. Forest-Porter y J. J. Porter.  
 2. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.  
 3. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.  
 4. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.  
 5. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.  
 6. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.  
 7. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.  
 8. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.  
 9. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.  
 10. Dr. J. J. Porter y J. J. Porter.

## PARTISM

[illegible][illegible]

La misma tarde tendrá lugar una selecta función  
 de **luz** en la plaza de gallos

[illegible]

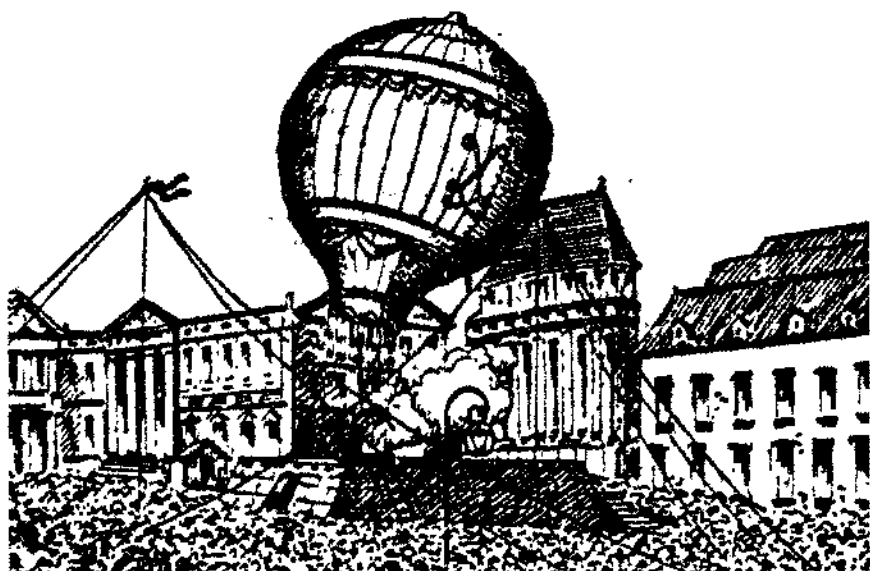
Los trabajadores han estado trabajando en las últimas horas del día para que los trabajos de reparación de las bombas de agua y de las tuberías de agua potable se completaran a tiempo para que no hubiera problemas de suministro de agua potable en la mañana.

**GLC-50**

[illegible]

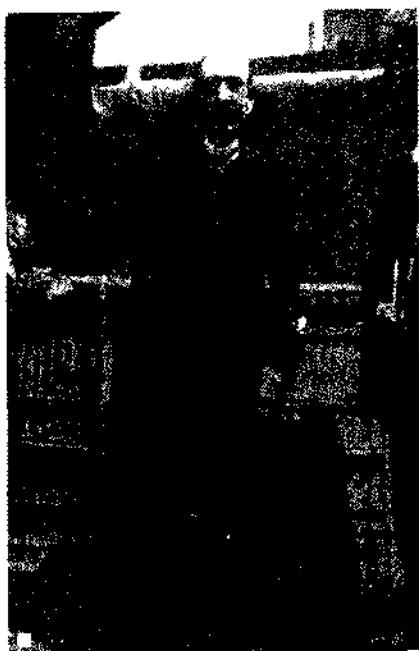
- Viajes Aereos Robertson
- Benito Leon Acosta
- ▲ Ascension de Felix Morales

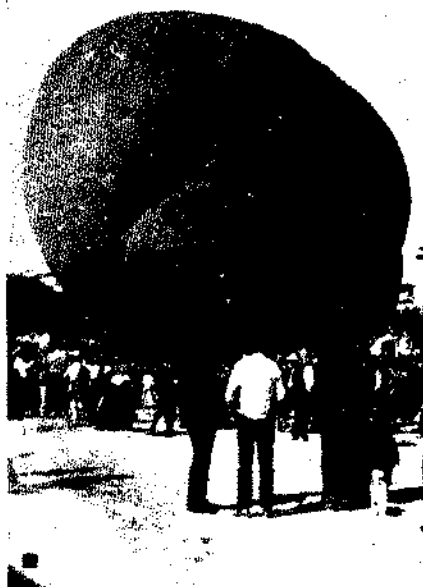
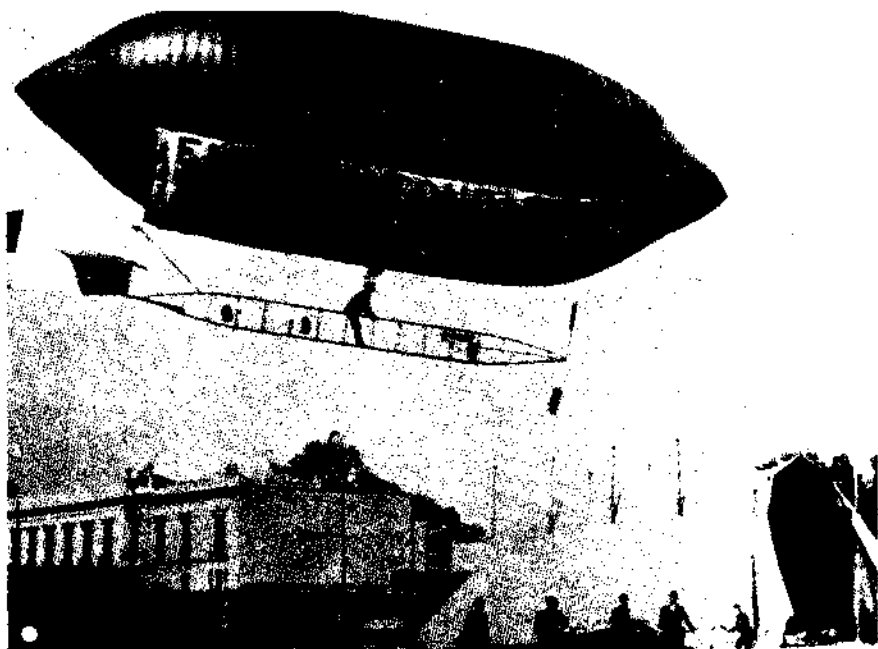




Ascension de Tranquilino Aleman ●  
Morelia Mich 1867

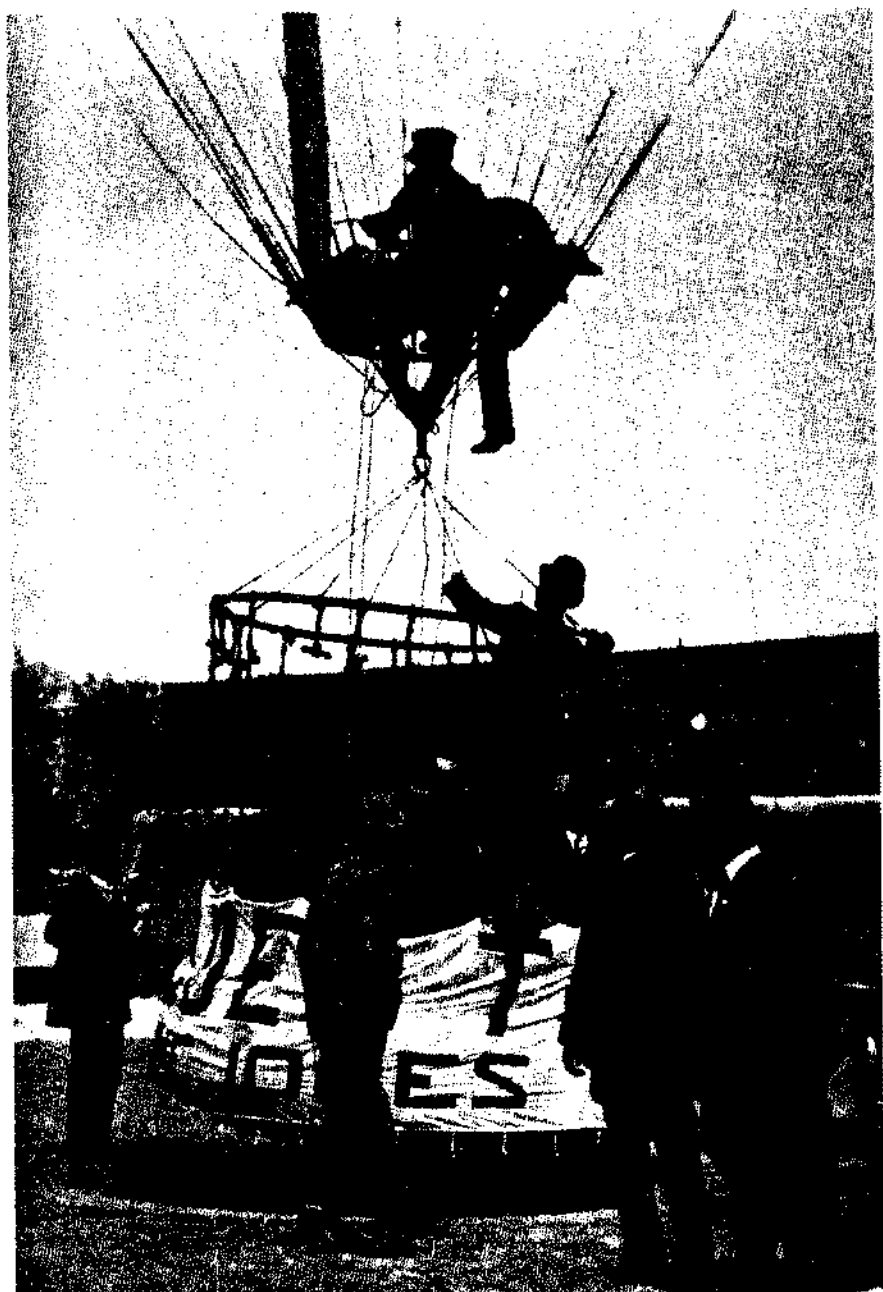
Joaquin de la Cantolla y Rico ■





● Dirigible del Buen Tono

■ Globo de Miguel Lebrija



● Canastilla del globo de Miguel Lebrija

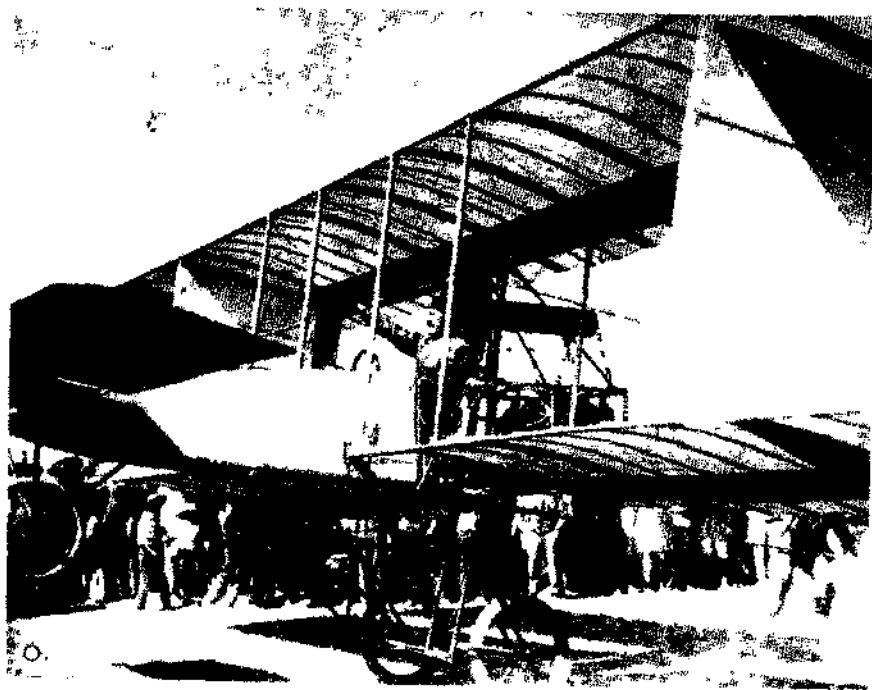
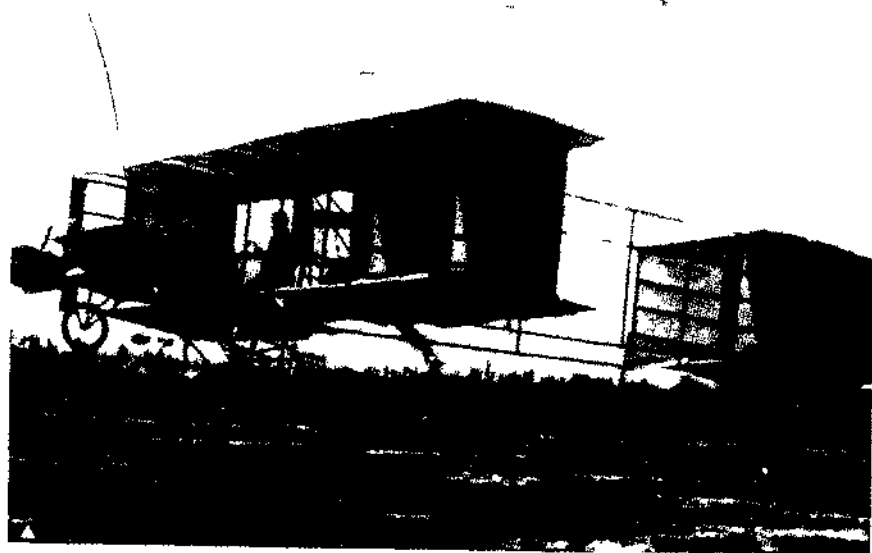


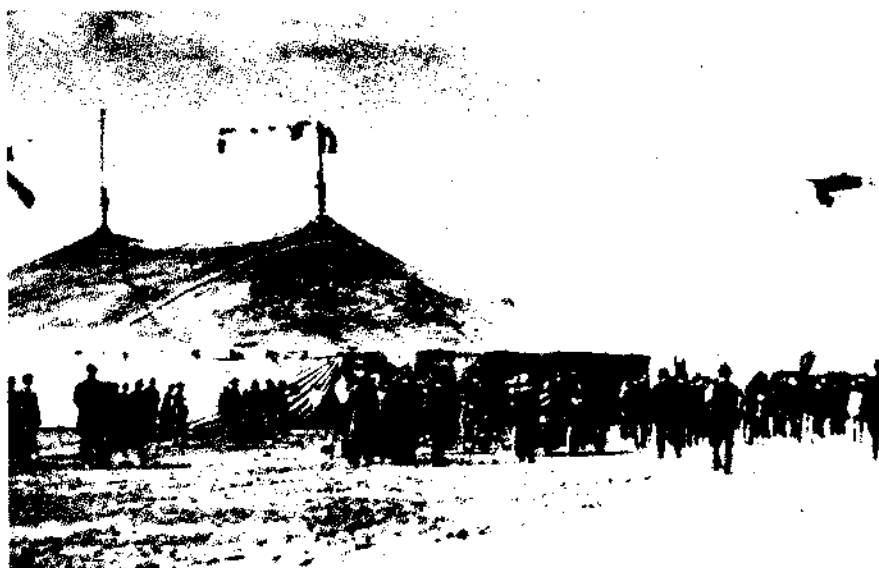
● Eduardo Aldasoro en su planeador

▲ Despegue de Braniff 1910

■ Miguel Lebrija en los llanos de Anzures

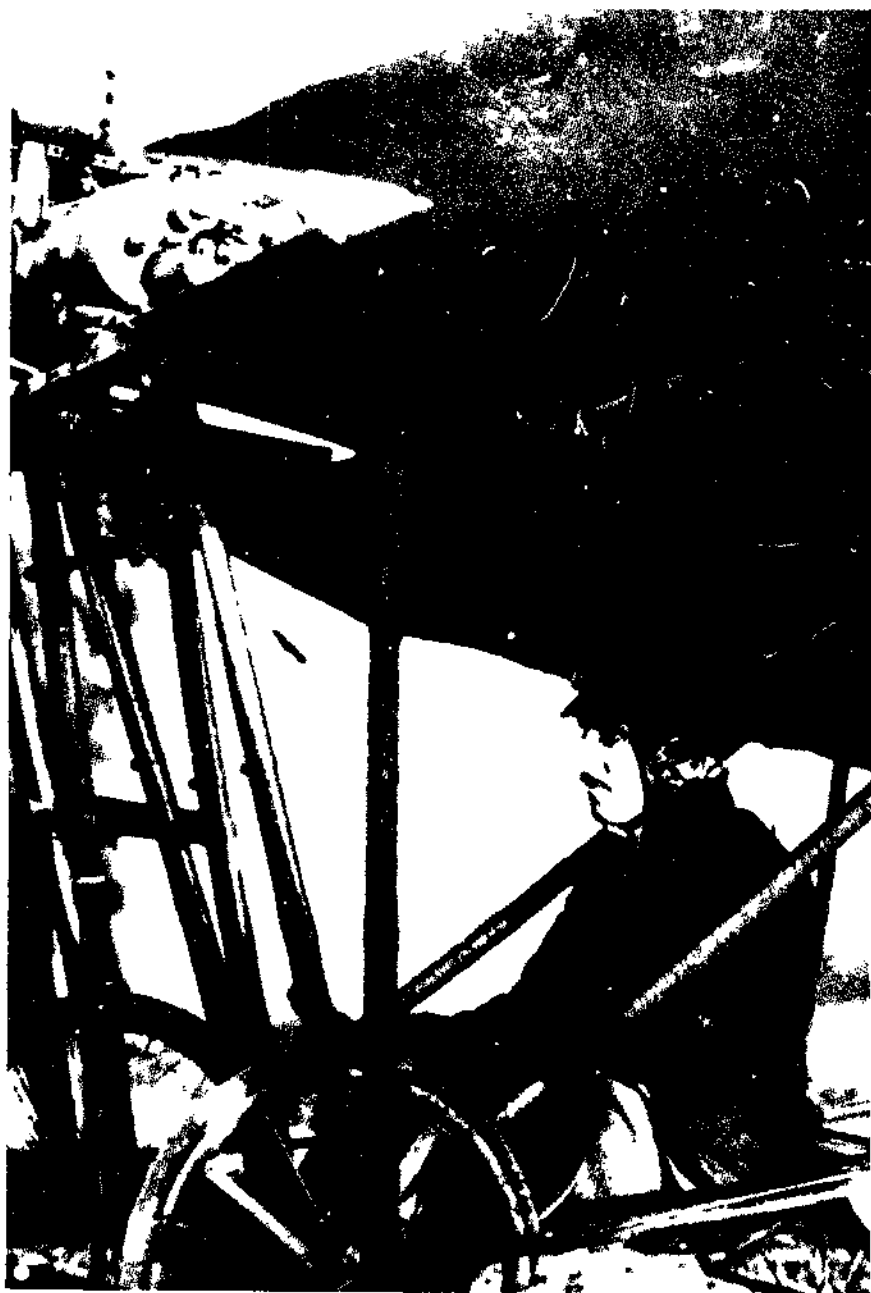
○ Braniff da la señal de salida 1910



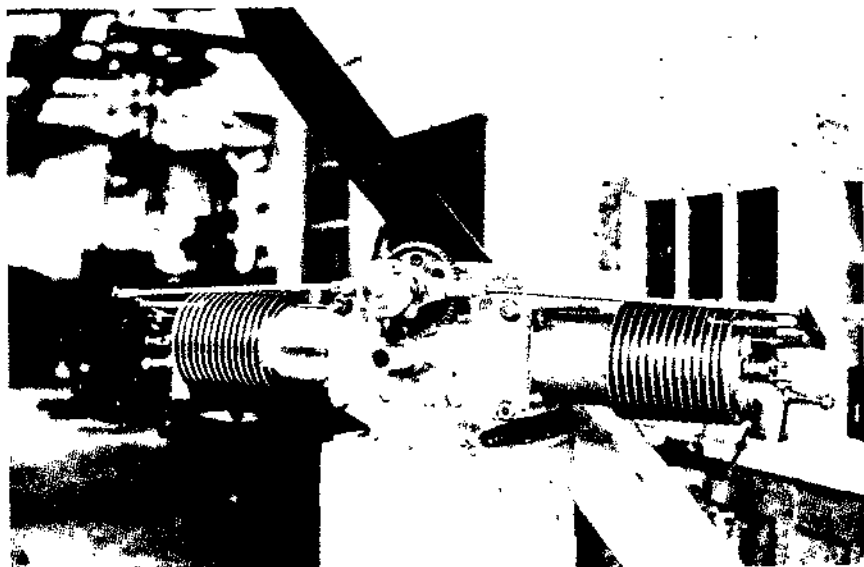
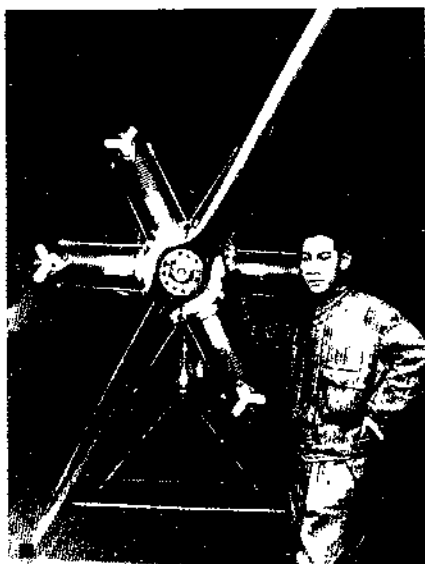


● En 1912, llegaron los pilotos franceses

■ Exhibiciones aéreas en Balbuena, 1912



● Audemars en el monoplano Demoiselle

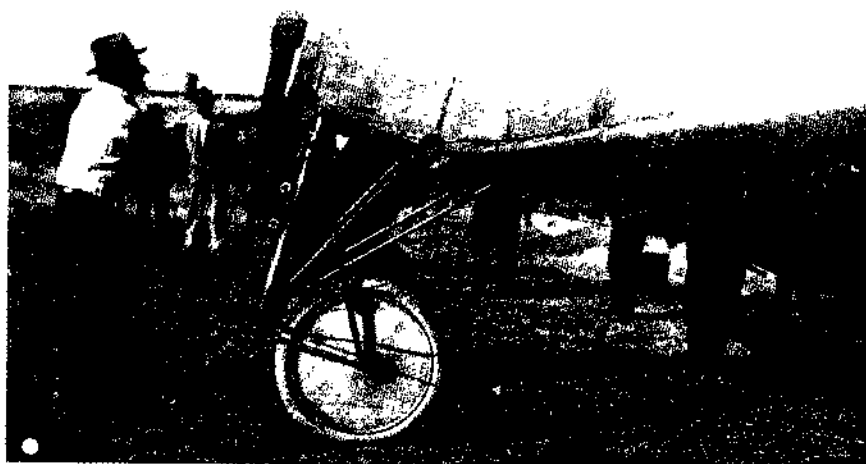


● Braniff y Reyes Espíndola

▲ El Motor de las "Dos Estrellas"

■ La hélice Anáhuac





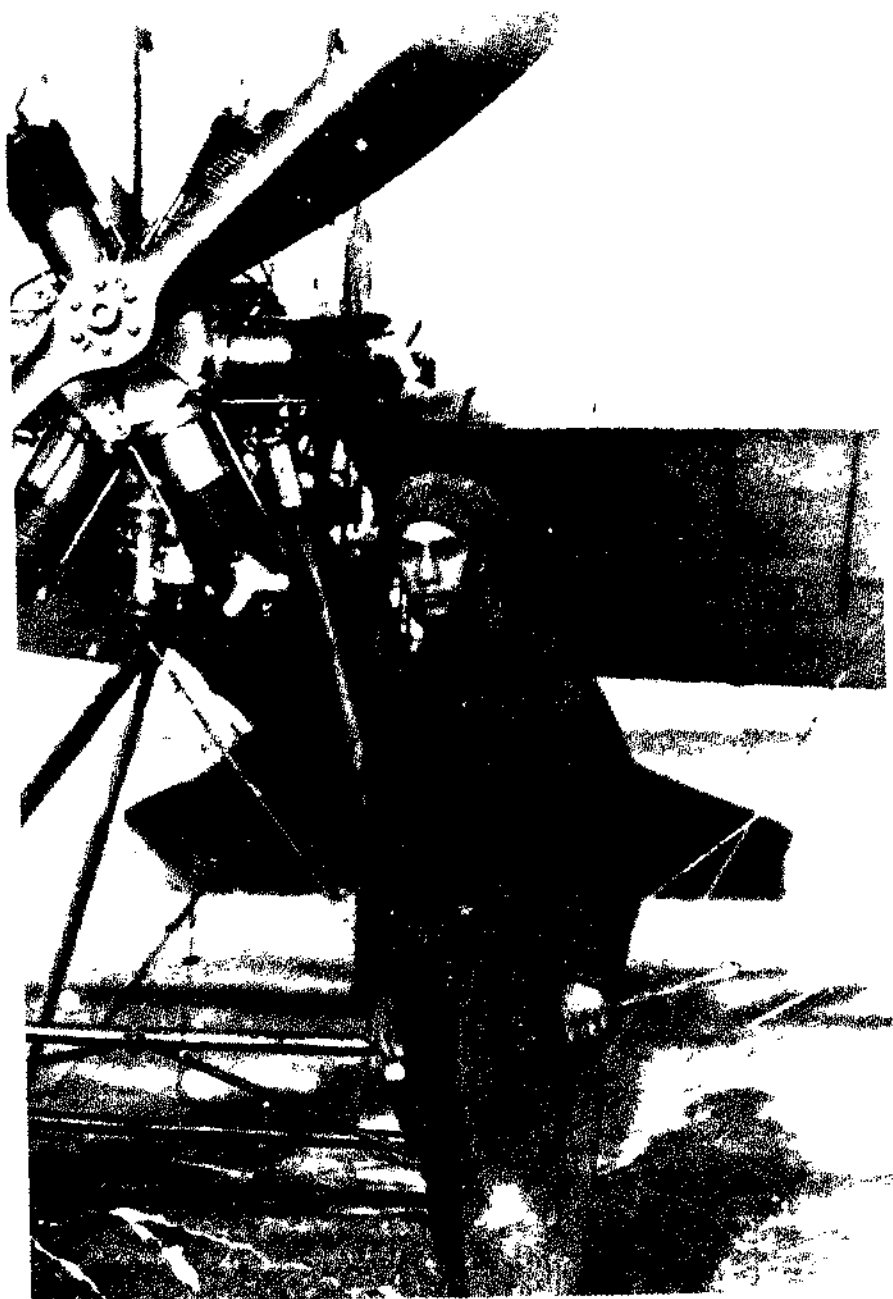
● Santarini en pachuca

■ Francisco Santarini

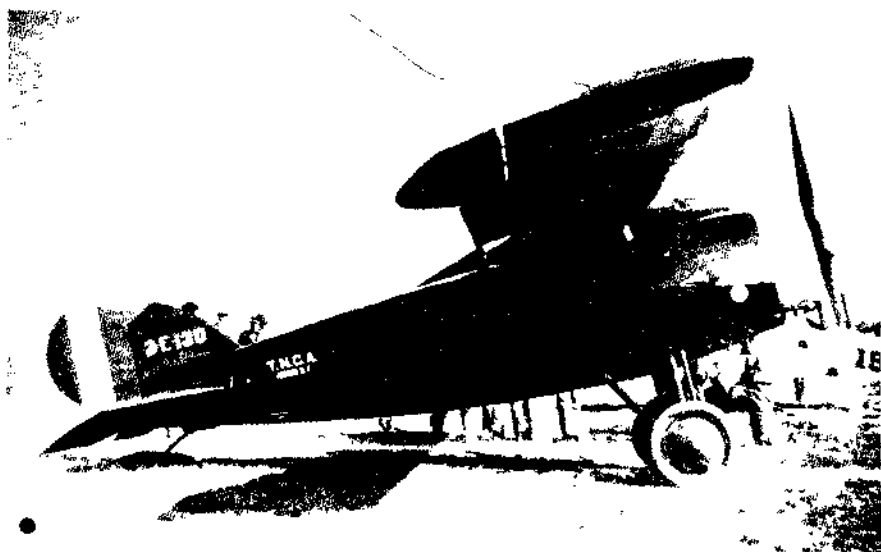


● El Ing. J. G. Villasana y Carlos León

■ Biplano Serie "A"

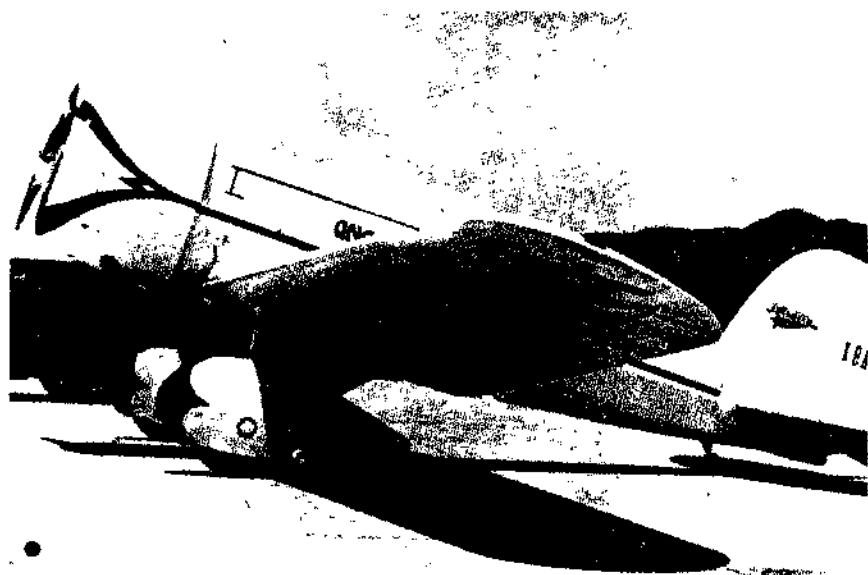


● Ing. Juan Guillermo Villasana



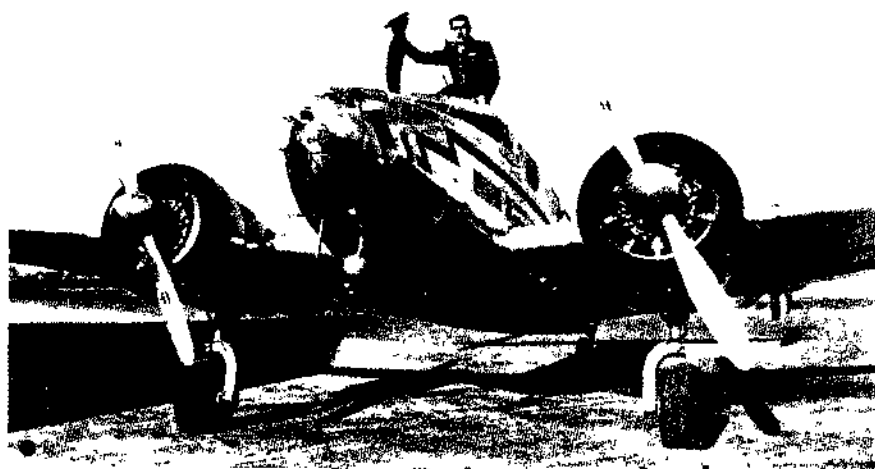
● El "Totolache"

■ Villasana Jefe de la F A M 1919



El avion "Anahuac" ●

Francisco Sarabia ■ ■



● Antonio Cárdenas Rodríguez

■ Lindbergh frente al "Espíritu de San Luis"



● Comodoro P.A. Carlos Castillo Bretón, fundador de la Aeronáutica Naval



● Cap. P. A. Rodolfo Torres Rico

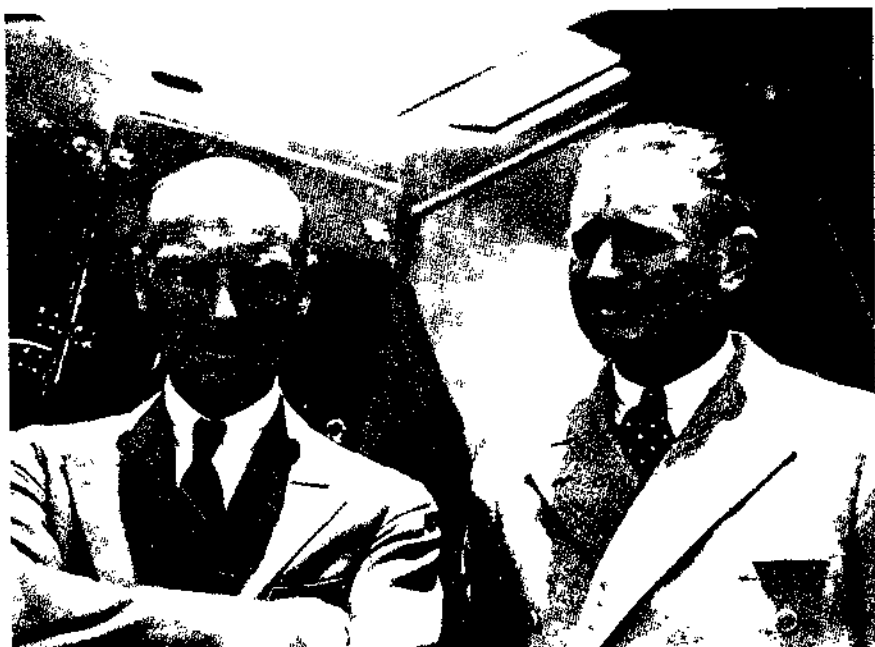
■ Cap. P. A. Arturo Jimenez Nieto

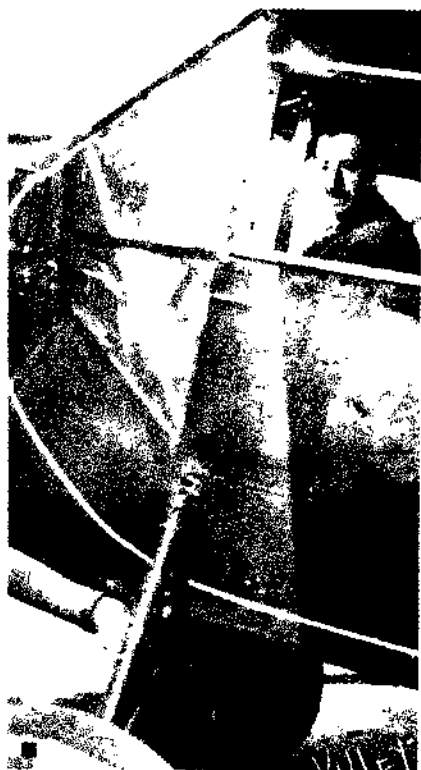
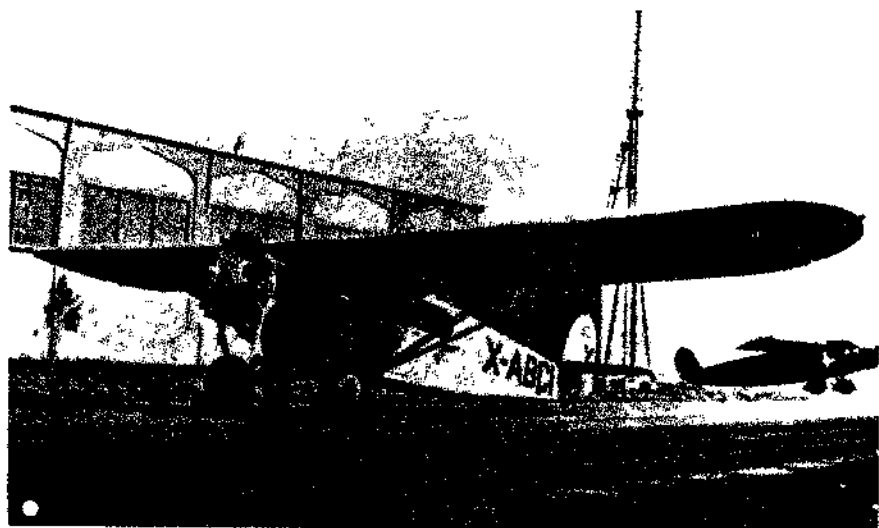
▲ Cap. P. A. Carlos Panini

○ Cap. P. A. Julio Zinser (derecha)

□ Cap. P. A. Gordon S. Barry (derecha)

