

BIBLIOTECA DE LA HISTORIA AERONAUTICA DE MEXICO • VOLUMEN I

Los Orígenes



MANUEL RUIZ ROMERO

BIBLIOTECA DE LA HISTORIA AERONAUTICA DE MEXICO

Volumen I

Los orígenes

BIBLIOTECA DE LA HISTORIA AERONAUTICA DE MEXICO

Volumen I

Los orígenes

MANUEL RUIZ ROMERO

México 1996

*A la memoria
del Rvdo. P.
Rogerio López de Juana, E. P.,
mi inolvidable profesor
de historia*

El autor

REGISTRO

La propiedad intelectual de esta obra ha sido debidamente asegurada en favor de su autor, Manuel Ruiz Romero, mediante su inscripción en el Registro Público del Derecho de Autor de la Secretaría de Educación Pública, con fecha 4 de julio de 1995. Por tanto, queda prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier método o sistema, sin la autorización correspondiente del autor.

Producción

Francisco Santillán Salas

Corrección

Alejandro Jiménez M.C.

Diseño

Germán Jiménez Quintero
Gustavo Godínez Santamaría
Alfonso García Ramos
Roberto Díaz Quintero

Digitalización

Antonio Pérez Alonso
Andrés Torres Yépez
César Sosa Cervantes
Armando Hernández Castro

Presentación

Esta obra "Los Orígenes", volumen primero de la *Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México*, del historiador Manuel Ruiz Romero, representa una valiosa aportación a la historia de México y en particular a la aviación, cuyas características más denotadas reflejan un elevado profesionalismo, seriedad en el trato de los temas que presenta, riqueza de contenido, así como una fácil y accesible lectura, amena y gratamente emocionante.

Son innumerables las crónicas históricas que la obra contiene, pero llama poderosamente la atención el nacionalismo que exalta de principio a fin, desde los mitos y el deseo eterno del hombre por volar, hasta las hazañas logradas en México, no obviando los descalabros que también tuvieron que superarse.

El autor ha realizado, con gran soltura y sencillez, un espléndido trabajo en el que los esfuerzos encaminados hacia una investigación seria y profunda abarca la historia de la aviación nacional desde sus orígenes, y en forma de relato nos traslada cual viva imagen al desarrollo de esta apasionante actividad, haciéndonos sentir que fuésemos parte de ello, absortos en la belleza y profundidad de su significado.

Así, en su plácido relato, el autor nos impresiona con su entrega, con el ánimo que se percibe en todo momento, traduciéndose un interés específico de conseguir una "historia total" de la aviación mexicana.

Este esfuerzo profesional del autor lo lleva a trabajar con remarcado entusiasmo e incansable determinación y dedicación que se ve ampliamente retribuida en la materialización de resultados. Una gran obra en la que se exaltan las manifestaciones y rasgos que subrayan nuestro orgullo, nuestras raíces, nuestro fervor nacionalista, nuestras costumbres y nuestro deseo, el de todo aquél que al vincularse con la aviación se transforma, se profundiza y se eleva desde lo más profundo de su ser. Una aspiración, la de saber volar, para comprender que siendo un don divino, ha pretendido ser imitado en todos los tiempos por el hombre, quizás en un ferviente anhelo de libertad, de poderío, semejando los movimientos hechos por el ave en forma natural y que con la intervención del hombre mismo, ha querido dar vida a esta aspiración a través de las aportaciones tecnológicas que han producido avanzados equipos de vuelo, haciendo posible ese milagro, la grandeza de volar.

Disfrutemos entonces de su contenido, altamente gratificante en sus remembranzas y su desarrollo que nos presenta esta investigación a través del volumen I, titulado "Los Orígenes" para comprender la gesta de la aviación.

La aportación integrada por cuatro volúmenes manejados en forma independiente, constituirán la historia completa de la aviación mexicana y vendrá a ser la primera gran obra, cuyos intentos compilatorios significan un valioso instrumento de calidad histórica que dejará marcada impresión a todo aquel que se interese en la magnificencia de esta actividad.

Esta obra deberá de constituirse en el elemento inicial que permita posicionar nuevamente a la aviación mexicana, desde sus lugares originales de desarrollo, hacia el nuevo entorno, más competitivo y seguro que caracteriza a la aviación global moderna, es decir, la lectura y la reflexión de esta crónica deberá alinear los esfuerzos de todos los agentes económicos relacionados con la aviación en la superación de nuevos derroteros que se presentan en esta actividad.

Lo anterior representa la consideración de los elementos clave para el reordenamiento y el rediseño que el subsector aeronáutico mexicano requiere con urgencia, a fin de mejorar de manera importante su seguridad, desempeño, relaciones con el exterior, calidad y rentabilidad.

Sólo me resta expresar un mensaje de sincera felicitación al autor por su interesante realización, la que en conjunto con sus obras previas: *Grandes Vuelos en la Aviación Mexicana*, *Caballero Aguilera: Historia de Aeroméxico* y *La Aviación durante la Revolución Mexicana* forman parte sin duda alguna, de los anales más importantes de la historia de la aviación en nuestro país.

México, D.F., marzo de 1996

Ing. Juan Antonio Bargas Mestres
Director General de Aeronáutica Civil.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



"CLUB DE AMIGOS DE LA BIBLIOTECA DE LA HISTORIA AERONAUTICA DE MEXICO".

Este libro, **"LOS ORIGENES"**, primero de los cuatro que constituirán la Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, ha sido editado gracias al patrocinio de las siguientes instituciones, empresas y amigos:

AEROCER.

AERO LINERAS EJECUTIVAS.

AEROMAR.

AEROPERSONAL.

AEROTECH.

AEROVICS.

LUIS ALTOLAGUIRRE.

MANUEL ARANGO A.

JAVIER F. ARANGO.

AIREX.

AVEMEX.

AVIOLOGISTICA.

AVIONES DE RENTA PARA EJECUTIVOS.

BOEING COMMERCIAL AIRPLANE GROUP.

CENTRO DE HELICOPTEROS.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL. (SCT).

ESCUELA DE AVIACION MEXICO.

CARLOS GARZA MARTINEZ.

CESAR GONZALEZ HERNANDEZ.

HUGO HERNANDEZ VARGAS.

JETS EJECUTIVOS.

JUAN ANTONIO JOSE PACHECO.

LEOPOLDO LOPEZ GRAYEB.

EDUARDO MENDEZ FERNANDEZ.

BENJAMIN NAJAR LOMELI.

JUAN PEREZ VILCHES.

MIGUEL QUINTERO VALLADARES.

JOSE MARIA DE LOS REYES VADILLO.

MANUEL F. RUIZ PASCUAL.

SERVICIOS AEREOS DEL CENTRO.

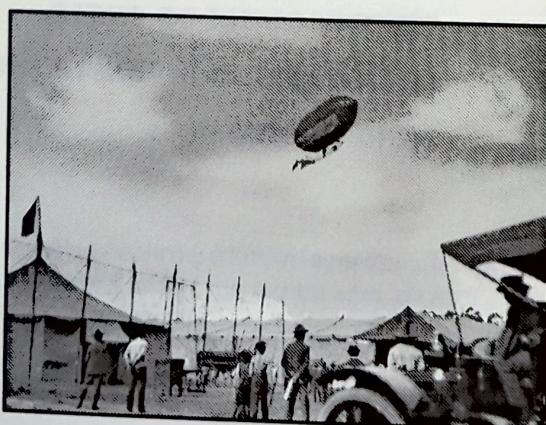
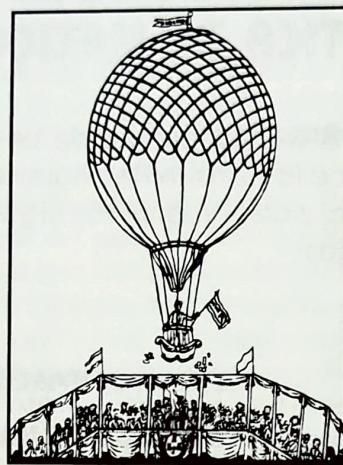
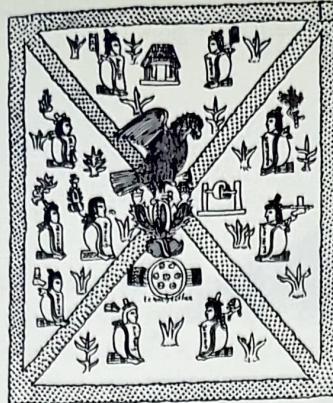
SERVICIOS AEREOS REGIOMONTANOS.

TECNO TURBINAS.

A todos ellos, mi más sincero agradecimiento por su interés en participar en el rescate y conservación de nuestra Historia Aeronáutica, por su generoso patrocinio para la edición de este libro y por su decidida e importante colaboración a la difusión del mismo.

EL AUTOR.

Indice



Prólogo	10
Introducción	11

PRIMERA PARTE: MITOLOGIA Y LEYENDAS

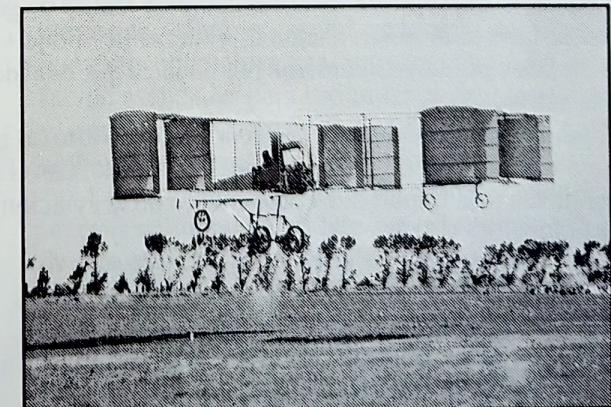
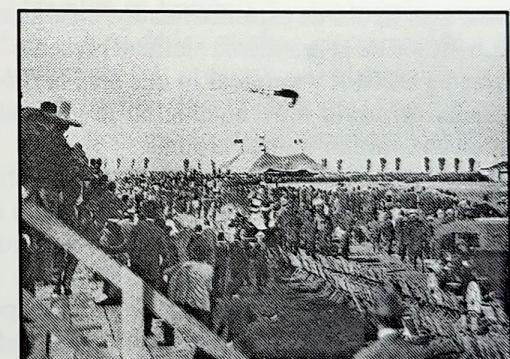
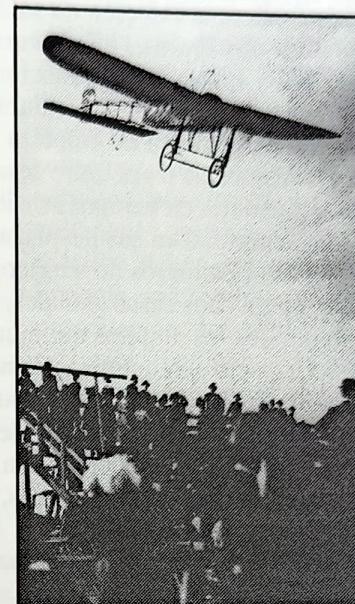
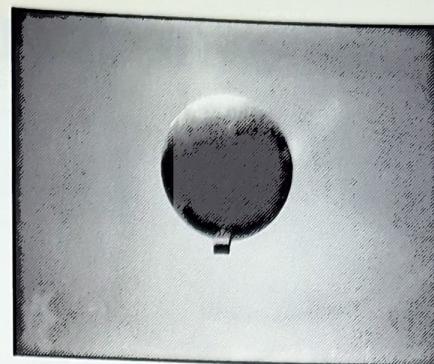
Capítulo I: Las alas entre los antiguos mexicanos	14
Capítulo II: Leyendas de la transición	23

SEGUNDA PARTE: LA AEROSTACION

Capítulo III: Los globos no tripulados	26
Capítulo IV: Volar al fin: la gloria o la cárcel	31
Capítulo V: El primer aeronauta mexicano	36
Capítulo VI: Nuevos fracasos	45
Capítulo VII: Entre la realidad y la fantasía	48
Capítulo VIII: Circo, maroma y teatro	54
Capítulo IX: ¡Viva Cantolla, viva!	57
Capítulo X: El ocaso de una época	65
Capítulo XI: Aeróstatos en el Siglo XX	73
Capítulo XII: Los papalotes	88

TERCERA PARTE: INICIOS DE LA AVIACION

Capítulo XIII: Los teóricos	92
Capítulo XIV: Los plancadores	96
Capítulo XV: Los sueños, sueños son	102
Capítulo XVI: El primer vuelo de un aeroplano	107
Capítulo XVII: Buen Tono y mejor ambiente	115
Capítulo XVIII: Nuevas esperanzas	120
Capítulo XIX: De nuevo en el aire	125
Capítulo XX: Las primeras exhibiciones Moisant	133
Capítulo XXI: Las segundas exhibiciones Moisant	147
Capítulo XXII: Vuelo del Presidente Francisco Madero: El primero de un Jefe de Estado	156
Capítulo XXIII: Un fin de año muy activo	161
Capítulo XXIV: El sueño de los audaces	165
Capítulo XXV: Se interpone la guerra	169
Capítulo XXVI: Grandes logros	173
Capítulo XXVII: Los primeros aviones militares	181
Capítulo XXVIII: Alas sobre la frontera	185
Capítulo XXIX: Los cinco primeros	190
Cronología Aeronáutica de México	197
Fuentes Documentales	203



Prólogo

De todos los seres que vuelan sobre la tierra,
el hombre es el único que vuela porque piensa

M. K. Chapin

Entre los hechos de carácter científico, económico y social que caracterizan al siglo XX, ninguno más extraordinario que la aviación, la cual ha superado los más atrevidos y soñadores augurios que respecto de ella se hicieron.

En su versión de transporte aéreo, la aviación no sólo ha modificado sino también evolucionado nuestras formas de vivir; ha convertido la Naturaleza-obstáculo en una Naturaleza-vínculo: mares, océanos, montañas, desiertos, selvas, ríos y espacio, todo lo que antes estaba aplazando el conocimiento e impidiendo la cercanía física y espiritual del hombre y de los pueblos, se ha vuelto hoy eslabón, lazo de ventura y de fraternidad.

Ahora bien, la historia de la aeronáutica no empieza con las actuales aeronaves a las que la moderna tecnología ha dotado de potentes motores a reacción que les permite desarrollar velocidades ultrasónicas, así como transportar hasta 360 pasajeros a distancias transcontinentales en tiempos sensiblemente cortos, provistos de sofisticados aparatos electrónicos que les proporcionan una gran seguridad en sus desplazamientos.

Sin embargo, estos extraordinarios logros no surgieron por arte de magia, ni brotaron espontáneamente, sino como resultado y suma en el tiempo, en muchos casos geniales, de esfuerzos que los hombres habían realizado en el transcurso de diversas civilizaciones y en todos los ámbitos del mundo.

En efecto, la conquista del espacio aéreo, milenario anhelo de la Humanidad, antes de convertirse en realidad, hubo de pasar por diversas etapas. En primer lugar, fueron los sueños de los hombres proclives a las cosas sobrenaturales, luego se personifica en la mitología, después fue el momento de los científicos y los prácticos con su intento de dotarse de alas o de construir vehículos o artificios que les transportasen por el aire: unos más ligeros que éste (aerostatos) y otros más pesados que él (aerodinos). La relación de unos y otros, confusamente mezclados, ha llegado a nosotros en forma de leyenda e historia.

Méjico, no ha estado ausente ni ha sido ajeno a la maravillosa aventura del hombre por conquistar el espacio aéreo. La aviación mexicana, como la de otras naciones, ha pasado por las clásicas etapas que han caracterizado esta actividad, es decir, la científica, la deportiva, la militar y la civil.

¿Cómo no historiar y valorar los sucesos y características referentes a esas etapas, si ellos representan los esfuerzos más espontáneos, más llenos de espiritualidad y, en algunos casos de ingenua belleza y, además, porque en ellos están el germen y la razón de ser de la grandiosa realidad presente? Esta reflexión, seguramente, motivó que Manuel Ruiz Romero pensara y proyectara escribir y publicar lo que será la *Biblioteca de la Historia Aeronáutica de Méjico*, ambiciosa tarea que vendrá a llenar un vacío muy notable en la vertiente histórica de la aeronáutica nacional, ya que no existe otra publicación mexicana similar en nuestro país.

Este primer volumen, "Los Orígenes", de la citada Biblioteca, que tengo el honor de prologar, acumula en su narrativa un sinnúmero de detalles técnicos e históricos, producto de una seria y rigurosa tarea de investigación, de recopilación y selección de su autor, de gran interés no sólo para el estudiante o el profesionista, sino también, para el gran público ávido de enterarse de los antecedentes de este moderno medio de transporte.

Guiados por Ruiz Romero, disfrutamos de la breve, pero fecunda génesis de la aeronáutica nacional que muestra un brillante proceso evolutivo y cuyas páginas reflejan el esfuerzo de los pioneros: Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, Pablo y Mariano Lozano, Daniel García, Miguel Lebrija Urtutegui, ingenieros Alfredo Robles Domínguez y Juan Guillermo Villasana y los Salinas (Carranza y Camiña), principalmente, cuya voluntad inquebrantable se impuso, en lucha desigual, con elementos impropios e inadecuados y en medio de general incomprendición.

Así se hizo la aviación nacional, a fuerza de coraje y corazón, de afanes y desvelos y, ¿por qué no?, de sueños, en donde civiles y militares se unieron por un ideal que es el de todo mexicano: labrar la grandeza de la Patria, a cuyo servicio está esa actividad.

Y, para terminar, debemos destacar que este libro, al igual que los otros que Ruiz Romero tiene ya publicados sobre la misma temática, viene con amplitud, con acierto, con eficacia, a ofrecernos, con su prosa ágil y amena, una panorámica general de los más importantes aconteceres de la aviación nacional, desde sus inicios, hasta principios del siglo que está

Eduardo Medina Urbizu

Méjico, D.F., 8 de marzo de 1996

Introducción

Estoy plenamente consciente de la enorme responsabilidad que contraigo con la aviación mexicana al proponerme llevar a cabo la publicación de la *Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México* en varios volúmenes, trabajo que en su totalidad pretende ser una historia completa de la aviación nacional.

Durante los años de trabajo en las revistas *Aeronáutica* y *Aviación Internacional* me enfrenté a la falta de literatura sobre la historia aeronáutica de México, por lo que desde 1968 decidí escribir reportajes de carácter histórico con temas nacionales e internacionales, terminando por dedicarme exclusivamente a los referentes a la aviación nacional por estimarlos más interesantes, tanto por lo apasionante del tema como por la carencia que había de material sobre la especialidad. Primero fueron temas sueltos, sin orden ni concierto, y después me fui concentrando en una temática concreta: los vuelos famosos en la aviación mexicana, aunque al inicio sin un orden cronológico, que por el momento era lo recomendable. Sin embargo, tras muchos trabajos sobre dicho tema, decidí respetar la cronología, establecer un sistema selectivo y tratar de ser exhaustivo en cada trabajo. Así fue naciendo una idea que luego se transformó en el libro *Grandes Vuelos en la Aviación Mexicana*.

Con motivo del cincuentenario de la fundación de la empresa Aeronaves de México, por encargo de sus directivos Sigfrido Paz Paredes, Gabriel del Río y Miguel Vargas, comencé los trabajos de investigación y documentación y posteriormente escribí la obra que editó la aerolínea como parte de los festejos de dicho aniversario con el título de *Caballero Aguila: Historia de Aeroméxico*.

Atraído por una etapa esencial en la historia de la aviación mexicana, la de la Revolución, trabajé en la recopilación de información en México y en el extranjero y vio la luz mi tercer libro titulado *La Aviación durante la Revolución Mexicana*.

Ya encauzado, además de absorto y prisionero en la belleza y profundidad de la gesta aeronáutica de México, decidí continuar el camino emprendido, pero ahora mediante un proyecto global que se apartara de las obras aisladas y culminara en un conjunto de libros que abarcaran toda la historia aeronáutica de México, desde la A hasta la Z, y desde las costumbres y leyendas de los antiguos mexicanos hasta la aviación en nuestros días.

Entendí que, dada la ausencia de una "historia total", el esfuerzo de profundizar aisladamente en las diferentes etapas o temáticas podía resultar menos relevante. Es por

eso que me enfrenté a la idea de escribir una historia de la aviación mexicana contemplando todo lo ancho y profundo de la misma, abarcando todos los temas y subtemas, con el objeto de lograr una obra básica e integral.

Otro problema importante a resolver cuando este trabajo se encontraba aún a nivel de proyecto, era el de presentarlo en una forma adecuada al objetivo final de conseguir una "historia total" de la aviación mexicana, pero que, por su extensión, habría de ofrecerse en varios volúmenes, mismos que por razones de orden histórico y práctico deben ser autónomos entre sí, por lo que se imponía una severa racionalización en la distribución y presentación del contenido. Tras varios proyectos desechados, finalmente me incliné por el que ahora ofrezco a los lectores: varios volúmenes independientes uno de otro pero que en su conjunto constituyen la historia completa de la Aviación Mexicana presentados en un orden que me pareció el más razonable de entre los estudiados.

Creo que el contenido total y su distribución temática por volúmenes es bastante conveniente y práctica pues queda poco por abarcar y el conjunto se distribuye de forma que la autonomía entre cada uno de los libros facilita su lectura y las labores de consulta.

Una de las muchas preocupaciones que me asaltaron durante el proceso de planeación y hasta en el de realización de esta obra, fue el pensar en la posibilidad de que pudiera resultar innecesaria, cuando no extravagante, por abordar una materia que no ha interesado a historiador profesional alguno, ya que la Historia Aeronáutica de México sigue siendo un campo que se mantiene totalmente virgen para los historiadores profesionales o para los profesionales de la historia, pues los escasísimos libros sobre dicha temática (incluyendo los tres de mi autoría) los hemos escrito aficionados.

Cuando las referidas preocupaciones las comentaba con los amigos, todos ellos integrantes de la aviación mexicana, siempre recibí palabras de aliento y argumentos favorables a mi proyecto que, sin duda alguna, fueron esenciales para estimular positivamente mi ánimo y continuar el trabajo que me permitiera culminar el ambicioso proyecto que había forjado.

La primera parte de todo trabajo histórico, el de investigación, no ha podido ser más exitoso. Por tratarse de una etapa histórica muy reciente, toda la información está disponible en diversas formas, si bien de la manera más dispersa. Esta tan indispensable como importante etapa, la de investigación y documentación, me ha demostrado la falsedad de dos aseveraciones que he

tenido que escuchar durante muchos años a diversas personas: "En materia aeronáutica no tenemos nada" y "la historia aeronáutica de México no interesa a nadie". Nada más alejado de la realidad, felizmente.

Que la historia aeronáutica de México le interesa a muchísimos, personas e instituciones, lo prueba la enorme ayuda que he recibido a lo largo de mis años de investigador; ayuda proporcionada siempre con la mejor buena voluntad, muchas veces con auténtico cariño y en algunos casos hasta con profunda veneración.

Eso de que no tenemos nada en materia de historia aeronáutica de México es otra enorme mentira repetida una y otra vez sin meditar su alcance. Lo cierto es que está todo, aunque para reunirlo haya sido necesario realizar un trabajo intenso y tenaz porque, eso sí, no está concentrado, ordenado y clasificado en un archivo especializado en espera del investigador o estudiioso que vaya a sentarse al banquete.

La historia aeronáutica de México, en lo que se refiere a sus fuentes documentales, está completa, rotunda y bien conservada formando parte de diversos fondos documentales repartidos entre el Archivo General de la Nación, el Archivo Histórico y la Biblioteca de la Secretaría de la Defensa Nacional, el Archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y entre numerosas empresas y organismos, así en centenares de hogares de familiares de pioneros y antiguos integrantes de la Aviación Mexicana, además de esos excelentes complementos que son las hemerotecas (Nacional de México, Archivo General de la Nación y Biblioteca Lerdo de Tejada).

Tan "está" la historia aeronáutica de México que, para la documentación de la Biblioteca que se inicia con este volumen, he reunido más de 50 mil documentos y más de 8 mil fotografías.

Si bien puedo afirmar que esta primera labor, indispensable y base de todo trabajo histórico, ha sido plenamente exitosa, no me corresponde calificar el trabajo de redacción y edición. Será el lector quien emita su veredicto inapelable. Sin embargo, sí puedo asegurar haber puesto todo mi entusiasmo, dedicación y cariño al servicio de este gran proyecto.

Tras intensos y largos años de trabajo y gracias a la ayuda desinteresada y eficaz de amigos, instituciones, organismos y empresas he podido iniciar la publicación de esta *Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México* cuyo primer volumen llega ahora al lector deseando y esperando la benevolencia de su estimación.

Al contenido particular de cada uno de los volúmenes

que integran esta colección, se hace referencia detallada en otra parte de esta obra por lo que no tiene caso comentarlo aquí.

Pudiera llamar la atención al lector el hecho de que este libro se inicie con leyendas mitológicas, creencias religiosas y costumbres ajenas totalmente a la posibilidad y realidad del vuelo como lo vivimos en la actualidad. Sin embargo, esas manifestaciones son muestra evidente del enorme deseo del hombre por dominar el espacio o, al menos, pretender imitar de las aves el don siempre enviable de volar.