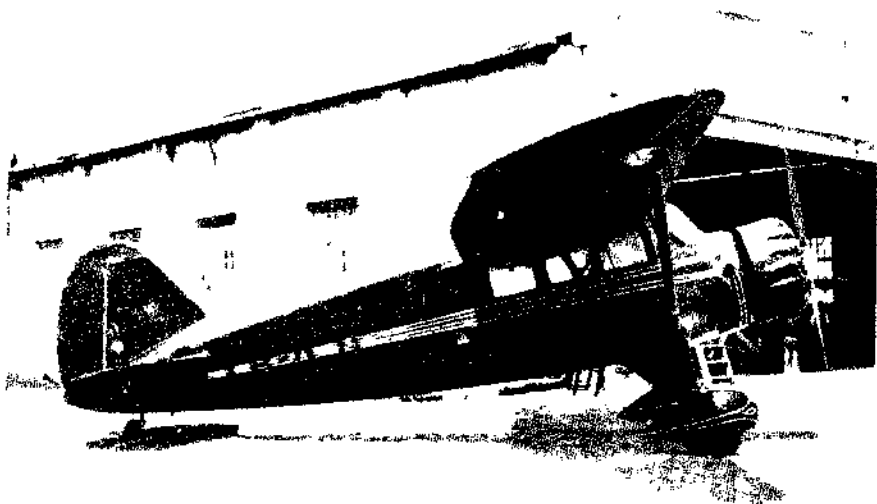






● "Avion Fairchild 71" de la C M A

■ Cap. P.A. Francisco Bruch de Parada

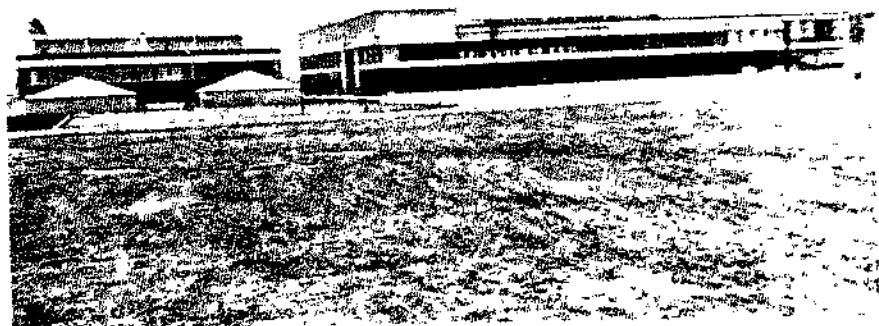


●



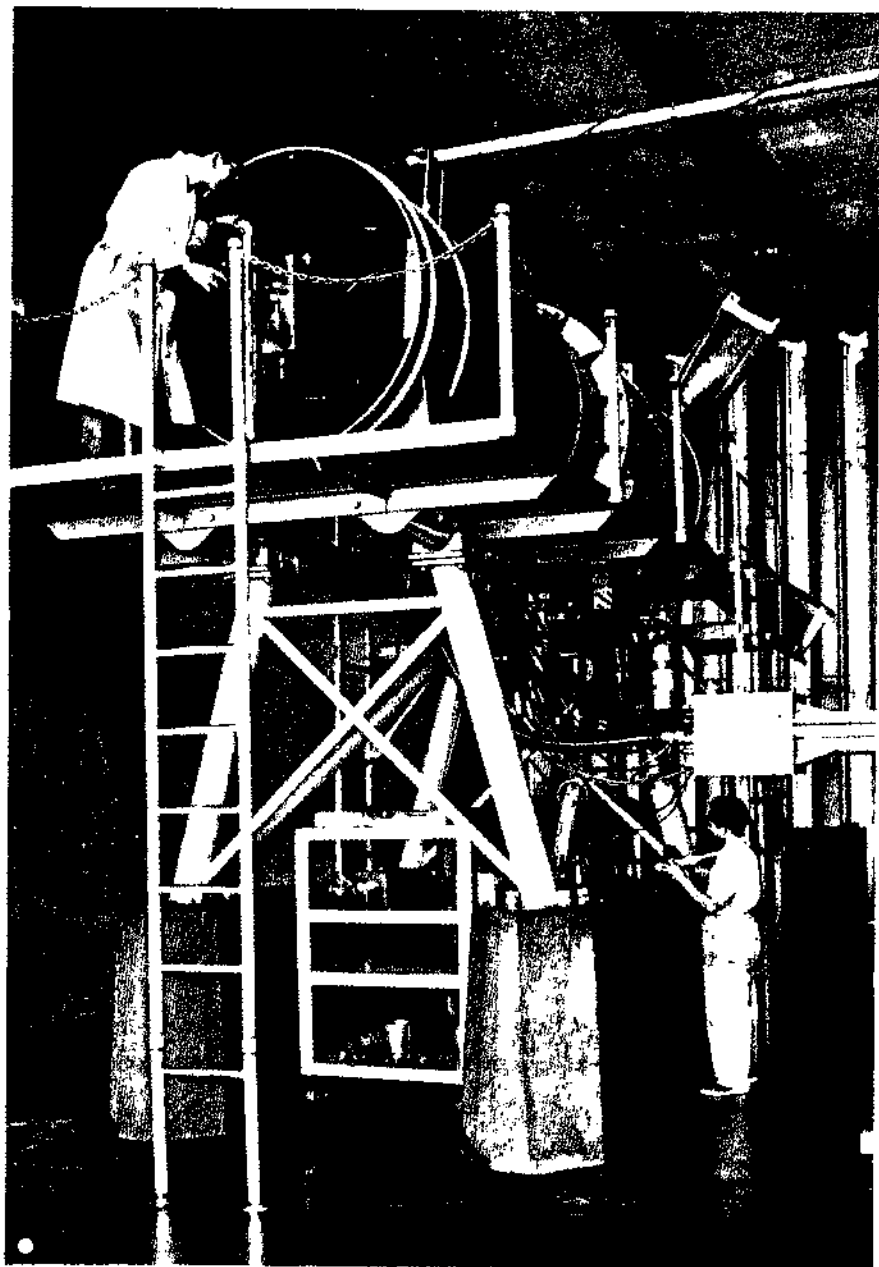
● Stinson de Aeronaves de Mexico

■ DC 3 de la Compañia Mexicana de Aviacion



● Instalaciones Bristol de Mexico

■ Cap P.A. Agustín Gutiérrez Peláez



● Banco de prueba de motores, Bristol de Mexico



● Aureliano "El negro" Rivera

## CAPITULO 3

### DESPEGUE

#### 3.1 Carranza y la niebla

Hay años en los que, de pronto, parecen adquirir sentido todos los esfuerzos previos, y muchas acciones que se creía divergentes o inconexas parecen apuntar al mismo fin. Esto sucedió con la aviación mexicana en mil novecientos veintiocho, poco después de que Charles A. Lindbergh nos visitara volando su famoso "Espíritu de San Luis".

La época era de hazañas, premios, tragedias y grandes, largos vuelos, y ninguno más asombroso y admirable, o que haya apasionado más a los hombres de su tiempo, que el de Lindbergh cruzando el norte del Atlántico para ganar el premio de veinticinco mil dólares que ofreció Raymond Orteig. Las treinta y tres horas y media que estuvo en el aire entre el veinte y el veintiuno de mayo del diecisiete, desde que partió del campo Roosevelt, en Long Island, Nueva York, hasta que llegó al aeropuerto Le Bourget, en París, y sobre todo el hecho de que fuera el primero en cruzar el océano volando a solas, fueron suficientes para que todo mundo olvidase que ocho años antes, en 1919, el Atlántico ya había sido vencido, primero por el comandante Albert Henson Read y una tripulación de cinco personas, volando con escalas en un Curtiss NC-4 de la marina norteamericana entre el 16 y el 27 de mayo y, después, apenas dieciocho días más tarde, por el capitán John Alcock y el teniente Arthur Brown en un Vickers "Vimy" de dos motores, quienes efectuaron el primer vuelo sin escalas entre el 14 y el 15 de junio. Y se olvidó, también, que en un Farley de construcción inglesa, dos oficiales portugueses, el capitán Santiago Cabral y el vicealmirante Gaspar Coutinho, cruzaron la

parte sur de este océano del 4 al 5 de junio de 1922 en un vuelo que en conjunto unió a Lisboa con Río de Janeiro <sup>1</sup>

La población de Nueva York no fue la única que se volcó en pleno a las calles para recibir a "Lindy, el águila solitaria", a su regreso de Europa. Lo mismo hizo la de nuestra capital cuando el trece de diciembre del veintisiete, apenas siete meses después de su hazaña, aterrizó en Balbuena con el mismo avión —de hecho una avioneta que hoy cuelga, diminuta, de uno de los techos del Museo del Aire y del Espacio en Washington. En México, al igual que en otras partes, hubo tumultos y heridos para conseguir, aunque fuera de lejos, ver a Lindbergh levantar un brazo y sonreír <sup>2</sup>

La visita del piloto estadounidense no respondió en nada al azar. Dwight Morrow, embajador estadounidense en México desde septiembre del año anterior y ya casi suegro de Lindbergh, la orquestó cuidadosamente para limar algunas de las muy hondas asperezas que su antecesor, Rockwell Sheffield, había dejado en nuestro país a raíz del intento que hizo el presidente Plutarco Elías Calles de expropiar las compañías petroleras estadounidenses. Las tensiones entre nuestro país y su vecino del norte —que se veían agravadas por la deuda externa y la ayuda mexicana, incluso con hombres y con armas, a la lucha sandinista en Nicaragua—, fueron llevadas por el Sheffield hasta el límite de aquella famosa nota del Departamento de Estado norteamericano del 12 de junio de 1927 que en su parte final decía "Este gobierno continuará apoyando al de México solamente mientras proteja las vidas y los intereses americanos y cumpla con sus compromisos y obligaciones internacionales. El gobierno de México está ahora a prueba ante el mundo. Hemos sido pacientes, y nos damos cuenta, naturalmente, de que requiere tiempo instituir un gobierno estable, pero no podemos apoyar la violación de sus obligaciones y que no se otorgue protección a los ciudadanos norteamericanos" <sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> GUINNESS, p. 329, EB 7, p. 396

<sup>2</sup> "Excelsior", 14 de diciembre de 1927, p. 1

<sup>3</sup> JEAN MEYER, ENRIQUE KRAUZE Y CAYETANO REYES, *Estado y Sociedad con Calles*, Historia de la Revolución Mexicana, vol. II, El Colegio de México, México, 1a Ed., 1977, pp. 11-12, vid. 12 a 38, esp. pp. 32-33



El conflicto, en el que llegó a hablarse de una ruptura de relaciones y de una invasión norteamericana, tomó cauces más pacíficos y manejables cuando el futuro suegro de Lindbergh, un hábil banquero neoyorquino, se hizo cargo de la embajada estadounidense en nuestro país. Conseguir que "El Espíritu de San Luis" y su famoso piloto vinieran a México, así pues, no fue sino una elegante y eficaz manera de decir que todo estaba bien de nuevo y había caminos para lograr el entendimiento.

La visita de Lindbergh tuvo, sin embargo, consecuencias mayores de lo que se esperaba ya que, por uno de esos oscuros mecanismos que la psicología colectiva no alcanza del todo a desentrañar, se transformó, de orgullo, en deuda que hubiera venido a México el hombre más famoso de su tiempo revelaba que, después de todo, éramos importantes en el concierto internacional, sobre todo para nuestros vecinos del norte. Vamos que Lindbergh y su avión estuvieran en nuestro suelo y hubieran cruzado nuestros cielos era una prueba simbólica de que formábamos parte ya de la época moderna. Sólo que si esta sensación era cierta y el orgullo tenía fundamento, era igualmente claro que la visita debía corresponderse con un vuelo similar: si Lindbergh se había dado el lujo de volar sin escalas de Washington a nuestra capital, México estaba obligadísimo a hacer otro tanto y, en coincidencia con su categoría de país moderno, debía hacer el esfuerzo necesario para que un piloto mexicano volase ahora de aquí hasta allá.

En parte para aumentar su circulación, en otra para demostrar que hacía honor a su reclamo y era realmente "el periódico de la vida nacional", el "Excelsior" capitalizó el sentimiento y lanzó una iniciativa para que, por suscripción pública, se reuniesen los medios necesarios para que un piloto mexicano efectuara un vuelo sin escalas de la ciudad de México a la de Washington. "México desea corresponder a los Estados Unidos lo más pronto que sea posible — publicó el doce de febrero del veintiocho —, la visita que acaba de hacerle por medio de Lindbergh. Y si lo desea lo hará, porque se trata de probar que la cortesía mexicana sigue siendo la misma y que el orgullo nacional — está listo para ponerse a la disposición de la iniciativa del vuelo sin escalas México-Washington. Excelsior es el autor de esta iniciativa y el que patrocina ese vuelo. Queremos sentar el precedente patriótico de que los aviadores mexicanos son capaces de emular, cuando no de igualar, las grandes hazañas aéreas que en estos días

tienen sensibilizados los nervios del mundo. Y siendo nuestro diario el periódico de la vida nacional, lógico es que, sintiendo palpar el corazón de nuestro pueblo, trate de hallar una fórmula de realidad a lo que ya va dejando de ser un sueño — el piloto que deberá devolver la visita inolvidable es el capitán Carranza, joven valeroso y entusiasta, sobre todo un mexicano de pura cepa, que se halla dispuesto para efectuar ese vuelo”<sup>4</sup>.

Había, además, un gran número de motivos para creer que el proyecto era fácilmente realizable: la capital de la República se daba aires de gran ciudad, orgullosa de albergar ya a un millón de habitantes<sup>5</sup>; de contar con dos compañías telefónicas, una con más de cinco mil aparatos — la “Erickson” —, y otra casi con mil — la “Mexicana” —, y de tener en construcción un “rascacielos”, el que está frente a Bellas Artes, que sería capaz de desafiar a los temblores.

En cuestiones aéreas, que sin duda eran más relevantes para el proyecto, México tenía ya la experiencia necesaria y con Santa Anna y Paniagua, con Miguel Jacintes el año de diecinueve y Roberto Díez Martínez y Jorge H. Bernard el de veinte<sup>6</sup>, había pagado ya su cuota de tragedias. Al frente de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas tenía desde 1927, después de que el ingeniero Angel Lascuráin sustituyó a Francisco Santarini allá al empezar los veinte<sup>7</sup>, al general Juan F. Azcárate, diseñador de aviones tan confiables y seguros que era imposible, al parecer, que se cayeran<sup>8</sup>, y si esto llegara a ocurrir por algún motivo inimaginable, sabíamos ya lanzarnos en paracaídas desde las alturas y llegar sanos y salvos a tierra, como lo demostró el doce de enero del veintidós el mayor Lamberto Alvarez Gayou, el primer paracaidista mexicano<sup>9</sup>.

Por otra parte había líneas aéreas operando regularmente entre la capital, Tampico y algunas otras ciudades, como se verá después

---

<sup>4</sup> “Excelsior”, 12 de febrero de 1928, p. 1

<sup>5</sup> Anuario Estadístico, 1930, p. 6

<sup>6</sup> JOSE VILLELA GÓMEZ, *Breve Historia de la Aviación en México*, s/e, México, 1a Ed., 1917, pp. 171 y 176

<sup>7</sup> *Ibid*, p. 217

<sup>8</sup> *Ibid*, p. 222

<sup>9</sup> *Ibid*, p. 457

en detalle, y los pilotos mexicanos tenían ya toda la experiencia necesaria en vuelos a distancia. Felipe García pudo haber fallado, aquel veinte de noviembre del dieciocho, en completar el circuito México-Pachuca-Tula-México, pero ahora, con un buen avión, podían volar sin problemas y sin escalas de Laredo al Distrito Federal, como acababan de hacerlo apenas unos meses antes — el catorce de agosto de veintisiete —, los tenientes Alfredo Lezama Álvarez y David Borja en un biplano de construcción nacional al que todo mundo le decía “La Chata” pero que, al menos en ese vuelo, llevó oficialmente el nombre “Puebla”<sup>10</sup>

Los candidatos para pagar la cortesía que Lindbergh nos hiciera se reducían a dos, ambos pilotos militares. Roberto Fierro y Emilio Carranza, mas se prefirió al segundo porque la fama lo había visitado recientemente, en ocasión del vuelo sin escalas México-Ciudad Juárez que efectuó en el avión “Coahuila”, también de fabricación nacional, el dos de septiembre de veintisiete. El vuelo de Carranza tenía algo de desquite ya que, días antes, el gobierno del Estado de Texas de la unión americana había ofrecido un premio de cinco mil dólares a quien efectuará un vuelo directo entre las ciudades de México y Dallas. Carranza decidió participar, pero el presidente Calles, por razones obvias, prefirió mantener en vigor la prohibición de que nuestros aviones cruzaran la frontera norte y entonces, con el fin de demostrar que fácilmente hubiera podido ganar el premio ofrecido, eligió en el territorio nacional un punto que estuviera más alejado de la capital que la ciudad tejana. Lo limpio de su vuelo a ciudad Juárez demostró que llegar a Dallas no le hubiera dado ningún problema.<sup>11</sup>

Emilio, que entre aviadores era conocido como “El Chato” y en su familia como “Prietito”, era delgado, atlético, chaparrito y dejaba que se le hiciera un rizo sobre la frente que enloquecía a sus admiradoras. Sencillo de trato, humilde y capaz de manejar la fama que le dejara su vuelo a ciudad Juárez, reunía todos los méritos necesarios para que se lo eligiera en ocasión del vuelo a Washington. Egresado de la Escuela Militar de Aviación, hijo de un pueblito de Coahuila, Ramos Arizpe, donde nació en 1905, casado no hacía dos meses con una jovencita sonorensa — “tan católica y abnegada como su

---

<sup>10</sup> Ibid, p. 245

<sup>11</sup> Ibid, loc. cit

madre" —, y dueño de un valor y una habilidad ya probadas, era una selección tan lógica y natural que la gente se le entregó sin reservas

Y más todavía cuando logró reunirse el dinero necesario —gracias, entre otras, a una donación importante del embajador Morrow—, y pudo adquirirse un avión absolutamente gemelo del "Espíritu de San Luis", un "Ryan" plateado, construido también por la Mahoney Aircraft Corporation de San Diego, California, equipado con un motor Wright de 220 caballos de fuerza <sup>12</sup>, con el que Carranza demostró que nada tenía que envidiarle a ningún piloto al recibir el aparato, al que se le dio el nombre de "México-Excelsior" —aunque sin duda no faltó quien sugiriera que, para estar parejo en todo, se le pusiera "Espíritu de México"—, voló de San Diego a la capital de la República el veinticuatro de mayo, solo y sin hacer escalas, en el tiempo récord de 21 horas 4 minutos, aterrizando en Balbuena a las 12 06 horas del día siguiente entre el delirio incontenible de la gente <sup>13</sup>

A partir de este vuelo de Carranza la emoción popular perdió pie y abandonó el terreno de lo razonable. De pronto Emilio dejó de ser el mozalbete valerosísimo y el piloto extraordinario que era para transformarse, en el inconciente colectivo, en un hombre capaz de convertir en realidad todas las esperanzas. Era tal el entusiasmo que parecía ser suficiente que Carranza levantara el vuelo para que, con él, México entero despegara hacia su futuro

"El vuelo inicial de Carranza, de San Diego a México —confesó un editorial poco después—, nos revela muchas cosas, desvanece muchos misterios. Estábamos acostumbrados a desorbitarnos de entusiasmo por las proezas ajenas, se nos secaba la lengua de elogiar a los aventureros del espacio que le hacen gurtas a los kilómetros y a las tormentas. Se nos figuraba que en el interior de esos hombres había radio en polvo, alguna substancia maravillosa que no poseían nuestras razas, algún soplo oculto que da la supremacía en los dominios de la política, del arte, de la ciencia. Nuestra admiración llegó a impedirnos ver hacia el propio corazón de nuestro pueblo. Vivíamos para admirar lo ajeno y para copiar nuestra existencia en el espejo de las razas vencedoras. De pronto sale de la obscuridad Emi-

---

<sup>12</sup> "Excelsior", 12 de junio de 1928, p. 1 y ss

<sup>13</sup> "Excelsior", 26 de mayo de 1928, p. 1 y ss

lio Carranza, practicante de secretas devociones por la luz y, con un escozor de infinitud en la espalda, se lanza de un golpe al aire. Ahorra Carranza se prepara para el vuelo México-Washington, y su potente "Ryan" describirá algunas curvas de fena sobre la cúpula de la Casa Blanca — entonces la visión de nuestras capacidades irá saliendo nitida de las brumas admirativas en que hemos vivido. Comprenderemos lo que vale el Hombre, lo que significa como capital espiritual un individuo orientado. Carranza ha devuelto a México su confianza en el Porvenir: ésta es su gran gloria" <sup>14</sup>

La bola de nieve había venido creciendo: si en un principio pagar la visita de Lindbergh era la obligación de un país que se reconocía como moderno, ahora el vuelo de Carranza a Washington liberaba a México de defectos y pobreza, borraba la sangrienta historia de la década anterior, ponía a cada mexicano en pie de igualdad con los mejores y, mágicamente, hacía de él un triunfador.

La sensación, tan desmedida e irracional como se quiera, no se veía estorbada por nociones que hoy damos por supuestas. En el año de veintiocho no existían siquiera las categorías que hoy clasifican a los países conforme a una escala de "desarrollo" que, de una u otra manera, les ciñe a todos un mismo caminito: los mexicanos de entonces no sabían que estaban apenas "en vías de desarrollo" y creían vivir en un país desmedidamente rico — de ahí que su geografía tuviera la forma de un cuerno de la abundancia —, en el que bastaba con ponerse a trabajar con orden e industria para transformarlo en potencia.

Emilio Carranza y el "México-Excelsior", ya con matrícula civil mexicana — la M-SCCM —, se convirtieron en el elemento que faltaba para que todo eso fuera alcanzable, y de ahí que el lunes once de junio, cuando al fin salió "en su pájaro gris, rumbo a la ciudad de Washington", todo tuviera calidad de augurio y en el más pequeño incidente se descubrieran elementos justificadores de esperanzados vaticinios.

Que Carranza hubiera sonreído tan tranquilamente antes de abordar su avión o le bastara como desayuno con una taza de café, que el avión brillase deslumbradoramente al salir de su hangar y no se hubiera derramado una sola gota de la gasolina especial que fabri-

---

<sup>14</sup> "Revista de Revistas", *Las emociones de la Semana*, 3 de junio de 1928: s/p.

có la compañía "El Aguila" para el vuelo, que llevara seis sandwiches, tres naranjas, dos cajetillas de "Lucky Strikes" y ocho paquetes de chicles, que al preguntársele cuáles eran sus palabras finales antes de salir hubiera contestado que eran "Good Bye" y, sobre todo, que con el enorme peso que llevaba y a la altura peligrosísima del valle de México, hubiera logrado elevar el aparato tras de recorrer apenas mil doscientos metros de la pista de cinco mil que se preparó al efecto en la colonia Moctezuma — hoy la avenida que lleva su nombre —, eran, cada uno, signos indudables de que el futuro sería como todos deseaban que fuera <sup>15</sup>

Y era tal la certidumbre, tan absoluta la confianza de que Emilio llegaría que, a pesar de que la noche del lunes once al martes doce fue de insomnio general, se empezaron a hacer preparativos para celebrar su aterrizaje en Washington: los bomberos pondrían a funcionar sus sirenas a pleno pulmón, los templos — declarando un tiempo fuera en el conflicto religioso —, tañerían sus campanas, máquinas y fábricas harían pitar sus silbatos y los automóviles sus cláxons, los niños saldrían de sus escuelas y los empleados públicos de sus oficinas — como ya lo había autorizado el presidente — y, si los empresarios lo permitían, los obreros dejarían sus fábricas para sumarse al regocijo. Cuando aterrizara Carranza tenía que ser, en México entero, día de fiesta nacional <sup>16</sup>

Sólo que no fue así: en la madrugada del doce se recibió un telegrama de la Associated Press diciendo "Informan de la ciudad de Washington que en el aeródromo de Bolling se recibió un mensaje no confirmado diciendo que el avión México-Excelsior había aterrizado en Mooresville, Carolina del Norte, a las 3 45 de la mañana de hoy"<sup>17</sup> Horas después, a cuenta gotas, fueron llegando más detalles: "El aviador está sano y salvo" "La niebla que cubría la zona obligó también a descender a los aviones postales" "No se sabe cuándo continuará el vuelo" El periódico del día siguiente publicó la versión del propio Carranza

---

<sup>15</sup> Vid. "Excelsior" (12), pp. 1 y ss.

<sup>16</sup> Ibid. (12), esp. pp. 6 y 8.

<sup>17</sup> Ibid. (12), p. 1.

"En mi viaje de México a Washington he tenido tres dificultades y una contrariedad, pero en estos momentos en que dicto el presente artículo, me siento feliz por haber realizado uno de los mayores anhelos de mi vida. Pero esta satisfacción no me enorgullece en lo personal, sino que la siento como puede sentirla cualquier mexicano que aspire a que su patria sea querida y respetada

Las tres dificultades que experimenté en mi vuelo fueron estas: la manera tan forzada como tuve que elevar el avión "México-Excelsior" con su enorme carga, en el Valle de México, para poder salvar las montañas que separan a México de Tampico: la ruptura del resorte de una válvula, lo cual estuvo a punto de hacer fracasar mi viaje en las costas tamaulipecas; finalmente, la terrible niebla que me envolvió en el centro de los Estados Unidos, casi desde mi paso por Montgomery, y cuyas proporciones son difíciles de poder explicar...

Falta mencionar la contrariedad, y ésta ya pueden imaginársela los lectores. Fue mi forzado descenso en Mooresville, Carolina del Norte, pero creo sinceramente que, dentro de las circunstancias, no podía haber hecho otra cosa, y así me lo han dicho algunas autoridades en la materia. Supongo que, primero que nada, los lectores se interesarán en saber por qué aterricé en Mooresville, y voy a referirlo con entera franqueza

Desde que pasé por Montgomery, Alabama, me vi rodeado por la niebla más fuerte que hayan visto mis ojos. Era tan densa que, a pesar de que anunciaron mi paso por Atlanta, por el ruido del motor, yo no vi la ciudad ni me di absolutamente cuenta de haberla atravesado, pues no recuerdo haber distinguido luz alguna, ni tampoco destellos de reflectores.

Hacia el norte de Atlanta, la situación se hizo mucho más seria. Los vidrios de las ventanas de la cabina estaban enteramente empañados, y cuando procuraba asomarme, no veía lo que podía haber a dos metros de distancia.

Sin embargo, yo seguía navegando correctamente. Así me lo suponía y así lo comprueba mi paso por Spartanburg; pero más al norte de esa ciudad experimenté una sensación muy singular. Ocurrió un fenómeno extraño, algo así como si hubiese entrado en una zona cargadísima de electricidad, pues las brújulas se volvieron "locas". Era una fuerza magnética irresistible, que parecía afectar toda la máquina, la que empezó a experimentar serios trastornos, tan serios, que

parecía que yo estaba perdiendo el control del aparato y que éste se veía arrebatado por fuerzas extrañas muy poderosas

Tan así, que de una altura de siete mil pies, a la cual volaba yo, bajé repentinamente, de golpe, como cinco mil pies. La sensación que yo experimenté no podría describirla con exactitud. Creo que ha sido el episodio más angustioso de mi vida de aviador.

Viéndome ya a una altitud relativamente baja, y como quiera que la máquina seguía como si no tuviese control, decidí descender más y procurar retirarme de aquella zona para ver si lograba encontrar una abertura en la niebla, algo que pudiese hacerme recobrar mi dirección y que permitiese funcionar bien a mis instrumentos. Pero la niebla estaba completamente cerrada, y sólo cuando ya me hallaba a muy corta altura del suelo, pude distinguir unas lucecitas empañadas por la misma niebla, y que parecían ser del reflector del pequeño campo de aterrizaje de Mooresville. Pasé casi rozando los techos de las casas de la población y, viendo que el asunto no tenía otro remedio, creía prudente, aun sacrificando mi amor propio, aterrizar mientras se disipaba la niebla.

Pero ¿dónde podía aterrizar? Estuve volando sobre la población, guiado de vez en cuando por las lucecitas que se veían por momentos. No sé cuánto tiempo estuve volando así, pero me parece recordar que fueron dos horas. Finalmente, y volando a muy baja altura, vi algo como las luces de un automóvil y opté por seguirlo, volando sobre él, con intenciones de aterrizar en la carretera si era necesario. El automóvil me condujo precisamente al campo de aterrizaje. Luego supe lo que había ocurrido. El ruido del motor había despertado al vecindario, que se daba cuenta de que un avión estaba describiendo constantes círculos a cortísima altura. Un vecino, un viejo aviador, sacó su automóvil con intenciones de iluminarme, suponiendo que el reflector del campo de aterrizaje estuviese descompuesto. Esto fue verdaderamente providencial, pues fue el automóvil el que me condujo al campo seguro. A ese viejo aviador, cuyo nombre en estos momentos no recuerdo, le viviré eternamente agradecido. Fue tal su previsión que, a pesar del peligro que para él podría representar lo que hacía, condujo su automóvil hasta el campo y, con un fanal, trató de iluminarme parte del terreno, mientras con el otro logró hacerme señalar el hecho de que el campo estaba rodeado de árboles contra los cuales podría estrellarme.

A pesar de la niebla, pude distinguir algo de lo que aquel vecino pretendía señalarme. Cuando menos mi instinto me daba a conocer



la realidad. No obstante las circunstancias desfavorables, tuve que aterrizar, y lo hice felizmente

Esta es la historia verídica de lo que me ocurrió en Moorseville, y en cuanto a la descompostura del resorte de la válvula y a la manera como logré elevarme en México, son cosas que referiré en posteriores artículos, en los que iré describiendo todas las peripecias de mi viaje. Después de la jornada del aire, acabo de tener una jornada muy grande de saludos en Washington y el Embajador Téllez me está instando a que cene y repose, porque dice que mañana tengo muchas obligaciones"<sup>18</sup>

Los preparativos para celebrar la llegada de Carranza, allá y aquí, traían ya tanto vuelo que al recibirse la noticia de que en vez de Washington había aterrizado a cien millas de ahí, todo mundo decidió hacerse de la vista gorda y, al menos en lo que se refería a los festejos, se dio el vuelo por bueno. Mientras en nuestra capital pitaban algunos silbatos, tocaban algunas campanas y unos cuantos grupos se reunían desganadamente en la Alameda a comentar que la niebla era así, en la estadounidense, al son de bandas de guerra y discursos sobre la amistad que une a ambos países, se retrataron con Carranza políticos importantes y sonreidoras reinas de belleza

No hay duda, hoy, que el vuelo del "México-Excelsior", primer avión con matrícula civil mexicana que aterrizó en Estados Unidos fue de un valor y una importancia extraordinaria, tanto por la distancia recorrida, la más larga que un piloto mexicano hubiera volado a solas, como por las condiciones en que se llevó al cabo — sin mapas adecuados, sin radio, sin más instrumentos de orientación que brújulas poco confiables —, pero en aquel entonces eran tan desmedidas o irracionales las esperanzas que lo acompañaron que en el futuro pareció empañarse, de alguna manera, con la niebla de Mooresville y aunque el diario promotor del viaje publicase que Carranza había sido recibido en Washington "como sólo se recibe a los grandes héroes" y, quince días después, que "la ciudad de Nueva York con los brazos abiertos" había acogido "al águila mexicana", faltaba ya la chispa de entusiasmo que hubo antes de la partida <sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> "Excelsior", 13 de junio de 1928, pp. 1 y 5

<sup>19</sup> Vid. "Excelsior", 13 y 28 de junio de 1928, p. 1

Un mes después del despegue en la pista de la colonia Moctezuma, sin embargo, la esperanza renació. Carranza estaba dispuesto a demostrar, con un vuelo todavía más largo, que no siempre encontraríamos en nuestro camino dificultades insuperables y el doce de julio cargó al máximo los tanques del "México-Excelsior" para intentar un vuelo sin escalas de Nueva York a nuestra capital.

Nunca se sabrá con certeza si fue una falla del motor o una ráfaga de viento huracanado lo que hizo perder el control, pero ese mismo día, en los pantanos de Sandy Ridge cercanos al monte Holly en el Estado de Nueva York, a unos cuantos minutos de su salida, Emilio Carranza vio lo que Amado Paniagua había visto diez años antes. Su heroísmo no bastó para evitar que las esperanzas que subieron con él se rompieran tan silenciosamente como las burbujas de jabón.

### 3.2 Nacen las líneas aéreas

Entre las muchas cosas que la primera guerra mundial le heredó a la paz el año dieciocho — además de la noción de que no había nada permanente y que tantos impulsos le dio al jolgorio de los veinte —, había un montón de aviones traqueteados y un pequeño ejército de aviadores sin empleo que, en cuestión de meses, formaron pequeños circos aéreos y llenaron los cielos de algunas ciudades europeas y muchas norteamericanas con vuelos rasantes, tirabuzones en picada e imposibles vueltas invertidas. La aventura terminó conociéndose, ya que las exhibiciones se efectuaban casi siempre en zonas granjeras cercanas a las poblaciones, como "tormentas en los graneros" o "barnstorming".

Los sustos y las sorpresas que le causaban al auditorio — registradas años después por William Faulkner en *Pylon* —, no bastaron para darles vida prolongada y la mayor parte, siguiendo el destino Fellini de todos los circos, acabaron por caer en la descarapelada tristeza que anuncia su extinción. Algunos, ya en las últimas, visitaron nuestras ciudades norteamericanas cuando la revolución ya no era asunto de balazos, y la moda prendió a tal grado que pronto hubo circos aéreos en que los héroes eran pilotos mexicanos.

El más famoso de todos, allá por el año de veintitrés, fue el que formaron Pablo Sidar, Roberto Fierro, Pablo Bell y José Fonseca. Con dos amolados "Lincoln-Standard" que compraron por nada en

un remate que hizo la Secretaría de Hacienda, iniciaron sus presentaciones en Guadalajara con el patrocinio de un periódico de la capital y una compañía petrolera. De ahí se fueron a entristecer el carnaval de Mazatlán con la muerte de Fonseca y, obviamente ya con un solo avión, siguieron haciendo suertes y acrobacias en Durango, Chihuahua, Ciudad Juárez, Monterrey, Ciudad Victoria y Tampico.

Como podrá suponerse, lo de andar haciendo rizos por el aire no era de todos los días y entre función y función quedaban muchas horas vacías. No es de extrañar, así, que una tarde que Sidar y Fierro se defendían del calor sofocante de Tampico tomándose unas cervezas, se les acercara un joven petrolero al que ya conocían — Eduardo del Angel se llamaba —, y sentándose con ellos empezara a platicar. A su primera pregunta adivinaron qué quería.

— Oigan — dijo —, ¿y el avioncito ese de ustedes podría volar de aquí hasta México?

— ¡Claro! — dijo Fierro.

— Todo es cuestión de la gasolina y los centavos — explicó Sidar.

— Eso está muy bien — concluyó del Angel, que era hombre de dinero —, porque entonces quiero que me lleven.

Porción importante de los ingresos de todo circo del aire provenía de lo que dio en llamarse “vuelos de placer”, y que no eran otra cosa que darle una vuelta a los curiosos que se arriesgaban a recibir de esta manera su bautizo aéreo. Este caso, sin embargo, era distinto. Eduardo del Angel no quería sólo dar una vuelta, sino realizar todo un viaje y aunque fuese también su primer vuelo y no respondiera a urgencia alguna, tenía tantos elementos en común con cualquiera de los viajeros que en este momento andan volando, que tal vez deba considerárselo como un vuelo comercial.

O, si se quiere, como un intento porque, a la larga, todo fue mal. La partida del campo de “El Moralillo”, con Sidar y Fierro en los controles, no presentó problema, pero a las dos horas y pico de vuelo el motor empezó a toser por falta de gasolina y fue necesario descender en un terreno llano que encontraron en la Hacienda de Cadereyta, cerca ya de Querétaro. Conseguir el combustible necesario y ponérselo al avión fue todo un triunfo y el despegue casi una tragedia: al tomar Sidar los mandos un viento de cola le pegó al aparato y, por más que hizo, acabó comiéndose entero el terreno improvisado en pistas y estrellándose contra unos álamos. El avión concluyó ahí.

su vida cirquera: los pasajeros, con rasguños y golpes que no eran de gravedad, y, precursores también del transporte multimodal, llegaron en tren un día después a México <sup>20</sup>.

La aventura y el lugar tienen importancia, primero, porque fue en Tampico, entonces la segunda ciudad de la República a causa del petróleo, donde iniciaron su carrera las primeras empresas de transporte aéreo del país y, segundo, porque lo hicieron de una manera que durante varios años no difirió gran cosa del vuelo de Sidar y Fierro con del Angel: que saliera un avión, la hora a la que lo hiciera y el rumbo que tomara, dependían casi en todo de la existencia de un pasajero dispuesto a correr el riesgo. El lugar al que llegaba, como ha de suponerse, era algo que dependía de muchos otros factores impredecibles.

Para crear algunas semejanzas de orden la oficinita del ingeniero Villasana, la que estaba allá, en la azotea del Palacio de Comunicaciones, estableció al principio de que los aviones que llevaran pasajeros sólo podían funcionar mediante una concesión del gobierno federal y sus vuelos, en la medida de lo posible, debían confinarse a la ruta que se les asignara.

La primera concesión, otorgada el doce de julio de mil novecientos veintiuno a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, una empresa de la que eran dueños los norteamericanos Harry J. Lawson y L.A. Winship, y que tenía dos "Lincoln" nuevecitos, solicitó una ruta que, en términos generales, coincidía con la que el general Hay había inaugurado hacía unos meses ya que, saliendo de México, volaba a Tuxpan, Tampico y Laredo y, de ahí, emprendía el regreso zigzagando entre Matamoros, Monterrey, Saltillo y San Luis Potosí. Un mes después, el veintiuno de agosto, inauguró sus vuelos llevando como primer pasajero a Humberto Jiménez, un pagador de la compañía petrolera "El Aguila", de la capital a Tampico <sup>21</sup>.