El lector habituado a la temática histórica recordará que todos los libros de la aviación mundial comienzan con relatos relacionados con la leyenda de Dédalo e Icaro, que aquí se omiten, como tantas otras ajenas a nuestra cultura, ya que se trata de la historia aeronáutica de México y solamente nos referimos a los temas mexicanos equilibrados en orden cronológico y en valores históricos.

En cuanto a las notas, que son tan abundantes que podrían a primera vista calificarse de exageradas y hasta puede que abrumadoras, deseo aclarar la necesidad imperiosa de su empleo a niveles exhaustivos, pues a la exigüa bibliografía hay que sumar una enorme cantidad de omisiones, errores, malas interpretaciones, trabajos incompletos o poco profundos, que se han repetido una y mil veces en multitud de artículos publicados en periódicos y revistas e, incluso, en libros, de alguno de los cuales soy el autor. Por ello estimé indispensable que una obra como ésta, que en su conjunto pretende ser una crónica de la aviación mexicana en todas sus dimensiones y manifestaciones, requería del respaldo de éstas tan abundantes citas que avalen la autenticidad de todo lo aquí escrito. También servirá con toda seguridad, para que, quienes deseen ampliar alguno de los muchos temas o etapas aquí tratados, posean una guía que los oriente.

Por último, deseo dejar constancia de mi ferviente anhelo por que estos libros que van a formar la *Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México* sirvan de ventana por la que el lector se asome a la historia de la aviación mexicana y que, a través de sus páginas, se lance a un vuelo que le resulte inolvidable.

Si así ocurre, decenas de años de trabajo tendrán sentido.

México, D.F., enero de 1996

Manuel Ruiz Romero

PRIMERA PARTE



MITOLOGIA Y LEYENDAS



El águila forma parte del escudo nacional mexicano por decisión de la Junta Nacional Americana en 1811. (AGN)



CAPITULO I

Las alas entre los antiguos mexicanos

Todos los pueblos, desde la más remota antigüedad, expresaron en multitud de formas, diversas pero inequívocas, lo preciado que resultaba para el hombre el don del vuelo que permitía a las aves dominar el espacio. Es por ello que las alas, símbolo material de la capacidad de volar, fueran la fuerza mítica que los hombres aplicaron como atributos a sus dioses o personajes excepcionales en el exuberante mundo de la mitología universal.

Entre los antiguos mexicanos las alas o la facultad mítica de volar tienen muchas expresiones, sutilmente incrustadas en una compleja teogonía, unas veces, o elocuente y brillantemente exitosa en su manifestación, otras: en el águila, uno de los símbolos nacionales; en Quetzalcóatl, dios-hombre; en los Guerreros Aguilas, soldados de prosapia; en el arte plumario, espléndida expresión plástica; y en la ceremonia de "El Volador", el mayor acercamiento al hombre-pájaro en cualquier cultura antigua.

Todas estas expresiones mítico-religiosas solamente tienen un valor simbólico en lo que se refiere a la posibilidad de que el hombre vuela, pero manifiestan que esa inquietud es casi tan antigua como el hombre mismo.

EL AGUILA, EMBLEMA NACIONAL

Méjico ha sido llamada con razón la "Nación del Aguila", ave cuya imagen forma parte de los emblemas patrios como son el escudo y la bandera nacionales y cuyo

simbolismo se remonta a los orígenes del pueblo mexica.

El águila es un animal de gran belleza cuyo vuelo veloz y espectacular la hace la reina indiscutible de las aves y, como tal, del espacio. Por ello se la ha utilizado como símbolo de la majestad, de la grandeza y de la invencibilidad.

De acuerdo a las interpretaciones más confiables de códices y remembranzas históricas, especialmente las de los maestros Alfonso Caso y Miguel León Portilla, los mexicas salieron de Aztlán en peregrinación hacia el año de 1116 de la era cristiana para establecerse en un nuevo destino guiados por el dios Huitzilopochtli. Los peregrinos se asentaron en diversos lugares del país durante su largo andar de más de 200 años para, al fin, establecerse en México-Tenochtitlan aproximadamente en 1325. Según la leyenda el lugar fue escogido cuando marchaban entre islotes y pantanos y se encontraron con una señal esperada: un águila estaba posada sobre un nopal teniendo entre sus garras una serpiente. Según la "Crónica Mexicoyotl" el hecho se produjo así:

*Llegaron entonces
allá donde se yergue el nopal.
Cerca de las piedras vieron con alegría
cómo se erguía un águila sobre aquel nopal.
Allí estaba comiendo algo,
lo desgarraba al comer.
Cuando el águila vio a los aztecas,
inclinó la cabeza.¹*



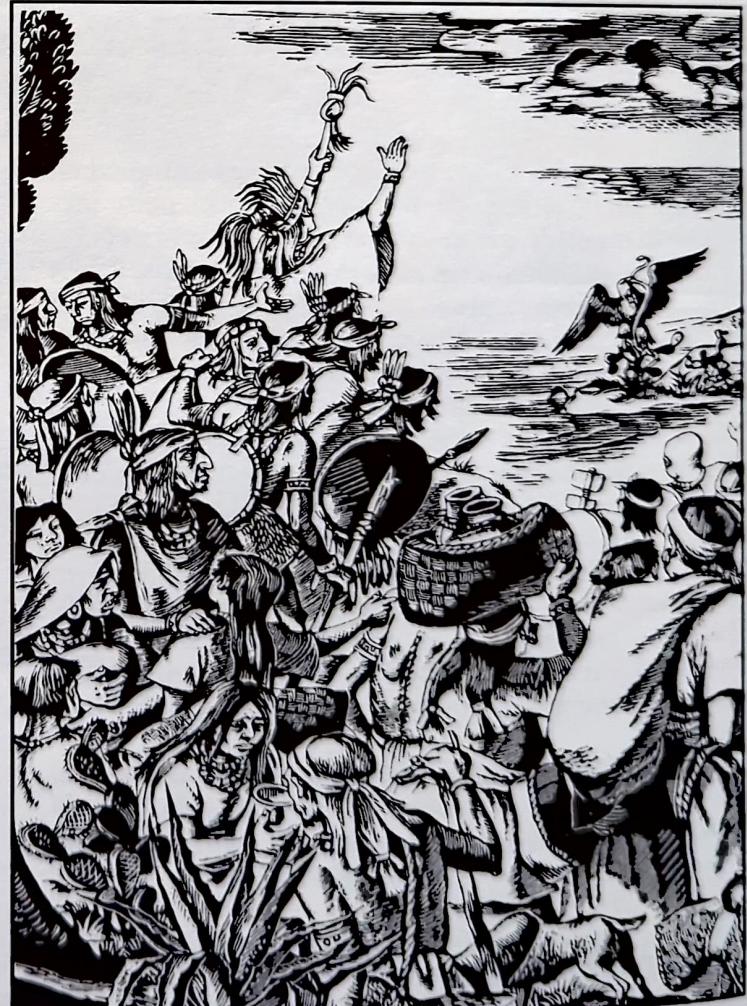
Fundación de México, según el Códice Durán. (Archivo del autor)

Con este acontecimiento termina el peregrinar de los aztecas que fundaron la ciudad de México-Tenochtitlan, cuna de una civilización prodigiosa y del imperio creado por un pueblo, "el pueblo del sol", que se sentía colaborador de los dioses.²

En la gran Tenochtitlan se construyó posteriormente el templo del sol llamado "Cuacuahtinchan" o casa de las águilas. Era un grandioso "teocalli" en donde se encontraba una enorme piedra redonda en la que se efectuaban los sacrificios y que se llamaba "cuauhxicalli", vaso donde beben las águilas.

En los cimientos del Palacio Nacional, durante las obras llevadas a cabo para la construcción del tren subterráneo, se descubrió una gran piedra a la que se ha denominado "piedra del escudo nacional". En la parte posterior de la misma está tallada con gran maestría el águila en la misma posición de la leyenda de la fundación de México-Tenochtitlan. Su tallado debió haberse llevado a cabo en 1507 ó 1508. El nopal tiene las tunas en forma de corazones, como aparece en el Códice Mendocino, y según interpretación que había hecho de éste el maestro Alfonso Caso, "el águila sobre el nopal significa entonces que el sol está posado en el lugar en el que recibirá su alimento. El nopal, el árbol espinoso que produce la tuna roja, es el árbol del sacrificio; y según la mitología, sólo el sacrificio de los hombres podrá alimentar al sol; sólo ofreciéndole la tuna colorada, podrá el ave solar continuar su vuelo".³

Durante la época colonial el águila, en diversas posiciones, aparece en obras literarias, en grabados y en monumentos, como en la *Gazeta de México* de Sahagún, en la portada del libro *Compendiosa Narración de México* de Juan Viera, en grabados de Emmanuel Villavicencio y



"Llegaron entonces, allá donde se llegue el nopal. Cercas de las piedras vieron con alegría como se erguía un águila". (Tomado de *El Ejército Mexicano*, editado por la SDN)

José María Montes de Oca y en los frontispicios de la Academia de San Carlos (1784), en el antiguo edificio de la Aduana y en los remates de las portadas de la Iglesia de Jesús María (ambas obras del siglo XVIII).⁴

En plena guerra de independencia el generalísimo José María Morelos y Pavón adoptó por estandarte una bandera blanca en cuyo centro se encontraba un águila con las alas abiertas situada sobre un nopal.

La Suprema Junta Nacional Americana (1811-1813) empleó como distintivo a un águila.

Tras la consumación de la independencia nacional y la constitución del imperio encabezado por Agustín de Iturbide, el 2 de noviembre de 1821 se decretó que el Escudo Nacional fuera un águila coronada, con las alas caídas, de perfil, con la cabeza vuelta hacia la izquierda y con una pata colocada sobre un nopal situado en una roca que emerge de las aguas.

Cuando en 1823 se estableció el sistema de gobierno republicano, siendo presidente Guadalupe Victoria, Fernando Navarro, titular de la Secretaría de Estado, y Francisco Molinos del Campo, jefe del Distrito Federal, por decreto se estableció que "el escudo nacional sea el águila mexicana parada en el pie izquierdo sobre un nopal que nazca de una peña entre las aguas de la laguna, y agarrando con el derecho una culebra en actitud de despedazarla con el pico y que orlen este blasón dos ramas, la una de laurel y la otra de encina, conforme al diseño que usaba el gobierno de los primeros defensores de la Independencia".

Este emblema nacional fue empleado para la acuñación de la moneda conocida como "el peso de Victoria", grabado por José María Guerrero y emitido en los años de 1823 y 1824. Con múltiples variantes fue usado durante muchos años en la papelería oficial, en monedas y billetes, así como en esculturas y monumentos públicos.

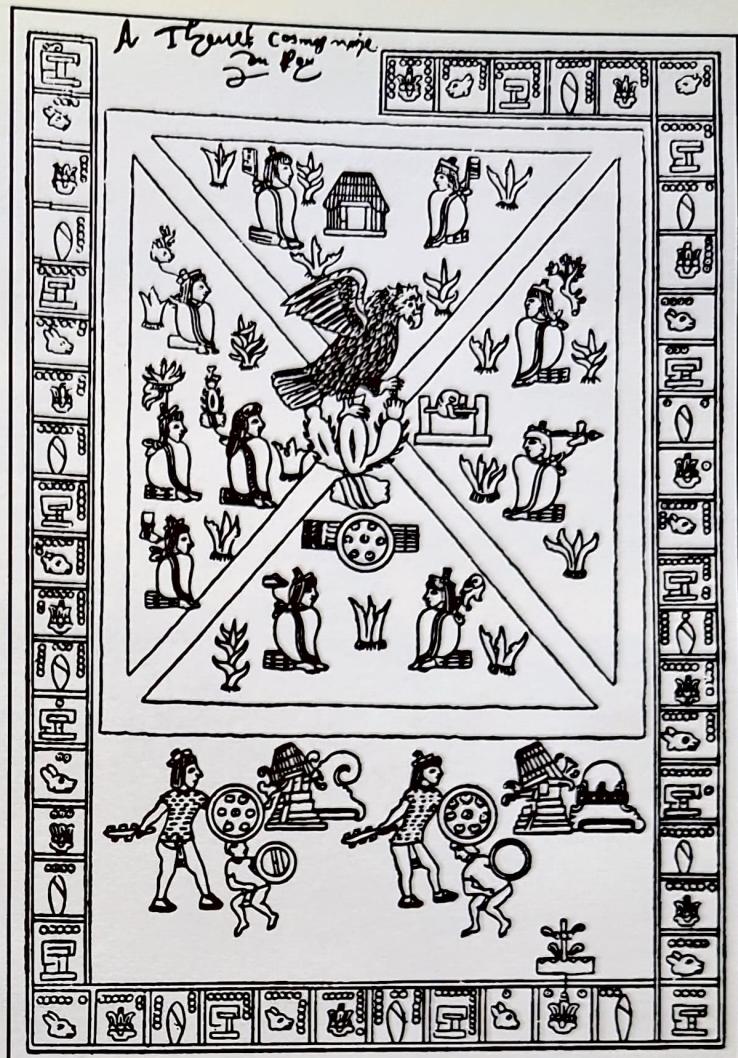
Durante la Guerra de Reforma cada partido escogió al águila como emblema, con diversas modificaciones, siendo la más notoria el hecho de que entre los liberales miraba a la izquierda y entre los conservadores hacia la derecha.

En el gobierno de la llamada Regencia del Imperio el escudo tenía al águila de frente y coronada. Maximiliano hizo un cambio el 10 de abril de 1865 colocando una corona imperial sobre la cabeza del águila que miraba hacia la derecha y tenía a la serpiente también en la garra derecha.

En la época de Maximiliano se hizo una modificación a la letra del Himno Nacional, incluyéndose esta estrofa que, independientemente de su escaso valor literario, hace directamente referencia al águila:

*Del Anáhuac el águila hermosa
Por los aires levanta su vuelo
Y en las altas regiones del cielo
Se confunde con los rayos del Sol.⁵*

El Aguila de la República es una variante de la empleada por los liberales: estaba apoyada en el nopal con el pie izquierdo, con el derecho sujetaba a la serpiente que devoraba con el pico, la cabeza miraba al lado izquierdo y



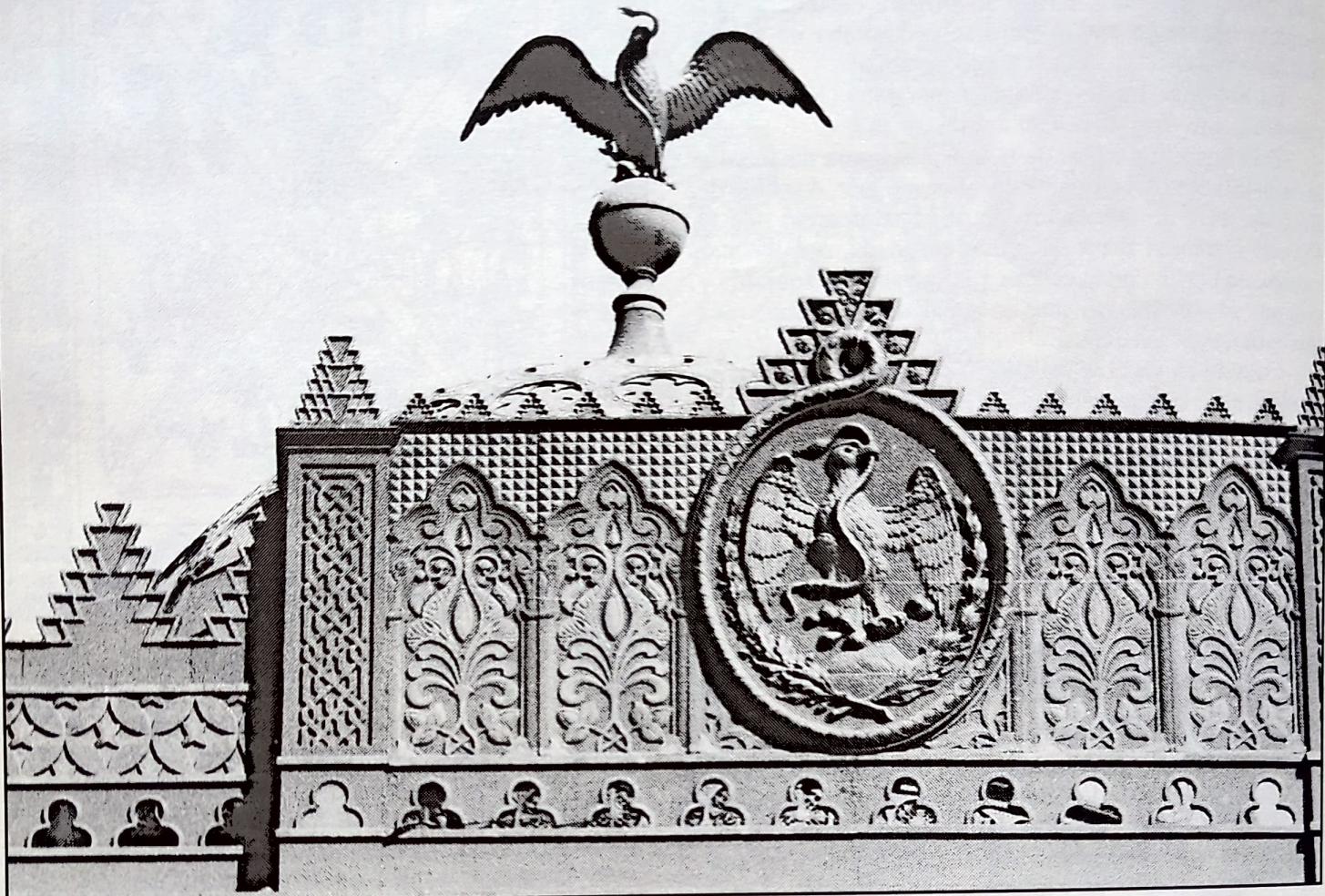
La teocracia mexicana según el Códice Mendocino con el águila como figura central. (Méjico a Través de los Siglos)

mantenía la orla de laurel y encino. Sin embargo, aunque sin cambiar en la esencia, este escudo tuvo muchísimas interpretaciones distintas.

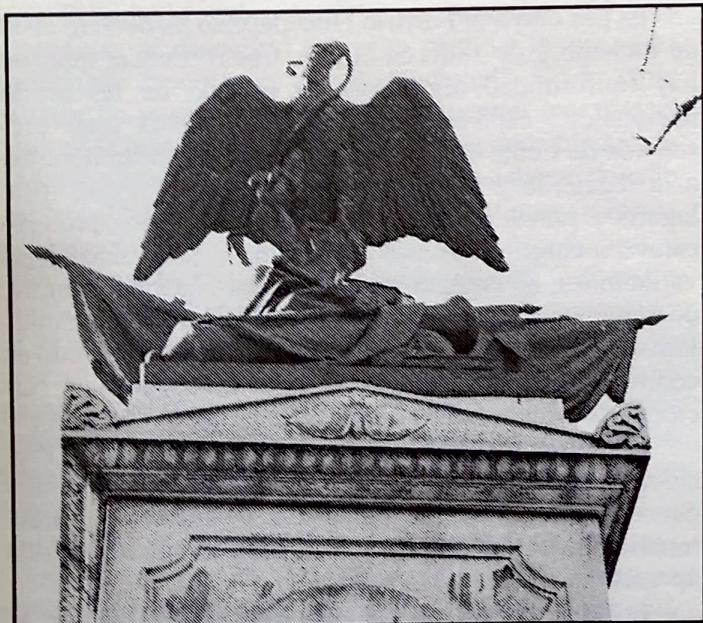
Es por ello que Porfirio Díaz publicó un decreto el 30 de diciembre de 1880 en el que, tras reconocer que "no hay uniformidad alguna en el Escudo de las armas nacionales", establecía que el águila debía estar presentada de frente con las alas abiertas, la cabeza mirando a la izquierda y se conservaban serpiente, nopal, roca, laguna y ramas de laurel y encino. El diseño aprobado estuvo a cargo de Tomás de la Peña y, con escasísimas variaciones, se empleó en la Bandera Nacional, timbre, documentos oficiales, monedas, billetes y monumentos. Por ser el escudo que estaba vigente en 1910 cuando se conmemoraron los cien años de la Independencia Nacional, fue conocida como el "Aguila del Centenario".

En 1918, mediante un decreto emitido por el Presidente Venustiano Carranza, se hizo un nuevo diseño conservando todos los elementos esenciales y características anteriores, con la salvedad de que el águila aparece nuevamente de perfil.

Por decreto del presidente provisional Abelardo L. Rodríguez, el día 5 de febrero de 1934 se ordenó que el escudo fuera único para todas las autoridades civiles y



Dos manifestaciones del Escudo Nacional durante el Porfiriato, ambas en el quiosco morisco de la Alameda de Santa María. (Archivo del autor)



El águila, símbolo nacional, como se la representaba tras la consolidación de la República. (Archivo del autor)

militares, monedas y billetes, medallas y toda clase de documentos oficiales, de acuerdo a un diseño realizado por Jorge Enciso. Dicho emblema incorporaba la siguiente leyenda: Estados Unidos Mexicanos, Poder Ejecutivo Federal, México, D.F.

Siendo presidente de la República Gustavo Díaz Ordaz, el 12 de marzo de 1968 se promulgó un decreto en el que se fijaban las características del Escudo Nacional, así como la reglamentación para el uso del mismo. El diseño fue hecho por Francisco Ephens Helguera y, ratificado con las firmas de los tres Poderes de la Unión, se depositaron ejemplares en el Archivo General de la Nación, en el Museo Nacional de Historia y en la Casa de Moneda. El texto del decreto lo describe así: "El escudo nacional está constituido por el águila mexicana, con el perfil izquierdo expuesto, la parte superior de las alas a nivel más alto que el penacho y ligeramente desplegadas en actitud de combate, con el plumaje de sustentación hacia abajo tocando la cola y las plumas de ésta en abanico natural; posada en su garra izquierda en un nopal florecido que nace de una peña que emerge del lago,

sujeta con la derecha y con el pico en actitud de devorar una serpiente curvada de modo que armonice con el conjunto. Dos ramas, una de encina al frente del águila y otra de laurel del lado opuesto, forman entre ambas un semicírculo inferior y se unen por medio de un listón dividido en tres franjas que, cuando se representa el Escudo Nacional en colores naturales, corresponden a los de la Bandera Nacional". Quedó como leyenda únicamente este texto: "Estados Unidos Mexicanos".

Por estimar que el águila antes descrita estaba en actitud ligeramente agachada, el presidente Luis Echevarría, en un decreto emitido en el año de 1973 ordenó un nuevo diseño que presenta al águila más erguida, con el penacho rizado y el nopal está más extendido horizontalmente. Finalmente, el 13 de diciembre de 1983, el presidente Miguel de la Madrid Hurtado, publicó un nuevo decreto sobre el uso del Escudo, Bandera e Himno nacionales en el que se mantiene vigente el último diseño de referencia y que es el oficial en la actualidad.

Estos distintos escudos, siempre con el águila como motivo esencial, se han reproducido en la Bandera Nacional sobre la franja blanca central.

El águila mexicana es el tema con el que ilustre poeta nicaragüense Rubén Darío remata su oda a México:

*Si contra la suerte abates,
coronas gloriosa frente;
y te levantas potente
y orlando la luz del día,
¡como tu águila bravía
devorando a la serpiente!*

QUETZALCOATL

La complejidad de la teogonía azteca y la metáfora que encierran sus personajes hace sumamente difícil resumir en unas líneas la personalidad, significado y trascendencia de Quetzalcóatl, labor que, por otra parte, se sale del objeto fundamental de este trabajo.

Baste recordar que este personaje, a la vez humano y divino, real y ficticio, rey y sacerdote, águila y serpiente, mezcla de mito, leyenda e historia, es fundamental en la vida y religión de los antiguos habitantes de Mesoamérica pues es la amalgama de herencias diversas de épocas aún más remotas que el imperio azteca.

Para efectos de nuestro trabajo lo importante será enfatizar en el hecho indiscutible de que personaje tan trascendente, serpiente emplumada, tiene el don de volar para así subir a los cielos. El dios-hombre Quetzalcóatl tiene plumas y se presenta "como volando", sobrecogedor e impresionante.