En esto nuestra aviación se tardó un poco ya que ese fue el segundo vuelo de carácter comercial realizado en nuestro continente. la primicia le corresponde a la "Sociedad Colombo Alemana de

---

<sup>20</sup> VILLELA (6), p. 413-414

<sup>21</sup> *ibid.*, p. 295

Transportes Aéreos", hoy AVIANCA, que el veinte de octubre de mil novecientos veinte, con un hidroavión "Junker F-13", efectuó el primer vuelo propiamente comercial al unir Barranquilla con Girardot.<sup>22</sup>

La Compañía Mexicana de Transportación Aérea efectuó vuelos regulares sólo durante su primer año de operaciones: además de 39 vuelos redondos entre Tampico y México y 68 entre Tampico y Tuxpan, hizo muchos otros entre los campos petroleros de la zona ya que del total de horas voladas — casi dos mil —, el 45% fueron de esta índole, y del total de pasajeros — 1,248 —, sólo la cuarta parte voló en vuelos regulares.<sup>23</sup>

Uno de los servicios más curiosos que la línea de Lawson y Winship le prestaba a las compañías petroleras era llevar el dinero semanal de las rayas a los campos de trabajo, ya que los salteadores fácilmente despojaban a los pagadores en cualquier recodo de los caminos perdidos entre los cerros y las selvas de la zona que tenían que recorrer. Para Lawson la solución no podía ser más sencilla: poner el dinero en fuertes bolsas de lona y dejarlas caer en "blancos" concertados de antemano. La idea corrió con buena fortuna hasta que un día el piloto encargado de la entrega, Wilbur Morrison — años después funcionario importante de la Mexicana de Aviación y la Pan American —, preocupado por un asunto personal, buscó a un sustituto que llevara la bolsa de esa día, que contenía la friolera de ochenta mil pesos, o sea cuarenta mil dólares. El suplente, sin experiencia en arrojar bombas de dinero, tuvo tan mala puntería que el costalito cayó en la maleza perdiéndose para siempre. Como es de suponerse, Morrison perdió a su vez el empleo.<sup>24</sup>

A pesar de estos esfuerzos, era evidente que había espacio sobrado para que otras empresas explotaran rutas paralelas o aun iguales y de ahí que la segunda concesión, otorgada el dos de agosto del mismo año, facultara a Mario Bulnes para volar también de México a Tampico. La empresa de Bulnes nunca llegó a iniciar operaciones y no fue sino hasta dos años después, a mediados de veinti-

---

<sup>22</sup> Ibid, p. 282

<sup>23</sup> Ibid, p. 295 y R. E. G. DAVIES, *Airlines of Latin America since 1919*, Smithsonian Institution Press, Washington, E. U. A., 2a. Ed., 1964, p. 2

<sup>24</sup> VILLELA (6), p. 307-308

cuatro, que vino a otorgarse la tercera William Mallory, un hábil piloto, la recibió el once de julio. La ruta concedida, por variar, era México-Tampico.

Guillermo "el flaco" Mallory ya no era, el año de veinticuatro, un recién llegado a la zona petrolífera de Tampico y conocía sus problemas. Convencido de que había muchos negocios que hacer con las compañías petroleras, pidió la concesión a reserva de hallar la forma de hacerse de un avión. Semanas después no sólo encontró el aparato, sino tres y, con ellos, un socio que si entonces no sabía gran cosa de aviación sí sabía mucho de negocios. Jorge Rihl. La sociedad tomó forma el veinte de agosto de ese año cuando Rihl, Mallory y dos socios más que había conseguido el primero, Randhal G. Piper y Carl V. Shalact, que aumentaron el capital social de la empresa a cincuenta mil pesos, fueron a ver a Eduardo Gutiérrez Cañedo, un notario de Tampico, y constituyeron la Compañía Mexicana de Aviación, la CMA, eligiendo como su primer presidente a un mexicano, el licenciado Gustavo Espinosa Mireles. La concesión de Mallory, que conservó el número tres pero amparó a partir de entonces al contrato número cuatro, fue extendida para que comprendiese también las rutas México-Tuxpan y México-Matamoros, ya que Rihl creía, y no sin razón, que el futuro del negocio estaba en unir a la capital con la frontera estadounidense.<sup>25</sup>

Los aviones con los que la nueva empresa inició sus operaciones fueron tres "Lincoln-Standard" de cabina abierta, capaces de transportar un pasajero y cincuenta kilos de equipaje y correspondencia a la entonces increíble velocidad de 95 kilómetros por hora y que, después de haber tenido una flota de diez, era todo lo que le quedaba a la Compañía Mexicana de Transportación, ya para esas fechas resignada a ofrecer exhibiciones acrobáticas sobre las playas tampiqueñas.<sup>26</sup> La compraventa se efectuó en septiembre del veinticuatro y constituyó el punto de partida de la línea aérea más antigua de México, la segunda en nuestro continente, y una de las más prestigiadas del mundo.

---

<sup>25</sup> Vid. DAVIES (23), pp. 2-3, SALVADOR NOVO, *Historia de la Aviación en México*, Compañía Mexicana de Aviación, 1974, p. 40 y FRANCISCO ALVAREZ SEGURA, *Importancia de la Compañía Mexicana de Aviación en la actividad turística de México*, (tesis) Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, 1984, p. 8.

<sup>26</sup> DANIEL RUIZ BRINGAS, *Los Surcos del Aire*, en "Nosotros", 27 de agosto de 1960, pp. 23-25, p. 24, y MANUEL RUIZ, *Medio Siglo de Transporte Aéreo*, en "Aeropuertos", Año I, No. 1, pp. 18-20, p. 18.

Los primeros meses de la Compañía Mexicana de Aviación no fueron fáciles, a pesar de que Rihl —que antes se había dedicado también a la exploración petrolífera—, logró que siete compañías petroleras de la zona le compraran cien horas de vuelo al mes por la cantidad de diez mil dólares, o sea a razón de cien dólares por hora de vuelo. Las empresas se repartían el tiempo de vuelo entre sí y lo empleaban para comunicarse con Tampico, sus campos petrolíferos y transportar a sus funcionarios a Ciudad Victoria, Veracruz, Tuxpan y en algunos casos a la ciudad de México.<sup>27</sup>

Como tales ingresos no eran suficientes más que para ir la pasando, Rihl y Mallory decidieron ampliar su negocio y ofrecer también servicios de fotografía aérea, pensando en las dificultades que enfrentaban las empresas petroleras para levantar planos adecuados de sus propiedades, sobre todo durante la época de lluvias. Como este era un campo muy especializado de la aviación y casi nadie lo conocía, a mediados de 1952 Rihl decidió entrevistarse con Sherman Fairchild, dueño de la empresa estadounidense más importante en fotografía aérea, para tratar de convencerlo de que se uniera a su grupo. Fairchild vio en esto un buen negocio y se ofreció a proporcionarle a la CMA todo el equipo que requiriera a precio de costo, a cambio del veinte por ciento de las acciones de la compañía. Rihl estuvo de acuerdo y el capital social de la empresa fue aumentado de cincuenta mil a sesenta y dos mil quinientos pesos, de los cuales la diferencia le correspondió a Fairchild en acciones.<sup>28</sup>

La mayor parte de las compañías petroleras, felices de contar con ese servicio, contrataron a la Mexicana de Aviación, a pesar de lo cual el año acabó en fracaso financiero. La razón en que en el costo de las fotografías no se tomó en cuenta, en un principio, los días que el mal tiempo obligaban a los aparatos y a sus tripulaciones a permanecer en tierra. El año siguiente, con los costos ya adecuadamente calculados, la operación rindió utilidades.<sup>29</sup>

Colaboró también, y en medida importante, a que la Mexicana llegara a tener una sólida base financiera, el hecho de que la enton-

---

<sup>27</sup> EMILIO AYALA BRES, *Historia de la Mexicana de Aviación*, en NOVO (25), pp. 33 y ss., p. 44.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 45.

<sup>29</sup> *Ibid.*, pp. 45-46.

ces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le otorgó un contrato para transportar correspondencia entre México y Tampico. El contrato, válido por diez años, fue suscrito el diez de agosto de veintiséis y resultó ventajoso para la línea aérea, ya que el gobierno federal le pagó a partir de entonces un peso por kilómetro por el servicio<sup>30</sup>.

Los ingresos del contrato postal, sin cuyo auxilio ninguna línea aérea de la época podía sobrevivir, le dieron a la CMA nuevo impulso y el nueve de diciembre de ese año, piloteando un "Lincoln-Standard" — uno de los grandes aviones de su tiempo —, el piloto M. A. Nimenin voló de la ciudad de México a Matamoros, haciendo una escala en Tampico, en seis horas cinco minutos. El vuelo, cuyo propósito principal era probar la ruta, fue el primero que se hizo directamente entre nuestra capital y la frontera estadounidense<sup>31</sup>.

Mil novecientos veintiocho, el año que voló Carranza, vio la consolidación definitiva de la Compañía Mexicana de Aviación como línea aérea con mejores y más poderosos aviones, los Fairchild 71 y FC-1A que recibió meses antes, un nuevo y más substancial contrato postal con la Secretaría de Comunicaciones, esta vez para transportar correspondencia conforme a un calendario fijo, instalaciones adecuadas en Tampico, como hangares y pistas asfaltadas que permitían aterrizar en todo tiempo, la empresa inauguró el quince de abril de ese año, con el Fairchild FC-2W "Ciudad de México", el primer servicio regular de pasajeros en la república, volando tres veces por semana la ruta México-Tuxpan-Tampico.

Seis meses juntos después, el quince de octubre, puso en servicio dos Fairchild más, el M-SC0Z "Ciudad de Mérida" y el M-SC0Y "Ciudad de Veracruz" con los que, volando vía Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen y Campeche, unió a la capital de la República con la del estado de Yucatán. El diez de marzo del año siguiente, al establecer vuelos regulares a Matamoros — que de hecho aterrizaban en Brownsville por la falta de un aeropuerto adecuada del lado mexicano —, no sólo inauguró el primer servicio internacional en el continente, sino que unió a todas las ciudades importantes del país que se encuentran en el Golfo<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> DAVIES (23), p. 3.

<sup>31</sup> Ibid, loc. cit.

<sup>32</sup> VILLELA (6), p. 314 y DAVIES (23), pp. 4-6.



Conviene detenerse aquí un momento, en mil novecientosveintiocho, para señalar que en otros terrenos nuestra aviación también había logrado avances de importancia, sobre todo en las áreas propias del gobierno federal. El ingeniero Juan Guillermo Villasana, motor de este avance, después de un incidente que casi le cuesta el empleo — y al país el futuro inmediato de su aviación —, había conseguido que la Oficina de Navegación Aérea creciera hasta convertirse, el primero de julio de ese año, en el Departamento de Aeronáutica Civil<sup>33</sup>

El incidente de marras se cocinó a partir de tres ingredientes: una tarde de lluvia, una secretaria despampanante y un celoso general. El cuarto elemento fue el propio Villasana, que aquella tarde de lluvia del año de veintitrés regresaba a su trabajo, muy quitado de la pena, manejando su fordcito por el centro de la ciudad, cuando vio a Luchita, que también trabajaba en Comunicaciones, tratando de defenderse del agua con un periódico. Acercarse a ella, abrir la portezuela y ofrecerse a llevarla las cuerdas que faltaban, era algo tan imposible de evitar como tratar de no advertir que la dichosa Luchita, al encontrarse con un varón, ponía a parpadear sus ojos pestañosos en la inútil esperanza de que no resaltarán tanto las muchas otras gracias que tenía.

Villasana, Luchita y la lluvia, para mala suerte del primero, se encontraron con el general Amado Aguirre, entonces secretario del ramo, en la puerta del edificio y, al día siguiente, Juan Guillermo recibió en su despachito de la azotea un memorándum que le ordenaba reconcentrar la Oficina de Navegación Aérea en el Departamento de Aviación Militar, ya que a partir de esa fecha desaparecía de la SCOP. Por fortuna para nuestra aviación el general Alvaro Obregón, entonces presidente de la República, no conocía a Luchita y ordenó que las cosas siguieran donde estaban <sup>34</sup>

El año de veintiocho, al establecerse al fin el Departamento de Aeronáutica Civil — que adquiere categoría de dirección el 6 de agosto del cincuenta y dos y de dirección general el primero de enero del cincuenta y seis<sup>35</sup> —, la aviación mexicana contaba ya con las bases necesarias para operar. En cuanto a los aspectos jurídicos y además

---

<sup>33</sup> VILLELA (6), p. 98

<sup>34</sup> Ibid, p. 96

<sup>35</sup> Ibid, p. 302

de las disposiciones nacionales, como podrá verse en el apéndice, nuestro país había suscrito ya dos convenios de carácter internacional: el Ibero-Americano de Navegación Aérea de Madrid, España, del primero de noviembre de veintiséis, y el de Aviación Comercial concertado el quince de febrero de veintiocho en La Habana, Cuba.

En cuanto a los servicios, ese mismo año se emprendieron obras de importancia en el aeropuerto de la ciudad de México. Alberto Braniff, dueño todavía de parte de los terrenos de la ex-hacienda de Balbuena, los cedió a la Nación a instancias de Villasana<sup>36</sup>, y con la colaboración de la Mexicana de Aviación que donó trescientos mil pesos para las obras<sup>37</sup>, se asfaltaron las pistas, se las dotó de señales, se construyó una modesta torre de mando y se compraron algunos aparatos meteorológicos. El cinco de noviembre de veintiocho tuvo lugar el primer aterrizaje oficial en el nuevo aeropuerto de Balbuena: el piloto aviador Felipe García fue el primero en usarlo<sup>38</sup>.

Las concesiones para operar líneas aéreas aumentaron también: el dieciséis de agosto de 26 se le otorgó a A. H. Zambrano la ruta México-Pachuca-Tuxpan-Tampico y, el año de veintiocho, se concedieron seis más: una, del veinticuatro de marzo, a Enrique Schondube para volar de Veracruz a Progreso y a Tampico, y cinco más, todas del 29 de noviembre, que quedaron repartidas entre Roberto V. Pesqueira, que solicitó permiso para operar las rutas México-Ciudad Juárez y México-Nogales-Tijuana, Interaméricas de Transporte Aéreo S. A., Suchiate-México-Nogales, James G. Oxnard, de México a Ciudad Juárez y a Mazatlán, la Compañía de Transportes Pickwick Latinoamericana, de México a Nogales, de Tijuana a Ensenada y de México a Tapachula y, finalmente, a Fernando González, a quien se le otorgó en principio la concesión número diez, aunque pocos días después quedó cancelada porque el solicitante dejó la ruta sin definir<sup>39</sup>.

Tal vez el hecho que más deba destacarse, sin embargo, fue que el ingeniero Villasana decidió celebrar la formación de la nueva de-

---

<sup>36</sup> Ibid., p. 390.

<sup>37</sup> Ibid., loc. cit.

<sup>38</sup> Ibid., p. 178.

<sup>39</sup> Ibid., p. 299.

pendencia con un hecho que la distancia de la historia permite calificar de visionario: la fundación de la primera aerolínea de carácter federal, operada exclusivamente por mexicanos tanto pilotos como personal de tierra. La ruta que inauguró el general Hay aquel angustioso día del año de veinte y que voló irregularmente a lo largo de varios años, acabó por dar fruto. con seis aviones "Stinson-Detroit" totalmente nuevos, la SCOP puso en servicio el primer día de septiembre de veintiocho la primera línea aérea de la Nación<sup>40</sup>

A pesar de la tristeza por la muerte de Carranza, el presidente Plutarco Elías Calles pudo informar ese año a la nación: "Fueron concedidos dieciocho permisos de navegación aérea, encontrándose tres en vigor o sean los de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., del señor Enrique Schondube y del señor C.A. Zambrano. Sólo la primera compañía está ya ejerciendo su concesión y efectúa el servicio postal de exprés y de pasajeros, de México a Tuxpan, Ver., y Tampico, Tamps, habiendo cubierto 351,267 kilómetros con 2,631 horas 16 minutos de vuelo y transportando más de 1,800 pasajeros, así como 5,334 kilómetros de correspondencia, esto último en el periodo del 15 de abril próximo pasado en que se inauguró el servicio postal a la fecha. Es digno de mencionarse que en los 1,900 vuelos regulares y 328 eventuales que ha realizado dicha compañía sólo se registró un accidente, el cual careció de importancia, pues ni los pasajeros ni el piloto sufrieron lesión alguna. Hubo 27 vuelos de larga distancia efectuados por pilotos nacionales y extranjeros"

Y concluyó "Creado ya desde el primero de julio el Departamento de Aeronáutica Civil, que antes funcionaba económicamente, se han otorgado cinco permisos para escuelas civiles de aviación, que se establecerán en esta capital, Guadalajara, Jal., Nuevo Laredo, Tamps, y Distrito Norte de la Baja California. Se han registrado quince aviones que hacen diariamente vuelos de recreo; ha dado principio al acondicionamiento del primer puerto aéreo de la República, que ocupará una extensión de más de un millón de metros cuadrados, con dos pistas de mil seiscientos metros y otra de mil cuatro metros. Se acaba de instalar la Comisión Interministerial de Aeronáutica Civil, que efectuará los estudios relativos para acrecentar el impulso que en la actualidad se ha dado a la Aviación Civil" <sup>41</sup>.

---

<sup>40</sup> Ibid., pp. 295-296

<sup>41</sup> "Excelsior", 2 de septiembre de 1928, p. 3

No hay duda alguna a partir de mil novecientos veintiocho la aviación mexicana, nuestra aviación, dejó de ser sólo esperanza o proyecto para convertirse en realidad

### 3.3 El romanticismo de los grandes vuelos

Los buzos dieron la señal desde la superficie del agua cuando empezaba a oscurecer y el río Potomac, ya sin los reflejos dorados que le daba el sol hasta hacía unos momentos, tomó el color de la plata sucia. Un viento frío, gris también, llegó hasta la multitud apretujada en la orilla que veía cómo se tensaban las cadenas de la grúa y poco a poco, entre borbotones y burbujas, en medio de una mancha de aceite y gasolina, empezaba a salir del agua el "Conquistador del Cielo", el avión en que se mató Francisco Sarabia la tarde de aquel miércoles siete de junio de 1939

Hasta hacía unos momentos allá, en el aeropuerto de Washington, todo parecía ideal para el vuelo: en el cielo tranquilo sólo había algunas nubes amodorradas por el verano

— No le envidio el calorcito que va a encontrar en Torreón — dijo el embajador de México, Luis Quintanilla, al despedirse de Sarabia

— Con tal de ver a mi mujer y a mi hijo — le respondió Pancho sonriendo —, que haga el calor que quiera

— Donde va a tener frío es allá arriba — intervino Manuel Zermeno Araico, entonces agregado naval de nuestra embajada en Estados Unidos y años más tarde secretario de Marina

— Eso sí, pero hay tanto qué hacer que ni tiempo tiene uno para darse cuenta — contestó Sarabia

A las 4 26 el "Conquistador del Cielo", un Gee-Bee alargado y trompudo con la cabina corrida hacia atrás del fuselaje, casi unida a la cola, tomó la pista y sin ningún esfuerzo, a pesar de la enorme carga de gasolina que llevaba, tomó altura. De pronto, con la misma claridad que se si tratara de una explosión, se hizo el silencio: el motor se había parado y, en segundos, cuando todavía algunos agitaban pañuelos con la mano, el aparato se inclinó hacia la tierra y describiendo una larga curva cayó de nariz en las aguas del cercano río Potomac

— ¡Hay que abrirle la cabina! — dijo alguien mientras todo mundo corría. Los primeros en llegar a la orilla fueron el embajador Quintanilla y Zermeno Araico que, sin dudarle ni un instante, aventaron los sacos, se quitaron los zapatos y se arrojaron al agua. Sus esfuerzos resultaron en vano ya que el avión estaba muy hondo y la corriente del río les impedía llegar hasta él. Media hora después tres buzos de la marina estadounidense consiguieron sacar el cadáver. El "Conquistador del Cielo", con la hélice rota, pero por lo demás casi intacto, no llegó de nuevo a tierra sino cuando ya era de noche.<sup>42</sup>

La muerte de Francisco Sarabia puso fin a una época de la aviación mexicana en la que llegó a creerse, sin duda alguna, que la única prueba verdadera que podía dar un piloto de su valor y habilidad era realizando, a solas, un vuelo arriesgado y peligroso hacia algún lugar distante. Después de la muerte de Carranza, ciertamente, ya no volvió a creerse que bastaba con un largo vuelo para abrir "una nueva era en México, una era de comprensión de las facultades propias, casi una nueva era de la economía nacional"<sup>43</sup> — como gustaban ce reiterar las revistas del año 28 —, pero a lo largo de poco más de una década, los grandes vuelos siguieron despertando pasiones y enconos tanto o más grandes que los de cualquier fervor deportivo se aplaudía al favorito, celebrándole todas sus hazañas, y se le restaban méritos al que no lo era, menospreciando sus logros.

La reflexión viene a cuenta porque la carrera de Roberto Fierro como piloto, vista hoy, con la perspectiva que da el tiempo, no puede sino considerarse como una de las más grandes de nuestra historia y en su tiempo, sin embargo, rara vez consiguió obtener el aplauso que merecía. Por una cosa o por otra — fuese por la sombra que le hizo Carranza, fuese porque los vaivenes de la política cortaron sus proyectos —, el caso es que Fierro, aunque realizó tres grandes vuelos, cada uno impecable, nunca llegó a suscitar la pasión que acompañó al "México-Excelsior" en veintiocho o al "Conquistador del Cielo" en treinta y nueve.

---

<sup>42</sup> GUILLERMO LAGARDE, *Gloria y drama de Francisco Sarabia*, en "Impacto", 23 de mayo de 1962, pp. 34-36, CARLOS VEGA RANGEL, *La muerte de Sarabia*, en "Impacto", 23 de mayo de 1966, p. 37, "La Prensa", 6 de octubre de 1946, p. 2 y 28. Quintanilla y Zermeno recibieron 25 años después, por su acción, la medalla "Francisco Sarabia".

<sup>43</sup> "Revista de Revistas", 17 de junio de 1929, p. 5.

Como Carranza y Sarabia, Fierro era del norte y, por curiosa coincidencia nació un siete de junio — día en que se mató Sarabia —, tres años antes del 900, en ciudad Guerrero, Chihuahua, y como todo gran piloto desde chico ya traía la aviación en la sangre, así que después de terminar su primaria en una escuelita anexa a la Normal de su estado, se vino a México para estudiar en lo que entonces era todavía la Escuela Aeronáutica Militar <sup>44</sup> El 11 de abril de 22 se graduó como piloto y al año siguiente se puso con Pablo Sidar, Pablo Bell y el malogrado coronel José Fonseca, a hacer circos en el aire por Guadalajara, Mazatlán y los estados fronterizos. Y en eso estuvo hasta que Sidar, en aquel vuelo con del Angel, estrelló contra unos álamos el único avión que les quedaba <sup>45</sup>

Los tres años siguientes, ya con el grado de mayor, Fierro se dedicó a la guerra, ametrallando y bombardeando columnas de ahueristas y comunidades yaquis. Fueron años de accidentes, peripecias y aventuras, como aquella vez en febrero del 24 que se le incendió el aeroplano volando a mil quinientos metros de altura sobre la laguna "La Machona", allá por el sur de Veracruz. Su copiloto, el capitán Gálvez Pérez y él desesperados, hicieron cuanto pudieron para controlar el fuego, pero el aparato cayó en picada, envuelto en llamas, hasta que acabaron tomando tierra en una zona boscosa. Las ramas de los árboles amortiguaron un poco su caída y, heridos y maltrechos, empezaban a felicitarse por estar vivos cuando se dieron cuenta que el fuego había prendido en la maleza y que, por si fuera poco, estaba en territorio enemigo. Cinco días de hambres y sustos les costó caminar los sesenta kilómetros hasta Coatzacoalcos, donde estaba el resto de su fuerza <sup>46</sup>

Aunque nunca negó que combatir desde el aire le gustara — después de todo no por nada fue jefe de la Fuerza Aérea Mexicana en tres ocasiones diferentes —, Fierro era un piloto de su tiempo y sentía que su carrera no estaría completa mientras no intentase un gran vuelo. Todo, además le era favorable ya que a fines de 27 el ge-

---

<sup>44</sup> JUAN PABLO ESTRELLO, *Guardelo en su memoria: nace Roberto Fierro*, en "La Prensa", 7 de junio de 1968, p. 10 y 35, p. 10

<sup>45</sup> VERO GUZMAN, *Fierro entrega su testamento a Revista de Revistas*, 1.º de julio de 1928, pp. 19 y 47

<sup>46</sup> GUZMAN (45), loc. cit.

neral Abelardo L. Rodríguez, entonces gobernador del territorio norte de Baja California, lo invitó a participar en un proyecto que no podía ser más nacionalista: se trataba de que un piloto mexicano, en un avión diseñado por un mexicano —el ingeniero José Flavio Rivera—, y construido por obreros mexicanos en una fábrica que el general acababa de inaugurar en Mexicali, volara sin hacer escalas desde ahí hasta la capital de la República<sup>47</sup>.

El triunfo del proyecto dependía, por supuesto, del buen éxito del vuelo, pero también de que se lo hiciera cuanto antes porque, para ese entonces, Emilio Carranza y el "Coahuila" ya habían entrado a la fama al unir a México con Ciudad Juárez, y corrían rumores de que con un aeroplano como el de Lindbergh iba a pagar la visita volando ahora hasta Washington. En marzo de 28, mientras se construía el "México-Excelsior" en San Diego, en Mexicali los obreros mexicanos se afanaban por terminar cuanto antes el "Baja California". Las primeras pruebas se efectuaron a fines de ese mes y, para tristeza colectiva, resultaron decepcionantes. La única solución era dedicarse con todo empeño a terminar otro modelo, mejorado, que apenas estaba empezando a armarse, el "Baja California II".

A mediados de mayo, cuando Carranza empezó a probar su nuevo avión en San Diego, Fierro salió a volar en el suyo, descubriendo que el tren de aterrizaje y la inclinación de las alas no eran del todo adecuadas. Día y noche se trabajó en las reformas que requería el aparato y, cuando ya todo estaba casi a punto, el 24 de ese mes, Emilio Carranza voló sin problemas de San Diego a la ciudad de México. Seis días más tarde, así fuese sólo para probar que en México podían hacerse aviones tan buenos como del otro lado de la frontera, Fierro salió de Mexicali en el "Baja California II".

Además de su carácter nacionalista, mérito que no debe negársele porque fue el vuelo más largo que efectuaba hasta entonces un avión fabricado en México y el más largo que se había hecho dentro de nuestro territorio, debe añadirse que, como el de Carranza, fue en parte un vuelo nocturno: a lo largo de casi cuatro horas, desde la hora en que despegó —las 2:05 de la madrugada—, hasta que llegó el amanecer, Fierro voló en plena oscuridad. Por otra parte, la ruta que siguió el "Baja California II" fue muy peligrosa ya que parte fue sobre

---

<sup>47</sup> "La Prensa", 12 de agosto de 1962, pp. 2 y 15

el mar y, por primera vez, se cruzó el Golfo de Cortés. La línea casi recta que siguió Fierro le permitió cubrir los 2,330 kilómetros que separan a Mexicali de nuestra capital en sólo 14 horas 50 minutos. Carranza, que prefirió seguir la línea fronteriza hasta poco después de Piedras Negras y de ahí volar hacia el sur, aunque partió de un aeropuerto situado a menos de treinta kilómetros de Mexicali, ocupó 21 horas 4 minutos en su vuelo <sup>48</sup>

Fierro aterrizó en Balbuena ya casi de noche — faltaban cinco minutos para las siete —, para encontrarse que, además de una multitud jubilosa de amigos y funcionarios, estaba esperándolo también el presidente Plutarco Elías Calles <sup>49</sup>. El público de la capital, sin embargo, encandilado por la próxima partida de Carranza hacia Washington, sólo aplaudió discretamente su hazaña y aunque hubo diarios que publicaron relatos detallados de su vuelo y publicaciones que llegaron a decir "El Baja California No. 2" significa la victoria, y una brújula de acción que puede abrir un horizonte para la aviación civil y militar mexicana, para los hombres de negocios y para todo México", el más cálido elogio que se le tributó fue llamarlo, sin temor alguno al ridículo, "caballero de alas metálicas y ambición de hélice" <sup>50</sup>

Diez días más tarde las angustias que Carranza padeció en la niebla de Mooresville, hicieron que la gente empezara a olvidar la hazaña de Fierro y doce días después ya ni quien se acordara de él. Además de analizar los honores que Nueva York volcaba sobre Emilio, había que comentar el vuelo que Fritz Bieler y Joaquín González Pacheco — el primero como piloto y maestro, el segundo como patrocinador y discípulo —, intentaron llevar a cabo el 24 de este junio con un Stinson-Detroit J-5 al que llamaron "Capitán Emilio Carranza" para estar al día, despegaron de Windsor, Canadá, con muchas ganas de llegar de un solo salto hasta la ciudad de México, pero una falla en el sistema de alimentación del aparato los obligó a descender, primero, en Soto la Marina y, después, a aterrizar en Tampico para conseguir gasolina <sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> VILLELA (6) pp. 245 y 247

<sup>49</sup> "Excelsior", 3 de junio de 1928, p. 3

<sup>50</sup> "Revista de Revistas", 10 de junio de 1928, s/p

<sup>51</sup> MARCIAL RIVERA, *Un nuevo triunfo del ala mexicana*, en "Revista de Revistas" 10 de julio de 1928, p. 30 y VILLELA (6), p. 253



Molesto por el olvido, Fierro anunció en los primeros días de julio que preparaba un vuelo que empezaría en nuestra capital y terminaría en la de España. La primer etapa de su ruta lo llevaría hasta La Habana, de donde seguiría por Centroamérica — evitando Nicaragua, con la que no había relaciones desde el triunfo de Somoza —, Panamá, las Guayanas y Brasil, que le daría en Natal el trampolín necesario para convertirse en el primer mexicano que cruzaba solo el Atlántico, llegar a África, brincar el Mediterráneo y alcanzar Madrid. El avión sería el mismo que había usado en su vuelo de Mexicali, el mexicanísimo "Baja California II"

No había transcurrido siquiera una semana del anuncio de Fierro, cuando Carranza se estrelló en Sandy Ridge y, exactamente cinco días después, el 17 de julio de 28, León Toral asesinaba al general Alvaro Obregón, entonces presidente electo, en el restorán de "La Bombilla". La actitud del público cambió: el entusiasmo y la esperanza de días antes se volvieron escepticismo y tristeza y casi nadie prestó atención al proyectado vuelo a Madrid. Más todavía: una serie de dificultades obligaron a posponer la partida varias veces. Primero fue de nuevo el tren de aterrizaje del "Baja California II", cuyas ruedas eran muy débiles y hubo que hacer otras en los talleres aeronáuticos militares. Después fue el estado del tiempo, ya que el Observatorio Meteorológico de Tacubaya anunciaban un día, y lo repetía al siguiente, que las condiciones predominantes en el Golfo no eran satisfactorias. La gente, en parte para distraerse de problemas mayores acabó tomándolo todo a chunga y se dedicó a hacer bromas a su costa.<sup>52</sup>

- Bueno, ¿y por fin salió Fierro?
- No. Dijo que volará cuando el peso valga más que el dólar.
- ¿Crees que Fierro vuelva cuando se componga el tiempo?
- No. Creo que va a volar cuando se le quite el miedo.

Para esas fechas ya había empezado agosto y Fierro andaba de un humor que hacía del negro un color claro y a cuanto amigo tenía,

---

<sup>52</sup> "Excelsior", 6 y 8 de agosto de 1928 pp. 4 y 7.

quizá sin saber que tocaba una de las razones de que el público no le prestara la atención que merecía, le preguntaba:

— Dime. ¿Qué quieren? ¿Qué vuela o que me mate?

El diez de ese mes un amigo del Departamento de Aeronáutica lo buscó por todas las cafeterías de la avenida Juárez hasta encontrarlo en la del hotel Regis para darle, al fin, la buena nueva: el tiempo estaría despejado los próximos días entre México y Cuba. Olvidándose de pagar hasta el café que tenía enfrente, Fierro salió corriendo y tomó un "libre" a Balbuena — como entonces se les decía a los taxis. En horas se abasteció al avión de gasolina y lubricantes, se comprobó el buen funcionamiento de todos sus sistemas y se le dio una ajustadita al motor. A las 5.10 de la mañana siguiente, frente a una docena de periodistas desvelados, el "Baja California II" se elevó a la luz del amanecer rumbo a La Habana.

La Oficina de Navegación Aérea de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que dirigía el ingeniero Villasana, con el auxilio de Telégrafos Nacionales, la estación de radio inalámbrica de Chapultepec y algunas estaciones de radio comerciales, empezó a dar información sobre el progreso de Fierro. a las 7.05 se lo vio sobre Orizaba; a las 9.00 Minatitlán reportó su paso, a las 11.55 voló sobre Campeche y se internó en el Golfo. A partir de ahí seguía lo más peligroso del vuelo y lo más impredecible: ningún piloto mexicano, a no ser el propio Fierro, tenía experiencia en volar sobre el mar y aun la de él estaba limitada a las dos horas que estuvo sobre el Golfo de Cortés. Nunca hubo, sin embargo, motivo para la inquietud: conforme a los cálculos debía llegar a La Habana entre las seis y media y las siete de la noche y media hora antes del tiempo que se juzgaba óptimo, a las 17:59, una estación de radio de la capital cubana anunció que el primer avión latinoamericano que efectuaba ese vuelo acababa de aterrizar en el campo Columbia<sup>53</sup>.

Después de unos días de honores y descanso en La Habana, el mayor Fierro voló de regreso al continente y en las semanas siguientes visitó Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Costa Rica y Panamá. Todo iba conforme al plan propuesto y, en México, la gente empezaba al fin a entusiasmarse pensando en el día que nuestro piloto diera el salto de Belén a Dakar.

---

<sup>53</sup> "Excelsior", 12 de agosto de 1928, p. 1.

Sólo que en esos días la resaca del asesinato de Obregón estaba originando cambios importantes en la distribución de fuerzas de la política nacional y algunos contrincantes de Fierro, celosos de la popularidad que le creaba su vuelo, aprovecharon la ocasión para intrigar contra él. Para desgracia de nuestra aviación sus esfuerzos corrieron con buena fortuna y el presidente Calles decidió suspender el resto del vuelo. Después de todo, se dijo, el Gobierno de la República patrocinaba el viaje y podía suspenderlo cuando lo estimara conveniente, sin contar con que el coronel Fierro era militar y podía ordenársele que regresara en cualquier momento. El argumento que resultó más convincente, sin embargo, sobre todo considerando la reciente tragedia de Carranza, se resumió en una frase que así haya llegado después a atribuírsele al presidente Pascual Ortiz Rubio, tiene el sello inconfundible de Calles

— Más vale tener pilotos vivos que héroes muertos

Quienes conocieron al coronel en ese entonces, recuerdan que fueron tan grande su decepción y enojo que por algunas horas pensó en desconocer la orden que se le daba y, a la brava, irse a cruzar el Atlántico. El militar, sin embargo, venció al piloto y prefirió mostrar su disciplina. Y ya que de eso se trataba, regresó como de rayo, volando de Panamá a México con sólo una escala en San Salvador. La recompensa a su disciplina tardó tres años en llegar: en 1931 se lo nombró director de Aeronáutica Civil en la SCOP.<sup>54</sup>

El año de veintiocho concluyó con otro gran vuelo en el que volvió a unirse la pericia de nuestros pilotos a la de nuestros ingenieros. Resulta que Juan Guillermo Villasana decidido a alentar la creación de una industria aeronáutica nacional, abrió un concurso invitando a los ingenieros mexicanos a diseñar un avión que pudiera fabricarse en nuestro país. El triunfador, además de ingeniero, era general Juan F. Azcárate, uno de los más ilustres promotores de nuestro desarrollo aéreo y desde un año antes director de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.<sup>55</sup> El aeroplano llevó el nombre de su diseñador, "Azcárate OE-1" y fue construido de cabo a rabo en los talleres militares de Balbuena. Sólo el motor era extranjero: un BMW de 185 caballos, que algún avión alemán había usado durante la primera guerra

---

<sup>54</sup> VILLELA (6), pp. 151, 421 y 428

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 222

Para mostrar las grandes cualidades del sesquiplano, que eso era el OE-1, se decidió a efectuar con él un vuelo de circunvalación de la República y el 30 de septiembre de ese año, el teniente coronel P A Gustavo G León, acompañado por un mecánico que también pertenecía a la Fuerza Aérea Mexicana, el subteniente Ricardo González Figueroa, despegó de Balbuena para iniciar un circuito que comprendió casi todas las rutas que hoy cubren diariamente las líneas aéreas comerciales. Al regresar a la ciudad de México el 18 de diciembre de 28, habían recorrido, sin que se registrara ningún incidente de importancia, poco menos de once mil kilómetros<sup>56</sup>.

Un año después, mientras Fierro se entretenía en combatir a la sublevación escobarista, uno de sus viejos amigos, el coronel P A Pablo Sidar, compañero de vuelos y aventuras desde los tiempos en que hacían circos aéreos, decidió probar suerte con la fama y en un Douglass O-38 al que bautizó "Ejército Mexicano", efectuó un vuelo gigantesco, de casi 42 mil kilómetros, recorriendo entre el 2 de agosto y el 7 de noviembre de 29, todos y cada uno de los países de América Latina<sup>57</sup>.

El gusanito de la fama inquietó a Sidar y al llegar el mes de mayo del año de treinta decidió efectuar un vuelo que no hubiera tenido parangón: se trataba de partir de algún punto de la república y llegar de un solo salto hasta la capital argentina. Después de mucho pensarlo se eligió para lo primero un lugar cercano a San Jerónimo en el estado de Oaxaca llamado Cerro Loco y, con muchos trabajos, se improvisó ahí una pista. El teniente Carlos Roviroza, un muchacho tabasqueño que el primer día de 27 recibió su título de P.A. sería el copiloto. Al fin a las 5 25 del día once de ese mayo el avión "Morelos" consiguió ganar altura y perderse hacia el sur. No se tuvo noticia de ellos hasta que llegó el reporte, trágico, de que una tormenta los había abatido en Playa Limón, Costa Rica. Días después sus cuerpos regresaron a México en el avión "Mayab" del gobierno del estado de Yucatán<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> Ibid, p. 253

<sup>57</sup> Ibid, p. 254

<sup>58</sup> JUAN PABLO ESTRELLA *Guardelo en su memoria: muere el aviador Carlos Roviroza*, en "La Prensa", 11 de mayo de 1967, p. 10

Fierro, sintió casi como si hubiera sido la suya la muerte de su amigo, y decidió hacer en su honor otro gran vuelo. El año anterior el mayor había estado muy atareado combatiendo a la rebelión escobarrista y, de hecho, sólo llegó a darse un gusto de piloto: competir en la carrera aérea México-Kansas que tuvo lugar en septiembre de 29. En esa ocasión usó un Cessna, llamado "Magdita" por obvias razones personales, y obtuvo el tercer lugar. Arthur "Art", Goebel, que a mediados del 27 voló de Oakland a Honolulu, ganó el primero. El segundo fue para Feliciano "El Piojo" Flores<sup>59</sup>.

Al empezar el año de 30, Fierro se hizo de avión blanco que era una belleza, un Lockheed "Sirius" perfecto en todo al que bautizó con el nombre "Anáhuac", que parecía estar pidiendo una prueba de fondo, así que un mes después de la muerte de Sidar, anunció que intentaría el vuelo que le costó la vida a Carranza y, saliendo de México, llegaría a Nueva York sin hacer escalas. Una vez más, aduciendo aquello de los pilotos vivos y los héroes muertos, se movieron influencias en su contra y el presidente Pascual Ortiz Rubio prohibió que los aviadores mexicanos intentaran hacer vuelos de larga distancia. Sólo que esta vez las influencias políticas de Fierro eran más sólidas y, a pesar de la prohibición, logró que se le permitiera efectuar su vuelo —el último de esa magnitud que intentó un mexicano en muchos años.

El 21 de junio de ese año, esta vez conforme a lo anunciado, salió de Balbuena a las 2 05 horas de la mañana y después de un tiempo récord de 16 horas treinta minutos de un vuelo tan impecable que hasta a él mismo resultó aburrido, llegó cuando se estaba poniendo el sol al aeropuerto de Newark en la ciudad de Nueva York. Las manifestaciones de júbilo que se hicieron en su honor, aunque distaron mucho de las que se le tributaron a Carranza, fueron las menos injustas que recibió en su vida<sup>60</sup>.

Es muy importante que el mayor Roberto Fierro Villalobos — años después general —, tuviera entonces la esperanza de llevar al cabo algún otro gran vuelo ya que, meses después, todavía se decía que iba a ser el primer mexicano que cruzaría el Atlántico en avión, mas al empezar el año de 31 se lo puso al frente de Aeronáutica Civil

---

<sup>59</sup> VILLELA (6), pp. 414-415.

<sup>60</sup> "Excelsior", 22 y 23 de junio de 1930 p. 1.

en sustitución del ingeniero Villasana, donde uno de sus deberes además de promover la lúcida decena aérea y la magnífica exposición aeronáutica de mayo de ese año<sup>61</sup> —, fue, por curiosa paradoja, frenar las inquietudes de los pilotos de las nuevas generaciones y convencerlos de que la decisión presidencial de prohibir los vuelos a larga distancia era inamovible.

Sólo que dos años después, la famosa aviadora Amelia Earhart, la primera mujer en cruzar el Atlántico, rompió el 9 de mayo de 32 el tiempo récord que había fijado Fierro entre México y Nueva York. Volando en un Lockheed "Vega" oro y negro con el que despegó de Balbuena a las seis en punto de la mañana, Earhart recorrió la distancia que la separaba del aeropuerto de Newmark en dos horas menos que el piloto mexicano, ya que empleó sólo 14 horas 19 minutos en el trayecto <sup>62</sup>.

México, empezó a decirse, había perdido un récord aeronáutico que legítimamente le pertenecía y era deber de nuestro aviadores recuperarlo cuanto antes. Al suceso, dada la innegable calidad de doña Amelia —que, dicho sea de pasada, figura en uno de nuestros sellos postales más valiosos—, no se le dio categoría de afrenta porque se trataba de una mujer, ya que en materia de aviación nuestro país no discriminaba excesivamente a las mujeres: el 14 de diciembre de ese mismo año Emma Catalina Encinas se convirtió en la primera en recibir su título de piloto aviador y a mediados del año siguiente, el 6 de junio de 33, María Marcos Cedillo, también ya titulada, de un difícil viraje no recuperó el control de su aparato y acabó por estrellarse en un cerro cercano a San Luis Potosí <sup>63</sup>.

Aunque distaba mucho de ser lo que pedían, las inquietudes de los jóvenes pilotos militares se calmaron, al menos en parte, cuando las circunstancias vinieron a darle a seis de ellos la oportunidad de constatar sus habilidades volando de Buffalo, Nueva York, a la ciudad de México. Resulta que la Escuela Militar de Aviación adquirió allá seis biplanos y decidió encomendarle a otros tantos de sus pilotos la tarea de traerlos. El 23 de agosto de 33, David Chagoya, Eduardo Aldasoro, Miguel Colorado, Marcial Huerta, Rafael Santibáñez y

---

<sup>61</sup> VILLELA (6), pp. 421 y 458

<sup>62</sup> Ibid, p. 275

<sup>63</sup> 463, 465

Enrique Kanter mostraron que podían hacer cosas más arriesgadas volando, con escalas, sin contratiempo alguno los 3,500 kilómetros de la ruta <sup>64</sup>.

Todavía estaba fresca la herida por el récord perdido cuando, casi dos años después, el 19 de abril de 35, doña Amelia volvió a hacer de las suyas y en un Lockheed "Vega" 5C de reciente construcción, voló de Burbank, California, a la capital mexicana en un tiempo que, a pesar de que se vio forzada a hacer una escala para retomar el rumbo, era notablemente menor que el empleado por Carranza en su vuelo de San Diego o el que le llevó a Fierro llegar de Mexicali a México. Las 13 horas 33 minutos impuesta por Earhart antes de que se perdiera para siempre en el Pacífico en su vuelo alrededor del mundo, eran, ahora sí, algo que ya no podía pasarse por alto <sup>65</sup>.

Quien finalmente vino a hacerle frente al reto fue un chaparrito de facciones angulosas y simpáticas a más no poder que, quizá por ser civil, cautivó el entusiasmo popular tanto como diez años antes lo había conquistado Carranza. Su nombre era Francisco Sarabia y, como le gustaba decir exagerando las sílabas arrastradas de quienes nacieron en la región de La Laguna: "Mexicano por los cuatro costados y de mero Lerdo, Durango, ¡ñor".

Su edad iba con la del siglo, ya que nació el 3 de julio del año de 900 y, como tantos nortños, era un hombre habituado a la realidad de la frontera. Al acabar aquí su primaria y secundaria, se fue al Mexico State College de El Paso, Texas, a hacer la preparatoria y, luego, para aprender mecánica automotriz, hizo el viaje hasta la escuela Sweeney de la ciudad de Kansas. Ahí vino a darse cuenta que le gustaban todavía más los aviones que los automóviles y esta pasión lo empujó el año de 28 hasta la Chicago Aeronautica School, donde se graduó de piloto. Luego, como tantos otros en su tiempo, hizo circo aéreo y trabajó en Estados Unidos como aviador postal. Sólo que su tierra lo llamaba y, dejando todo, se vino para acá y el año de treinta acabó en Morelia transportando gente y cereales en unos avioncitos tan de plano destartalados que sólo la pintura los amacizaba <sup>66</sup>.

---

<sup>64</sup> Ibid, p. 181

<sup>65</sup> Ibid, p. 428

<sup>66</sup> "Aviación Internacional", Julio de 1972, p. 27

Convencido de que con ese empleo nunca tendría siquiera para comer cabal decidió meterse a los negocios y, a fines de 32 se hizo de un avioncito con el que empezó a prestar un servicio totalmente irregular de pasajeros en el sur del país. El negocio empezó a prosperar y a mediados del año siguiente estableció una compañía en forma Transportes Aéreos de Chiapas y recibió la concesión número 25 que otorgaba la SCOP para operar la ruta Arriaga-Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal las Casas.<sup>67</sup> Como no le tenía ningún miedo al trabajo ni a volar en las condiciones más difíciles, la empresa corrió con buena fortuna y, a fines del año siguiente, inauguró una ruta a Pichucalco y otra a Mérida y a Chetumal.<sup>68</sup>

Las cosas iban bien para Sarabia hasta que en 1933 tuvo lugar un vuelo que vino a decidir su destino: dos pilotos españoles, Mario Barberán y Joaquín Collar en un avión llamado "Cuatro Vientos", al igual que la escuela de aviación de Sevilla, salieron de esa ciudad en viaje de buena voluntad hacia México. El diez de junio después de pasarse 39 horas 50 minutos en el aire llegaron, sin hacer escalas, a Camaguey, Cuba y el día veinte, aunque las condiciones en el Golfo eran muy difíciles y llovía a cántaros, salieron de La Habana hacia la ciudad de México. Horas después, cerca de Villahermosa, el capitán Luis Boyer, que piloteaba un trimotor de la Compañía Mexicana de Aviación, vio al "Cuatro Vientos" dirigirse hacia los densos nublados que cubrían la sierra madre oriental. Nadie más volvió a verlo. Primero llegaron noticias de Córdoba, Veracruz, de que unos indígenas vieron a un avión muy grande estrellarse contra los cerros, pero fue poco el crédito que se les dio. Después se dijo que habían caído en el Golfo y no fue sino varios años después que pudo confirmarse la veracidad de la primera noticia. Barberán y Collar murieron en el cerro de la Guacamaya, uno de los muchos que forman la sierra de Oaxaca, Puebla y Veracruz.<sup>69</sup>

La muerte de los pilotos españoles impresionó a tal grado a Sarabia que poco después, dándose unas vacaciones en sus negocios, fue a visitar al ingeniero y general Juan F. Azcárate, en ese entonces jefe del Estado Mayor Presidencial, para decirle que sentía que Méxi-

---

<sup>67</sup> VILLELA (6), p. 356

<sup>68</sup> Ibid., p. 232

<sup>69</sup> Ibid., pp. 287-289



co estaba obligado a pagar con un vuelo similar, la cortesía que a los sevillanos les había costado la vida. El general Azcárate vio la idea con simpatía y gracias a sus buenos oficios poco después el presidente Abelardo L. Rodríguez la apoyaba.

El proyecto nunca llegó a término, aunque se hizo una colecta y, después, un avión: el "MTW Barberán y Collar". El Motor era extranjero —un Pratt and Whitney de 550 caballos—, pero todo lo demás fue construido en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas de los cuales, para ese entonces, era director el infatigable ingeniero Villasana. El XA-EX5, matrícula con la cual se lo designó, así fuera un avión de poderoso aspecto, nunca pudo volar adecuadamente y, al probarlo, un accidente siguió a otro hasta que resultó evidente que en él iba a ser imposible hacer un vuelo de México a Sevilla.<sup>70</sup>

Quien a partir de entonces no abandonó la idea de efectuar un gran vuelo fue Francisco Sarabia y, menos todavía, cuando año y medio después del fracaso del MTW, Amelia Earhart vino a sumar a sus trofeos el récord del mejor tiempo de vuelo entre Los Angeles y México. La oportunidad de realizar su sueño terminó presentándosele a Francisco en la persona de un comerciante norteamericano, Charles Babb, y en las líneas de un Gee-Bee de carreras, trompudo y poderoso, construido por el Gradville Brothers de Springfield, Massachusetts.

El avión, al menos a primera vista, parecía ser justamente lo que hacía falta para recuperar los récords que Earhart se había llevado. Al examinarlo con más cuidado la cosa no era ya tan segura y, pensándolo bien, tenía muchos más defectos que virtudes. El primero es que no era un modelo confiable: la empresa fabricante sólo llegó a hacer siete y los otros seis ya se habían estrellado, sin llegar a ganar una sola carrera. Incluso éste tenía su historia: construido para que la famosa aviadora Jacqueline Cochran participara en una competencia de velocidad volando de Londres a Melbourne, al llegar a Bucarest se le trabaron los "flaps" y al aterrizar sufrió algunos daños. Cochran, furiosa por tener que dejar la carrera, abandonó el avión en Bucarest hasta que Babb lo compró casi al precio de chatarra. Por otra parte, estaba diseñado para lograr altas velocidades, no para vuelos a larga distancia. Para acabar: hasta el nombre estaba mal, ya que su dueña

---

<sup>70</sup> Ibid, pp. 232-234.

lo había bautizado "Quod erat demonstrandum", o sea "como queda demostrado", pero como sólo lucía sus iniciales, Q.E.D., resultaba inevitable verlas y pensar "que en paz descansa" <sup>71</sup>.

Tenía, no obstante sus defectos, dos virtudes importantes: una era que ya estaba en Los Angeles y con sólo traerlo para acá podía recobrase uno de los récords. La segunda era fundamental: Babb lo dejaba en sólo siete mil dólares, así que Sarabia, sin darle más vueltas, lo compró. Total: con un par de tanques auxiliares; una ajustadita aquí y allá, y sobre todo un nuevo hombre, no tenía por qué no servir. Nació así, proclamándolo orgulosamente con grandes letras en uno y otro costado, el "Conquistador del Cielo".

El primer vuelo no tuvo desperdicio: el viernes dos de diciembre del año de 38, en apenas 6 horas 29 minutos 53 segundos, o sea menos de la mitad del tiempo empleado por Amelia Earhart, Pancho Sarabia voló con toda la tranquilidad del mundo de Los Angeles, California, a la capital mexicana. La gente enloqueció: otra vez teníamos gallo y el récord de vuelo a Nueva York pronto estaría otra vez aquí donde siempre debió haber estado <sup>72</sup>.

Para darle otra probadita al "Conquistador del Cielo", el 9 de abril del año siguiente su dueño lo llevó a pasear a Guatemala y, de nuevo, añadió otro récord a su colección: 2:55 horas hasta allá. El regreso ya fue más calmado: Pancho quería enseñarle a su gente, en Chiapas, lo que era un avión de carreras, así que volvió haciendo escalas — todas triunfales —, por las ciudades y los pueblos a los que llegaba su aerolínea <sup>73</sup>.

A mediados de mayo de 39 iba a empezar, en Nueva York, una feria mundial: Sarabia y su avión serían la atracción principal porque, el día veinte, anunció que estaba listo para recuperar el récord que Earhart le había quitado a Fierro. Sólo que, de pronto, el tiempo cambió y a lo largo de los tres mil quinientos y tantos kilómetros de la

---

<sup>71</sup> SALVADOR ARREGUIN, *hoy se cumplen los 22 años de la gran hazaña de Francisco Sarabia*, en "La Prensa", 22 de mayo de 1961, pp. 3 y 12

<sup>72</sup> "Aviación Internacional", Julio de 1972, loc. cit., y VILLELA (6), pp. 255 y 428

<sup>73</sup> Ibid, loc. cit.

ruta, según informó el servicio meteorológico estadounidense, se levantó una muralla de vientos encontrados. Sarabia dijo que no importaba

— “Para mí — declaró en una entrevista — cualquier tiempo es igual. Si de mí sólo se tratara, ni siquiera me habría preocupado por los informes de los observatorios. Pero no se trata de mi persona, sino de mi representación. Yo me siento con una responsabilidad, con la responsabilidad que resulta de una misión. Yo voy en nombre de México a tratar de romper todos los récords establecidos hasta ahora entre esta ciudad y Nueva York, en un viaje de buena voluntad.

— ¿Cree usted que los vientos no le significan ningún peligro?

— Muchas personas creen que si salgo con tiempo malo me voy a matar. Desde luego que lo imprevisto, lo que la técnica no puede manejar a voluntad, es algo que se está pendiente siempre sobre la cabeza de los aviadores y de todos los hombres. Pero, sinceramente, yo no creo en ese peligro. Por lo menos, no es tan grave como parece. Mire usted: yo estuve trabajando como piloto postal en la línea de Chicago a San Luis Missouri, volando en cualquier tiempo. Usted sabe que de la eficacia de los vuelos depende el prestigio del servicio postal, lo que hace que los aviadores se eleven cuando el cielo está despejado, lo mismo que cuando truena y relampaguea. Nunca se podrá encontrar un ambiente tan caprichoso como el de Chiapas, sujeto a constantes cambios de viento y de humedad. Sin embargo, en Chiapas he logrado sostener y acrecentar servicios aéreos absolutamente normales. Los vientos contrarios no significan más peligro que el de un ligero retraso.

— Cuando se trata únicamente de mí, repito, no tengo nada que temer de los vientos. Sobre todo cuando los vuelos son de poca duración. La distancia que hay que recorrer para llegar a Nueva York es muy distinta de la de mis vuelos anteriores y me preocupa la gasolina. Hombre, no tiene ningún chiste que me meta en una tormenta para tener que bajar en Washington para cargar combustible, para eso mejor tomo un avión de ruta de los que cubren el mismo camino en dieciséis horas.

— ¿Cómo se explica usted entonces — le preguntó el reportero — la muerte de Carranza?

— No fue culpa suya. Más bien dicho, su error consistió en meterse en la tormenta sin tener ni conocimientos ni instrumental suficientes para salir al otro lado. En ese tiempo la aviación estaba muy atrasa-

da... Yo creo tener la suficiente práctica para evitar los peligros o para librarme de ellos. La vida que he llevado ha sido el mejor entrenamiento que se puede tener. He abierto rutas en donde nadie se había siquiera imaginado que se pudiera establecer servicio de aeroplanos... Desde que hice mis estudios en la Chicago Aeronautical Services he volado doce mil seiscientas horas. En los Estados Unidos como instructor y piloto postal. En el norte de la República, formando parte de un circo aéreo y haciendo viajes cortos de placer. Después, como maestro en mis escuelas de Monterrey y Morelia. Tiempo más tarde acarreado café en el estado de Tabasco...

— Sería difícil encontrar una vida con mayores atractivos que la de aviador. No se imagina usted la fascinación que ejerce la constancia del peligro. Yo, sin embargo, he tenido suerte. Cuento ya con ciento treinta y seis aterrizajes forzosos, pero no he sacado nunca ni un rasguño. En este vuelo a Nueva York no tengo por qué dudar de que la técnica y la suerte me ayudarán. ¡Si este vuelo —concluyó confesando planes futuros—, me sirviera para revivir la idea de Barberán y Collar!<sup>74</sup>

Lo esperado, sucedió: a las 6:52 de la mañana del miércoles 24 de mayo de 39, los mil caballos de fuerza del "Conquistador del Cielo", matrícula XB-AKM, le permitieron despegar fácilmente de una pista en declive preparada con ese fin en el aeropuerto de Balbuena y, a pesar de los vientos contrarios, llegar al campo Floyd Bennet de Nueva York a las 18:40:09 hora local. El tiempo de vuelo, que redujo casi en cuatro horas el récord de Amelia Earhart, fue de 10 horas 47 minutos 5 segundos <sup>75</sup>.

Dos semanas justas después concluía para la aviación mexicana, en el Potomac, la época romántica de los grandes vuelos.

### 3.4 La bandera mexicana va a la guerra

El general de división Francisco L. Urquiza, empuñando el asta bandera, dijo con voz vibrante por la emoción:

---

<sup>74</sup> AUGUSTO DE ALBA, *Yo tengo que llegar, dice Sarabia*, en "Revista de Revistas", 25 de mayo de 1939, s/p

<sup>75</sup> "Excelsior", 25 y 26 de mayo de 1939, pp. 1 SS

— “Ciudadanos jefes, oficiales y tropa de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana vengo en nombre de la Patria a encomendar a vuestro valor, patriotismo y estricta disciplina, esta bandera que simboliza su independencia, sus instituciones, la integridad de su territorio y su honor militar. ¿Protestáis seguirla con fidelidad y constancia y defenderla en los combates, hasta alcanzar la victoria o perder la vida?” <sup>76</sup>

Todos los hombres de lo que hasta hacía unos meses era el escuadrón 201 contestaron a una

— “¡Sí, protesto!”

— “Al concedernos el amparo de su sombra —prosiguió el general—, y el honor de ponerla en vuestras manos, garantizo a la Patria, con fundamento en las virtudes que os reconozco, que como buenos y leales soldados sabréis cumplir vuestra protesta” <sup>77</sup>.

El coronel P. A. Antonio Cárdenas Rodríguez, comandante en jefe de lo que era ya la FAEM, Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, se adelantó y recibió la insignia nacional de manos del general Urquiza y volviéndose hacia la escolta, la entregó con los honores de ceremonial al Capitán 2o., Samuel R. Pacheco Martín, que ese día tuvo el honor de fungir como abanderado. Los hombres, rígidos, presentaron armas mientras empezaban a oírse los acordes del Himno Nacional y poco después, en columna por uno, el escuadrón entero desfiló bajo la bandera, que el abanderado inclinaba ligeramente hacia adelante. La tropa marchó con las armas suspendidas y tanto ella como los oficiales, rozaban la enseña con su tocado al hacerle el saludo reglamentario. Al pasar el último hombre, el escuadrón dio frente a la retaguardia y, a la orden de su comandante, hizo una salva de fusilería y volvió a su estricta formación anterior <sup>78</sup>.

La ocasión no podía ser más solemne ya que ese viernes veintitrés de febrero de 1945, ahí, en Major's Field, Greenville, Texas, Es-

---

<sup>76</sup> ENRIQUE SANDOVAL CASTARRICA, *Historia Oficial de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana*, Secretaría de la Defensa Nacional, México, 1a ed. 1946, p. 133.

<sup>77</sup> *Ibid.*, loc. cit.

<sup>78</sup> *Ibid.*, p. 137.

tados Unidos de América, se abanderaba por primera vez en nuestra historia a un cuerpo del Ejército Mexicano fuera del territorio nacional. También por primera vez un grupo de mexicanos iba a combatir fuera de nuestras fronteras. Nuestra bandera — hasta entonces y desde entonces bandera de paz y de amistad —, salía por primera y única vez en son de guerra.

Al estallar la segunda guerra mundial México mantuvo, mientras fue posible, una actitud conciliatoria y aunque condenó oficialmente la invasión alemana de Francia, Holanda, Bélgica y Luxemburgo, y más tarde, las agresiones de que fueron víctimas Checoslovaquia, Grecia, Polonia y Yugoslavia, desde septiembre de 1940 venía reiterando su neutralidad. El ataque japonés a la base estadounidense de Pearl Harbour, en Hawai, de fines de 1941, lo llevó a romper relaciones con los países del eje, mas siguió declarándose no beligerante.

En mayo del año siguiente, sin embargo, la guerra se extendió hasta México: el trece de ese mes, frente a las costas de Florida, fue hundido el buque tanque "Potrero del Llano" por un submarino germano y siete días después, el día veinte, fue torpedeado el "Faja de Oro" en la misma zona. El día dos de junio, después de que el Gobierno Alemán se negó a recibir la reclamación que nuestro país le hizo, el presidente Manuel Avila Camacho, con la aprobación previa del Congreso de la Unión, le declaró la guerra a Alemania, Italia y Japón. Otros dos buques tanque con matrícula nacional, el "Tuxpan" y "Las Choapas" fueron hundidos ese mes con un día de diferencia — el 26 y 27 de junio. El mes siguiente perdimos el barco mercante "Oaxaca" y un mes después otro petrolero, el "Amatlán" <sup>79</sup>.

Nuestro país entró a la guerra participando con lo que tenía: materias primas estratégicas y, a pesar de los riesgos que implicaba el transportarlas, a lo largo de los dos años siguientes esta fue su principal aportación. Un día de marzo de 1944, sin embargo, el presidente Avila Camacho, en un banquete al que asistió un buen número de jefes y oficiales de la Fuerza Aérea Mexicana, dijo que atendiendo a los deseos de la Nación de intervenir activamente en el conflicto, había pensado que podrá mandarse un cuerpo militar de alto rendimiento.

---

<sup>79</sup> DP, I, pp. 944-945; ENRIQUE CARDENAS DE LA PEÑA. *Gesta en el Golfo, La Segunda Guerra Mundial y México*, México, s/e, 1a. Ed. 1966

Si se presentaba la ocasión y México llegaba a participar en la guerra, añadió el presidente, su fuerza aérea sería la encargada de representarlo. El general Roberto Fierro Villalobos, comandante de la F.A.M., no podía estar más feliz.

Nuestra fuerza aérea, como corresponde a un país dedicado a la paz, no había tenido ocasión de ser empleada a fondo como instrumento de guerra y, desde 1944, el año en que voló Sarabia, no había vuelto a intervenir en conflicto alguno. Desde aquel lejano cinco de febrero de mil novecientos quince, cuando Venustiano Carranza creó el "Arma de Aviación Militar" en el Ejército Constitucionalista, y a pesar de todas las aventuras y acciones en las que el general Fierro había participado, sólo había visto acción restringida en 26 y 27 en condenable lucha contra los yaquis; en 29 en ocasión de la revuelta escobarista y, finalmente, en 38 cuando las fuerzas sublevadas del general Saturnino Cedillo llegaron a bombardear San Luis Potosí, obligando a nuestra Fuerza Aérea a intervenir <sup>80</sup>.

En 1929 la FAM fue organizada en dos regimientos aéreos; el primero quedó integrado de inmediato, mas la falta de equipo adecuado impidió formar el segundo hasta 1932. El 20 de enero de 1940 los regimientos originales, ya dotados de equipo moderno, fueron sustituidos por seis escuadrones. En 1944, cuando el presidente señaló la posibilidad de que nuestro país participara en la guerra, existía además un escuadrón aeronaval, integrado desde el cuatro de mayo del año anterior y, desde el cinco de octubre de ese mismo año, la Escuela de Aviación Naval con sede en Veracruz, Ver., entrenaba a los pilotos de nuestra armada con el mismo celo que la Escuela Militar de Aviación, que sustituyó a la Escuela Nacional de Aviación, venía preparando a nuestros pilotos militares desde 1919 <sup>81</sup>.

Poco después de la declaración presidencial, y en previsión de que llegara a presentarse la posibilidad de que México participase activamente en el conflicto mundial, la Secretaría de la Defensa Nacional —a cargo del expresidente Lázaro Cárdenas desde el primero de septiembre de 42—, le ordenó a la Dirección de Aeronáutica Militar que organizara, mediante una muy rigurosa selección, un Grupo

---

<sup>80</sup> VILLELA (6), pp. 125, 129 y s.s.

<sup>81</sup> *Ibid.*, pp. 133 y 147

de Perfeccionamiento que después de recibir capacitación complementaría en nuestro país, habría de marchar a Estados Unidos para recibir su entrenamiento final

El Grupo de Perfeccionamiento de Aeronáutica, que más tarde tomó la denominación de Escuadrón 201 y después, el 1o de enero de 45, el de Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, fue formado con la aportación de muchas unidades y dependencias del ejército, y pasó revista por primera vez en el campo militar de aviación de Balbuena el 16 de julio de 44. Estaba integrado por dos jefes, cincuenta y dos oficiales y doscientos cuarenta y cuatro hombres de tropa. Una semana después se conoció el nombre de su comandante en jefe, el coronel y piloto aviador Antonio Cárdenas Rodríguez <sup>82</sup>, que tenía, entre muchos otros méritos, el de haber efectuado el año de 40, con Manuel de la Fuente, su mecánico, un vuelo de buena voluntad por todas las repúblicas hermanas del continente a bordo del Lockheed 12, "Presidente Carranza" <sup>83</sup>

Un sábado de junio de ese año, el día 24, el fervor popular acompañó al cuerpo expedicionario a la estación de ferrocarril de Buena Vista. Al son de "Las Golondrinas" y de la "La Barca de Oro", en medio de serpentinas, llantos, confeti y abrazos de última hora, el tren, formado por seis carros de primera clase, emprendió el viaje hacia Laredo, Tamaulipas, y de ahí cruzaron la frontera, los llevó a la base del Comando Central de Entrenamiento de las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos en San Antonio, Texas, y después a la base aérea de Randolph Field, donde se efectuó la selección fisicomédica final. Días después se los distribuyó en varios campos de entrenamiento de la unión americana en atención a sus diversas especialidades <sup>84</sup>

El entrenamiento que recibió el escuadrón mexicano en Estados Unidos duró casi nueve meses y no estuvo exento de tragedias ya que dos de nuestros pilotos perdieron la vida en ese lapso. El primero fue el subteniente Crisóforo Salido Grijalva, que el 23 de enero de 45 falleció en un accidente

---

<sup>82</sup> SANDOVAL (76), pp. 32 y 24

<sup>83</sup> VILLELA (6), p. 256

<sup>84</sup> SANDOVAL (76), pp. 38 y ss



En palabras del teniente coronel Sandoval Castarrica, historiador oficial de la expedición, ese día Crisóforo “había recibido órdenes del Capitan Sund, instructor de la escuadrilla a que pertenecía, de realizar con su avión la misión número cincuenta y ocho del plan de entrenamiento, consistente en practicar ametrallamiento con cámara, actuando conjuntamente con otro avión del que era piloto el teniente Rodríguez Corona. Partieron los dos de la línea de servicio y llegaron al extremo norte de la pista número 8-26 del Campo de Major's Field; ahí hicieron “su cheque”, su revisión, y quedaron listos para despegar. Salido, líder de la formación, pidió a la torre hacerse al aire y esta le dijo que taxeara al principio de la pista 6-30, y aquí la fatalidad. El avión del subteniente Salido rodó, al parecer taxeano, pero no iba por la pista de despegue, sino por una de taxeo. Aceleró, tratando de elevarse y la pista se terminó. No le alcanzó para despegar, pues era corta, sólo tenía 300 metros, pues, de taxeo, al extremo de la pista había suelo blando, fangoso y el avión se atascó, llevando ya alguna fuerte velocidad, lo que hizo que capoteara violentamente quedando la máquina invertida. Sufrió tan fuerte golpe que murió al instante”<sup>85</sup>

Ocho semanas más tarde, el viernes diez de marzo, murió el teniente Javier Martínez Valle. En este caso las circunstancias de su muerte quedaron más complejas ya que “practicaba tiro en vuelo contra un bloque remolcado por otro avión. Se ha presumido que el cable que tiraba al blanco, por efectos de los disparos o por cosas inexplicables del destino, pudo haber chicoteado dándole algún golpe mortal que por lo menos le trastornara, pues otra cosa no explica las maneras raras que se observó hacía el avión de Martínez Valle antes de caer. Quienes presenciaron esta desgracia, dijeron que inmediatamente después del tiro, la máquina efectuó esas maniobras no necesarias para el ejercicio, ni correctas para el momento en que se observaron. Después el avión cayó a un estero, del que su piloto fue extraído con grandes dificultades”<sup>86</sup>

Dos días después la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana concluía su fase de entrenamiento, y para entonces — de hecho desde fines de febrero, cuando fue abanderada —, ya había sido decidi-

---

<sup>85</sup> Ibid, p. 112

<sup>86</sup> Ibid, p. 112-113

do de manera definitiva que participaría en el conflicto bélico. Incluso el campo de operaciones había sido fijado: el Pacífico. México pelearía contra Japón.

A fines de marzo nuestro escuadrón fue embarcado en San Francisco, California, en un transporte de diez mil toneladas, el "Fairiste", que después de treinta y tres días de viaje, lo depositó en la bahía de Manila un día antes de que concluyera el mes de abril de 1945, donde pasaron a formar parte del 58o Grupo del 5o Comando de Pelea de la 5a Fuerza Aérea del Pacífico con base en el campo aéreo de Porac: un "pájaro loco" tocado con un gigantesco sombrero de charro en el que se leía "México", distinguía la sección que les fue asignada.<sup>87</sup>

Cuando el grupo mexicano de combate llegó a las islas Filipinas la guerra estaba llegando a su término ya que, por curiosa coincidencia, exactamente el día de su llegada a Manila, Adolfo Hitler se quitó la vida en su "bunker" de Berlín y el siete de mayo, cuando empezaron a recibir entrenamiento especial sobre la guerra aérea en el Pacífico, el general Jodi firmó en Reims el acta de capitulación incondicional de todos los ejércitos alemanes. Japón, por su parte, estaba ya vencido, así no se rindiera todavía y algunos de sus cuerpos militares siguieran presentando tenaz resistencia, sobre todo en los archipiélagos cercanos a las Filipinas, donde entre trescientos cincuenta mil y cuatrocientos mil hombres se conservaban en pie de lucha. Fue en esta zona donde le tocó combatir al cuerpo expedicionario mexicano.

El escuadrón mexicano comenzó a operar el cuatro de junio. Los primeros días fue encuadrado en formaciones norteamericanas del 58o Grupo de Combate o en formaciones propias a las que dirigía un aviador norteamericano, mas a partir del día siete se manejó ya por sí solo en las misiones que le fueron conferidas. Desde esa fecha hasta el fin del mes, participó en acciones de apoyo a las tropas terrestres bombardeando o ametrallando posiciones enemigas al oriente de Manila y en las cercanías del río Cagayán. La FAEM efectuó ese mes treinta y cinco misiones de combate, volando un total de 818 horas cuarenta minutos, de las cuales 667 horas veinte minutos, o sea poco más del 81%, fueron de combate.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Ibid, pp. 212-216

<sup>88</sup> Ibid, p. 265

El 21 de junio el ejército estadounidense, después de un mes de lucha terrible, acabó adueñándose de Okinawa, el último bastión que defendía al archipiélago japonés, y la resistencia en otras zonas disminuyó casi hasta desaparecer. En julio, en consecuencia, aunque el escuadrón mexicano se mantuvo en el aire 474 horas con veinte minutos en total, sólo 23 horas con cinco minutos fueron en misión de guerra. Debe destacarse, no obstante, que cuatro de las misiones efectuadas fueron de largo alcance ya que se voló de la base de Porac a Toko, Formosa, situada más o menos a setecientas millas de distancia. En estos cuatro vuelos, en los que participaron dos escuadrillas con cuatro aviones cada una, la misión consistía en llevar al cabo un "barrido de pelea" — "fighter sweep" —, o sea volar sobre una zona en la que se supone hay actividad aérea enemiga para tratar de engazarla en combate.<sup>89</sup>

Además de los compañeros que perecieron durante el entrenamiento el escuadrón registró cinco bajas más. El primero de junio murió el subteniente P. A. Fausto Vega Santander realizando una misión de bombardeo sobre un islote que se encuentra frente a la costa occidental de la isla de Luzón, efectuó un vuelo en picada con una inclinación excesiva, el avión entró en barreno y acabó estrellándose en el mar a una velocidad de poco más de 560 kilómetros por hora.<sup>90</sup> Cuatro días después, el cinco de junio, murió el teniente P. A. José Espinoza Fuentes al encontrarse en las cercanías del pueblo de Florida Blanca, en Filipinas, sufrió una pérdida de potencia en el motor de su aparato y, para evitar una probable colisión contra un campamento de tropas que se encontraba frente a él, viró estrellándose contra una elevación del terreno.<sup>91</sup>

A mediados del mes siguiente, el 16 de julio, se dio oficialmente por muerto al teniente Héctor Espinoza Galván. Los informes señalan que la formación de la que formaba parte salió ese día de Mindanao con destino a Biak y que, por error, se perdió el rumbo más de una hora consumiéndose más combustible del calculado. Espinoza reportó que le faltaba gasolina y el líder de la escuadrilla lo condujo a una pista de emergencia situada en la isla de Noemfoor, ordenándole a

---

<sup>89</sup> Ibid, pp. 325-326 y 338-399.

<sup>90</sup> Ibid, pp. 317-318.