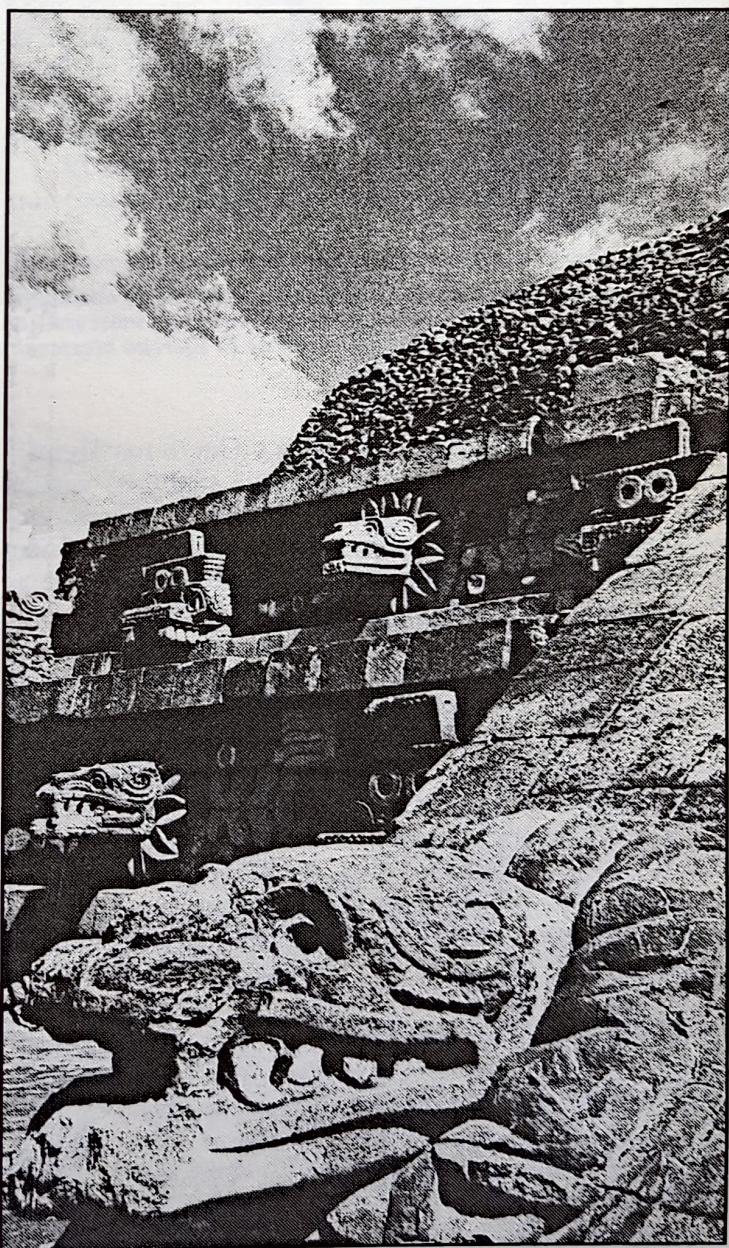
La serpiente emplumada se reprodujo por doquier y su cabeza estaba cubierta de plumas de quetzal, símbolo de la majestad y del don de volar, reservado a los dioses.

LOS GUERREROS AGUILAS

En el orden jerárquico de la sociedad mexicana antigua ocupaban un lugar prominente las clases militares



A Quetzalcóatl se le representó con la cabeza cubierta de plumas de quetzal, símbolo de la majestad y del don de volar, atributos reservados a los dioses. (Archivo del autor)



Diversas representaciones de Quetzalcóatl, la serpiente emplumada, en el templo dedicado a su culto en Teotihuacan. (Archivo del autor)



Los bizarros guerreros águilas empuñaban espadas de obsidiana, portaban escudos y tenían el rostro cubierto con una máscara que imitaba la cabeza de un águila. (Tomado de *El Ejército Mexicano*, editado por la SDN)

conocidas como Guerreros Aguilas y Guerreros Tigres.

Los bizarros guerreros "cuauhtli" (águilas) vestían con un tejido hecho de plumas de vivos colores, empuñaban espadas de obsidiana, portaban escudos y tenían el rostro cubierto con una máscara que imitaba la cabeza de un águila. Constituían, junto a los Guerreros Tigres, la flor y nata del ejército, una especie de tropa de choque a los que Walter Krickeberg describe así: "ningún ejército del mundo ha ofrecido jamás un espectáculo tan fantástico que el azteca cuando, al arrojarse sobre el enemigo, brillaban sus joyas de oro y piedras preciosas rodeadas de plumas de vivos colores".

Los Guerreros Aguilas eran una especie de orden militar formada por jóvenes de valor comprobado y ocupaban un lugar destacado en las ceremonias religiosas y en las fiestas cívicas, detrás de los altos dignatarios aztecas.

El Códice Maititlense los describe así:

Su oficio es la guerra que hace cautivos, gran águila y gran tigre. Aguila de amarillas garras y poderosas alas.⁸

Los nobles Guerreros Aguilas podían vestirse de algodón y permanecer calzados en palacio, podían tener dos o tres mancebas, estaban libres de tributos, recibían

tierras y tenían licencia para comer en palacio y bailar entre los principales.

Sus hazañas de guerra fueron rescatadas en los "cuauhcuicatl", cantos de guerra, que enaltecían los hechos de los guerreros famosos por sus victorias.

EL VOLADOR

La ceremonia o juego de "El Volador" era una danza que formaba parte del ritual mesoamericano cuya manifestación externa es un alarde deportivo pero que tenía un origen y sentido religioso y que aún sigue practicándose en algunas comarcas de los estados de Veracruz y Puebla, especialmente.

Para este juego se requería de un largo poste que se clavaba en tierra, apuntando al cielo. En la parte superior se colocaba un bastidor cuadrado hecho de madera y cuerda que giraba en torno al palo y del que pendían cuatro largas cuerdas que se enroscaban en las maderas del bastidor. De uno en uno y, mediante una cuerda que se había colocado previamente alrededor del palo, subían los cinco participantes hasta el bastidor: los cuatro "voladores" que iban vestidos de águilas o quetzales y el quinto hombre que portaba un teponaztle. Los "voladores" se ataban de los pies a las cuatro cuerdas y se lanzaban al vacío iniciando un vuelo alrededor del palo que continuaba mientras se desenrollaban las cuerdas, en tanto que el quinto hombre tocaba el tamboril, dirigiéndose a los cuatro puntos cardinales.

El vuelo estaba calculado de tal forma que los cuatro "voladores" en su descenso progresivo dieran 13 vueltas cada uno para, al llegar a tierra, totalizar las 52 que equivalían al número de años del siglo de los antiguos mexicanos y a las cuatro etapas del mismo o "talpilli".

En su descenso los "voladores" adoptaban posturas que semejaban a las aves en vuelo, con los brazos abiertos, la cabeza erguida y el cuerpo curvo, como si el hombre se transformara en pájaro por unos instantes.

Ninguna cultura antigua tiene una manifestación práctica y plástica en la que el hombre imite tan fielmente el vuelo de las aves como esta del juego o ceremonia de "El Volador".

EL ARTE PLUMARIO

Hemos visto cómo las plumas de las aves fueron entre los antiguos mexicanos símbolo de grandeza, de majestad, de autoridad. Una manifestación más de estos valores fueron las capas, penachos, escudos y otras prendas cubiertas de plumas. Además de las joyas y otros adornos fueron distintivos de la dignidad real, de la nobleza o de los sacerdotes. Su complicada y delicada confección requirió de un trabajo muy especializado y de la participación de muchas personas, llegando a ser un arte que llamó poderosamente la atención de los europeos.

Las prendas de vestir más distinguidas eran los mantos o capas de los reyes y príncipes, otras destinadas al culto religioso o para las danzas de las grandes festividades, así como huipiles, penachos, rodelas y hasta adornos para decorar paredes.



Este "Guerrero Aguila" es una de las pinturas románticas del famoso cartelista Jesús Helguera. (Archivo del autor)

La riqueza y colorido de todos estos ornamentos estaba en relación directa con la jerarquía de los personajes que los usaban, importancia que también estaba unida a la calidad y rareza de las plumas, lo complicado de los dibujos y la solidez de los armazones.

Todos estos trabajos tenían complicadas técnicas para la elaboración del material de base, así como para la colocación de las plumas y algunos resultaban en prendas de una gran belleza y muy considerable valor artístico.

Decíamos que el arte o las artes plumarias causaron gran sensación entre los europeos a su llegada a México y varias obras de las más representativas figuraron entre los regalos que Hernán Cortés envió al emperador Carlos V, debido a lo cual se encuentra en el Museo Imperial de Viena, como auténtica joya, el famoso penacho de Moctezuma.

Los religiosos españoles acogieron a los excelentes artistas plumarios mexicanos y con sus técnicas, habilidad y experiencia se hicieron obras destinadas al nuevo culto religioso, como cuadros e imágenes, muchos de los cuales fueron admirados y conservados por su gran valor artístico.

Esta actividad perdió muchos de sus valores con el transcurso de los tiempos y los cambios en gustos y modas, y en la actualidad, como consecuencia de un intenso afán por rescatar del olvido antiguos valores

históricos y artísticos, se están realizando laudables esfuerzos por devolver al arte plumario su antiguo esplendor.⁹

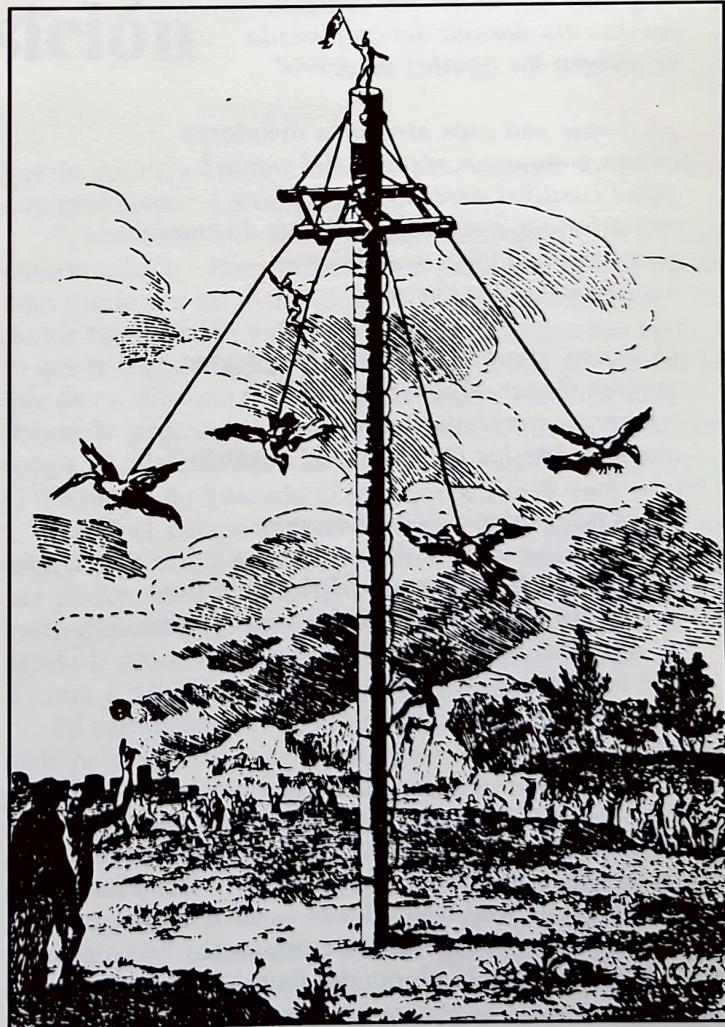
AGUILUCHOS Y TOHTLIS

A los pilotos mexicanos se les llama, indistintamente, "aguiluchos" o "tohtlis". Lo de "aguiluchos" es una expresión muy común y está claramente justificada dada la estrecha, íntima relación, entre el águila y los símbolos nacionales desde la remota antigüedad. Era natural que ya a los primeros pilotos se les llamara "aguiluchos" y a los centros de formación, como la Escuela Nacional de Aviación, por ejemplo, "nido de águilas".

Menos conocido es el origen del calificativo de "tohtlis" por lo que haremos referencia a este hecho con un poco de amplitud.

El tohtli era un gavilán azteca con lomo color ceniciento con manchas negras, de pecho y vientre blancos con puntos pardos y piernas de color amarillo bajo; era inquieto y bullicioso, de vista capaz de descubrir cualquier ser viviente a larga distancia sobre el que se precipitaba a la velocidad del rayo.

El *Diccionario de Mitología Náhuatl* de Robelo, relata que cuando los dioses de Teotihuacan crearon el sol, éste



Alegoría de la ceremonia de "El Volador". (Méjico a través de los siglos)

salió por donde debía pero se detuvo en su viaje. Los dioses enviaron a "Tohtli" de mensajero para que el sol continuara su curso.

Seguramente, basados en esta leyenda náhuatl, se llamó *Tohtli* a la revista que en 1916 fundó Alberto Salinas Carranza y que por muchos años fue el órgano oficial del Departamento de Aeronáutica y de la Escuela Militar de Aviación. Y, desde entonces, los pilotos mexicanos reciben también, aunque en forma mucho menos usual, el sobrenombre de "tohtlis", capaces de alcanzar al sol en su vuelo.

La llamada "Balada Aérea" o "Balada de los Tohtlis", fruto de la inspiración del capitán Benjamín Becerril, colaborador de la mencionada revista *Tohtli*, fue por años una especie de himno no oficial de los pilotos militares mexicanos, y dice así:

*¡A los altos picachos de la sierra,
donde anidan las águilas soberbias
y se dibujan lejanías azules,
llenas de vaguedad y sortilegio;
más allá de las nubes
que semejan lirios que deshoja el viento,
donde termina lo humano de la tierra
y empieza lo divino de los cielos,
desplegadas las alas majestuosas,
elegantes y gráciles los cuerpos,
por la ruta dorada del crepúsculo
se dirigen las águilas de acero!*

*¿A dónde van esos atrevidos aviadores
en sus conquistas rápidas del viento?.
¿Qué castillos aéreos, impalpables,
van a buscar esos leones alados de ensueño
para sentir la vida que vivieron
los héroes de los cuentos?*

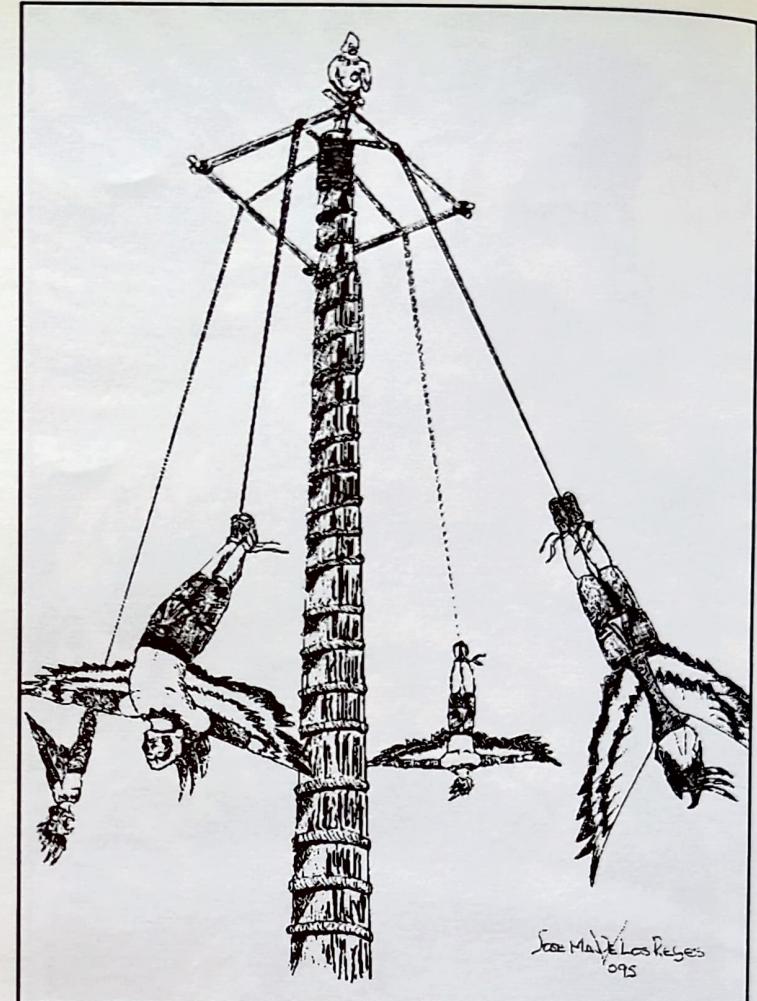
*O, acaso, como una mitológica proeza
quieren llegar al corazón de Febo
y traer su sangre vestalina
que alumbre las tinieblas o el misterio.*

*O, acaso, melancólicos, navegan
en la cabina infinita del azul
en busca del alcázar marfileño de la luna
para dormir su cuerpo en la rima triunfal
de aquellas luces tramadas
por las hadas con sus besos.*

CONCLUSION

A modo de conclusión y conscientes de una imposible relación histórica o científica entre estos antecedentes culturales del México Antiguo y la Aviación Mexicana, quedan como un testimonio literario las palabras, hechas a la medida de la idea que aquí hemos pretendido plasmar, y que provienen de la pluma del laureado escritor Carlo Cocciali:

"Por una de las muchas leyes del contraste que le



En su descenso los voladores adoptaban posturas que semejaban a las aves en vuelo, con los brazos abiertos, la cabeza erguida y el cuerpo curvo, como si los hombres se transformaran en pájaros por unos instantes. (Original de José Ma. de los Reyes)

rigen, México, tan coléricamente pegado a la tierra de la altiplanicie, su árido destino es, otra paradoja, tierra de vuelos, de cielos. Tal vez más que en cualquiera otra parte del planeta, aquí se ejerció la pasión de volar: como si el hombre de barro anhelara hasta el delirio convertirse en ángel".¹⁰

Notas del capítulo I

¹Los antiguos mexicanos a través de sus crónicas y cantares. Miguel León Portilla. México, FCE.(BA)

²El águila y el nopal. Alfonso Caso. México, FCE.(BA)

³El águila y el nopal.

⁴El Escudo Nacional. Francisco Calzada Jáuregui, Revista de Revistas.(HA)

⁵El Imparcial. Miércoles 31 de mayo de 1899. Carta de Ignacio Jáuregui.(HN)

⁶Quetzalcóatl. José López Portillo. México, Salvat.(BA)

⁷Las antiguas culturas mexicanas. Walter Krickeberg. México, FCE.(BA)

⁸Los antiguos mexicanos a través de sus crónicas y cantares.

⁹Tesoros de México: Arte plumario y de mosaico. Ferdinand Anders. Revista Artes de México, Núm. 137, Año XVII.(HA)

¹⁰Subirse a los cielos, uno de los destinos de México. Carlo Cocciali, Revista Siempre. México.(HA)



CAPITULO II

Leyendas de la transición

Sigue la historia su curso irrefrenable y los acontecimientos imponen nuevas circunstancias y éstas, a su vez, diversas manifestaciones en cuanto a formas y a estilos de vida. No pueden faltar, igualmente, nuevas expresiones en cuanto a la posibilidad de que el hombre vuela, aunque todavía siga siendo únicamente en el terreno del ideal.

CAMPESINO QUE VUELA EN UN AGUILA

Fray Diego Durán nos recrea en la magia del vuelo envuelta ahora en la bruma de una leyenda que recoge un momento de debilidad de Moctezuma.

Nos cuenta el cronista que encontrándose el emperador presa de gran inquietud, alterada su mente y su corazón sin sosiego, en un momento de duda sobre su destino y responsabilidad, decidió huir del palacio y esconderse en una cueva. Mas, el destino, en forma de misteriosa fuerza habría de proporcionarle un testigo de su terrible falta, pues un águila enorme y poderosa se abalanzó sobre un modesto campesino texcocano que labraba su milpa, lo capturó con sus poderosas garras y volando "le subió a lo alto, tanto que los que lo vieron ir casi le perdieron de vista", hasta llevarlo a la cueva en donde se hallaba escondido el emperador Moctezuma. El águila dejó a su presa tras el maravilloso vuelo y una misteriosa voz ordenó al campesino que entrara en la cueva en donde vio a Moctezuma sin sentido. Pusieron en las manos del campesino un humazo con las órdenes de

que lo aplicara en un muslo de Moctezuma, lo que hizo con gran temor. La voz de dijo:

"¿Ves como no siente y cuán miserable está y cuán borracho? Pues, sábete que para este efecto fuiste aquí traído por mi mandado. Anda, ve, vuelve al lugar de donde fuiste traído y dile a Moctezuma lo que has visto y lo que te mandé hacer. Y, para que entienda ser verdad lo que dices, dile que te muestre el muslo y enséñale el lugar donde le pegaste el humazo y hallará allí la señal del fuego. Y dile que tiene enojado al dios de lo criado y que él mismo se ha buscado el mal que sobre él va a venir".

Salió el campesino de la cueva y el águila, que lo estaba esperando, lo tomó de nuevo por los cabellos con sus poderosas garras y lo volvió a transportar volando hasta dejarlo nuevamente en su milpa. Antes de irse el águila le recordó su obligación de presentarse ante Moctezuma y decirle lo que se le había ordenado.

El campesino no daba crédito a cuanto le había ocurrido pero, temeroso de la encomienda, se puso en camino para llegar a palacio y hacerse anunciar ante el emperador. Una vez frente a él le refirió todo cuanto le había acontecido, incluyendo el vuelo en las garras del águila, el estado en que lo había encontrado y todo cuanto le fue mandado hacer y decir. Moctezuma se miró el muslo y se vio una gran quemadura que le ocasionaba dolor. Sumamente enojado, y recordando vagamente la situación, llamó a los guardias y mandó poner al campesino en prisión con órdenes de que no se le diera de comer y se le olvidara.



Detalle del altorrelieve alusivo a la leyenda del campesino que voló en un águila, obra del arquitecto y escultor José Damián Ortiz de Castro. (Archivo del autor)

El relato del cronista continúa contando las vicisitudes de Moctezuma ante su gran flaqueza de espíritu, de la que se arrepintió e hizo penitencia, reconociendo la bajeza de su acto e incorporándose a sus deberes de estadista.¹

Esta leyenda tiene una representación escultórica en un monumento que se encuentra situado en un ángulo del enverjado de la Iglesia de San Hipólito, en la Capital de la República. En la parte superior hay un medallón con una inscripción que recuerda que en ese mismo lugar los españoles fueron derrotados en la "Noche Triste", así como que el 13 de agosto de 1521 (día de San Hipólito) aquellos finalmente conquistaron Tenochtitlan.

La parte inferior del monumento tiene un alto-relieve en que se escenifica la leyenda del campesino que fue transportado por la poderosa águila. Este conjunto monumental lo diseñó y construyó el arquitecto José Damián Ortiz de Castro en puro estilo neoclásico.²

DE MANILA A MEXICO EN UNAS HORAS

El eminentе historiador y literato don Artemio de Valle-Arizpe rescata una leyenda que él titula "Por aire vino, por la mar se fue" en la que refiere que la mañana del 23 de octubre de 1593, en la esquina del Zócalo o Plaza Mayor de la Ciudad de México con la Calle del Agua, a un costado de Palacio, apareció un soldado armado de arcauz que con cara de sobresalto se dirigía a todos cuantos por allá pasaban largándoles un sonoro "¿quién vive?".

De momento nadie le hizo caso hasta que llamó la atención de varios transeúntes que lo rodearon, extrañados a su vez de su actitud e insistentes preguntas. Cuando el asombrado soldado explicó que aquella plaza no le recordaba en nada a la ciudad de Manila, Filipinas, en donde la noche anterior había iniciado su guardia, fue tomado por loco o, peor aún, por alguien con relaciones

HISTORIA DE LAS INDIAS DE NUEVA ESPAÑA E ISLAS DE LA TIERRA FIRME

Escrita por
FRAY DIEGO DURÁN
DOMINICO
en el siglo XVI

EDICIÓN PALEOGRAFICA DEL MANUSCRITO AUTÓGRAFO DE MADRID,
CON INTRODUCCIONES, NOTAS
Y VOCABULARIOS DE PALABRAS INDÍGENAS Y ARCAICAS

La prepara y da a luz
ANGEL MA. GARIBAY K.
(CON 116 LAMINAS EN FACSIMIL, A COLOR)

TOMO II

Segunda edición



EDITORIAL PORRÚA, S. A.
AV. REPÚBLICA ARGENTINA, 15
MÉXICO, 1984

Portada del libro en el que el cronista Fray Diego Durán relata el fabuloso viaje aéreo del campesino texcocano. (Biblioteca del autor)

diabólicas pues solamente como arte del diablo se podía tomar aquello de haber viajado en una noche de Manila a México.

Hecho prisionero por los alguaciles fue llevado al tribunal de la Inquisición donde, interrogado, repitió una y otra vez la misma increíble historia: que era soldado a las órdenes del alférez Antón de Piñaranda, que la noche anterior había iniciado una guardia en la torre de San Eligio en las murallas de Manila y que no se explicaba cómo había amanecido en la Plaza Mayor de la capital de la Nueva España.