<sup>91</sup> Ibid, pp. 318-320.

otro oficial norteamericano que le mostrara dónde estaba. Minutos después, sin embargo, y sin haber aterrizado en Noemfoor, Espinoza se reincorporó a la formación y más o menos a treinta millas de Biak reportó que se le había agotado el combustible por completo y descendía para amarizar. Todos los miembros de la escuadrilla vieron su avión chocar contra el agua y desaparecer sin que nuestro compatriota saliera a la superficie. La búsqueda que se inició de inmediato no pudo tampoco descubrirlo <sup>92</sup>.

También el 16 de julio y también con destino a Biak, una pequeña isla de Nueva Guinea, partieron de Borak el capitán segundo Pablo L. Rivas Martínez, el teniente Joaquín Ramírez Vilchis y los subtenientes Raúl García Mercado y Guillermo García Ramos. De los cuatro sólo García Mercado regresó a su base sin novedad el día 21. Ramírez Vilchis, después de un aterrizaje de emergencia en Zamboanga, en las islas Mindanao, regresó el 23. Guillermo García Ramos y el capitán Rivas Martínez encontraron una zona de mal tiempo que los separó. El primero, volando por instrumentos, buscó algún lugar en el que aterrizar y al caer el día y no encontrarlo, se arrojó en paracaídas al noroeste de Nueva Guinea y, días después, fue rescatado por el mayor del Cuerpo Aéreo Norteamericano Larry D. Dennis. Del capitán Rivas Martínez no volvió a tenerse noticia y fue necesario darlo por desaparecido <sup>93</sup>.

Poco después se confió una arriesgada misión a los subtenientes Roberto Urias Avelleyra y Mario López Portillo. El día veinte de julio regresó el primero señalando que habían encontrado muy mal tiempo al norte de Manila. Mario López Portillo no regresó ni ese día ni el siguiente, y no se supo de él hasta que el 27 de ese mes una Compañía de Ingenieros Forestales que estaba reconociendo la península del Batán, de la cual se extraía madera para usos militares, localizó los restos de un avión que se había estrellado contra la montaña. El comandante de la FAEM organizó una expedición para rescatar los restos del piloto mexicano, al frente de la cual estuvo el capitán P.A., Radamés Gaxiola Andrade, comandante del grupo de pelea y uno de los más aguerridos combatientes mexicanos <sup>94</sup>.

---

<sup>92</sup> Ibid, p. 327

<sup>93</sup> Ibid, pp. 329-334

<sup>94</sup> Ibid, pp. 335-336

Agosto ya no fue, propiamente, un mes de lucha las explosiones atómicas que destruyeron Hiroshima y Nagasaki llevaron la guerra a su término y el día quince Japón dejó de combatir, aunque no fue sino hasta el dos de septiembre siguiente cuando firmó su rendición incondicional, dándose oficialmente por terminada la campaña en las islas Filipinas a las doce horas de un día después. Ese mes, no obstante, el escuadrón mexicano voló todavía 188 horas treinta minutos, de las cuales 47 horas, o sea más o menos la cuarta parte, estuvieron dedicadas a cumplir misiones de combate <sup>95</sup>

Quien mejor estaba en capacidad para juzgar el desempeño de nuestro escuadrón, el general McArthur, comandante en jefe de las fuerzas del Pacífico, le tributó el siguiente elogio un mes más tarde cuando la FAEM se preparaba para emprender el regreso. "En vísperas de la salida para su patria de los Escuadrones Aéreos Mexicanos, deseo manifestar a usted y al pueblo mexicano —dijo en un telegrama que dirigió a nuestro presidente—, lo espléndidos que han sido sus servicios en la guerra del Pacífico. Han combatido con especial destreza, decisión y valor, lo que sostiene las más altas tradiciones de las fuerzas armadas mexicanas. He vigilado sus actividades en combate con creciente orgullo y admiración, y les digo adiós con pesar y afecto." <sup>96</sup>

El 22 de octubre de 1945, después de dejar en Manila un monumento en honor a sus compañeros caídos en combate, la fuerza expedicionaria mexicana emprendió el regreso a nuestro continente a bordo del barco "Sean Marlin", que después de veintitrés días de travesía los desembarcó en el puerto californiano de San Pedro. De ahí siguieron en ferrocarril por territorio estadounidense hasta llegar a Laredo, a fin de que regresaran por el mismo punto por el que habían salido. El dieciséis de noviembre nuestra bandera, la bandera que orgullosamente llevaron a combate, fue despedida por la norteamericana en la mitad del puente internacional. Del lado mexicano la recibió una delegación que encabezaba el general Francisco L. Urquiza, quien la había entregado, y que para ese entonces era ya secretario de la Defensa Nacional <sup>97</sup>

---

<sup>95</sup> Ibid, p. 334

<sup>96</sup> "La Prensa", 30 de octubre de 1945, p. 1 y ss

<sup>97</sup> SANDOVAL (176), pp. 505, 510 y 514

El viaje a la ciudad de México fue una sucesión interminable de festejos: no hubo población por la que pasara el tren que no les tuviera preparado un agasajo y hubo, incluso, zonas despobladas a las que llegó gente a esperar toda la noche, a la intemperie, para poder vitorearlos aunque fuera el momento fugaz de su paso. En todos lados encontraron vallas; bandas de música; obsequios que les empujaban por las ventanillas de los vagones; mantas honrándolos; arcos florales.

La llegada a la ciudad de México el dieciocho de noviembre fue apoteótica. Al detenerse el tren en la estación esperaba ya un gentío enorme y en medio de gritos, llantos, saludos, música y serpentinas "descendió la bandera de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana y todo quedó apagado bajo el estruendo de aplausos, himnos. Nuestros soldados, nuestros oficiales, nuestros jefes, estaban como aturridos, como engentados..." Al fin, la mayor parte enredados en serpentinas y cubiertos de confeti, lograron salir del andén de la estación y abordar un convoy de automóviles militares. "La Bandera de la Fuerza ocupó el primer carro — llevada por el teniente Arreola, abanderado del escuadrón —, y detrás de él, los demás hicieron un recorrido siguiendo un estrecho paso que dejaba la multitud, cuyo entusiasmo era indescriptible, hasta la esquina de Palma y Madero. En todas las calles fue igual, pero en la de Madero se marchó bajo una cerrada lluvia de flores, confeti y serpentinas, bajo arcos triunfales. Varias veces la valla fue rota: la gente, cuando no aplaudía o daba gritos, sollozaba" <sup>98</sup>.

Al llegar a la plaza de la Constitución la fuerza desfiló a pie, entre los aplausos y los gritos de la gente. Cuando llegó frente al Palacio Nacional hizo alto y, a una voz, se formó en fila. El coronel Cárdenas, comandante de la FAEM, se adelantó y saludó al presidente de la República que de pie frente a la puerta central de Palacio, sonriente, abandonó el protocolo y le extendía la mano. Minutos después, con el cuerpo presentando armas, la escolta de la bandera se desengendraba y, rindiéndole los últimos honores, le entregó la enseña a su comandante. El coronel Cárdenas, volviéndose hacia el presidente, se la dio diciendo:

— La entregamos intacta y con el mismo honor que la recibimos.

---

<sup>98</sup> Ibid, pp. 525-526

El presidente de la República tomó la bandera, la única bandera mexicana que ha salido a combatir al extranjero, y la entregó al abanderado del Cuerpo de Defensores de la República. Su misión estaba cumplida.

Cinco días después, el 23 de noviembre, después de condecorar con la Medalla del Servicio en el Lejano Oriente a los familiares de caídos y ausentes, al comandante de la Fuerza y al personal del grupo de Comando y Oficialidad del Escuadrón y de concederle, además, un ascenso a todo el personal, la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana dejó oficialmente de existir.

Conviene, quizá, insistir en que su desaparición ya fue sólo oficial porque, en verdad, dejó de existir como cuerpo de guerra el día que entró a la capital y, al acomodar a los hombres en una tribuna especial para que vieran el desfile que se efectuó en su honor, descubriendo que enfrente estaban sus familiares. Ninguno vio realmente el desfile, todos "miraban hacia esa tribuna, en donde chiquitines y madres, lo mismo que esposas y hermanos, agitaban pañuelos para su familiar, el soldado, el cabo, el oficial, miembros del escuadrón, viera que ahí estaban"<sup>99</sup>

El jubiloso desorden que siguió cuando terminaron de pasar los charros, los últimos en desfilar, fue incontrolable. Los miembros del Escuadrón fueron al interior del Palacio Nacional a recoger sus equipajes. La salida les resultó casi imposible y muchos perdieron sus botones, sus escudos, su gorra. La gente llevó en hombros a todos los que consiguió agarrar y, bien entrada la tarde, todavía se encontraban a grupos dispersos por las calles o sentados en los parques, cantando y celebrando que la bandera nacional y los mexicanos del Escuadrón 201 estuvieran ya en su patria, con su gente, en sus hogares.

### 3.5 La lucha por el aire

El boleto del viaje sencillo costaba treinta pesos, pero el equipaje había que pagarlo aparte, a razón de cincuenta centavos por kilo, y era tan grande la demanda que convenía ir hasta las oficinas de la

---

<sup>99</sup> Ibid., p. 527

compañía, ahí luego luego, en avenida Juárez 84, y comprarlo con anticipación. Después de todo no había que olvidar que los aviones, aunque eran nuevecitos y absolutamente seguros, sólo podían llevar cuatro pasajeros además de los pilotos. Salían todos los días a las ocho de la mañana en punto y a las nueve y media, a más tardar a las diez, como por arte de magia, podía uno estar ya tirado en la playa, asoleándose, o nadando en el mar. Al día siguiente, o dos días después o más, según quisiera, salía uno de regreso a las once del día y a las dos de la tarde podía uno llegar a comer al Prendes, ya muy arreglado, y sorprender a los amigos diciéndoles que el bronceado se debía a que esa mañana, esa misma mañana, estaba uno todavía en Acapulco.

El 14 de septiembre de 1934, Aeronaves de México, una nueva línea aérea, hizo posible lo anterior. Constituida legalmente poco después — el 7 de noviembre de ese año —, era resultado del esfuerzo y de la visión de dos empresarios mexicanos, Antonio Díaz Lombardo, un banquero que entonces tenía treinta y dos años, y el industrial Enrique Barragán, que casi llegaba a los cuarenta.<sup>100</sup>

La idea de unir por aire a la ciudad de México con Acapulco no era ninguna novedad, sobre todo si se considera la carretera de ese entonces, y ya desde años antes, allá por el 32, un piloto norteamericano, Cloyd Clevenger, había empezado a llevar y a traer turistas al puerto del Pacífico en unos avioncitos "Verville". Dos años después, el 15 de mayo de 34, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, le otorgó permiso de que experimentaran con la ruta a cuatro jóvenes emprendedores: Ramón y Manuel González, Leonardo Enríquez y Antonio Díaz Lombardo "El Chico" — como se le decía para distinguirlo de su tío el banquero —, que se divertieron usando aviones de casi todos los tipos entonces conocidos: Bellanca, Beech, Waco, Ryan, Verville, Fokker y Fairchild.<sup>101</sup>

La diversión del sobrino se convirtió en serio negocio cuando Antonio Díaz Lombardo, "El Grande", consideró las posibilidades que tenía la ruta y, con el mismo empeño que había puesto para

---

<sup>100</sup> MANUEL RUIZ ROMERO, *Caballero Aguila. Historia de Aeromexico*, Ed. por Aero Mexico, Mexico, 1984, p. 25.

<sup>101</sup> DAVIES (23), p. 24.



lograr que la distribuidora Ford que manejaba fuese la mejor de México, en que sus líneas de autobuses dieran buen servicio o el Banco de Transporte que presidía funcionara como un reloj, se dedicó a hacer de Aeronaves de México una línea aérea capaz de competir con la Compañía Mexicana de Aviación por el predominio de los cielos mexicanos

El proyecto, sobre todo en esos años, era mucho más que ambicioso ya que en los cinco anteriores la CMA había logrado consolidar su predominio de manera indiscutible. Si en 28, como se dijo hace unas páginas, prestaba ya servicio a todas las ciudades importantes del Golfo, en 34, convertida ya en filial de la Pan American, tenía en concesión exclusiva las rutas más redituables

El optimista panorama que trazó el presidente Calles en materia de aviación comercial al rendirle a la Nación su informe el año de veintiocho, cambió a los pocos meses, cuando la Oficina Postal estadounidense, al empezar enero del año siguiente, abrió a concurso un jugoso contrato para transportar su correo por vía aérea a la ciudad de México. La oferta era pagar dos dólares por milla, en el entendido de que la ruta debía ser Brownsville-Tampico-México. No acabó el mes sin que la Compañía Mexicana de Aviación cambiara de dueño: la oferta que Juan Trippe, el presidente de Pan American Airways, les hizo a Rihl y Fairchild era de las que no se pueden rehusar: les pagaría, en acciones de PanAm, el doble de lo que valía la Mexicana de Aviación: 300 mil pesos. La operación tuvo el resultado que Trippe buscaba: el 15 de febrero siguiente la Oficina Postal le otorgó a su empresa el codiciado contrato y el 10 de marzo, con bombo y platillo, o lo que es igual, con Charles Lindbergh a los mandos de un Ford trimotor de lámina corrugada — uno de los llamados “gansos de hojadelata” —, al que apresuradamente se bautizó “México” y durante muchos años usó las siglas XA-BCC, de Pan American inauguró el servicio postal.<sup>102</sup>

La influencia que ejerció en nuestra aviación la presencia de la Pan American a través de la CMA fue favorable en muchos aspectos: se pavimentaron las pistas de los aeropuertos, entre otras razones para que el XA-BCC pudiera funcionar en cualquier tiempo: se hizo más regular y confiable el servicio, se mejoró y aumentó conside-

---

<sup>102</sup> Ibid, pp. 6-7

rablemente al equipo, conservándolo siempre al día, y las rutas hacia el sur fueron ampliadas de inmediato a mediados de mayo ya se podía volar hasta Tapachula y al empezar septiembre hasta Guatemala

Es también un hecho, por una parte, que la Pan American no estaba interesada en desarrollar su red conforme a las necesidades de nuestro país, sino en servir a los empresarios y comerciantes norteamericanos que constituían su principal clientela. México aparte de la importancia que tenía por sí mismo, era de gran importancia estratégica ya que, visto desde la perspectiva estadounidense, constituía una escala obligada hacia el resto de América Latina y quien controlase sus rutas aéreas controlaría también, en más de un sentido, el tráfico hacia el resto del continente, tarea a la cual Trippe y la Pan American — que originalmente se llamó "Colonial Airways" — se dieron con todo empeño <sup>103</sup>

Las necesidades de comunicación y de transporte que nuestro país tenía en ese entonces eran, por decir lo menos, abrumadoras. En 1921 México tenía poco menos de 500 kilómetros de carreteras asfaltadas o recubiertas que permitían el tránsito todo el año y, para 1930, así el Gobierno Federal hubiese hecho enormes esfuerzos al través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, no se llegaba a los cinco mil y el ferrocarril seguía siendo, gracias a poco más de 22 mil kilómetros de vías, el medio nacional de transporte. Muchas zonas vivían aisladas y en el norte de la República era necesario cruzar a Estados Unidos para poder viajar de una entidad a otra — como, por ejemplo de Sonora a Tamaulipas. Desarrollar una red aérea eficaz era, en consecuencia, la manera más inmediata y sencilla de lograr que nuestro país quedara unido.

El propósito requería de un plan y esta fue una de las primeras tareas que cumplió la Oficina de Navegación Aérea que dirigía el ingeniero Villasana en la SCOP. Las "*Bases para el establecimiento de Líneas Aéreas de Navegación de Servicio Público*" publicadas en el Diario Oficial del 18 de octubre de 1920 y, después, los "*Lineamientos generales para el establecimiento de rutas aéreas de servicio público*" que corrió como un memorándum interno a partir de 1921, fijaron a grandes líneas que esperaba el país de este modo de transporte.

---

<sup>103</sup> DAVIES (23), p. 14 y VILLELA (6), p. 134

Las rutas fundamentales, o sea las que deberían seguir las líneas primarias, se reducían a una especie de "W" cuyo brazo izquierdo empezaba en Tijuana y concluía en Tapachula tras de pasar por Hermosillo, Culiacán, Mazatlán, Tepic, Guadalajara, la ciudad de México, Oaxaca y Tuxtla Gutiérrez. La ruta siguiente unía Ciudad Juárez, Chihuahua, Torreón y San Luis Potosí y, tras de pasar por la capital, terminaba en Veracruz. La tercera ruta corría de norte a sur ya que debería empezar en Laredo para seguir por Monterrey, Ciudad Victoria, México y Acapulco. El proyecto se completaba con un rombo horizontal cuya línea fundamental vinculaba a Mérida, Tampico y Mazatlán, pero que disponía de un vértice norte que permitiría volar Mazatlán-Durango-Torreón-Monterrey-Matamoros-Mérida y de otro, hacia el sur, que uniría Mérida, Villahermosa, Coatzacoalcos, Tuxtla, Oaxaca, Acapulco, Manzanillo, Puerto Vallarta y Mazatlán.

La Secretaría de Comunicaciones, conciente de que algunas de las ciudades elegidas no tendrían suficiente transporte aéreo como para asegurar su rentabilidad, decidió ayudar a las líneas aéreas otorgándoles un subsidio equivalente al impuesto que le pagaban al Gobierno Federal por la gasolina que sus aviones consumían. Años después, ya en 1932, la disposición adquirió fuerza de ley, con la salvedad de que el subsidio se reducía 25% cada año y era otorgado sólo a las compañías recién establecidas.<sup>104</sup>

Al iniciarse la década de los treinta, el plan para constituir la red aérea nacional parecía ir por buen camino. La "Pickwick Airways", fundada en Los Angeles por Charles Wren, empezó a volar de San Diego a México en septiembre de 29, siguiendo exactamente la primera línea de la "W" antes descrita. En enero del año siguiente esa etapa quedó completa cuando la línea fue extendida hasta Guatemala y El Salvador.<sup>105</sup> Al empezar el año de 31, la "Compañía de Transportes Aéreos México-Cuba, S. A." que establecieron dos empresarios mexicanos, Abel R. Pérez y Gonzalo Abaunza, permitió pensar por unos días que la primera ruta horizontal estaba por integrarse, pero por desgracia el 19 de junio de ese año, y precisamente en el vuelo inaugural, el hidroavión "México" estuvo a punto de hundirse a causa del incendio en uno de sus motores. El aparato, un bimotor

---

<sup>104</sup> Ley de Subsidios para Empresas de Aviación, Art. 2o., Diario Oficial, 31 de octubre de 1932.

<sup>105</sup> DAVIES (23), p. 8.

"Savoia Marchetti S.55", flotó hasta que con sus diecisiete asustados pasajeros fue remolcado a tierra. La empresa declaró que pronto empezaría sus operaciones y en 1932 publicó algunos folletos con horarios de sus vuelos, mas lo cierto es que después del fracaso inicial ya no hizo gran cosa <sup>106</sup>.

También por esos años fue establecida una de las líneas aéreas más arriesgadas de nuestra historia, la "Corporación Aeronáutica de Transportes", mejor conocida por sus siglas: C.A.T. Su fundador, un banquero y piloto de Los Angeles, Theodore Hull, pensó que podría hacer un negocio que resultara tan fructífero como divertido volando de Matamoros, o si se quiere de Brownsville, a Mazatlán vía Monterrey, Saltillo, Torreón y Durango. La primera etapa de la ruta empezó a funcionar con dos Ryan "Brougham" el 9 de marzo de 29 y poco después, gracias a la adquisición de varios Lockheed "Vega", no sólo se la extendió a Mazatlán, sino que añadió a sus rutas, partiendo de Torreón, un brazo que después de tocar Zacatecas y Aguascalientes llegaba hasta la ciudad de México y otro, hacia el norte, que visitaba Parral y Chihuahua y de ahí se dividía, ofreciendo vuelos a Ciudad Juárez o bien a Nacozari, Cananea y Nogales <sup>107</sup>.

La C.A.T. tenía justa fama por la calidad de sus pilotos: Paul Braniff, un norteamericano que fundó la primera línea aérea de Oklahoma y sin ningún parentesco con el nuestro; Wiley Post, el famosísimo "Tuerto"; Lowell Yarex, fundador después de TACA "Transportes Aéreos Centroamericanos" —, y Gordon Barry, creador después de LAMSA, volaron algún tiempo para Hull, acostumbrándose a aterrizar y despegar en pistas que no eran más que llanitos medio emparejados en medio de los cerros y a llevar los pasajeros más extraordinarios: desde revoltosos que pagaban su boleto a punta de pistola, hasta una boa gigantesca pedida por un zoológico que en pleno vuelo logró escapar de su jaula, sin dejarle al piloto más salida que ascender hasta que la falta de oxígeno dejó quieto al reptil <sup>108</sup>.

Como todo iba más o menos conforme a los planes, el Gobierno Federal pensó que podía darse el paso siguiente y lograr que se

---

<sup>106</sup> Ibid, p. 9

<sup>107</sup> VILLELA (6), p. 349 y DAVIES (23), p. 10

<sup>108</sup> Ibid, p. 11

cumpliera la disposición constitucional que ordena emplear a mexicanos en los transportes que llevan nuestra bandera. El principio, al menos en cuanto a la aeronáutica, había quedado ya claramente establecido desde las "Bases" promulgadas en 20, cuyo artículo 16 ordenaba "Los pilotos de las líneas aéreas serán mexicanos por nacimiento o naturalización y deberán poseer título expedido por la Escuela de Aviación Oficial o de otra Escuela reconocida por el Gobierno", sólo que la necesidad y las circunstancias habían obligado a pasarlo por alto. En 31, sin embargo, se creyó oportuno incorporarlo a Ley General de Vías de Comunicación, cuyo proyecto la SCOP venía preparando desde hacía varios años, y contar con bases jurídicas más firmes para exigir su cumplimiento.

Las líneas aéreas, al enterarse del proyecto, pusieron el grito en el cielo y se negaron a emplear pilotos mexicanos, arguyendo que ni los había en número suficiente, ni tenían el entrenamiento necesario para manejar los nuevos tipos de aviones. Por otra parte, y ya que se trataba de promulgar una ley que regulase a la aviación comercial, pidieron que las concesiones les otorgaran en exclusiva los puntos fundamentales que cubrían en sus rutas, alegando que sin esa garantía les era imposible operar adecuadamente y, mucho menos, aumentar sus inversiones o ceñirse al plan que el Gobierno tenía para el desarrollo de la red aérea nacional. Las peticiones fueron acompañadas por la amenaza de suspender los vuelos y, en algunos casos, incluso la de cancelar por completo las operaciones.

La "Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte" promulgada el 31 de agosto de 1931 por el presidente Pascual Ortiz Rubio fue, así, el resultado de una compleja transacción: por un lado se conservó el principio de que los pilotos de las líneas aéreas con bandera mexicana debían de ser mexicanos, si bien facultando a la Secretaría de Comunicaciones para otorgarle a "las empresas que exploten líneas de navegación aérea, el plazo que considere necesario en cada caso, y que no podrá pasar en dos años, para que las tripulaciones extranjeras con que cuentan dichas empresas se substituyan por personal mexicano"<sup>109</sup>.

Por otro lado, concediéndoles a las líneas parte de lo que pedían, estableció un régimen en materia de aeropuertos que

---

<sup>109</sup> Artículo 13 transitorio de la Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, Diario Oficial del 31 de agosto de 1931. p. 151

distinguía entre públicos y privados. Los primeros eran los que construyesen la Federación, los Estados o los municipios y en ellos podían operar, con carácter competitivo, todas las aerolíneas que lo solicitasen. Los puertos aéreos privados serían los que abrieran las empresas de navegación o los particulares, y aunque cualquier avión podía usarlos, no podían formar parte sino de las rutas de la empresa que los hubiera construido <sup>110</sup>.

Ambas disposiciones tuvieron muy vastas consecuencias. La primera porque hubo compañías que, aun pasado el plazo de dos años, se negaron a cumplirla y la segunda porque, de hecho, le otorgaba a la concesionaria derechos exclusivos en los puntos comprendidos en su ruta, de donde resultó que una vez cubiertas las plazas que tenían tráfico suficiente para asegurar el funcionamiento de una aerolínea — situación a la que se llegó antes de que concluyera esa década —, la única manera en que una empresa podía crecer era apoderándose de la plaza que hubiese dejado de servir otra compañía, o comprando o asociándose a otras.

Una de las consecuencias más inmediatas de la segunda disposición fue que empezaron a proliferar las líneas aéreas secundarias o, como se diría hoy, "alimentadoras", sin que tuvieran realmente nada que alimentar, ya que la red aeronáutica no sólo no había terminado de armarse, sino que la desaparición de algunas compañías la dejó aún más incompleta: la Pickwick dejó de operar a fines de 30 y la línea de Hull, la C.A.T., perdió el empuje cuando su dueño se mató al estrellarse en Estados Unidos y dejó de prestar servicios el 9 de febrero de 32.

Entre ese año y el término de la segunda guerra mundial, la SCOP otorgó casi cuatrocientos permisos experimentales — un paso previo a la concesión —, y más de cincuenta concesiones a líneas aéreas grandes y pequeñas que desaparecían meses después, eran absorbidas por empresas mayores, se fundían con otras hasta ser importantes por algunos años o bien, aunque sólo sucedió en el caso de Aeronaves de México — a la que el turismo de Acapulco le dio vida —, que llegaron a sobrevivir y a prosperar.

Sería necesario otro libro como este para seguir, aunque sólo fuera en sus trazos más generales, la historia de cada una de las

---

<sup>110</sup> Vid Arts 476, p. 32

empresas que lanzó aviones al aire ya que las hubo tan minúsculas como aquella — quizá la más corta del mundo —, que a lo largo de tres años unió a Ciudad Altamirano con Coyuca de Catalá el pasaje costaba dos pesos, el vuelo duraba dos minutos y recorría mil doscientos metros, contando los ciento cincuenta que tiene el río Balsas en su desembocadura— evidente razón de su existencia. Otras vivieron sólo de un día, como “Servicios Aéreos del Sureste Veracruzano”, que cubrió pacientemente los seis meses de experimentación necesarios para que su dueño, el mismo día que recibió la concesión, hiciera el vuelo inaugural volando a Veracruz y media hora después vendiera el único y solitario avión del que dependía la existencia de la empresa.<sup>111</sup>

La regla general, sin embargo, era que después de unos meses o incluso años de trabajo, fuesen compradas por una línea aérea mayor y acabaran integrándose de una u otra manera al tronco de las que, décadas después, vinieron a ser las dos líneas aéreas más importantes del país. Aeronaves de México y Mexicana de Aviación.

Las disposiciones de la nueva Ley de Comunicaciones, la promulgada en 32, amén de favorecer el nacimiento de una gran cantidad de pequeñas empresas aeronáuticas, colaboraron en cierto grado a que las intenciones que tenía Juan Trippe de controlar el tráfico aéreo hacia el sur del continente pudieran llevarse a la práctica. El jefe de la Pan American, y en consecuencia de la Mexicana de Aviación, decidió a que su filial en México fuese de uso obligado para cualquier norteamericano con negocios en nuestro país, centroamérica o el cono sur de América, aprovechó admirablemente el principio de que le daba a las líneas aéreas exclusividad en materia comercial sobre los aeropuertos que manejaban y, ya fuese creando compañías para acabar con las que intentaban competir con la suya, fuese extendiendo las rutas de la CMA — como ocurrió con Guadalajara —, que eran vitales desde el punto de mira económico para el desarrollo de otras líneas aéreas, terminó por conseguir que la Mexicana de Aviación fuera en la práctica, a lo largo de varios años, la única compañía aérea que existía en el país.

Así, por ejemplo, primero para restarle pasajeros a la vieja C.A.T., y luego para oponerse al crecimiento de L.A.O., “Líneas

---

<sup>111</sup> DAVIES (23), p. 32

Aéreas Occidentales", que empezó a volar Los Angeles-México en abril de 34, la Pan American fundó otra filial en México "Aerovías Centrales, S A". En noviembre de 32 inauguró su primera ruta Torreón-Durango-Mazatlán, al año siguiente se extendió hacia Culiacán y las más importantes ciudades de Sonora y de Chihuahua y en 34 se vinculó a la ciudad de México volando con escalas en Mazatlán y Guadalajara, por un lado, y en Torreón y León por el otro. La Pan American, sin embargo, no tenía gran interés en esta línea y fue disuelta tan pronto como C A T y L A O desaparecieron.<sup>112</sup>

El caso de Aerovías Centrales es interesante porque ilustra, además, la oposición que pusieron muchas líneas aéreas a emplear pilotos mexicanos. Cuando el plazo de dos años que otorgó la Ley llegó a su término, sólo un contado número de las empresas de navegación aérea formadas con capital estadounidense — en aquel entonces poco más del 85% —, había tomado medidas para entrenar a compatriotas nuestros en el manejo de sus aviones. La SCOP, que quería evitar un conflicto, dedicó casi un año a pláticas y acuerdos para tratar de convencer a las demás de que lo hicieran.

Como bien poco fue lo que se logró de esta manera, a fines de 1935 el entonces Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Francisco J. Mújica, afirmando que cumplir la ley no era asunto de buena voluntad sino una obligación, decidió dejar de andarse por las ramas y, con una energía sin precedentes en nuestra historia aérea, exigió que fuera acatada de inmediato.<sup>113</sup>

La airada respuesta de la Pan American fue, también, inmediata y el 18 de diciembre de ese año, señalando que prefería restringir sus operaciones a cumplir con una disposición tan "absurda", disolvió "Aerovías Centrales" — que, por lo demás, ya había cumplido sus propósitos — y, a regañadientes, empezó a tomar medidas para que un escogido grupo de pilotos mexicanos fuera a capacitarse a Estados Unidos en el manejo de sus aviones para poder sustituir, de los 16 que entonces tenía, a los 14 norteamericanos que conducían aparatos de la Mexicana de Aviación.<sup>114</sup>

---

<sup>112</sup> VILLELA (6) pp. 352 y 354, y DAVIES (23) pp. 10 y ss.

<sup>113</sup> Vid. *Excelsior*, esp. 2, 4 y 7 de diciembre de 1934.

<sup>114</sup> VILLELA (6) p. 318.



Algo enteramente opuesto sucedió con L.A.M.S.A., o sus Líneas Aéreas Mineras, S.A.", fundada por uno de los viejos aviadores de la C.A.T., Gordon Barry. Al morir Hull en aquel accidente del río Susquehanna y declararse poco después la quiebra en C.A.T., Barry vino a encontrar trabajo con una empresa minera, la "San Luis Mining Company, S.A.", que explotaba los yacimientos de Tayoltita, Durango, y que tenía interés en contar con un medio seguro de transportar el oro y la plata que beneficiaba.

Tayoltita es un lugar que está en medio de un nudo de cerros y a primera vista parecía absolutamente imposible construir en él una pista de aterrizaje. Barry, no obstante, le pidió a la empresa algunos barreteros y acarreadores y le hizo un pequeño tajo a una de las montañas vecinas. La "pista", concedámosle ese nombre, quedaba en el fondo de una verdadera "cubeta" de montañas y era tan pequeña y estrecha que no tenía espacio para que dos aviones cupieran en ella al mismo tiempo: en previsión de cualquier accidente Barry fue acarreando, en cada uno de sus vuelos, las refacciones que podrían llegar a serle necesarias: un timón de cola, una rueda de repuesto o incluso, desarmadas en pedazos, otras alas.

Lo importante de la experiencia fue que Barry se dio cuenta de que existían muchas posibilidades de prestarle servicio aéreo a varias compañías mineras y, tras de lograr que invirtiera parte del capital necesario la "San Luis Mining Co." — de la que era dueño el famoso William Randolph Hearst —, se asoció con el representante de la Lockheed en nuestro país, Miguel A. Zúñiga, y fundó L.A.M.S.A. el 27 de agosto de 34.

Después del obligado período experimental, obtuvo la concesión número 35 el 10 de octubre del año siguiente, y al principio voló únicamente entre Mazatlán y Durango — con escala en el maravilloso aeropuerto de Tayoltita —, pero poco después extendió las rutas, primero hacia La Paz, Baja California, y después hacia Salina Cruz, Oaxaca, y algunas ciudades de Chiapas. El mapa de L.A.M.S.A. terminó por coincidir con el que tuvo C.A.T., ya que después voló México-Ciudad Juárez vía Torreón — concesión 59 del 3 de octubre de 38 —, y Durango-Torreón-Nuevo Laredo — concesión 69 del 29 de agosto de 39 —, sin que su expansión llegara a suscitar los celos de la CMA, al parecer contenta con el control que ejercía en Guadalajara,

Aerotransportes", decidió venderle la empresa a Oriani porque los costos de operación eran muy elevados <sup>122</sup>.

Carlos Oriani fue quizá el primer empresario que intentó formar en nuestro país una línea aérea viable reuniendo las rutas y las concesiones de otras empresas que, por su tamaño, probablemente estaban condenadas de antemano a la extinción. A mediados de la década siguiente "Aerovías Reforma", nombre que adoptó el conjunto a partir de 48, fue adquirida por Aeronaves de México.

En la década de los años cuarenta nuestro país tuvo todavía oportunidad de asistir al nacimiento de otra línea mexicana de importancia "Aerovías Guest, S.A.", establecida el 25 de junio de 1946 con un capital de cinco millones de pesos, de los cuales el 83% era de empresarios mexicanos y a los cuales unió el entusiasmo de Oscar Obregón Jr. El resto pertenecía a un financiero norteamericano que tenía la ilusión de ver su nombre por los aires, Winston Guest.

La concesión que otorgó la SCOP el 22 de agosto de 47, y que llevaba el número 102, fue la primera de su género ya que antes no había llegado a concedérsele a una empresa mexicana autorización para volar a Europa y la Guest, dueña de un Lockheed "Constellation" que lució la matrícula XA-GOQ, solicitó que se le permitiera hacerlo a Madrid, París y Londres vía Miami, las islas Bermudas y las Azores. Del 8 de enero de 48 a fines de 1951 Aerovías Guest cruzó regularmente el Atlántico, pero poco después se vio obligada a restringir su ruta y a contentarse con volar de México a Miami <sup>123</sup>.

Antes de que llegara la mitad del siglo, hubo un suceso que afectó en grado considerable al desarrollo de nuestra líneas de comunicación aérea y alteró, todavía más a favor de la Mexicana de Aviación, la situación que había llegado a constituirse: la segunda guerra mundial y, con ella, una escasez tan atroz de refacciones y aparatos que resultaba del todo inútil intentar conseguirlos sin el apoyo y patrocinio de alguna de las grandes líneas estadounidenses.

La CMA, en su calidad de filial de Pan American, dispuso casi siempre del más moderno equipo: los trimotores Ford de principios

---

<sup>122</sup> Ibid, p. 58 y pp. 344, 347 y 348

<sup>123</sup> "60 Años: más alas para México", Ed. Compañía Mexicana de Aviación, México, 1981, p. 17 y DAVIES (23), pp. 14-15

de los treinta fueron pronto sustituidos por Lockheed 10 y, el año 36, dos Boeing 247-D vinieron a complementarlos. El 17 de mayo de 37 empleó por primera vez un Douglas DC-2 en su ruta Los Angeles-México y, al año siguiente, empezó a recibir DC-3, quizá el único avión que ha llegado a conocer todas las pistas de su tiempo. No es de extrañar que la Mexicana de Aviación, a pesar de que el conflicto bélico había llegado a su fase extrema, inaugurase en febrero de 43 un servicio nocturno a Los Angeles y al concluir el año siguiente, el 30 de diciembre, aumentase su capital social de 8 a 12 5 millones de pesos, dueña de las rutas más redituables y eslabón imprescindible en el tráfico entre el norte y el sur del continente, su situación económica estaba asegurada <sup>124</sup>.

En lo que el rico es alegría, en el pobre es improvisación y tristeza. L.A.M.S.A., la compañía que manejaba Judit, la esposa de Barry, hizo cuanto pudo por mantener sus aviones en el aire. compró tractores desahuciados para aprovechar los pistones, inventó repuestos para los trenes de aterrizaje con partes de automóvil y no había cable que no conociera la soldadura y el parche de la cinta aislante. El 6 de octubre de 42 ya no fue posible seguir adelante y Barry y su mujer, decididos a no caer en manos de la Pan American, aceptaron un préstamo de 230 mil dólares de una línea competidora, la United Air Lines. Un año después, cuando la United adquirió el 75% de las acciones de su empresa, Gordon y Judit renunciaron a L.A.M.S.A. y se fueron a vivir a un rancho en el istmo de Tehuantepec.

Al empezar 44 la United cambió el nombre de la empresa, aunque le dejó las mismas siglas, ya que la llamó Líneas Aéreas Mexicanas. Al llegar la mitad del siglo era la tercera línea aérea de nuestro país, pero una serie de dificultades descorazonaron a la United, que acabó vendiéndola el 22 de julio de 52 a un grupo de accionistas mexicanos <sup>125</sup>.