Aunque resulte increíble, refiere Valle-Arizpe, el soldado no fue castigado a tormento por los celosos inquisidores, sino enviado a Acapulco para que de allí saliera hacia Manila en la primera nao que realizará el viaje. Cuando casi al año la mencionada nao hizo su regreso, el llamado tornaviaje, trajo la confirmación de noticias, entre ellas la muerte del gobernador de Filipinas don Gómez Pérez Dasmariñas, así como otros hechos referidos por el misterioso soldado que, según la leyenda, en unas horas se había desplazado desde Manila a México.³

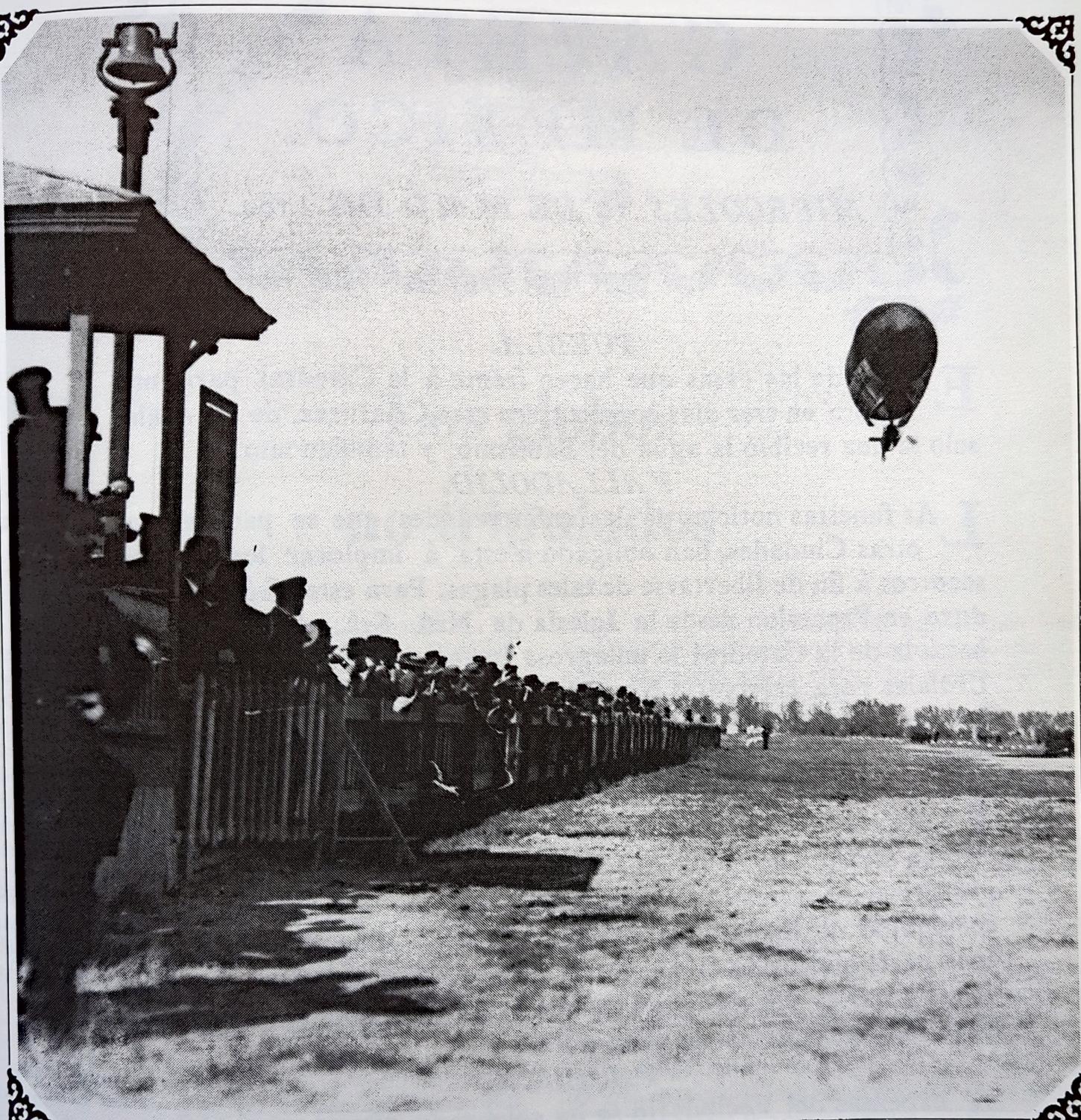
Notas del capítulo II

¹Historia de las Indias de Nueva España e Islas de Tierra Firme. Escrita por Fray Diego Durán. Preparada por Angel María Garibay K. Editorial Porrúa. México.(BA)

²Damián de Castro y el Transporte Aéreo Prehispánico. Profesor Héctor Manuel Romero. Excélsior. 20/III/1992.(HA)

³Historia, Tradiciones y Leyendas de las Calles de México. Artemio de Valle-Arizpe. México, Editorial Diana.(BA)

SEGUNDA PARTE



LA AEROSTACION

GAZETA DE MEXICO.

MIERCOLES 19 DE MAYO DE 1784.

LIBRERIA NACIONAL

PUEBLA.

EN una de las casas que hacen frente á la Catedral parió una Señora en tres días consecutivos tres Criaturas, de las cuales solo la una recibió la agua del Bautismo, y tambien murió.

VALLADOLID.

Las funestas noticias de las enfermedades que se padecen en otras Ciudades, han obligado á esta á implorar los divinos socorros á fin de libertarse de tales plagas. Para este efecto se condujo en Procesion desde la Iglesia de Nra. Srá. de la Merced, hasta la de la Catedral la milagrosa Imagen de María Smá. de los Urdiales para celebrarle Novenario, y se han hecho otros á varias Imágenes en los otros Conventos; con lo que se ha conseguido que hasta el dia gozen una perfecta sanidad sus Vecinos.

OAXACA.

Los fuertes granizos que han acaecido han dado fin con la poca Grana que había quedado. Y aunque la plaga de dolores pleuríticos ha tomado en esta Ciudad grande incremento, se ha conseguido no sea tanto el estrago, con solo aplicar á los enfermos en la parte adolorida el azeyte de almendras frito con cucarachas vivas, y darles por agua del tiempo la de amapolas con jarabe de claveles, y unas gotas de nitro dulce.

PACHUCA.

A expensas del Vecindario se ha celebrado Novenario á el Santísimo Rostro de Jesus en la Iglesia Parroquial, solicitando por su medio cese el azote de la presente peste de dolores pleuríticos, que tanto se ha propagado. Concluido el 7 del corriente, se sacó



PEBLA.
En una de las casas que tienen cerca á la Catedral, partió una Señora en tres días consecutivos tres Cestras, de las cuales sólo la una recibió la agua del Baptismo, y también murió.

FALLA DE OLLADOLID.
Algunas noticias de las enfermedades que se padecen en estas Ciudades han obligado a cosa á implorar los divinos auxios á fin de librarse de tales plaga. Para este efecto se comienza en Procesión desde la Iglesia de Ntra. Sra. de la Merced, hasta la de la Catedral la milagrera Imagen de Ntra. Sra. de los Remedios para celebrarla Novena, y se han hecho otras y varias indulgencias en las otras Conventos; con lo que se ha conseguido que hasta el dia gase una perfecta sanidad sus Vecinos.

OAXACA.
Los fuertes granizos que han caido han dado fin con la plaga de Gusanos que habia quedado. Y como la plaga de doramas pluriarios ha venido en esta Ciudad grande incoveniente, se ha comprendido no sea tanto el estrago, con esto aplicar á los enfermos en la parva adolorida el azufre de almendras fritas con cucharas vivas, y darles por agua del tiempo la de amapulas con jazmín de clavos, y unas gotas de níro dulce.

ZACATECAS.
A expensas del Vecindario se ha celebrado Novena á el Santísimo Rosario de Jesus en la Iglesia Parroquial, iniciándose por su media con el asunto de la presente punto de doctrina plenaria, que tanto se ha propagado. Concluido el 7 del corriente, se

CAPITULO III

Los globos no tripulados

La fantasía deja paso a la realidad, la metáfora a la existencia, el sueño a lo tangible y la leyenda a la Historia. Los hermanos Joseph-Michel y Jacques-Etienne Montgolfier hicieron volar en su natal Francia unos globos, luego lanzaron uno de ellos con una canastilla que llevaba animales y, finalmente, otro tripulado por personas. Este último acontecimiento de relevancia universal tuvo lugar el día 21 de noviembre de 1783. La noticia se extendió de inmediato por todo el mundo y por todo el mundo surgieron los émulos, aunque no siempre con el mismo éxito. La Nueva España, informada por la *Gazeta de Madrid* y de viva voz por los viajeros procedentes de Europa, no iba a ser menos, aunque por muchos años las primeras ascensiones aerostáticas solamente fueran de globos, sin personas a bordo.

GLOBOS EN EL MEXICO COLONIAL

La nebulosidad de los primeros acontecimientos aerostáticos en México se ha prestado para que lo poco que se ha escrito al respecto esté plagado de errores de suma importancia así como de equívocas interpretaciones, además de hechos y fechas que de ninguna manera se ajustan a la realidad y que han sido repetidas una y otra vez. Vamos a olvidar lo poco que se ha dicho, por inexacto que no por escaso, y partiremos de cero.

La primera referencia que tenemos al respecto proviene de la *Gazeta de México* que relata la inquietud que ha despertado la posible utilidad del invento de los her-

manos Montgolfier, especialmente para efectuar investigaciones de los fenómenos eléctricos que podrán efectuarse ahora con mayor efectividad y comodidad valiéndose del uso de los globos.¹

Luego nos encontramos con la noticia de que en Jalapa, capital del actual Estado de Veracruz, hubo un señor llamado José María Alfaro que trataba de fabricar un globo aerostático como de dieciocho varas castellanas, esperándose que tuviera el efecto que se deseaba.² Pero, al respecto, no hay mayor información. Suponemos, a la luz de la lógica, que si el solo hecho de iniciar la fabricación de un globo ameritaba una nota en la prensa de la época, con mayor razón se hubiera mencionado un vuelo, de haberse llevado este a cabo.³

Lo cierto es que el impacto causado por las ascensiones aerostáticas despertó considerables inquietudes, tanto de orden científico como práctico y la *Gazeta* se vio obligada a hacer una importante advertencia a aquellos que pensaban construir las máquinas aerostáticas para que tuvieran en cuenta la gran elevación a que se encuentra la ciudad de México, dos mil seiscientas varas sobre el nivel del mar, por lo que "la máquina deberá construirse de mayor amplitud por lo respectivo a la capacidad en que se introduce el gas" y enfatizaba en el hecho de que las máquinas que se habían elevado en París y en Madrid no hubieran podido ascender en México.⁴

No cabe la menor duda, siguiendo las fuentes documentales, que la primera ascensión de un globo en la Nueva España se llevó a cabo en la ciudad de Veracruz, a

1 churla de Canela.
380 Cueros al pelo.
157 libras de Cobre labrado.
17 tercios Géneros de Castilla.

180 arrobas de Plomo.
4 caxones de Acero.
34 quintales de Fierro.
9 tercios de Azucar.

1 tercio de Géneros del Reyno.

El dia siguiente dió vela para la Havana el Vergantin Correo marítimo nombrado *el Despacho*, conduciendo á su bordo su Capitan Don Juan Allende.

128 ps. en plata de la Rentá de Correos.

144 caxones Plomo tirado, de la del Tabaco.

2 dichos Zarza Parrilla.

25 dichos de Harina.

16 dichos de Garvanzos.

10 dichos de todas Miniestras.

8 tercios de Cordovanes.

15 caxones de Jabon.

120 varas de Sayal.

1 tercio de Zevada.

10 dichos de Jamon.

13 dichos de Manteca.

2 caxones de Estampas.

7000 ps. en Plata doble.

Don Antonio Maria Fernandez, Capitan del Regimiento Provincial de Tlaxcala, Oriundo de este Puerto, de su vecindad y Comercio, dispuso una Nave atmosférica, ó Globo aérostático de papel, de tres varas y quarta de alto, y seis y media de circunferencia, preparada con unción de azeYTE comun, en la que se consumirian 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.

Esta se situó en el patio de su Casa, pendiente de dos corredores para irla maniobrando, y se elevó el Domingo 6 del corriente á las cinco de la tarde piramidalmente como cien varas, conforme al juicio de uno de los Sabios Ingenieros que presenciaron tan digna diversion, y navegó orizontalmente algo más de media legua por la playa, segun lo que pudieron alcanzar los ojos y el cómputo que formaron los concurrentes, atendida la situacion en que se halla la casa, que llaman de Vergara, distante una legua de esta Ciudad por la misma playa, en cuya inmediacion cayó.

Asistieron á este hermoso espectáculo el Señor Gobernador Don Miguel de Corral, el Comandante de la Fortaleza de San Juan de Ulúa 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 mas 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 mas feliz la operación si se hubiese usado el espíritu de vitriolo y limadura de fierro.