Aeronaves de México, la línea que nació con Acapulco, corrió una suerte semejante, aunque sin llegar a esos extremos ya que al empezar a sentirse la falta de aparatos, motores y refacciones, Antonio Díaz Lombardo se entrevistó con Juan Trippe y después de rápi-

---

<sup>124</sup> Ibid, pp 29-30

<sup>125</sup> RUIZ ROMERO (100), p. 33 y ss., y (123), loc. cit

das negociaciones, la Pan American adquiría el 25% de las acciones de la empresa mexicana. Los años siguientes no vio grandes cambios y aunque recibió su primer DC-3 en 46 y el primer DC-4 en 49 — lo que le permitió mejorar sus servicios a Acapulco y a Nogales —, Pan American sólo la dejó jugar el papel de una alimentadora más de la Mexicana de Aviación <sup>126</sup>.

Conviene hacer aquí, antes de concluir, un breve balance de la situación en que se encontraba la aviación comercial en nuestro país a mediados del siglo. En enero de 1951 estaban en operación 49 líneas aéreas y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas había otorgado concesiones por rutas que comprendían un total de 61 mil 738 kilómetros, de los cuales 19 mil — o sea casi el 31% — eran cubiertos por compañías extranjeras Iberia, con 9,443 kilómetros (15.30%); Pan American, con 5,300 (8.58%), American Airlines, con 3,400 (5.51%), y T.A.C.A., con 857 (1.39%), cifras que comprenden la extensión de la ruta del puerto de salida al de llegada

Las 45 líneas con matrícula mexicana tenían en concesión 42 mil 738 kilómetros. De ellas sólo media docena recorrían rutas de más de mil kilómetros, aunque en total representaban el 80% del total concesionado entre las empresas mexicanas. Estas eran

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| 1. Compañía Mexicana de Aviación, S.A. | con 11,969 km. (28.01%) |
| 2. Aerovías Guest, S.A.                | con 9,345 km. (21.87%)  |
| 3. Líneas Aéreas Mexicanas, S.A.       | con 4,381 km. (10.25%)  |
| 4. Aeronaves de México, S.A.           | con 3,636 km. (8.51%)   |
| 5. Aero Transportes, S.A.              | con 3,093 km. (7.24%)   |
| 6. Aerovías "Q"                        | con 1,778 km. (4.16%)   |

Mal que bien, a pesar de los problemas y las dificultades, la aviación comercial mexicana consiguió despegar y establecerse entre

---

<sup>126</sup> Ibid. (100), pp 33 y ss y (123), p 17

1928 y 1950 La *Tabla 1* de la página siguiente le revelará al lector que entre 1930 y 1940, juzgada por el número de aparatos, apenas si logró duplicarse, ya que en el primero de esos años había 48 aviones comerciales y en cuarenta sólo 95. En 1950, sin embargo, eran diez veces más, y sobrados, ya que llegaron a 970. La *Tabla 2*, que la sigue, muestra que entre los años de 30 y 50 el número de pasajeros se multiplicó por cincuenta y los kilómetros que estos recorrieron, fueron setenta veces más. La carga manejada por aire registró en ese lapso el incremento más sorprendente, ya que aumentó de 72 toneladas a 33 mil 872, lo que implica que por cada kilo transportado por aire en 1930 se manejó casi media tonelada en 1950.

El dato no puede ser más revelador cuarenta años antes, en enero de 1910, sólo un mexicano había conseguido volar en un aparato más pesado que el aire, Alberto Braniff, y voló treinta y cinco metros. En 1950, un millón 33 mil 536 mexicanos, gracias a las líneas aéreas mexicanas, viajaron 662 millones 800 mil kilómetros.

### 3.6 Los últimos años

Tal vez no sea exagerado afirmar que la segunda guerra mundial creó, en más de un sentido, el mundo en el que hoy vivimos. Antes de ella, así no sea sino por los trajes y uniformes que se usaban; por los modelos de automóviles que corrían por las calles o el tipo de aviones que volaban por los aires, casi todo nos resulta ligeramente ajeno, viejo o, si se quiere, "histórico". A partir de la mitad del siglo, y aun a pesar de los enormes cambios que ha habido, casi todo nos resulta contemporáneo y, a pesar de pequeñas diferencias — que la televisión sólo fuera en blanco y negro, por ejemplo —, lo reconocemos como nuestro, como parte de nuestro universo cotidiano.

Que los diplomáticos no acudan ya a las reuniones internacionales de frac y sombrero de copa y los generales hayan donado a los teatros sombreros de plumas, es revelador de un cambio más hondo, de una nueva actitud ante los problemas que, sin ser necesariamente mejor o peor que la de otras épocas, es propia de nuestro tiempo, nuestra.

En la aviación mexicana esa nueva actitud se mostró tan pronto como llegó a término el conflicto bélico: México ya no era, decididamente, el país provinciano que alentó el porfiriato, sino una nación a

TABLA 1

AVIONES REGISTRADOS  
VUELOS, KILOMETROS RECORRIDOS Y HORAS VOLADAS  
1928-1950

AÑO	AVIONES			VUELOS	HORAS	KILOMETROS
	XA	XB	TOTAL	(miles)	VOLADAS (miles)	RECORRIDOS (miles)
1928	6		6	7.2	8.6	1.2
1929	21	8	29	18.4	21.8	3.1
1930	23	48	71	20.9	23.6	4.0
1931	24	62	86	16.3	17.8	3.2
1932	28	92	120	14.7	15.2	2.6
1933	21	118	139	19.8	24.8	4.1
1934	35	145	180	22.8	35.2	6.4
1935	35	98	133	21.3	31.6	5.6
1936	54	95	149	20.1	32.2	5.6
1937	86	96	182	16.9	31.4	5.6
1938	105	101	206	20.2	35.1	6.5
1939	108	84	192	29.8	44.2	7.9
1940	120	95	215	31.8	46.2	8.7
1941	146	104	250	39.2	58.1	10.8
1942	251	57	308	51.6	79.0	15.7
1943	272	65	337	45.6	101.2	20.0
1944	287	89	376	49.1	103.1	20.3
1945	351	151	502	61.1	130.0	27.1
1946	393	356	749	63.6	144.2	33.0
1947	406	589	995	56.5	143.2	34.5
1948	428	756	1184	51.6	141.7	35.6
1949	471	832	1303	50.4	150.3	37.8
1950	520	970	1490	57.3	165.8	41.9

FUENTES: Anuarios estadísticos, SCT, SIC y SPP

TABLA 2  
PASAJEROS, CORRESPONDENCIA Y CARGA  
TRANSPORTADOS

1928-1950

AÑO	PASAJEROS (miles)	PASAJEROS KILOMETRO (millones)	CORRESPONDENCIA (tons)	CARGA (tons)
1928	11.0	.4	38.0	.4
1929	12.4	5.6	92.1	20.5
1930	20.9	8.7	74.9	72.5
1931	22.5	8.7	78.7	319.5
1932	23.5	8.8	40.0	259.9
1933	39.1	11.8	57.4	786.4
1934	51.6	18.4	119.0	1387.2
1935	60.5	23.4	128.1	1170.5
1936	66.5	27.9	171.8	1316.8
1937	70.5	26.1	226.3	1984.4
1938	76.1	28.8	232.2	1914.5
1939	85.5	34.5	271.7	3752.7
1940	86.8	41.0	271.9	3470.9
1941	124.0	113.8	330.7	4077.9
1942	183.7	111.7	350.7	5209.9
1943	261.4	175.8	403.1	5695.2
1944	298.2	211.8	462.2	5367.3
1945	413.2	308.1	522.5	7558.5
1946	706.5	438.6	600.7	10482.1
1947	773.7	498.9	654.5	13430.2
1948	815.1	551.8	795.8	16499.4
1949	942.7	571.7	2088.7	27851.1
1950	1033.5	662.8	2554.4	33872.3

FUENTES: Anuarios estadísticos, SCT, SIC y SPP

las puertas de lo que, con deliberada vaguedad, puede llamarse "la modernidad", que estaba dispuesta a hacer suyas las empresas aéreas, así como quería, también, incorporar a su economía cualquier otro negocio que se beneficiara del trabajo o de las riquezas nacionales. La tendencia inaugurada por el presidente Lázaro Cárdenas al expropiar las empresas petroleras extranjeras y nacionalizar el petróleo en 1936, iba a llegar, poco a poco, a nuestro cielo.

Un cambio en nuestra legislación, promovido por el presidente Miguel Alemán, fue la piedra de toque que terminó por hacer posible tan vasta modificación: el capital de las empresas mexicanas, ordenó la ley, no podía ser extranjero en proporción superior al 49%. En cumplimiento de la nueva disposición, Pan American le vendió a un grupo de empresarios mexicanos el 55% de las acciones de la Compañía Mexicana de Aviación el 28 de marzo de 1946 <sup>127</sup>.

Aeronaves de México volvió también a ser mexicana: a fines de 1951 el 60% de sus acciones pasaron a ser propiedad de inversionistas nacionales. El 17 de julio de 53 se dio el segundo paso, cuando adquirieron un 19% más, con lo que la inversión de Pan American vino a quedar reducida al 21%. En este caso, sin embargo, la operación respondía a un plan más vasto: hacer de ella una aerolínea totalmente mexicana que fuera capaz de competir con el predominio excesivo de la CMA. Con este fin, alentado también por el presidente Alemán, el 22 de julio de 52, otro grupo de empresarios mexicanos adquirió de la United, por un millón 230 mil dólares, "Líneas Aéreas Mexicanas, S.A." — la vieja L.A.M.S.A. de Judit y Gordon Barry. Al cerrarse la compra se formó una nueva empresa que, de nuevo, dejó intocadas las siglas originales: "Líneas Asociadas Mexicanas, S.A.". La nueva L.A.M.S.A. operó a lo largo de un año, pero el siguiente se unió a Aeronaves de México para formar una línea aérea más fuerte. Ese mismo año, el 16 de octubre de 53, Aeronaves recibió nuevo impulso cuando "Aerovías Reforma", la empresa que Carlos Oriani había formado al unir la de Panini con la de Pani, quedó vinculada al grupo <sup>128</sup>.

En 1953, volando ya con aviones presurizados en sus rutas principales, los Convair CV-340, Aeronaves de México cubría todo el oc-

---

<sup>127</sup> DAVIES (23), p. 51

<sup>128</sup> Ibid, pp. 31 y 49



cidente del país, dándole servicio a Baja California, Sonora, Chihuahua, Sinaloa, Durango, Jalisco, varios estados del centro de la República, a la ciudad de Monterrey y, por supuesto, al puerto de Acapulco.

La Mexicana de Aviación, en respuesta al rápido crecimiento de Aeronaves, tomó algunas medidas para mejorar y extender sus rutas: el 7 de enero de 54 adquirió "Transportes Aéreos de Jalisco" para contar con una base de operaciones en el Pacífico — Puerto Vallarta —, firmó un acuerdo con "Cubana de Aviación" en 51, gracias al cual sus pasajeros podían llegar a Madrid, y como era usual en ella, mejoró considerablemente su equipo. El 6 de noviembre de 50 llegó así a México el primer DC-6; era el primer avión que adquiría totalmente una empresa nacional y había sido diseñado considerando la altura de nuestra capital. Su desempeño fue tan bueno que, con otros tres semejantes, estuvo en servicio más tiempo que los dos DC-6B que adquirió la compañía a mediados de 53.

A lo largo de esa década, Aeronaves adquirió otra empresa de navegación aérea, "Aerolíneas Mexicanas", y la Compañía Mexicana de Aviación, que empezó a llamarse simplemente "Mexicana", adquirió a su vez dos más: "Aero Transportes, S.A." — mejor conocida por sus siglas A.T.S.A. —, y "Transportes Aéreos Mexicanos, S.A.", T.A.M.S.A.

La historia de la primera de estas compañías, "Aerolíneas Mexicanas", es interesante y revela lo que en la aviación puede lograr el entusiasmo. Resulta que en 55, al concluir su primera gran expansión, Aeronaves advirtió que varios puntos de sus rutas no resultaban redituables. Para "Aerolíneas Reforma", que había estado atendiéndolos, o para otra empresa pequeña que empleara aviones menores, las plazas podían ser fuente de ingresos, mas para una gran empresa resultaban pérdidas y hacían mucho más complejos los procedimientos contables. Aeronaves, pues, decidió abandonarlas.

Un joven abogado que estaba más apasionado por la aviación que por las leyes, Rubén Ruiz Alcántara, trató de oponerse a la medida y, al ver que era inevitable, decidió ir a ver a uno de los grandes constructores de México, el arquitecto Carlos Lazo, en aquellos años dinámico secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, para proponerle la formación de una pequeña empresa, costeadada por el gobierno, que le diera servicio aéreo a esas ciudades. El arquitecto La-

zo, de quien llegó a decirse que estaba destinado a alcanzar la presidencia de la República, aprobó el proyecto y decidió darle su apoyo, pero días después, en noviembre de 55, perdió la vida en un accidente aéreo

Para fortuna de Ruiz Alcántara sucedió a Lazo al frente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, un ingeniero de gran visión, Walter C. Buchanan, quien también le dijo que podía contar con el apoyo de la SCOP para su proyecto. Gracias a tal respaldo, Rubén Ruiz logró que un tocayo y amigo suyo, Carlos Ramos, gerente de Aeronaves desde hacía años, le vendiera a crédito tres aviones, dos DC-3 que habían pertenecido a L A M S A , y un Douglas C-47 que había volado para "Aerolíneas Reforma". Sin más capital que su entusiasmo, y dos mil dólares que consiguió prestados para poder pagar el combustible los primeros días de operación, Carlos Ruiz forma así una nueva empresa aérea "Aerolíneas Mexicanas"<sup>129</sup>

El 12 de mayo de 56 el primer avión de la compañía voló de México a Zihuatanejo, y un mes después, cuando añadió a sus rutas León y San Luis Potosí, no quedó ya duda que era viable y la SCOP decidió abrir a su favor un crédito por 4 millones y medio de pesos. En abril de 58, con el empuje del capital suplementario, Aerolíneas Mexicanas empezó a volar hacia Matamoros: apadrinaron el primer vuelo el ingeniero Buchanan y los gobernadores de Aguascalientes y Tamaulipas. El verdadero triunfo, sin embargo, estuvo en llevar el servicio aéreo a las ciudades que lo habían perdido: Ciudad Victoria, Zacatecas, Tamién y Aguascalientes.<sup>130</sup>

El 20 de septiembre de 1960, cuando 17 mil 500 personas viajaban mensualmente en alguno de los cinco DC-3 o cualquiera de los dos DC-4 de Aerolíneas Mexicanas, Aeronaves, que para ese entonces ya era en todo una empresa nacional, incorporó la de Rubén Ruiz Alcántara a su sistema.<sup>131</sup>

Mexicana, por su parte, adquirió en 59 la línea que nueve años antes era la quinta en el país, A T S A , "Aero Transportes, S A ,

---

<sup>129</sup> Ibid, p. 55 y VILLELA (6), pp. 363-364

<sup>130</sup> Ibid, p. 365

<sup>131</sup> RUIZ ROMERO (100), p. 68

empresa fundadada el 21 de octubre de 43, por un grupo de empresarios regiomontanos y estadounidenses. A fines de febrero del 44 empezó a operar con San Luis Potosí como su base fundamental y en noviembre de ese año, con sus cuatro Boeing 247D, extendió sus rutas hasta Brownsville. Cuatro años más tarde, después de haberse visto obligada a suspender sus vuelos a lo largo de varios meses, dos inversionistas mexicanos —Rómulo O'Farril y Pedro Maus—, aumentaron la proporción del capital mexicano al 62%, ya que hasta entonces las acciones de la empresa estaban divididas en partes iguales entre mexicanos y norteamericanos. En 50 volaba a dos ciudades fronterizas, y tenía una ruta transcontinental que unía con Tampico. A mediados de la década, y después de haber intentado unirse a T.A.J. y la A.L.A.S.A., firmó un convenio con Mexicana para que esta última, además de darle mantenimiento a sus aparatos, se encargara de la venta de sus boletos. En 59 dejó de ser una empresa afiliada para formar parte del sistema <sup>132</sup>.

"Transportes Aéreos Mexicanos, S.A.", T.A.M.S.A., fue la última empresa aérea que compró la Mexicana en mucho tiempo y su adquisición reforzó sus rutas en Tabasco y Yucatán. T.A.M.S.A. era, de hecho, la hija o —todavía mejor: la nieta—, de la empresa aérea que Francisco Sarabia fundó en Chiapas a mediados de los treinta. La muerte del piloto mexicano la hizo perder empuje y en 42 suspendió operaciones, hasta que en junio del año siguiente fue adquirida por algunos empresarios de la zona. El 16 de agosto de 44, con un capital social de 2 millones 200 mil pesos, fue registrada con el nuevo nombre de T.A.M.S.A., y empezó a ofrecer servicios de carga entre la península yucateca y Matamoros y servicio de pasajeros entre Mérida, Cozumel y Chetumal.

El 14 de abril de 57 el Consolidated B-24 de T.A.M.S.A., se estrelló en la cercanías de Mérida. En él iba el famoso actor Pedro Infante; la empresa no logró recuperarse de la publicidad negativa que la tragedia le acarreó y a mediados de 60, cuando estaba al borde de la quiebra, Mexicana la compró para añadir a las suyas las rutas que T.A.M.S.A. tenía concesionadas <sup>133</sup>.

En la década de 50 a 60 tuvieron lugar dos sucesos que contribuyeron de manera decisiva a cambiar el panorama de la aviación mexi-

---

<sup>132</sup> DAVIES (23), p. 56

<sup>133</sup> *Ibid.*, p. 60-61

cana. El primero fue el acuerdo bilateral suscrito en 1957 entre México y los Estados Unidos sobre aviación comercial, resultado de varios años de negociaciones, gracias al cual dos líneas norteamericanas — Pan American Airlines y American Airlines —, empezaron a volar a nuestro país a cambio de que las dos líneas aéreas mexicanas mas importantes pudieran hacer otro tanto en el vecino país del norte.

En febrero de ese año, previendo los cambios que traería el tratado, Mexicana inició un servicio México-Tijuana con cuatro Douglas DC-7 de largo alcance. meses después, al ratificarse el convenio, empezaron a volar hasta Los Angeles. Aeronaves, que no estaba dispuesta a quedarse atrás, ordenó a fines de mayo del mismo año dos Bristol-Britannia 302 de 92 asientos y cuatro motores de turbo-hélice, capaces de cubrir sin escalas la ruta de nuestra capital a Nueva York. Al iniciar el primero de ellos sus vuelos regulares el 16 de diciembre de ese año, concluyó la curiosa situación, por decir lo menos, de que todo el transporte aéreo entre esa ciudad y la de México se efectuara a través de Air France, la única empresa que las unió durante varios años. Poco después Aeronaves iniciaba vuelos regulares a Tucson, a Phoenix y a San Antonio.<sup>134</sup>

El otro suceso fue de todavía más vastas consecuencias. a mediados de 58, el 4 de agosto, los pilotos al servicio de la Mexicana, Aeronaves, la Guest y "Tigres Voladores", constituyeron A S P A, "Asociación Sindical de Pilotos Aviadores", con el capitán P. A. Andrés Fabre Tirán como su primer secretario general. La legalidad de la asociación sindical fue impugnada de inmediato por varias empresas, encabezadas por Mexicana, aduciendo que los pilotos y, de hecho el resto de las tripulaciones — como los navegantes y los sobrecargos —, formaban parte del personal de confianza de las compañías aéreas y no podían sindicalizarse.

La legislación laboral mexicana entonces en vigor, inspirada en las leyes del mar, consideraba efectivamente a los pilotos y a las tripulaciones como personal de confianza, lo que les impedía ejercer los derechos que el artículo 123 concedía de manera expresa a "obreros, jornaleros, empleados, domésticos y artesanos". Señalando, no obstante, que el mismo precepto constitucional regía "de una manera general sobre todo contrato de trabajo", y con el apoyo del Sindi-

---

<sup>134</sup> Ibid, p. 54-55, RUIZ ROMERO (100), p. 60.

cato Nacional de Trabajadores de Aeronaves — que existía desde el 27 de diciembre de 46—, los miembros de la recién formada A. S. P. A., no tuvieron más remedio que decretar un paro nacional de pilotos aviadores que se inició el 23 de enero de 59<sup>135</sup>.

Ese viernes, a no ser por los pilotos particulares, no hubo un avión con matrícula mexicana que despegara del suelo, ni siquiera los de empresas fumigadoras. El Gobierno Federal intervino rápidamente y después de pláticas que duraron casi todo el sábado y el domingo, ante la promesa formal de resolver la situación que les hizo el presidente Adolfo López Mateos, los pilotos decidieron regresar a sus trabajos el lunes 26. Dos días más tarde, el miércoles siguiente, el Gobierno Federal, en cumplimiento con la palabra empeñada por el jefe del Ejecutivo, requisó las compañías aéreas con todas sus instalaciones y aparatos. Los pilotos, sin desistirse de sus demandas siguieron trabajando en ellas<sup>136</sup>.

El ingeniero Walter Buchanan, al frente de la flamante Secretaría de Comunicaciones y Transportes — constituida el 1o. de enero de ese año al dividirse la vieja SCOP en dos, la Secretaría de Obras Públicas y la actual SCT —, nombró interventor de las empresas requisadas al ingeniero Jorge Pérez y Bourás y seis meses después, el 28 de julio de ese mismo año, 1959, lo nombró gerente general de Aeronaves de México, S. A., cuando el presidente López Mateos, convirtiendo en realidad los anhelos de varias décadas, adquirió para la Nación todos los bienes y acciones de esa compañía<sup>137</sup>.

Los viejos sueños de Juan Guillermo Villasana de que México contara con sus propias líneas aéreas, manejadas y dirigidas por mexicanos, la ilusión que impulsara a la SCOP a establecer en 28 la primera línea aérea oficial y que truncara la rebelión escobarista al año siguiente, venía a convertirse en concreta realidad tres décadas después.

Añadir Aeronaves de México al patrimonio nacional no resolvió, como es de suponerse, el problema legal de A. S. P. A., pero el presi-

---

<sup>135</sup> Ibid, p. 63

<sup>136</sup> "Excelsior", 24, 27 y 29 de enero de 1959, p. 1

<sup>137</sup> "Excelsior", 28 y 29 de julio de 1959, Diario Oficial del 28 de julio de 1959, VILLELA (6), p. 336

dente López Mateos, fiel a su promesa, envió al Congreso de la Unión dos proyectos que, una vez satisfecho el trámite de ley, modificaron casi por completo la estructura de nuestro sistema jurídico laboral. El primero reformó algunos artículos de la Ley Federal del Trabajo entonces en vigor, el segundo añadió un nuevo apartado, el "B" al artículo 123 constitucional, otorgándoles a los empleados de confianza, así como al personal al servicio del Estado, varios derechos de enorme importancia, entre otros el formar asociaciones de carácter sindical. La reforma constitucional fue publicada en el Diario Oficial el 5 de diciembre de 60 y entró en vigor al día siguiente, dándoles a los miembros de A S P A , la base jurídica que necesitaba su organización

Meses antes, al conocerse el proyecto de reforma, casi todas las compañías de navegación aérea reconocieron a A S P A y firmaron con ella contratos colectivos de trabajo. La última en hacerlo fue Mexicana, que no lo suscribió sino hasta el 19 de mayo de 60, acción que no puso término a los conflictos laborales ya que al empezar noviembre de ese mismo año la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación, A S S A , inició un paro para lograr su reconocimiento. En este caso, gracias a que la reforma constitucional entró en vigor poco después, el proceso sólo llevó unas cuantas semanas.<sup>138</sup>

La lucha laboral no dejó intocadas a las empresas aéreas. Mexicana anunció en 59 la llegada de tres Comet 4C, los primeros jets, y con ellos cubrió sus vuelos a Los Angeles, Chicago, Houston, San Antonio y Dallas, pero esta vez la modernización del equipo no bastó para restaurar la confianza y una serie de problemas empezaron a entorpecer el funcionamiento de la compañía. En abril de 62 padeció una huelga de dos semanas y al mes siguiente, la Havilland Aircraft Co., fabricante de los Comet, presentó una demanda ante nuestros tribunales demandando los pagos que se le adeudaban. El gerente general de Mexicana, Max Healey, con el fin de cubrirlos inició un severo programa para reducir los costos en todos los departamentos y se deshizo de todo lo que no era imprescindible para el buen funcionamiento de la empresa — como los aeropuertos de los que era dueña.<sup>139</sup>

---

<sup>138</sup> Ibid, p. 323

<sup>139</sup> Ibid, p. 324, DAVIES (23), p. 57

Se recordará que al promulgarse en 32 la Ley sobre Vías Generales de Comunicación, se estableció un régimen aeroportuario que distinguía entre puertos públicos y privados, y que estos últimos sólo podían ser usados con propósitos comerciales por las compañías de navegación aérea que los hubieran construido. La nueva ley en la materia, que entró en vigor el 19 de febrero de 40, no alteró ese sistema, pero pronto resultó claro para todo mundo que el Gobierno Federal estaba decidido a llevar adelante un ambicioso programa de construcción de aeropuertos y que pronto serían más los públicos que los privados.

Como es de suponerse, la Mexicana era la empresa aérea que mayor número de aeropuertos tenía en propiedad ya que había empezado a construirlos desde 1929, conforme habían ido creciendo sus rutas. En 1960 eran suyos los de las ciudades de Tampico, Tuxpan, Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen, Campeche, Mérida, Oaxaca, Tapachula, Mazatlán, Hermosillo, Mexicali, Nuevo Laredo y Chetumal ya que en Brownsville seguía usando el de Brownsville<sup>140</sup>.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, fuese con ese nombre o con el de la antigua SCOP, había empezado a su vez, sobre todo desde 1951, a construir aeropuertos federales. Desde que el ingeniero Melquiades Angulo, secretario de la dependencia, inauguró en 1938 el aeropuerto internacional de la ciudad de México — después de hacérsele reformas muy importantes —<sup>141</sup>, y de que el ingeniero Pedro Martínez Tornel, también titular de la SCOP, puso en servicio el 10 de junio de 45 la primera torre de control que manejó "Radio Aeronáutica Mexicana, S. A.", R. A. M. S. A.<sup>142</sup>, no se había hecho gran cosa en la materia, pero en la década siguiente construyó e inauguró 17 aeropuertos, de tal manera que en 1960, además de 793 aeródromos y pistas de aterrizaje, el país contaba con 37 aeropuertos utilizables en todo tiempo<sup>143</sup>.

---

<sup>140</sup> Ibid, p. 314 y 321

<sup>141</sup> Ibid, p. 390

<sup>142</sup> Ibid, p. 394

<sup>143</sup> Anuario Estadístico, SCT, 1960

Aun a riesgo de adelantarnos, conviene señalar de una vez que R.A.M.S.A, la empresa que se encarga de las emisiones de radio en todos nuestros aeropuertos, del manejo de las radioguías (RNG), de los radiofaros no direccionales (NDB) y de los radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia (VOR), se convirtió el 15 de noviembre de 1966 en una empresa de participación estatal cuando la Nacional Financiera adquirió el 51% de su capital social<sup>144</sup>.

Un año antes, el 10 de junio de 1965, un decreto presidencial había constituido A.S.A., "Aeropuertos y Servicios Auxiliares", un organismo público descentralizado encargado de prestar, como su nombre indica, todos los servicios de apoyo necesarios para el buen funcionamiento de un aeropuerto. El patrimonio de A.S.A., quedó formado originalmente por las instalaciones de 33 aeropuertos. Después el propio organismo construyó tres más, y el 19 de junio de 80 se hizo cargo de once estaciones de combustible que hasta esa fecha manejaban la American Airlines y la Distribuidora de Gas Avión, S.A. Con el propósito de recuperar para la Nación los servicios de plataforma que se le brindan a la navegación aérea, en abril de 81 se incorporaron al sistema de A.S.A., los servicios que habían venido prestando "Teina, S.A.", "Aerorrampa, S.A." y "Servicios de Seguridad Aéreos Aerorrampa, S.A."<sup>145</sup>

A.S.A., maneja fundamentalmente los aeropuertos internacionales con que cuenta el país y que en 1981 eran 32, aunque también participa en la administración de algunos de los 40 aeropuertos nacionales que tenía México ese año. Las mil 248 pistas y aeródromos que hay en el resto de la República por regla general carecen de tales servicios.

Mas regresando a nuestro asunto principal: la Mexicana pudo sortear la grave crisis que la amenazó a principios de los sesentas y a mediados de la década ordenó cuatro Boeing 727, el primero de los cuales, al volar el 1o. de diciembre de 66 en dos horas 26 minutos de Los Angeles a México, rompió todos los récords previos. La decisión de modernizar de nuevo su equipo, revelaba que la empresa tenía confianza en sí misma, pero un análisis objetivo hubiera demostrado

---

<sup>144</sup> ASA, México, 1982, p. 17

<sup>145</sup> Ibid, p. 284



que tal confianza era infundada. A lo largo de una década el mapa de Mexicana no había cambiado, a no ser por el breve periodo en que añadió a sus rutas vuelos entre Miami y Cozumel. En agosto de 67, sin embargo, tanto estos como los que hacía a Dallas y a San Antonio tuvieron que ser suspendidos<sup>146</sup>.

El motivo no podía ser más simple: la compañía estaba perdiendo y, a menos de que recibiera una fuerte inversión, pronto sería incapaz de pagar sus deudas — que superaban los trece millones de dólares. La Pan American conservaba todavía el 35% de las acciones y el dilema pronto se redujo a dos posibilidades: o se incrementaba el capital que tenía invertido la Pan American, regresando a la Mexicana a su vieja calidad de satélite de la compañía norteamericana, o se encontraba en México a alguien dispuesto a invertir en ella.

Ninguna de las dos soluciones era fácil. El primer camino implicaba regresar a una situación ya superada que, además, la ley prohibía. El segundo presentaba el inconveniente de que no era sencillo convencer a inversionistas mexicanos que pusieran su capital en una empresa que acababa de obtener autorización judicial para suspender sus pagos, que tenía embargados por el “Bank of America” dos de sus tres Boeing 727 y que, considerando que su flota se reducía a un Boeing 727, cinco Comet 4C y ocho DC-5, acababa de ser vetada por la administración norteamericana y no podía operar en el territorio de ese país<sup>147</sup>.

Cinco años antes de que se presentara la crisis un promotor mexicano, Crescencio Ballesteros Ibarra, se había sumado al consejo de administración de Mexicana y, por su empuje y capacidad, había sido nombrado vicepresidente de la empresa el 5 de junio de 62. En 67, al llegar la crisis, nadie conocía su magnitud mejor que Ballesteros y nadie, tampoco, conocía como él las posibilidades que tenía la empresa, así que jugándose el todo por el todo, viajó a Nueva York para entrevistarse con los directivos de Pan American y proponerles que le vendieran las acciones de Mexicana de las que aún eran dueños. El 13 de enero de 68 se cerró la compra y, por primera vez en su ya larga historia la compañía hizo en verdad honor a su nombre y pasó a ser en todo mexicana<sup>148</sup>.

<sup>146</sup> VILLELA (6), p. 234, DAVIES (23), p. 65.

<sup>147</sup> Ibid. p. 324.

<sup>148</sup> Ibid., los c. t.

Ballesteros eligió para que ocupase la dirección general de la empresa a un hombre tan talentoso como dinámico, Manuel Sosa de la Vega, quien no sólo logró convencer a los acreedores de que el sistema de Mexicana podía ser redituable, sino que logró suscitar el entusiasmo personal de vuelo y de tierra e iniciar una política de entrenamiento con las demás compañías aéreas. A cambio de otorgarles derecho de que volase a Guadalajara — a donde ya lo venía haciendo, mas sin transportar ahí pasaje —, y a Puerto Vallarta, consiguió que Aeronaves de México le permitiera llegar a Acapulco. Rediseñando sus rutas empezó a volar de Chicago al puerto del Pacífico vía ciudad de México, reabrió los vuelos entre Miami y Cozumel y a fines de 71 y principios de 72 empezó a volar de Mazatlán a Denver y de Mérida a San Juan de Puerto Rico. En 1968, a diferencia de la pérdida de 3 millones 200 mil dólares del año anterior, Mexicana pudo declarar una ganancia, todavía modesta, pero indicadora de que la nueva administración era capaz de sortear la crisis<sup>149</sup>.

Mientras Mexicana luchaba por sobrevivir, Aeronaves de México siguió incorporando a su sistema otras empresas, como ocurrió en agosto de 62 con "Aerovías Guest" y en 69 con una empresa de reciente formación, "Aeromaya, S.A.". La primera, después de un desempeño errático a lo largo de los cincuenta y de inaugurar rutas para suspenderlas a los pocos meses, fue comprada por la S.A.S., el sistema de aerolíneas escandinavo, que adquirió el 42% de sus acciones. El 18 de abril de 59 reanudó sus vuelos trasatlánticos y semanas después extendió sus rutas a Centroamérica y Venezuela. La asociación con la S.A.S., duró apenas dos años porque en mayo de 61, al ver sus pérdidas, la empresa escandinava prefirió terminar con la relación. En agosto de 62 la Nacional Financiera compraba el 87.8% de las acciones de Guest y el gobierno la añadía a Aeronaves<sup>150</sup>.

El caso de Aeromaya es un poco más complejo y se inicia en marzo de 53, cuando Manuel Gómez Méndez inició el modesto servicio aéreo que llevó su nombre. Tomando Chilpancingo, Guerrero, como base de operaciones, en un Cessna 170 se dedicó a volar a las ciudades y pueblos vecinos. El negocio prosperó poco a poco y Gó-

---

<sup>149</sup> DAVIES (23), p. 67

<sup>150</sup> Ibid, p. 60, VILLELA (6), p. 348

mez Méndez llegó a hacerse de un Beech C-43 con el cual empezó a trabajar la concesión que le otorgó el Gobierno Federal el 6 de marzo de 62 y gracias a la cual le estaba permitido volar de la ciudad de México a Apatzingán. La ruta creció, extendiéndose a Colima y Manzanillo y el Beech fue sustituido por un DC-3. El nuevo aparato le permitió ampliar su radio de acción y un año después, en 63, volaba ya también a Tuxpan y Guadalajara. Al año siguiente, dueño ya de tres DC-3, incluyó Puerto Vallarta entre sus escalas.

Por otra parte, y sin que por el momento hubiera conexión alguna con el "Servicio Aéreo Gómez Méndez, S. A.", un inversionista yucateco dueño de una cadena de hoteles en el Caribe mexicano, Fernando Barbachano fundó una empresa llamada "Aero Taxi, S. A.", para transportar a sus huéspedes de Cozumel a Isla Mujeres y otros puntos de la costa de la península de Yucatán. La base de "Aero Taxi" fue una empresa fundada en 61 por Roberto Fierro y Pablo Bush con el nombre de "Aero Safari", que Barbachano compró en 65.

A mediados de 66, en lo que parecía una ruta tan inocente que Mexicana no se opuso a que el gobierno otorgara el permiso necesario, Aero Safari empezó a volar de Mérida a Tuxpan, donde entró en un arreglo con Gómez Méndez para que los pasajeros pudieran seguir al Pacífico o a Guadalajara. El 1o de noviembre de 66, ya con el nombre de "Aeromaya, S. A.", las dos líneas se fundieron en una sola y dos años después añadieron Guanajuato, México, Villahermosa y finalmente Acapulco a sus rutas. Este último puerto, que seguía siendo el bastión de Aeronaves, fue el resultado de un intercambio. Aeromaya cedió parte de sus derechos en Mérida a cambio de poder llevar a sus pasajeros al centro turístico del Pacífico.

La vida de la empresa yucateca fue breve y como Aeromaya amenazaba con romper el equilibrio que tan a duras penas se había conseguido entre las grandes líneas, los permisos que tenía para operar no llegaron a tener la calidad definitiva de las concesiones y al empezar 69 "Aeronaves Alimentadoras" y "Servicios Aéreos Especiales", ambas filiales de Aeronaves de México, se hicieron cargo de sus rutas<sup>151</sup>.

---

<sup>151</sup> DAVIES (23) p. 71-73

Puede decirse que en la década de los setentas las aerolíneas mexicanas, sobre todo Mexicana y Aeronaves — que al empezar 72 adoptó el nombre comercial de "Aeroméxico" —, alcanzaron su plena madurez. Las rutas no sufrieron grandes variaciones ni se registraron los cambios y fusiones corporativos que fueron tan comunes en las décadas precedentes, pero en cambio hubo un incremento sorprendente en las operaciones y una mejoría notable en el número y calidad de los aparatos.

En 1971 Mexicana tenía vuelos regulares a ocho ciudades estadounidenses, tres en el Caribe, Guatemala y 19 en nuestra República. Ese año, con una flotilla formada por dieciséis aviones — cuatro DC-6, dos Comet 4C, siete Boeing 727-100 y tres 727-200 —, y un personal que al fin de año llegó a 3,416 personas, transportó a un total de un millón 283 mil 356 personas que, en promedio, volaron 1,175.34 kilómetros per capita. Considerando el total de pasajeros transportados ese año — cifra que podrá verse en la *Tabla 5* — Mexicana llevó al 37.76% y considerando el total de pasajeros-kilómetro transportó al 41.19%.

Diez años después, en 1981, Mexicana servía a once ciudades norteamericanas, tres en el Caribe, San José de Costa Rica, Guatemala y 24 en nuestro país. Su flotilla, formada por 45 aparatos, no podía ser más moderna: seis Boeing 727-100, tres 727-200 y 36 727-200 A. Su personal se había triplicado y llegaba a 12,105 personas. El número de pasajeros transportado fue seis veces mayor, ya que llegó a 8 millones 151 mil 786, lo que representó el 49.5% del total de personas que viajaron ese año por aerolíneas mexicanas. El promedio de kilómetros volados por cada pasajero descendió ligeramente ya que fue de 959.43.

Algo semejante ocurrió con Aeroméxico: en 71 transportó un millón 540 mil 943 pasajeros — el 45.34% del total —. En 81 fueron casi cuatro veces más: 5 millones 538 mil 238, o sea el 33.64% de cuantos emplearon líneas aéreas mexicanas. En el primero de esos años el promedio de kilómetros volados por pasajero fue de 1,295.61, en 1981 fue de 1,327.62. El número de personas que trabaja para la empresa ascendió en el mismo periodo de 3,981 a 9,787 y su flotilla creció de 22 aviones de diversos tipos hasta tener cuarenta, todos McDonnell Douglas: tres DC-10-30, dos DC-10-15; cinco DC-8-51; veintidós DC-9-32 y ocho DC-9-15.

Las *Tablas 3 a 6* que acompañan a este capítulo continúan los datos que se ofrecieron en las *Tablas 1 y 2* del precedente y permiten

advertir que el número de pasajeros transportados por las empresas nacionales aumentó casi 17 veces entre 1951 y 1980, el promedio de kilómetros recorrido por pasajero subió de 538 88 a 961 08 en el mismo lapso y la carga movida por aire subió en un 315%.

La historia de nuestra aviación comercial registra todavía un hecho de gran importancia: la adquisición por parte del Gobierno Federal del 40% de las acciones de Mexicana que pertenecían a Crescencio Ballesteros, incrementando la participación que la Nación tiene en esta empresa al 54%. La compra, que se efectuó el 15 de julio de 1982 por decisión del presidente José López Portillo, es reveladora de que la tendencia a hacer totalmente nuestros los cielos de México no concluye todavía<sup>152</sup>.

Es obvio que el extraordinario desarrollo que registra la aviación comercial mexicana, al igual que el de la aviación civil particular y oficial, no habría podido darse si el Gobierno Federal no hubiera hecho, por su parte, un gran esfuerzo para mejorar las instalaciones y los servicios. El cambio es particularmente notable desde fines de 1982, cuando se creó el órgano desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, SENEAM, que además de vigilar el cumplimiento de algunas de las disposiciones normativas que establece la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se ocupa precisamente de mejorar los servicios que se prestan a la navegación aérea, sea instalando nuevos equipos — VOR, ILS, NDB, Radares, RNG, REIL o VASI —, certificando el correcto funcionamiento de los ya instalados y haciendo estudios sobre las características y servicios que, en este sentido, han de brindar los aeropuertos nacionales.

La red de aeropuertos con que cuenta el país se ha visto también mejorada en todos sentidos. En 1982 teníamos 72 aeropuertos, de los cuales 40 atendían sólo los vuelos nacionales, en tanto que los 32 restantes recibían vuelos nacionales e internacionales. Del total de aeropuertos 55 eran administrados por ASA — Aeropuertos y Servicios Auxiliares —, 4 eran federales y otros tantos estatales; siete eran municipales; tres militares y otros tres particulares<sup>153</sup>.

---

<sup>152</sup> "Excelsior", 16 de julio de 1982, p. 1

<sup>153</sup> PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1984-1988, Poder Ejecutivo Federal, México, 1984, p. 182

De entonces a la fecha se ha emprendido la construcción de once nuevos aeropuertos, de los cuales ya están en funciones los de San Luis Potosí, Morelia, Aguascalientes y Los Mochis, y están próximos a inaugurarse los de Campeche, Loreto, Minatitlán, San José del Cabo, Tapachula, Tuxtla Gutiérrez y Villahermosa. El aeropuerto central de la ciudad de México, que sigue siendo, y por amplio margen, el que más movimiento tiene en la República — en 1984 atendió al 38% del total de pasajeros aéreos —, será modificado radicalmente con el fin de duplicar — si el presupuesto federal de egresos lo permite —, sus pistas y mejorar el resto de sus servicios.

En 1984 funcionaban en nuestro país un total de 288 compañías aéreas, de las cuales Mexicana y Aeroméxico eran las dos grandes empresas troncales, 9 ofrecían vuelos comerciales regulares regionales, 162 prestaban servicio de taxi a nivel nacional, 109 lo hacían a nivel regional y 6 más brindaban servicios especializados. En total tales empresas contaban con 728 aparatos, o sea el 14.10% de las que ese año llevaron matrícula mexicana, ya que 3,741 y 693 eran aeronaves privadas — XB —, o de servicio oficial — XC —, por lo que en total hubo ese año 5,162 aviones con nuestra bandera<sup>154</sup>.

Resultaría incompleto este breve recuento si no se señalara asimismo, que a fines de 1984 había en el país 51 escuelas aeronáuticas y que ese año, además de revalidar 24 mil 82 licencias, se expidieron 3 mil 82 más, de las cuales 1,737 correspondieron al personal de vuelo, 474 al de operaciones y las 871 restantes al de mantenimiento<sup>155</sup>.

Las cifras anteriores no resultan sorprendentes si se considera que, en total, poco más de 33 mil mexicanos encuentran ocupación en nuestro transporte aéreo. 22 mil 900 se encargan de la prestación de los servicios, 200 tienen a su cargo la capacitación y el adiestramiento, 1,750 se ocupan del control del tránsito aéreo, la meteorología y las comunicaciones punto a punto, 2,250 están asignadas al fomento, regulación y control del servicio y 6,200 más laboran en las terminales aéreas del país<sup>156</sup>.

---

<sup>154</sup> SCT, Informe de Labores, 1983-1984, pp. 75-76.

<sup>155</sup> Ibid., (154), loc. cit.

<sup>156</sup> Ibid., (155), loc. cit.

Aunque las cifras son reveladoras hay muchas cosas, no obstante, que es preciso subrayar y una de ellas, quizá la más importante, es que nuestro país está firmemente decidido a lograr que su aviación, en conformidad con nuestras necesidades y posibilidades, sirva a toda la población y en consecuencia a nuestro desarrollo, al integrarse al sistema multimodal de transporte que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha venido integrando paulatinamente desde 1983. Ahora, en vez de considerarlo sólo como un modo de transporte aislado, México cuenta con un vasto programa gracias al cual las ventajas de la aviación habrán de sumarse a las del ferrocarril, el transporte carretero y la navegación marítima.

Los sueños que empezaron como modestísimos proyectos, allá en los años veinte, en la azotea del entonces Palacio de Comunicaciones, han adquirido dimensión nacional. Es muy posible que el resto de este siglo, aun a pesar de las dificultades y las crisis, asista a una etapa en la que nuestra aviación, la aviación mexicana, crezca, honrando a su historia, más nacionalista y vigorosa que nunca.

TABLA 3  
 AVIONES REGISTRADOS  
 Y VUELOS EFECTUADOS  
 1951-1981

AÑO	XA	XB	XC	TOTAL	MILES DE VUELOS		TOTAL
					NACIONALES	EXTRANJEROS	
1951	584	1179		1763	57	10	67
1952	598	1317		1915	56	11	67
1953	600	494		1094	60	10	70
1954	630	1685		2315	57	11	68
1955	673	1892		2565	55	10	65
1956	716	2186		2902	71	12	83
1957	735	1527		2262	73	14	87
1958	85	1248		1333	73	15	88
1959	98	1243	136	1477	65	15	80
1960	115	1271	132	1518	54	16	70
1961	145	1300		1445	58	12	70
1962	141	1350		1491	71	13	84

1963	191	1428		1619	70	13	83
1964	198	1912		2110	93	12	103
1965	321	2097	217	2365	99	15	114
1966	344	2248	216	2808	96	17	113
1967	363	2419	216	2998	115	21	136
1968	282	2237	143	2662	139	22	161
1969	230	2176	161	2567	145	23	168
1970	291	2024	219	2534	160	27	187
1971	318	2106	260	2684	166	27	193
1972	351	2212	283	2846	167	28	195
1973	387	2318	312	3017	171	33	204
1974	453	2610	332	3395	195	32	227
1975	528	2727	385	3640	204	32	236
1976	565	2749	449	3763	205	30	235
1977	520	2550	490	3560	211	30	241
1978	545	2659	480	3684	215	32	247
1979	691	3128	566	4385	249	39	288
1980	799	3431	629	4859	293	36	329
1981	882	3602	662	5146	284	38	322

Fuente: Anuarios estadísticos, SCT, SIC y SPP.

TABLA 4  
KILOMETROS RECORRIDOS  
Y HORAS VOLADAS  
1951-1981

AÑO	KILOMETROS RECORRIDOS			HORAS VOLADAS		
	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTAL	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTAL
	(millones)			(miles)		
1951	33	16	49	139	46	185
1952	36	16	51	148	45	193
1953	37	16	53	151	44	195
1954	35	24	59	142	61	203
1955	36	24	60	143	62	205
1956	38	26	54	150	66	216



1957	40	30	70	162	73	235
1958	44	33	77	170	77	247
1959	36	38	74	144	90	234
1960	32	44	76	145	96	241
1961	43	29	72	137	51	188
1962	38	43	81	125	67	192
1963	41	48	89	124	75	199
1964	44	44	88	130	74	204
1965	57	45	102	197	68	265
1966	56	77	133	164	86	250
1967	77	76	153	158	98	256
1968	50	79	129	176	88	264
1969	66	75	141	169	108	277
1970	76	78	154	183	161	344
1971	87	81	168	206	115	321
1972	96	84	180	223	119	342
1973	106	96	202	237	137	374
1974	121	99	220	256	141	397
1975	134	91	225	278	122	400
1976	146	86	232	293	123	416
1977	155	83	238	299	117	416
1978	168	86	256	315	124	439
1979	185	104	289	329	131	460
1980	223	102	325	392	143	535
1981	230	113	343	402	155	557

Fuente: Anuarios estadísticos, STC, SIC y SPP.

TABLA 5  
 PASAJEROS TRANSPORTADOS  
 1951-1981

AÑO	PASAJEROS			PASAJEROS KILOMETRO		
	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTAL	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTAL
	(miles)			(millones)		
1951	926	195	1121	499	372	871
1952	906	299	1205	628	352	980

1953	888	295	1183	939	409	1348
1954	886	340	1226	512	715	1227
1955	919	398	1317	598	768	1366
1956	1046	472	1518	752	760	1521
1957	1113	550	1663	849	906	1755
1958	1065	583	1648	787	1015	1802
1959	1017	683	1700	637	1280	1917
1960	1069	711	1780	663	1537	2200
1961	1219	518	1731	1235	1305	2540
1962	1149	655	1805	1043	1760	2795
1963	1343	689	2032	1213	1939	3152
1964	1636	693	2389	1624	2706	4330
1965	2740	747	3487	2834	2103	4937
1966	2064	955	3019	2057	2548	4605
1967	2279	1101	3380	3041	3054	6095
1968	2584	1275	3859	2341	3744	6085
1969	2740	1410	4150	2792	3987	6779
1970	2870	1628	4498	2932	4002	6934
1971	3399	1682	5081	3662	4675	8337
1972	4125	2183	6308	4405	6079	10484
1973	4976	2245	7221	5165	6796	11961
1974	6026	2414	8440	6207	7153	13360
1975	7305	2330	9635	7033	6888	13921
1976	8642	2108	10750	8389	6798	15187
1977	9609	2110	11719	8959	5977	14936
1978	11309	2854	14163	10612	8168	18780
1979	13037	3645	16732	12325	10094	22419
1980	15159	3744	18903	14569	10049	24618
1981	16451	4240	20881	16011	10385	26396

Fuente: Anuarios estadísticos, SCT, SIC y SPP.

TABLA 6  
CORRESPONDENCIA Y CARGA  
TRANSPORTADAS

1951-1981

AÑO	CORRESPONDENCIA			CARGA		
	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTAL	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTAL
	(toneladas)			(toneladas)		
1951	2617	127	2744	38104	6744	44848
1952	4104	528	4632	40959	7609	48568
1953	2887	457	3344	34156	7459	41615
1954	1941	584	2525	27352	6840	34192
1955	2765	826	3591	29866	10335	40201
1956	2316	753	3834	37815	10954	48769
1957	2244	893	3137	31678	11135	42813
1958	2646	948	3594	29752	11641	41393
1959	1886	1062	2948	31476	10776	42252
1960	1812	998	2810	31658	10502	42160
1961	2204	907	3111	35412	12749	48161
1962	2161	1389	3550	25845	10912	36757
1963	2913	1840	4753	25884	10702	36586
1964	3118	1385	4503	26937	10689	37626
1965	2990	1706	4696	35866	8560	44426
1966	4233	1331	5564	25930	19517	45447
1967	2040	1711	3751	26007	14005	40012
1968	3866	1760	5626	32616	16489	49105
1969	2690	1853	4543	29539	19142	48681
1970	2886	2141	5027	32781	19316	52097
1971	2758	2175	4933	25812	18224	54036
1972	2751	2179	4930	45209	20323	65532
1973	2656	2357	5013	49037	27227	76264
1974	3723	2454	6177	53718	32981	86699
1975	3628	2588	6216	63042	28665	91707
1976	3983	1941	5924	74576	31447	106023
1977	3892	1849	5741	86535	26977	113512

1978	4531	2039	6570	95677	34956	130633
1979	4936	2455	7391	104453	43176	147629
1980	5545	2636	8181	119849	45547	165396
1981	6062	2294	8356	124420	49178	173598

Fuente Anuarios estadísticos, SCT, SIC y SPP

### 3.7 Nota final

La aviación es y puede ser muchas cosas: hazaña, transporte, diversión, forma de vida, campo abierto a la imaginación, reto, aventura, sistema, arma de guerra, tarea de solitarios, deporte, rito, realización colectiva, tragedia, sueño realizado.

Todo esto y muchas cosas más ha sido la aviación en nuestra historia. Algunas han sucedido sólo una vez. Otras tienen que ocurrir a diario. Una sola vez se perdió Carranza en la niebla. Una sola vez cayó Sarabia en el Potomac. Una sola vez se ha otorgado nuestro cielo en concesión exclusiva. Una sola vez voló el presidente Madero, pero todos los días — hoy, a estas horas —, hay alguna muchacha que plancha su uniforme azul porque mañana tiene que hacerle grato el vuelo a cien pasajeros, hoy, a estas horas, día y noche, hay quien vigila atentamente una pantalla de radar para guiar un avión a su destino, hay un mecánico que examina una turbina, hay un mexicano, o mil, diez mil, o más, que preparan su maleta porque mañana van a volar.

La aviación, nuestra aviación, es un universo en el que casi todo puede darse, desde un loco maravilloso, como Manuel Ventosa, que vivió convencido de que su "aerocurvo" — una bicicleta con alas —, era capaz de volar, hasta hombres y mujeres que en un instante de peligro se olvidan heroicamente de sí mismos para salvar a los demás. Desde el piloto de feria que pone en juego su vida para demostrar que se puede aterrizar donde no se puede, hasta el piloto que tiene como máximo orgullo haber tenido veinticinco mil horas de vuelo sin ningún accidente fatal.

La aviación, nuestra aviación, es propicia a hombres y mujeres de excepción, sea por su valor, sea por su paciencia, sea por su talento. Hay aquí lugar para el que quiere trabajar año con año para crear una aviación mexicana, como Juan Guillermo Villasana, y espacio para que un apasionado por el vuelo, como Miguel Carrillo Ayala, "El Pinocho", se dedique durante dos años — allá por los 35 y 36 —, a construirse un avión a partir de los "planos" que encontró en una revista de mecánica y logre volar, casi sin saber cómo, los doscientos kilómetros que separan a Zitácuaro de nuestra capital.

Hay espacio para el empresario decidido a crear una industria aeronáutica mexicana y el inventor decidido a diseñar un modelo propio para nuestro país de montañas — como Angel Lascuráin, Juan F. Azcárate, Salvador Mariscal Flores, Roberto de la Barrera, Alejandro Elizondo. Hay lugar para los maestros, como Francisco Santarini, para los soñadores, como Miguel Lebrija, para los personajes cómicos, como Joaquín de la Cantolla, y para los que se arriesgan, como Teodoro Moreno Castillo el 28 de agosto de 66, a cruzar el Atlántico volando a solas en un Cessna.

Hay un lugar suficiente para que cada año haya cada vez más hombres y mujeres que merecen recibir la medalla "Emilio Carranza" — como el capitán Arturo Jiménez Nieto, el primer piloto mexicano en reunir 25 mil horas de vuelo, o Margarita Alatorre Sainz, la primera sobrecarga en tener diez mil horas de servicio aéreo —, y para que hombres como el embajador Téllez y el comodoro Zermeño Araico sean condecorados con la "Francisco Sarabia".

Hay espacio para que vuelen y jueguen hombres tan extraordinarios como Agustín Gutiérrez Peláez, "El Gato", que adquirió ese sobrenombre porque gustaba de llegar a los partidos de fútbol dejándose caer en paracaídas con un gato, que alguna vez, al fallarle el motor, aterrizó sin más en la calle de Sullivan, en medio del tránsito, que en otra ocasión, por juego, cruzó el monumento de la Revolución volando por sus arcos en todas direcciones, que, en fin, fue el primero en volar en planeador de México a Acapulco y estableció una marca de altura de planeadores — 16 mil pies sobre el nivel del mar —, que rara vez es superada.

Sólo la aviación puede reunir en un solo haz al romántico y al técnico, al tímido y al que busca la fama, al que está seguro, sobre

todo en el momento del despegue, de que es absolutamente imposible que algo vuele y al que tiene la convicción de que, con un poco de suerte, cualquier cosa puede elevarse, al arriesgado y al cauto

En enero de este año se cumplieron tres cuartos de siglo del día en que un mexicano voló por primera vez en un aparato más pesado que el aire. Antes de que termine este año un compatriota nuestro irá con la misión encargada de colocar el satélite "Morelos II" en el espacio. En el primero vuelo que se hizo en nuestro país el avión se elevó tres metros. En noviembre de este año un mexicano estará a doce mil kilómetros de la superficie de nuestro planeta. Tal vez esos dos hechos, mejor que cualquiera otros, revelan lo que han sido estos primeros setenta y cinco años de nuestra aviación.

No es necesario ser optimista en exceso para admitir que lo mejor está por llegar. Hasta ahora, a pesar de todo lo que ha logrado, del patriotismo y del esfuerzo, del sueño y la constancia, del tesón y del juego, nuestra aviación, la aviación mexicana, sólo ha dado el primer paso.

## CRONOLOGIA

- 1709, agosto 8: Bartolomé Lorenzo de Guzmán vuela a Lisboa, Portugal
- 1771, octubre 26: el Virrey Bucareli prohíbe los papalotes
- 1772, junio 5: los hermanos Montgolfier elevan un globo  
noviembre 21: Juan Francois Pilatre de Rozier y Francois Laurent, marqués d'Arlandes, ascienden en París  
diciembre 1o.: J.A.C. Charles y Nicolas Robert se elevan en un globo de hidrógeno
- 1785, enero 7: Juan-Pierre Blanchard cruza el Canal de la Mancha  
febrero 6: El capitán Antonio María Fernández consigue elevar un globo (no tripulado) en Veracruz
- 1786, febrero 4: Manuel Antonio Valdés y Felipe Zúñiga Ontiveros elevan un globo en la ciudad de México
- 1793, enero 9: Jean-Pierre Blanchard efectúa en Filadelfia la primera ascensión tripulada en nuestro continente
- 1835, febrero 12: *Guillermo Eugenio Robertson efectúa la primera ascensión en México*  
octubre 11: En su cuarta ascensión Robertson sube acompañado por una mujer mexicana, *primera persona de nuestra nacionalidad que vuela*
- 1842, abril 3: *Benito León Acosta, primer aeronauta mexicano asciende en la ciudad de México*  
abril 5: El presidente Santa Anna le otorga a León Acosta derecho exclusivo para ascender en México por tres años
- 1843, sept.-oct.: Alphonse Theodore intenta elevarse, sin conseguirlo, en la ciudad de México.

- 1855 - 1856 Casimiro Castro, un litógrafo mexicano, efectúa varias ascensiones para pintar la ciudad de México desde el aire
- 1857, junio 14-julio 12 Vuelos de Samuel Wilson  
 noviembre 22 Manuel de la Barrera y Valenzuela ascienden en el globo "Coloso de Rodas"
- 1860, febrero 21 Braulio Franco asciende en Morelia
- 1862, agosto 7. El gobernador de la ciudad de México prohíbe elevar globos combustibles
- 1863, julio 26: Tercera ascensión de Joaquín de la Cantolla y Rico, quien realiza más de cien vuelos entre ese año y 1914
- 1864, septiembre 1o : Tranquilino Alemán inicia su larga carrera de aeronauta ascendiendo en Guadalajara
- 1872, Junio 23 Antonio Obregón, quizá con un deslizador primitivo, se arroja desde una de las torres de la catedral de México
- 1873, julio 17: Félix Morales inicia su carrera de aeronauta en Guanajuato
- 1874, marzo: Teódulo Cevallos, un aeronauta mexicano que ha recorrido casi toda la América Latina, efectúa en Buenos Aires su 122a. ascensión
- 1878, agosto: La señorita Alemán, *primera aeronauta mexicana*, inicia sus vuelos ascendiendo en la Plaza de la Constitución
- 1892, marzo: Levy Baldwin da exhibiciones aerostáticas en la hacienda de La Castañeda
- 1893, marzo: El globo cautivo "Marte" empieza a funcionar en la ciudad de México, ascendiendo regularmente cada quince minutos con pasajeros
- 1903, diciembre 17: Orville y Wilbur Wright vuelan por primera vez en un aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Ohio, EUA



- 1906, noviembre 12 Santos Dumont se convierte en el primer hombre que vuela en Europa en un aparato más pesado que el aire
- 1907, septiembre: Julio Fuentes vuela en Sombrerete, Zacatecas, con un planeador primitivo
- 1908, junio. El dirigible de "El Buen Tono" vuela sobre la capital anunciando cigarros  
marzo-septiembre: Juan Guillermo Villasana prueba varios planeadores en la hacienda de San Juan de la Labor en el estado de Hidalgo
- 1909, marzo 9: Los hermanos Aldasoro prueban su segundo planeador en la colonia Roma
- 1910, enero 8: *Alberto Braniff efectúa en Balbuena el primer vuelo en México con un aparato más pesado que el aire*  
abril 11: En el velódromo de Pachuca Juan Guillermo Villasana logra mantenerse 22 segundos en el aire en un planeador con motor  
mayo 14-17: Miguel Lebrija asciende varias veces en Balbuena. Ese mismo mes empieza a funcionar, piloteado por él, el globo cautivo "Ciudad de México"  
septiembre: Roland Garros, René Simón, Audemars y Fritsbie dan exhibiciones aéreas en Balbuena
- 1911, febrero 11: Dyot, Hamilton y las señoritas Quimby y Moissant dan nuevas exhibiciones en Balbuena: el presidente Madero vuela con el capitán Dyot  
octubre 17: Miguel Lebrija, volando sobre la capital, logra ascender a 1,050 metros  
diciembre 30: Martín Mendía cruza la ciudad de México
- 1912, febrero-abril: Villasana, con la ayuda del mecánico Carlos León y el patrocinio de Santiago Poveregsky, fabrica en México un avión tipo "Duperdussin"
- 1913, abril 7: Lebrija y Villasana llevan al cabo un simulacro de bombardeo aéreo en Balbuena  
julio: El capitán Joaquín Bauche Alcalde compra en Arizona,

EUA, el avión "Sonora" que, piloteado por el francés Didier Mason, dio valiosos informes al ejército revolucionario agosto-octubre Piloteado después por el capitán Gustavo Salinas Camiña, el "Sonora" bombardea Topolobampo y Culiacán

1914, febrero Francisco Santarini, uno de los padres de la aviación mexicana, llega a Veracruz con un monoplano Moissant, el primero de los tres que deberían integrar la escuadrilla aérea constitucionalista

abril Cantolla efectúa con Alberto Braniff su último vuelo en globo

1915, febrero 5 Venustiano Carranza en su calidad de Primer Jefe del Ejército Constitucionalista ordena en esa fecha que se constituya el "Arma de Aviación Militar", nombrando como su jefe al mayor Alberto Salinas Carranza

julio El piloto Bonney y su ayudante Samuel C. Rojas combaten en El Ebano, Tamps

El Coronel Alberto Salinas Carranza, con Francisco Santarini y Juan Guillermo Villasana, funda los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. De 1915 a 1919 construyen los aeroplanos de las Series A, B, C y H, los motores radiales "Az-tail" de 80 caballos y seis cilindros y la hélice "Anáhuac"

octubre 10 y 12 Se prueba la hélice "Anáhuac". En el segundo vuelo, efectuado en un biplano Huntington y piloteado por Leonardo Bonney, se alcanzó la altura récord de 5,925 metros (17,250 pies) sobre el nivel del mar

1917, Se funda la Escuela Nacional de Aviación, conocida a partir de 1919 como Escuela Militar de Aviación

julio 6 El Teniente PA Horacio Ruiz Gaviño vuela de Pachuca a la ciudad de México llevando correspondencia e inaugurando, así, *el primer servicio postal aéreo de ruta en el mundo*

1918, enero 3. La Escuela Militar de Aviación otorga el primer título de aviador al Teniente Samuel C. Rojas Razo

julio 8 El Teniente PA Carlos Santa Anna, enviado a la campaña de Chihuahua, se estrella en un lugar llamado Tinajitas, Zac, muriendo con él cinco personas más

noviembre 5 Muere el piloto Amado Paniagua en Veracruz dando una exhibición acrobática  
 noviembre 20 Para conmemorar el inicio de la Revolución, el PA Felipe H. García intenta volar México-Pachuca-Tula-México, mas una descompostura de su aparato lo obliga a aterrizar en Xaltocan, Edo. Méx

1919, abril 25 Muere el piloto Miguel Jacintes en Balbuena al salir de un "loop"

1920, mayo 29 Mueren en un accidente los pilotos Roberto Díez Martínez y Jorge H. Bernard al ir en un avión conducido por Leopoldo Dupont, que cayó en la calle de El Organo  
 El Ing. Angel Lascuráin, diseñador de varios tipos de aviones (el "Sonora", los "Tololoques", el "Quetzalcóatl", el "México", casi todos monoplanos de ala baja), se hace cargo de los Talleres Aeronáuticos  
 septiembre 20 Villasana crea en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la primer Oficina de Navegación Aérea, dependiente de la Dirección de Ferrocarriles  
 octubre 20 Con un vuelo de Barranquilla a Girardot la hoy AVIANCA (Antes SCADTA), realiza su primer vuelo comercial en nuestro continente

1921, julio 12 Se otorga a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S. A., fundada por L. A. Winship y Harry J. Lawson, la primera concesión para establecer un servicio regular de pasajeros, correo y carga en la ruta México-Tuxpan-Tampico-Laredo-Matamoros-Saltilllo-Monterrey-San Luis Potosí  
 agosto 2 2a Concesión a Mario Bulnes para operar la ruta México-Tampico, mas nunca la usó  
 agosto 21 *Se inaugura la línea de la Mexicana llevando a Humberto Jiménez, un pagador de la compañía petrolera "El Aguila", como primer pasajero*

1922, enero 12 el mayor Lamberto Alvarez Gayou se tira en paracaídas sobre Balbuena *es el primer mexicano en hacerlo*

1923, Pablo Sidar, Roberto Fierro, Pablo Bell y José Fonseca, con el patrocinio de "El Universal", forman un "Circo Aéreo" que da exhibiciones en Guadalajara, Mazatlán, Durango, Chihuahua, Ciudad Juárez, etc

- 1924, julio 11: Concesión No. 3 a William Mallory para operar en la ruta México-Tampico, cedida después, en agosto 16: como contrato No. 4 a la Cía. Mexicana de Aviación organizada por George Rihl el 24 de agosto de ese año, un petrolero que se asocia a Mallory, para operar la ruta México-Tuxpan-Tampico-Matamoros  
septiembre: La CMA compra la CMTA de Lawson y Winship
- 1925, Sherman Fairchild, dueño de una empresa especializada en fotografía aérea, compra el 20% de la CMA en 12,500 pesos
- 1926, julio-septiembre. Una escuadrilla al mando del mayor Roberto Fierro bombardea a los yaquis en Sonora  
agosto 16: Concesión No. 4 a A.H. Zambrano México-Pachuca-Tuxpan-Tampico  
agosto 16: La CMA firma con la SCOP un contrato por diez años para llevar el correo a Tampico, vía Tuxpan a un peso por km  
La Pan American Airways empieza a operar en México con el nombre de "Colonial Airways"  
noviembre 1o.: Convenio Ibero-Americano de Navegación Aérea de Madrid, España  
diciembre 9: Un piloto de la CMA, M. A. Nimenin en un vuelo de investigación va de México a Matamoros con escala en Tampico: *es el primer vuelo entre la capital y la frontera de EUA*
- 1927, El general Juan F. Azcárate se hace cargo de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas y fabrica un sesquiplano adecuado para México se les usa como aviones de entrenamiento en la Escuela Militar de Aviación y como en ellos no llega a registrarse accidente alguno se los conoce como los "aviones blancos"  
agosto 14: Los tenientes PA Alfredo Lezama Álvarez y David Borja, volando en un biplano de construcción nacional ("La Chata", oficialmente "Puebla") vuelan de México a Laredo sin escalas  
septiembre 2: Emilio Carranza, en el "Coahuila", también de fabricación nacional, vuela México-Ciudad Juárez sin escalas  
diciembre 13: Charles A. Lindbergh con "Espíritu de San Luis" visita México

1928, febrero 15 Convenio sobre Aviación Comercial de La Habana, Cuba

febrero 28 CMA y el Gobierno Federal celebran un nuevo contrato para el transporte del correo, más benéfico para la primera

marzo 24 Concesión No 5 a Enrique Schondube para la ruta Veracruz-Progreso, Veracruz-Tampico

abril 15 Se inaugura el servicio de correos y pasajeros de la CMA a Tampico, vía Tuxpan

mayo 24-25 Emilio Carranza, en el "México-Excelsior", vuela sin escalas de San Diego, California a la ciudad de México

mayo 30 Roberto Fierro en el "Baja California No 2", avión de fabricación nacional, vuela sin escalas Mexicali-México

junio 11 Carranza sale hacia Washington, mas se ve obligado a aterrizar en Mooresville, Carolina del Norte, EUA, a 60 km de Washington

junio 24, Fritz Bieler y Joaquín González Pacheco despegan de Windsor, Canadá, con intenciones de llegar a México, mas se ven obligados a aterrizar en Soto la Marina

julio 1o Se crea el Departamento de Aeronáutica Civil, el Ing Juan Guillermo Villasana es su primer jefe

julio 12 Muere Carranza en Sandy Ridge, Nueva York, al estrellarse con el "México-Excelsior"

agosto 11 Volando de nuevo el "Baja California", Roberto Fierro vuela México-La Habana sin escalas y después recorre varios países centroamericanos

septiembre 1o Se establece la ruta México-Nuevo Laredo La maneja directamente la SCOP con seis Stinson Detrouter que el año siguiente fueron entregados a la Fuerza Aérea

octubre 15 La CMA extiende sus rutas a Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Campeche y Mérida

noviembre 5 El primer aterrizaje "oficial" tiene lugar en el Puerto Aéreo Central, todavía en construcción el PA Felipe Garcia piloteaba el aparato

noviembre 29 Concesión No 6 a Roberto V. Pesqueira para las rutas México-Cd Juárez y México-Nogales-Tijuana

noviembre 29 Concesión No 7 a Interaméricas de Transporte Aéreo para México-Nogales, México-Suchiate

noviembre 29 Concesión No 8 a James G. Oxnard para México-Cd Juárez, México-Mazatlán

noviembre 29 Concesión No 9 a Cia. de Transportes Picwick

Latino Americana para México-Nogales, Tijuana-Ensenada y México-Tapachula

septiembre 30-diciembre 18: El "Azcárate OE-1", piloteado por el teniente coronel PA Gustavo G. León recorre 10,986 km de la República

Alberto Braniff cede al gobierno los terrenos de la ex-hacienda de Balbuena, que le pertenecen, para que se construya ahí el aeropuerto central

1929, enero 23: Juan Trippe, de la Pan American compra en 300 000 pesos la totalidad de las acciones de la CMA

febrero 16: La Oficina Postal estadounidense le otorga a Pan American un contrato para que transporte el correo a México pagándole a razón de ocho dólares por milla

Se organiza la Fuerza Aérea Mexicana en dos regimientos aéreos: la falta de equipo sólo permite integrar el primero, formado por tres escuadrillas

marzo 9: La Corporación Aeronáutica de Transportes S A., CAT, fundada en Los Angeles por Theodore Hull, un banquero y piloto, inicia sus operaciones con un vuelo de Matamoros, Tamps., a Mazatlán, Sin.

marzo 10: Lindbergh pilotea de Brownsville a la ciudad de México un trimotor de la Pan American para inaugurar el servicio

marzo 29: Charles Wren Funda la Pickwick Airways e inicia en esa fecha sus vuelos entre Los Angeles y San Diego. En julio vuela a San Francisco y en septiembre empieza a volar a la ciudad de México vía Nogales

mayo 15: CMA extiende su ruta de Tejería, Ver. a Tapachula y el 9 de octubre llega a Guatemala

A las órdenes del mayor Fierro un escuadrón compuesto por trece aviones, teniendo como capitanes primeros a Luis Farrell Cubillas y Adán Galvez Pérez, combate en Torreón a la revolución escobarista

agosto 11: Theodore T. Hull, dueño de CAT, efectúa el primer vuelo correo entre Cd. Juárez, Chih., y la Cd. de México

septiembre 9: La CMA en combinación con dos líneas aéreas de EUA (Southern Air Transport y Universal Aviation Corporation) y dos ferrocarriles (el Missouri-Kansas-Texas y el New York Central), ofrece transporte de México a Nueva York en 49 horas

septiembre: Se realiza una carrera entre la ciudad de México y Kansas City: El primer lugar lo gana Arthur "Art" Goebel, el segundo Feliciano "El Piojo" Flores y el tercero Roberto Fierro  
 octubre: Dos accidentes de CAT, uno en Monterrey y otro en Villa del Carbón, Edo. de Méx., en el que muere el gobernador de Aguascalientes  
 agosto 29-noviembre 7: El coronel PA Pablo Sidar en un avión Douglas 0-38, bautizado como "Ejército Mexicano", recorre 26,000 millas visitando todos los países de América Latina  
 diciembre 10-17: Primera semana aérea internacional en México (organiza J.G. Villasana) y vienen varios ases

1930, mayo 11: Pablo Sidar intenta volar, sin escalas, México-Buenos Aires, mas se estrella y muere en Playa Cienaguita en Puerto Limón, Costa Rica, con el teniente PA Carlos Roviroa  
 junio 21: Roberto Fierro con un Lockheed "Sirius" bautizado "Anáhuac" vuela de Nueva York a México sin escalas en 16 horas 30 minutos  
 octubre 26-febrero 11 (1931): Se instalan luces en el aeropuerto de la ciudad de México  
 diciembre 10.: Se funda AMA, Asociación Mexicana de Aeronáutica, encabezada por los ingenieros Francisco Valdés y Angel Lascurain y Osio. en esa fecha fue aceptada en la FAI  
 diciembre 8: La Pickwick quiebra y vende sus bienes a la Gilpin Air Lines, que no opera en México. El fracaso de la Pickwick se debe, en buena parte, a la presión de la Pan American que está decidida a conservar su monopolio.

1931, mayo: Roberto Fierro, al frente de Aeronáutica Civil, promueve en la segunda quincena de ese mes la "Decena Aérea" y la "Exposición de Aeronáutica, Comercio e Industria", que fue muy lucida  
 junio 19: La Compañía de Transportes Aereos México-Cuba, S.A., fundada por Abel R. Pérez y Gonzalo Abaunza, (*Primera ruta internacional de la aviación comercial mexicana*), intentó llegar con el hidroavión "México" de Progreso, Yuc., a La Habana, pero amariza poco después sin pérdida de vidas  
 julio: Lindbergh, acompañado de su novia, Anne Morrow, hacen un vuelo, pierden una rueda y al aterrizar en Balbuena se vuelcan "en capote"

La CMA inaugura sus servicios México-La Habana, Monterrey-Nuevo Laredo y se extiende hasta Chetumal. Entre México y Mérida introduce los Douglas DC-3 de 21 pasajeros.  
 noviembre 23 Theodore Hull, fundador y dueño de CAT, se estrella en el río Susquehanna, en Pennsylvania, y muere.

1932, Febrero 9 CAT suspende sus servicios por encontrarse en quiebra.

febrero 26 Pan American funda Aerovías Centrales, S. A. para ocupar las rutas de CAT.

Se establece el segundo regimiento aéreo integrado con tres escuadrillas.

mayo 9 Amelia Earhart en un Lockheed-Vega recorre en 14 horas 19 minutos la distancia entre México y Nueva York sin escalas.

Juan F. Azcárate adquiere los derechos de fabricación de los biplanos "Corsario" y con Lascuráin inicia su fabricación en México.

noviembre 12 Pan American, a través de Aerovías Centrales, pone trimotores Ford en la ruta Torreón-Durango-Mazatlán.

diciembre 3 Piloteando un Verville (XB-AEW), Cloyd Clevenger inaugura los vuelos de ruta a Acapulco.

diciembre 14 Emma Catalina Encinas recibe el título de PA es la primera mexicana en recibirlo.

1933, enero 2 Se crea el Museo de Aviación, comisionándose al Ing. Juan Guillermo Villasana para que lo organice.

mayo 25 Transportes Aéreos de Chiapas, de la que es propietario Francisco Sarabia, recibe la concesión No. 25 para operar la ruta Arriaga-Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal.

junio 6. María Marcos Cedillo es la primera piloto mexicana que pierde la vida al estrellarse en San Luis Potosí.

junio 10-20 Mario Barberán y Joaquín Collar parten de Sevilla hacia Cuba en el avión "Cuatro Vientos". Aterrizan en Camaguey y el 20 salen hacia México y se estrellan en la sierra de Oaxaca a causa del mal tiempo.

agosto 23. La Escuela Militar de Aviación adquiere seis biplanos en Buffalo, N. Y. y seis PA mexicanos (David Chagoya, Eduardo Aldasoro, Miguel Colorado, Marcial Huerta, Rafael Santibáñez y Enrique Kanter) van por ellos y vuelan 3,500 kilómetros hasta la ciudad de México sin contratiempos.



octubre: Se inicia la construcción del avión MTW-1 en el que Francisco Sarabia y Alberto Cortés y Cortés intentarían hacer un vuelo sin escalas México-Sevilla

noviembre 29: Transportes Aéreos de Chiapas (Sarabia), inaugura la ruta Tuxtla Gutiérrez-Pichucalco. Ese mismo año vuela a Mérida y a Chetumal

1934, abril 10: Walter Varney asociado con un hijo de Calles funda Líneas Aéreas Occidentales S.A., que cubrió tres veces por semana Los Angeles-México y luego se extendió hasta Tapachula: desapareció en enero de 35 por presiones de Pan American  
abril: La Pan American pone en servicio entre Los Angeles y México los Lockheed Electra de diez pasajeros: salían de LA a las 4:30 am y llegaban a la Cd. de México a las 16.15 pm  
junio 16 y 28: El MTW es probado en Balbuena, mas se registran problemas con su aterrizaje y el vuelo es cancelado  
septiembre 14: Aeronaves de México inicia oficialmente sus operaciones volando a Acapulco en un Stinson de Luxe (XB-AJI) pilotado por Julio Zinser  
noviembre 7: Se constituye legalmente Aeronaves de México S.A. Sus accionistas principales son Antonio Díaz Lombardo y Enrique M. Barragán

1935, abril 19: Amelia Earhart con un Lockheed Vega voló de Los Angeles a México en 13 horas 33 minutos con una escala  
mayo 31: Aeronaves adquiere Transportes Aéreos del Pacífico que volaba de Acapulco a Oaxaca y Uruapan con escalas y directo entre Mazatlán y La Paz  
mayo-junio: Juan Ignacio Pombo sale de Sevilla para cruzar el Atlántico sur y llegar a México a casarse con la Srita. Elena Rivero Corral y sufre toda clase de percances  
La CMA inicia su servicio entre México y Los Angeles y una ruta carguera entre México y Villahermosa  
El secretario de Comunicaciones, Francisco J. Mújica, impone la ley que ordena que todos los pilotos de los aviones comerciales con matrícula nacional sean mexicanos por nacimiento  
diciembre 18: La Pan American, en vez de cumplir con la ley, prefiere disolver Aerovías Centrales

1936, mayo 14: Miguel Carrillo Ayala logra llegar a la ciudad de México volando en un avión construido por él, "El Pinocho"

septiembre Carlos Panini funda "Servicios Aéreos Panini" volando de México a Morelia y hasta fines de 1939 ofrece servicios radiales en la costa de Michoacán y Guerrero  
 Gordon S. Barry funda "Líneas Aéreas Mineras, S.A." con base en Mazatlán. LAMSA cubrió más o menos las rutas de la desaparecida CAT

1037, mayo 17. El primer Douglas DC-2 de la CMA entra en servicio

1938, El secretario de la SCOP, Ing. Melquíades Angulo, inaugura el Aeropuerto Civil de la Ciudad de México (*Primero en su género en México*)

diciembre 2. Francisco Sarabia con "El Conquistador del Cielo", un Gee-Bee de alta velocidad, bate los records entre Los Angeles y México cubriendo la distancia en 6 horas 20 minutos sin escalas

La CMA tiene ya en servicio cinco DC-3

1939, mayo 24: Con "El Conquistador del Cielo", Sarabia vuela en 10 horas 47 minutos 5 segundos, de Balbuena a Floyd Bennet, Nueva York. Días después muere al despegar en Washington

1940, enero 20: Los dos regimientos con que contaba la Fuerza Aérea son sustituidos en esa fecha por seis escuadrones

febrero 19. Ley de Vías Generales de Comunicación

junio-septiembre: Con el patrocinio de la SCOP, el capitán PA Antonio Cárdenas Rodríguez y su mecánico, Manuel de la Fuente, a bordo del Lockheed "Presidente Carranza", recorren todas las repúblicas hermanas de Centro, Sudamérica y el Caribe

octubre: El "Mariscraft", construido en México por el Ing. Salvador Mariscal Flores, bautizado como "El Minero Mexicano" hace su primer vuelo conducido por el PA Ceferino García

1941, enero 3: Aeronaves solicita hacerse cargo de la ruta Acapulco-Uruapan que pertenecía a Alfredo Zárate Leyves (fallecido en un accidente) y de la ruta Mazatlán-La Paz. La operación se inicia en noviembre de ese año

abril 30. Aeronaves vende el 25% de sus acciones a Pan American

septiembre 5: CMA añade a sus rutas un vuelo México-

Monterrey que el 5 de diciembre de ese año se extiende hasta Laredo

1942, marzo 7: Ratificación del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en el Auxilio y Salvamento de Aeronaves en el mar de Bruselas, Bélgica

mayo 28. México le declara la guerra a Alemania, Italia y Japón como consecuencia del hundimiento del petrolero "Potrero del Llano"

junio 25: La CMA inaugura una escuela de mecánicos de aeronáutica para preparar mecánicos para su flota

septiembre 6: Llega a México el primer vuelo de la American Airlines

1943, febrero 2: Aeronaves empieza a volar La Paz-Hermosillo y en agosto cubrió Mazatlán-Los Mochis-Cd. Obregón-Guaymas-Hermosillo-Nogales

febrero 20: El volcán Parícutín hace erupción, lo que afectó a Aeronaves en Uruapan, trasladando esa base a Acapulco

mayo 4: Se forma el Primer Escuadrón Aeronaval, comandado por el Teniente de Navío PA, Rafael Santibáñez Fernández

octubre 5: Se crea la Escuela de Aviación Naval con sede en Veracruz, Ver.

Primer vuelo nocturno de la CMA entre México y Mérida

Transportes Aéreos de Chiapas, ya con el nombre de Compañía Aeronáutica "Francisco Sarabia", cesa operaciones

1944, abril 20: Aeronaves recibe en definitiva la concesión de la ruta a Hermosillo con escalas y en noviembre a Nogales

julio 16: El Escuadrón Aéreo 201 (desde el 1o. de enero de 1945 Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana), pasa revista en Balbuena: lo forman 2 jefes, 52 oficiales y 244 hombres de tropa.

Antonio Cárdenas Rodríguez en su comandante en jefe

julio 24: Sale el escuadrón a los EUA para su entrenamiento

diciembre 7: Se celebra en Chicago, Ill., EUA la Primera Conferencia Internacional de Aviación Civil

diciembre 30: El capital social de la CMA se aumenta de 8 millones de pesos a 12.5, para ello la Pan American vende algunas de sus acciones en CMA a un grupo de mexicanos

1945, abril 30: Llega el 201 a Manila

junio 1o.. Primera Torre de control operada por RAMSA en el

- aeropuerto de la ciudad de México  
junio: combate el 201  
noviembre 18: Llega a la estación de Buenavista el 201  
diciembre 10.: Se extingue la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana
- 1946, abril 12 y mayo 16: La Cámara de Senadores y el Ejecutivo Federal ratifican el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional  
junio: Aeronaves empieza a volar México-Mazatlán  
septiembre: Aeronaves recibe su primer DC-3: XA-GAU  
Carlos Oriani adquiere de Alberto Pani "Aerovías Reforma" que volaba México-Guadalajara-Ensenada-Tijuana  
diciembre 27: Se funda el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeronaves
- 1947, Oscar Obregón y Winston Guest fundan Aerovías Guest  
julio 17: Se funda el Colegio de Pilotos Aviadores de México  
agosto 22: Guest obtiene la concesión no. 102 para volar de México a Madrid, París y Londres  
Carlos Oriani adquiere "Servicios Aéreos Panini". Un año después la empresa se incorpora a Aerovías Reforma
- 1948, enero 8: Guest hace su vuelo preinaugural a Madrid  
enero 16: Primer vuelo regular México-Madrid (*Primer servicio comercial regular al través del Atlántico norte*)
- 1952, enero 10.: Se inaugura el aeropuerto de Mazatlán, Sin  
abril 8: La SCOP le otorga a RAMSA la concesión para proporcionar los servicios radioaeronáuticos y de meteorología en todo el país  
junio 17: Se inaugura el aeropuerto de La Paz, B.C.  
julio 28: LAMSA, que en 1942 cambió su nombre por el de Líneas Aéreas Mexicanas, S.A., se fusiona con Aeronaves al adquirir Antonio Díaz Lombardo sus acciones  
agosto 6: el Departamento de Aeronáutica Civil se transforma en Dirección de Aeronáutica Civil  
diciembre 30: Se inaugura el aeropuerto de Zihuatanejo, Gro.
- 1949, agosto 31: Xavier Garagarza y Carlos Panini en un DC-3, XA-HIO, cruzan el Atlántico de Natal, Brasil a Dakar  
noviembre 10.: Entra en servicio en la ruta México-Acapulco el

primer DC-4 de Aeronaves  
diciembre 21: Se crea la medalla "Emilio Carranza"  
Ese año inició sus operaciones RAMSA, Radio Aeronáutica Mexicana S.A, filial de la Aeronáutica Radio Inc.

- 1950, Agustín Gutiérrez Peláez "El Gato" y otros, fundan el Club de Planeadores de México  
abril 6: Con "El Gato" tripulando se efectuó el primer vuelo en planeador entre México y Acapulco. El planeador se llamaba "El Pelicano"  
abril 18: De nuevo "El Gato" establece una marca de altura en planeadores: 16,000 pies sobre el nivel del mar
- 1951, marzo 20: Se inaugura el aeropuerto de Guadalajara, Jal.  
mayo 10.: Se inaugura el aeropuerto de Tijuana, B.C.  
julio 12: Se funda el Club Aéreo de México  
noviembre 10: Tiene lugar la primera carrera aérea en Acapulco y después anualmente hasta 1958  
noviembre 13: Se otorga la medalla "Emilio Carranza" por primera vez y se concede a los precursores: Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Eduardo Aldasoro Suárez, Juan Pablo Aldasoro Suárez, Antonio Sánchez Saldaña, Pedro Souza García y Rafael Suárez Medrano. El capitán PA Rodolfo Torres Rico recibió también la cruz y placa, grado máximo de la condecoración por ser el 1er. piloto mexicano con 20 mil horas de vuelo
- 1953, enero 29: Se inaugura el aeropuerto de Nogales, Son.  
octubre 16: Se incorpora Aerovías Reforma a Aeronaves
- 1954, abril 11: El primer Convair 340 (totalmente nuevo) de Aeronaves empieza a volar México-Acapulco  
julio 10.: Se inaugura el nuevo edificio del Aeropuerto Central de la ciudad de México
- 1955, enero 13: Con DC-4 Aeronaves inicia el servicio Tijuana-La Paz Acapulco (que cubría en parte "Trans Mar de Cortés")  
enero 14: Se inaugura el aeropuerto de Acapulco, Gro., en Plan de los Amates
- 1956, enero 10.: La DAC se transforma en Dirección General de Aeronáutica Civil

- mayo 12. Aerolíneas Mexicanas, fundada por Rubén Ruiz Alcántara, hace su primer vuelo México-Zihuatanejo. Un mes después vuela México-León-San Luis Potosí
- noviembre 20. Se inauguran los aeropuertos de Chihuahua y de Culiacán
- noviembre. Se le otorga al capitán PA Arturo Jiménez Nieto la medalla "Emilio Carranza" por ser el primer piloto mexicano que llegó a tener 25 000 horas de vuelo
- 1957, mayo 2. Se inaugura el aeropuerto de Mexicali, B C
- mayo. Convenio provisional entre México y EUA para el transporte aéreo. Aeronaves obtiene los permisos para volar México-Nueva York y Acapulco-Los Angeles
- noviembre 4. Aeronaves recibe su primer Bristol-Britannia 302, para 92 pasajeros "Ciudad de México", XA-MEC en Dic. 16 inicia sus vuelos regulares México-NY
- diciembre 24. Angel Lascuráin, creador de un bimotor que llevó su nombre y fue bautizado "Aura", despegó con su piloto, Carlos Castillo Segura en Balbuena y se estrella muy poco después: ambos pierden la vida
- Se nacionaliza Aeronaves de México. Hasta entonces la mayoría de sus acciones eran propiedad de la Pan American
- 1958, enero 2: Se inaugura el aeropuerto de Tehuacán, Pue.
- abril 23: Se inaugura el aeropuerto de Matamoros, Tamps
- julio 28. Los accionistas mexicanos de Aeronaves compran las acciones en poder de la Pan American
- agosto 4: Se constituye ASPA con los pilotos de Aeronaves, CMA, Tigres Voladores y Guest
- agosto 18: Margarita Alatorre Sáinz es la primera sobrecarga mexicana en cumplir 10,000 horas de vuelo. Se le otorgó la medalla Carranza
- noviembre 10.: Se inaugura el aeropuerto de Tuxtla Gutiérrez
- noviembre 29: Aeronaves pone en servicio la ruta Los Angeles-Acapulco
- diciembre 11: Se funda la fábrica de aviones Lockheed Azcárate. Fabrica 36 aparatos, mas al no vender uno solo tiene que cerrar sus puertas
- 1959, enero 23: La Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, ASPA, se declara en huelga y el 28 de enero el gobierno requisa las

compañías en que trabajan sin que se desistan de sus demandas

abril 20: Se inaugura el aeropuerto de Ciudad Obregón, Son.

julio 28: *Aeronaves de México se convierte en empresa estatal por decreto del presidente Adolfo López Mateos*

octubre 29: Se inaugura el aeropuerto de Uruapan, Mich.

noviembre 6: Se firma el contrato colectivo entre ASPA y Aeronaves

diciembre: Aeronaves recibe un préstamo de Nacional Financiera para acabar de pagarle a Pan American y comprar seis DC-6. Adopta como emblema el "Caballero Aguila"

La Scandinavian Airlines System adquiere intereses en "Guest Aerovías de México"

1960, mayo 11 Se inaugura el aeropuerto de Reynosa, Tamps.

mayo 13: Se establece la ASSA, Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación

mayo 19: Se firma el primer contrato colectivo de trabajo entre ASPA Y CMA

julio 4: Llegan a nuestro país los DH-Comet 4C de CMA que inauguran la era del jet en México volando de nuestra capital a Los Angeles

septiembre 20. Se funde Aerolíneas Mexicanas con Aeronaves

noviembre 2 La Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación, ASSA, se declara en huelga para lograr su reconocimiento

noviembre 20: Con su primer DC-8, XAX Aeronaves hace su primer vuelo entre México y Nueva York en 3:58 hrs

1961, enero 19: Un DC-8 XA-XAX de Aeronaves se estrella al despegar en Idlewild, N.Y., muriendo su tripulación

junio 30: Aeronaves extiende su ruta a Tucson con DC-6

1962, febrero 6. Se incorpora a Aeronaves "Trans Mar de Cortés"

junio 5. Crescencio Ballesteros Ibarra es nombrado vicepresidente de CMA

agosto: Guest quiebra y se incorpora a Aeronaves de México

1963, abril 11: Aeronaves empieza a volar a Europa con DC 8: México-Miami-Madrid

Aerolíneas Mexicanas se fusiona con Aeronaves

- 1964, junio 23 Con DC-8, Aeronaves empieza a volar México-Toronto-Montreal  
 julio 25 Con DC-6, Aeronaves inaugura la ruta Acapulco-La Paz-Los Angeles  
 julio 28 Se celebran los cinco años de la nacionalización de Aeronaves con los "Blue Angels", un escuadrón acrobático de USA  
 agosto 14 Primer vuelo México-Tijuana-México de Aeronaves con DC-6  
 diciembre 15 Aeronaves inaugura la ruta Acapulco-México-NY con aviones DC-8 y el 17 de diciembre la ruta México-Detroit  
 La CMA, en crisis económica, le vende al Gobierno Federal sus aeropuertos
- 1965, Aeronaves establece el "puente aéreo" con 11 vuelos diarios (redondos) entre México y Acapulco
- 1966, febrero 9 En el tiempo récord de 9 08 hrs el DC-8 XA-NUS de Aeronaves recorre la ruta México-Miami-Madrid  
 mayo 6 Aeronaves extiende su ruta hasta Phoenix  
 agosto 28 Teodoro Moreno Castillo en una cessna XB-MAY cruza el Atlántico volando de Gander a la isla de Santa María, en las Azores voló sobre el mar 11 hrs 55 min y 13 hrs 57 al regresar  
 noviembre 15 Por decreto presidencial RAMSA pasa a ser una empresa de participación estatal ya que el gobierno adquirió el 51% de su capital social  
 diciembre 1o El primer Boeing 727-100 (XA-SEJ) de la CMA llega a México de Los Angeles volando en 2 horas 36 minutos
- 1967, enero Aeronaves inaugura la ruta México-Washington con DC-8  
 mayo 29 Llega a México el primer DC-9 XA-SOA de Aeronaves y el 10 de junio empezó a volar México-Guadalajara-Hermosillo-Tucson-Phoenix  
 junio Iberia y Aeronaves firman un convenio gracias al cual hay un vuelo diario entre México y Madrid
- 1968, enero 15 La CMA, gracias a que Crescencio Ballesteros compra las acciones que tenía de ella la Pan American, pasa a ser mexicana



marzo 4 Aeronaves integra su flota sólo con jets (*Primera línea latinoamericana en lograrlo*) y ese día el DC-6 XA-NOY efectúa su último vuelo entre México y Acapulco

mayo Aeronaves inaugura su Centro de Capacitación

1969, abril 27 El primer avión "Anáhuac", de la fábrica del mismo nombre, diseñado por los Ings. Alejandro Betancourt y Arno Gjumlich, y patrocinado por el Dr. Alejandro Elizondo, recibe el certificado de aprobación de las autoridades

1971, septiembre 7 El Consejo de Aeronaves acepta la renuncia de Jorge Pérez y Bourás, nombrando en su lugar al Ing. Raymundo Cano Pereyra, cambia el nombre comercial de la empresa a Aeroméxico

1973, abril 17 Llega a México el primer DC-10 Serie 30 de Aeroméxico y el 1o de mayo hace su primer vuelo comercial México-París

1976, mayo 2 Aeroméxico inicia vuelos regulares en la ruta México-Lima-Buenos Aires con aviones X-4

1980, abril 2 Llega a México el DC-9 Serie 32, XA-AMA de Aeroméxico primero de una serie de nueve

1981, julio 6 Llega a México el tercer DC-10, serie 15 de Aeroméxico

1982, julio 29 *El gobierno de la República adquiere la mayoría de las acciones de la Mexicana*

1983, abril 9 Aeroméxico pone en servicio la ruta México-Aguascalientes y el 30 de ese mes a Cd. Victoria

julio 7 Servicio regular a Los Mochis y semanal Toronto-México-Acapulco de Aeroméxico

octubre 12 Aeroméxico restablece su servicio México-Caracas

1984, enero 11 Aeroméxico y Mexicana ponen en servicio un simulador de vuelos para aviones DC-10

mayo 8 Monterrey y Durango quedan unidos tres veces por semana por Aeroméxico

## BIBLIOGRAFIA

### A . OBRAS DE CONSULTA

CASASOLA, GUSTAVO

"Seis Siglos de Historia Gráfica de México", México, 1a Ed , 1967-1974

D P

DICCIONARIO PORRUA DE HISTORIA, BIOGRAFIA Y GEOGRAFIA DE MEXICO Editorial Porrúa, 3a Ed , México, 1970

EdM

ENCICLOPEDIA DE MEXICO

Dirigida por Rogelio Alvarez, Ed Enciclopedia de México, México, 1a Ed , 1976

E B

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA

15a Ed Chicago, EUA, 1974

GUINNESS

GUINNESS BOOK OF WORLD RECORDS

Ed por Morris Mc Whirter, Bantam, Nueva York, EUA, 1984

### B. PUBLICACIONES OFICIALES

#### B.1 Publicaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Aeronáutica Civil Mexicana, DAC, SCOP, 1950

Anuarios Estadísticos de 1950, a 1981, SCOP y SCT

La Aviación Mexicana en cifras, 1970-1982, DGAC, SCT

Manual de Aeródromos Rurales, DGAC, SCT, 1968

Memorias de Labores de 1959 a 1982

Memorias de Labores 1964-1970, SOP, 1970

Movimiento de Aeropuertos por Entidades, DGAC, SCT, 1975 a 1982

Programa de Inversiones en Aeródromos y Aeropuertos Civiles, DGAC, SCT, 1972 a 1981

Sector Comunicaciones y Transportes, 1976-1978, SCT, 1982

## **B.2 Publicaciones de otras dependencias oficiales**

Anuarios Estadísticos de los Estados Unidos Mexicanos, de 1928 a 1983, Dirección General de Estadística, SIC y SPP

## **C. PUBLICACIONES DE LINEAS AEREAS E INSTITUCIONES CONEXAS**

### **C.1 Aeronaves de México**

Informes al Consejo de Administración de 1978 a 1984 (semestrales)

### **C.2 Compañía Mexicana de Aviación**

Informes Anuales de 1969 a 1984

Memoria, 1965-1970 y 1971-1975

Una nueva etapa en su historia, 1984

"60 Años, más alas para México", 1981

### **C.3 Otros**

Aeropuertos y Servicios Auxiliares

- Aeropistas de México, 1982
- Aeropistas de México, 1984
- Informes Anuales de 1975 a 1982
- Memoria de la 1a. Reunión Nacional de Administración Aeroportuaria, 22 al 24 de marzo de 1974,

Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V.

- Memoria de Labores 1964-1970; 1971-1974 y 1975-1980

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

- Informe Especial, Décimo Aniversario, 1983

#### D. LIBROS

AYALA BRES, EMILIO

"Historia de la Mexicana de Aviación", en "Historia de la Aviación en México", compilada por Salvador Novo, Compañía Mexicana de Aviación, México, 1a Ed , 1974

BACON, ROGER

"Letter Concerning the Marvelous Powers of Art an Nature" (1290), Trad por T L Davis, Easton, EUA, 1a Ed , 1923

CARRANZA EMILIO C

"Resumen Histórico de la Aeronavegación", B Costa AMic, Editor, México, 1a Ed , 1976

CASTRO CASIMIRO

"México y sus Alrededores"

Editorial Decaén, México, 1a Ed , 1855 1856

CROMBIE, A C

"Robert Grosseteste and the Origins of Experimental Science, 1100-1700", Oxford University Press, 1a Ed , 1953

DAVIES, R E G

"Airlines of Latin America, since 1919" Smithsonian Institution Press, Washington, EUA, 2a Ed , 1983

DOLLFUS, C y BOUCHE, H

"L'Histoire de l'aéronautique" s/e, Paris, 1a Ed , 1932

FIERRO ROBERTO

"Esta es mi vida", s/e, México, 1a Ed , 1964

FUENTE LA PEÑA, ANTONIO DE

"Si el hombre puede artíficiosamente volar" Ed de Alfonso Reyes, Rio de Janeiro, 1a Ed , 1933

GARCIA CUBAS, ANTONIO

"Album del Ferrocarril Mexicano" Víctor Debray y Cia , México, 1a Ed , 1877

MARIA Y CAMPOS, ARMANDO DE

"La Navegación Aérea en México" Compañía de Ediciones Populares, México s/f

MEYER, JEAN, KRAUZE, ENRIQUE y REYES CAYETANO

"Estado y Sociedad con Calles", en "Historia de la Revolución Mexicana, periodo 1924 1928", Vol 11  
El Colegio de México, México, 1a Ed , 1977

NEGRETE, DOROTEO

"Cronología Aeronáutica de México" Ed. Revista Tohtli, México, s/f

NOVO, SALVADOR (Compilador)

"Historia de la Aviación en México" Compañía Mexicana de Aviación, México, 1a Ed., 1974

ORRICO ALARCON, MIGUEL

"Los transportes y las comunicaciones en el derecho mexicano" Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1a Ed., 1984

PINO MUÑOZ, JACINTO HECTOR

"Legislación Aérea de México y Centroamérica" UNAM, México, 1a Ed., 1978

PRITCHARD, J. L.

"Sir George Carley" Oxford, Clarendon Press, Ed., 1961

RAMIREZ, SANTIAGO

"Datos para la Historia del Colegio de Minería Imprenta del Gobierno Federal en el Ex-Arzobispado, 1a Ed., México, 1890

REYES DE LA MAZA, LUIS

- "El Teatro en México en la época de Juárez (1868-1872)", Imprenta Universitaria, UNAM, México, 1a Ed., 1961
- "El Teatro en México durante el Porfiriato (1888-1899)", Imprenta Universitaria, UNAM, México, 1a Ed., 1965
- "El Teatro en México durante el Porfiriato (1900-1910)", Imprenta Universitaria, UNAM, México, 1a Ed., 1968

RIVERA CAMBAS, MANUEL

"México Pintoresco, Artístico y Documental" Imprenta de la Reforma, 1a Ed., México 1982

ROBERTSON, EUGENIO GASPAR

"Mémoires Récréatifs Scientifiques et Anecdotiques" Roret, Paris, 1a Ed., 1932

RUIZ ROMERO, MANUEL

"Caballero Águila Historia de Aeroméxico" Aeronaves de México, México, 1a Ed., 1984

SANDOVAL CASTARRICA, ENRIQUE

"Historia Oficial de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana" Secretaría de la Defensa Nacional, México, 1a Ed., 1946

VALLE ARIZPE, ARTEMIO DEL

"Cuadros de México" Editorial Jus, México, 1a Ed., 1943

VILLASANA HEREDIA, ESPERANZA

"Juan Guillermo Villasana una vocación y un destino" s/e, México, 1a Ed., 1962

VILLELA GOMEZ, JOSE

"Pioneros de la Aviación Mexicana" Ed. Colofon, Mexico, 1a Ed., 1964 "Breve Historia de la Aviación en México" s/e, Mexico, 1a Ed., 1971

VINDEL, FRANCISCO

"Las Primeras Aeronaves en América fueron de Invención Española" s/e, Madrid, 1a Ed., 1954

WRIGHT, WILBUR Y ORVILLE

"Miracle at Kitty Hawk" Ed. por F. C. Kelly, Nueva York, EUA, 1a Ed., 1951

## E. ARTICULOS Y TESIS

ACUÑA ONGAY, ALBERTO

"Los 50 años de la aviación mexicana" en *Mañana*, 20 de agosto, 1960, pp. 27-32

ALAVEZ SEGURA, FRANCISCO

"Importancia de la Compañía Mexicana de Aviación en la actividad turística de México", tesis, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, 1984

ALBA, AUGUSTO DE

"Yo tengo que llegar, dice Sarabia" en *Revista de Revistas*, 25 de mayo, 1939, s/p

ARIZA, FRANCISCO J

"Sobre el cielo plomizo de Washington, el Avión México-Excelsior voló majestuoso", en *Excelsior*, 13 de junio, 1928, p. 2

ARREGUIN, SALVADOR

- "Alberto Braniff recuerda el primer vuelo en México" en *La Prensa*, 8 de enero, 1960, pp. 1 y 3
- "Hoy se cumplen 25 años de la gran hazaña de Francisco Sarabia" en *La Prensa*, 22 de mayo, 1961, pp. 3 y 12

BERTHIER AGUILUZ, HECTOR

"Historia de la Fuerza Aérea Mexicana" en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No. 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp. 98-99

BOLIO, EDMUNDO

"Aeronáutica Militar" en *El Nacional*, 17 de abril, 1965, p. 3

BRANIFF, ALBERTO

"Apuntes Autobiográficos", mecanografiado, s/f, en el archivo del Ing. José Villela Gómez

CABRERA BOURET, J

- "Historia de la Aviación en México Simón, Barrier, Garrós, Braniff" en *Zócalo*, 9 de enero, 1960, p. 5
- "El progreso aeronáutico, evidenciado en la exposición" en *Zócalo*, 10 de enero, 1960, p. 12

CARRANZA, EMILIO

"Narra el intrépido Carranza cómo hizo el admirable vuelo" en *Excélsior*, 13 de junio, 1928, pp 1 y 5

CARVALHO, FREIRE

"Bartolome Lorenço de Guzman" en *Jornal do Comercio*, Rio de Janeiro, 28 de mayo y 4 de junio, 1933

CLARK, RONALD W

"La Conquista del Aire" en "Hazañas Científicas de Nuestro Tiempo", Conacyt, pp 51-95 México, 1a Ed , 1979

CONTRERAS FRANCISCO

"La importancia de la aviación comercial" en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 91-92

CONTRERAS AGUILAR, CESAR

"La Secretaría de Aeronáutica, una necesidad nacional" tesis, UNAM, 1957

CRUZ, RAUL DE LA

"Vigilante del Tránsito Aéreo" en *Hoy*, Diciembre, 1978, pp 37-42

DAVIES, R E G

"Mexicana at 60, one of Latin America's Biggest and most successful airlines", en *Airlines Executive*, Enero, 1981, pp 11-16

DURAN, FRANCISCO E

"Las Alas Chihuahuenses Surcan con gloria el cielo mexicano" en *El Heraldo de Chihuahua*, 14 de diciembre, 1963, p 4

DURAN, JAIME

"Un día, como cualquier otro, en el aeropuerto", en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 100-102

ESTRELLO, JUAN PABLO

- "Guárdelo en su memoria Muere el aviador Carlos Rovirosa" en *La Prensa*, 11 de mayo, 1967, p 10
- "Guárdelo en su memoria Caee el aguilucho Francisco Sarabia" en *La Prensa*, 7 de junio, 1967, pp 10 y 28
- "Guárdelo en su memoria Nace Roberto Fierro" en *La Prensa*, 7 de junio, 1968, pp 10 y 35
- "Guárdelo en su memoria Muere Miguel Lebrija" en *La Prensa*, 15 de diciembre, 1968, pp 10 y 45

FIERRO, ROBERTO

- "Con inmensa alegría Fierro se elevó en Laguna Salada para realizar su estu penda proeza", en *Excélsior*, 2 de junio, 1928, p 3
- "El mayor Fierro concluye hoy su relato " en *Excélsior*, 3 de junio, 1928, p 3

GARCIA, FELIPE H

"Sesenta y seis años en el aire", en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 80-81

GARZA, JUAN DE DIOS

"Algo sobre Aviación Mexicana" en *Novedades*, 2 de enero, 1966, p 20

GONZALEZ MARQUEZ, MARIO LUIS

- "Conmemoraron un vuelo histórico" en *La Prensa*, 14 de agosto, 1962, pp 3 y 31
- "Homenaje al General P A Roberto Fierro" en *La Prensa*, 11 de agosto, 1963, pp 3 y 26

GUZMAN, VEROO

"Fierro entrega su testamento a Revista de Revistas" en *Revista de Revistas*, 1o de julio, 1928, pp 9 y 47

LAGARDE, GUILLERMO

"Gloria y Drama de Francisco Sarabia" en *Impacto*, 23 de mayo, 1962, pp 34-36

LOAEZA TOVAR, ENRIQUE M

"El Desarrollo del Transporte Aéreo en México", en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 87-90

LOUBET, ENRIQUE (Jr )

- "Y el hombre aprendió a volar" en *Revista de Revistas*, 21 de agosto, 1974, pp 14-31
- "Historia de la Aviación en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 60-72

MARTIN DEL CAMPO, ELISEO

"Un invento Mexicano la hélice 'Anahuac'" en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981 p 86

MARTINEZ DEL RIO DE REDO, MARITA

"El Transporte en la Historia de México" en *Artes de México*, No 197, México, 1960

MAZARIEGOS MOSQUEIRA, ERNESTO

"Otro de los pioneros de nuestra aviación que se fue emprendiendo el viaje al mas allá", en *El Legonario*, 30 de septiembre, 1963, pp 62-63

MEDINA, IÑIGO

"La Aeronáutica Mexicana y sus Hechos Historicos" serie de artículos publicados en *Novedades* del 30 de enero al 9 de febrero de 1968, p 12 ó 13

MENDOZA, SALVADOR

"De Braniff a Tnov" en *Revista de Revistas*, 13 y 20 de agosto, 1961, pp 50-51



MORENO ARREOLA, MIGUEL

"Semblanza del Escuadrón 201" en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 95-97

ORTIZ, J

"Así nació la aviación mexicana", en *Jueves de Excelsior*, 1o de julio, 1965, s/p

PASCUAL JANET, JOSE DE

"Alas en los cielos de Anáhuac" en *Todo*, 21 de enero, 1960, pp 56-57

PATÍÑO, CARLOS

- "Informes desde la cabina de mando", en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 103-114
- "Pilotos Unidos", *Ibid*, pp 172-174

PIÑA, JOAQUIN

"hazañas gloriosas de la Aviación Mexicana" en *Nosotros*, 29 de octubre, 1960, pp 28-29

RAMIREZ CARDENAS, MANUEL

"Evocación de Juan Guillermo Villasana" en *La Prensa*, 26 de febrero, 1959, pp 2 y 32

RAMIREZ, JULIO MANUEL

"Medalla Tissandier a Braniff" en *Excelsior*, 12 de octubre, 1963, pp 15 y 16

RAMOS, ARIEL

"Precursores Olvidados" en *El Universal*, 20 de enero, 1960, pp 1 y 8

RASCON, VICTOR HUGO

"General Roberto Fierro, pionero de la aviación mexicana" en *Comunidad Conacyt*, Año VII, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 82-85

RODRIGUEZ BELTRAN, CAYETANO

"Al Margen del Suceso Diario", en *La Opinión*, 10 de noviembre, 1918, p 10

RUIZ, MANUEL

"Medio Siglo de Transporte Aéreo" en *Aeropuertos*, Vol I, No 1, Agosto, 1974, pp 18-20

RUIZ BRINGAS, DANIEL

"Los Surcos del Aire" *Revista Nosotros*, 27 de agosto, 1960, pp 23-25

RUIZ CASTAÑEDA, MARIA DEL CARMEN

"El Globo Cautivo" en *Comunidad Conacyt*, No 124-125, Abril-Mayo, 1981, pp 176-177

SALAZAR, ALFREDO

"Juan Guillermo Villasana" en *El Nacional*, Suplemento Dominical del 24 de febrero, 1963, p 4

SALINAS CARRANZA, ALBERTO

"Discurso para conmemorar el primer vuelo postal" en *El Legionario*, 1o de julio, 1967, pp 36-37

TORRES JIMENEZ, JOSE

"Algunas consideraciones sobre el transporte aéreo internacional y de México", tesis, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 1971

VEGA RANGEL, CARLOS

"La Muerte de Sarabia" en *Impacto*, 23 de mayo, 1966, p 37

VELASCO, JOSE LUIS

"Romance de Pancho Sarabia" en *Revista de Revistas*, 16 de junio, 1939, s/p

VELASCO CEBALLOS, ROMULO

"Carranza, en su pájaro gris, salió rumbo a la ciudad de Washington", en *Excelsior*, 12 de junio, 1982, pp 1-2

Esta edición está integrada por los siguientes títulos:

Historia de los Caminos

Historia de la Marina Mercante

Historia del Correo

Historia del Ferrocarril

Historia del Telégrafo

Historia del Teléfono

Historia de la Aviación

Historia del Autotransporte

Historia de la Radiodifusión

Historia de las Telecomunicaciones

Historia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Hitos de las Comunicaciones y los Transportes en la  
Historia de México

La edición de la Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México "La Aviación", consta de 5 000 ejemplares y estuvo a cargo de la Dirección General de Comunicación Social de la SCT, terminándose de imprimir en el mes de Noviembre de 1987, en los talleres de Italgraf, S A de C V

CEDOC-SECTUR



001158

LIB  
388  
C65  
Vol.5  
1987

CEDOC-SECTUR 001158

Esparza, Rafael R.  
La aviación :