La

las cinco de la tarde del domingo día 6 de febrero de 1785. El protagonista de tan histórico acontecimiento fue Antonio María Fernández, oriundo de Veracruz, capitán del Regimiento Provincial de Tlaxcala, vecino y comerciante del Puerto, quien construyó un globo de papel de tres varas y cuarto de alto por seis y media varas de circunferencia. El globo se colocó en el patio de su casa, atado a los barandales de los corredores para poder maniobrarlo mientras se llenaba de humo de paja. Luego, en un canastillo de alambre, se colocó un recipiente con dos cuartillos de aceite común que se encendieron para que siguiera alimentando de humo y calor el interior del globo.⁵ Posteriormente se procedió a soltarlo y se elevó verticalmente como cien varas "conforme el juicio de uno de los sabios ingenieros que presenciaron tan digna diversión" y luego continuó un viaje horizontal hasta algo más de media legua, yendo a caer en la playa cerca de la casa de Vergara, distante a una legua de la Ciudad de Veracruz.

Dice la crónica que la concurrencia opinó que la máquina se hubiera podido elevar más de haberse llegado a quemar los seis cuartillos de aceite que se habían preparado para tal efecto, pero hubo necesidad de acelerar el lanzamiento porque el globo comenzó a quemarse. Alguien sugirió que la operación hubiera sido más feliz de haberse empleado el espíritu de vitriolo y la limadura de hierro, lo que hubiera significado usar gas hidrógeno en vez de aire caliente y humo.

Este acontecimiento, que resulta ser la primera elevación de un globo aerostático en México, fue presenciado por una considerable cantidad de damas y caballeros que las crónicas de sociales de la actualidad calificarían como de la mejor sociedad veracruzana, entre quienes estaban el gobernador don Miguel Corral, el comandante de la Fortaleza de San Juan de Ulúa don Pedro Ponce, el oficial real contador don Juan Lacunza, varios eclesiásticos y personas de distinción.⁶

El efecto contagioso de esta elevación fue muy grande y muy pronto se registraron otras, con muy diversos resultados.

La noche del 18 de febrero de ese mismo año se efectuó otro lanzamiento en Veracruz desde la vía pública, estando el globo sujeto a dos balcones, uno de los cuales era de la casa del gobernador. Lamentablemente tuvo muy pobres resultados pues ascendió únicamente hasta unas 40 varas, incendiándose y cayendo sobre la cúpula de la iglesia de los agustinos.

Más exitoso fue el lanzamiento efectuado el día 20 del mismo mes, también en la noche, lo que se prefirió "por tener en ella más lucimiento". Este globo fue hecho por la oficialidad de las fragatas reales "Matilde" y "Santa Rosalía", era perfectamente redondo y tenía una circunferencia de catorce y media varas. Se hicieron los preparativos en el patio de la casa de don Francisco Agudo y el globo se elevó como hasta unas 1500 varas, ascendiendo primero hasta llegar a las nubes y quedar la flama como del tamaño de una estrella. Gracias al aire reinante se desplazó por varias direcciones, subiendo y bajando. Unas veces se ocultaba entre las nubes y otras aparecía de nuevo siendo la atracción de las gentes que desde calles y

azoteas lo observaban "con el cuerpo y con la vista". El bello espectáculo duró unos cuarenta y cinco minutos, hasta que el globo se precipitó al mar a una distancia como de dos leguas, por el rumbo de Punta Gorda.^{7 y 8}

La noche del 7 de marzo de 1785 se registró otro lanzamiento de globo en el cielo de Veracruz. Esta vez lo fabricaron los señores José de la Escuadra, José María Zabaleta Moreno y Hermenegildo de la Puente, todos ellos oficiales de la Real Contaduría del Puerto. El globo tenía cuatro varas de altura y ocho de circunferencia. Logró elevarse como de entre ciento cincuenta y doscientas varas de altura y luego continuó un viaje horizontal hasta que se consumió el gas y cayó en la Punta Gavega, a cinco millas de la ciudad.⁹

La popularidad de los globos llegó a extenderse tanto por Veracruz que hasta un niño "sin auxilio de alguna mano directora" construyó uno pequeño aunque no tuvo suerte al tratar de hacerlo volar.¹⁰

También Veracruz exportó un globo y así, la noche del 18 de junio de 1785, se lanzó uno en Antequera de Oaxaca, que había sido construido y transportado desde el Puerto. Al parecer el globo sufrió algún desperfecto en el transporte por lo que tuvo algunas fugas que limitaron su fuerza ascensional. Sin embargo, llamó mucho la atención de los oaxaqueños con sus seis varas de alto y doce de circunferencia, elevándose a considerable altura aunque la diversión duró poco tiempo a causa de que se incendió pronto. El entusiasmo fue tal, que en poco tiempo se construyeron varios globos en la propia ciudad.¹¹

Por orden cronológico las actividades aerostáticas continuaron en Puebla en donde durante los meses de junio y julio de 1785 se efectuaron diversas elevaciones de máquinas o globos aerostáticos, con suerte variada. El día 19 de junio se elevó un globo de seis varas de alto y doce de circunferencia llegando a alcanzar una altura de unas dos mil varas "según el más común cálculo" pero incendiándose y cayendo a extramuros de la ciudad; el día 25 del mismo mes se elevó otro que llegó a permanecer en el aire durante quince minutos alcanzando altura similar al anterior; el día 27 se empleó un globo de mayor tamaño al que se adornó "con varias invenciones de fuego" para mayor lucimiento y, aunque logró efectuar un buen vuelo se incendió totalmente antes de precipitarse a tierra; finalmente, el 11 de julio, se lanzó otro que tuvo la particularidad de que se le había adosado una canastilla en la que colocaron "figurados en armazones" unas personas imitando a las que "valerosamente en Europa han conseguido viajar por los aires". Se llegó a elevar a cien tosesas pero, debido al peso de la barquilla, se inclinó de un lado, lo que unido al aire provocó un incendio.^{12 y 13}

De acuerdo a un informe del presbítero Juan Caballero, en la ciudad de Antequera de Oaxaca, del 18 de junio al 19 de julio, se elevaron en dicha ciudad dieciséis globos aerostáticos, todos ellos hechos de papel aunque de diferentes tamaños. El más grande tenía diez varas de alto y veinte de diámetro y fue lanzado desde las reales casas del Cabildo y el que más se elevó llegó a "traspasar las nubes", aunque la mayoría tuvo la fatalidad de incendiarse muy pronto.

Dice en su misiva el padre Caballero que de estas

ascensiones había sacado varias conclusiones mismas que enumera, siendo la más importante la que se refiere a la fuerza impulsora que, según él, debe ser un gas o espíritu silvestre distinto a la llama continua que aquí se usa que provoca los incendios de los globos. Finalmente, dice: "De todo esto colijo, que mientras no descubramos el modo de dar ímpetu y virtud a 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 más que una diversión transitoria sin otro mayor provecho".¹⁴

No es sino hasta finales del año de 1785 que se registran las primeras ascensiones de globos en la Ciudad de México. En efecto, la noche del 17 de noviembre, los alumnos de la Escuela de Geometría de la Academia Real de San Carlos hicieron dos lanzamientos en el parque de palacio que fueron presenciados por el virrey don Bernardo de Gálvez. El primero tenía seis varas de diámetro y el otro era un poco más pequeño, pero ambos sufrieron la misma suerte pues, como pronosticara el padre Caballero, se incendiaron, uno cuando estaba apenas a veinte varas del suelo y el otro cuando ya iba como a doscientas.¹⁵

Gran celebración supuso la ascensión aerostática que en honor de los virreyes condes de Gálvez organizaron los señores Manuel Antonio Valdés, autor de la *Gazeta de México* y el impresor de la misma, Felipe de Zúñiga y Ontiveros, quienes la noche del 4 de marzo de 1786 hicieron que en el patio principal del palacio virreinal se elevara un globo perfectamente esférico, de veinte varas de circunferencia y cuarenta y cuatro libras de peso. Se le colocaron cuatro andanas con más de cincuenta faroles y al elevarse dejó verse un letrero en el que se leía: "Vivan SS. EE." Estaba muy adornado con gallardetes, se elevó a una altura considerable y fue a caer a una legua de la ciudad "después de haber dado una completa diversión al distinguido concurso".¹⁶

Perdemos aquí toda pista a las actividades relacionadas con la elevación de globos en México -sin pasajeros, por supuesto-. Ignoramos el motivo de tal silencio al respecto ya que con toda seguridad debió seguirse practicando esta diversión que tan grata había resultado a los habitantes de la Nueva España.

GLOBOS EN EL MEXICO INDEPENDIENTE

Durante los años de la guerra de Independencia (1810-1821) es natural que estos divertimientos fueran olvidados pues la situación del país no estaba para frivolidades y no es hasta que en 1825 comienza a celebrarse el aniversario del "Grito de Dolores" la noche del 15 de septiembre, en que volvemos a tener noticias de elevaciones de globos,

precisamente como parte de las diversiones de las fiestas patrias.

En efecto, nos refiere José María Marroqui que a partir de la primera celebración del inicio de la lucha por la Independencia ya participaron los hermanos Zeferino, Manuel y Tranquilino Ibar, efectuando por su cuenta la elevación de un globo gigantesco en el Parque de la Alameda de la Ciudad de México, donde comenzaron dichas celebraciones con una verbena popular.

Los propios hermanos Ibar construían el gigantesco globo de papel en su taller y luego lo instalaban en un andamio de madera. En un trípode de fierro colocaban hachones de estopa mojados en trementina que hacían arder para llenar al globo de aire caliente hasta que éste tenía suficiente fuerza ascensional para elevarse entre la admiración de la multitud. Por años los hermanos Ibar, que eran carpinteros de profesión, participaron en la fiesta popular hasta que dos de ellos fallecieron y el otro, anciano, debió abandonar tan patriótica costumbre.¹⁷

Notas del capítulo III

¹Gazeta de México. Número 6, miércoles 24 de marzo de 1784.(HN)

²La vara castellana equivalía a 0.8539 metros. Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. Volumen X. México, 1863.(HN)

³Gazeta de México. Número 10, miércoles 19 de mayo de 1784.(HN)

⁴Gazeta de México. Número 11, miércoles 2 de junio de 1784.(HN)

⁵El cuartillo era una medida para aceite y equivalía a 0.506162 litros. Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. Vol. X. México, 1863.(HN)

⁶Gazeta de México. Número 31, martes 22 de febrero de 1785.(HN)

⁷Gazeta de México. Número 32, martes 8 de marzo de 1785.(HN)

⁸La legua era una medida itineraria y equivalía a 4,225 metros. Diccionario Encyclopédico Hispano Americano. Montaner y Simón. Barcelona, España, 1892.(BA)

⁹Gazeta de México. Número 33, martes 22 de marzo de 1785.(HN)

¹⁰Gazeta de México. Número 34, 5 de abril de 1785.(HN)

¹¹Gazeta de México. Número 42, martes 12 de julio de 1785.(HN)

¹²Gazeta de México. Número 43, martes 26 de Julio de 1785.(HN)

¹³Toesa. Antigua medida de longitud, de origen francés, equivalente a 1 metro y 946 milímetros. Diccionario Encyclopédico. UTEHA. México, 1952.(BA)

¹⁴Gazeta de México. Número 44, martes 9 de agosto de 1785.(HN)

¹⁵Gazeta de México. Número 47, martes 20 de noviembre de 1785.(HN)

¹⁶Gazeta de México. Número 5, Tomo II, martes 14 de enero de 1786.(AGN)

¹⁷La Ciudad de México. José María Marroqui. J. Medina. Editor. México, 1969.(BN)



CAPITULO IV

Volar al fin: la gloria o la cárcel

Lograda la Independencia el país inicia una nueva era a la que muy pronto se va a incorporar la aerostación que ya ha mostrado a nivel mundial algunos avances, aunque en México los inicios de los vuelos con aerostatos tripulados fueron bastante desalentadores.

THEODORE

En efecto, por el año de 1833 se presentó en la flamante capital de la República el "físico" francés Adolphe Theodore, que venía precedido de gran fama por las ascensiones realizadas en Francia, Estados Unidos y Cuba. Dicho aeronauta formó con varios mexicanos una empresa que contrató la plaza de toros de San Pablo para efectuar desde allí las ascensiones, cobrando el boleto de entrada. Hechos todos los preparativos y obtenidos los permisos necesarios de la autoridad competente, se anunció en forma extraordinaria la que se esperaba que fuera la primera ascensión aerostática de la República que estaría a cargo del connotado "físico" Theodore, cuyo solo anuncio "enloqueció a México" según Guillermo Prieto, testigo presencial.

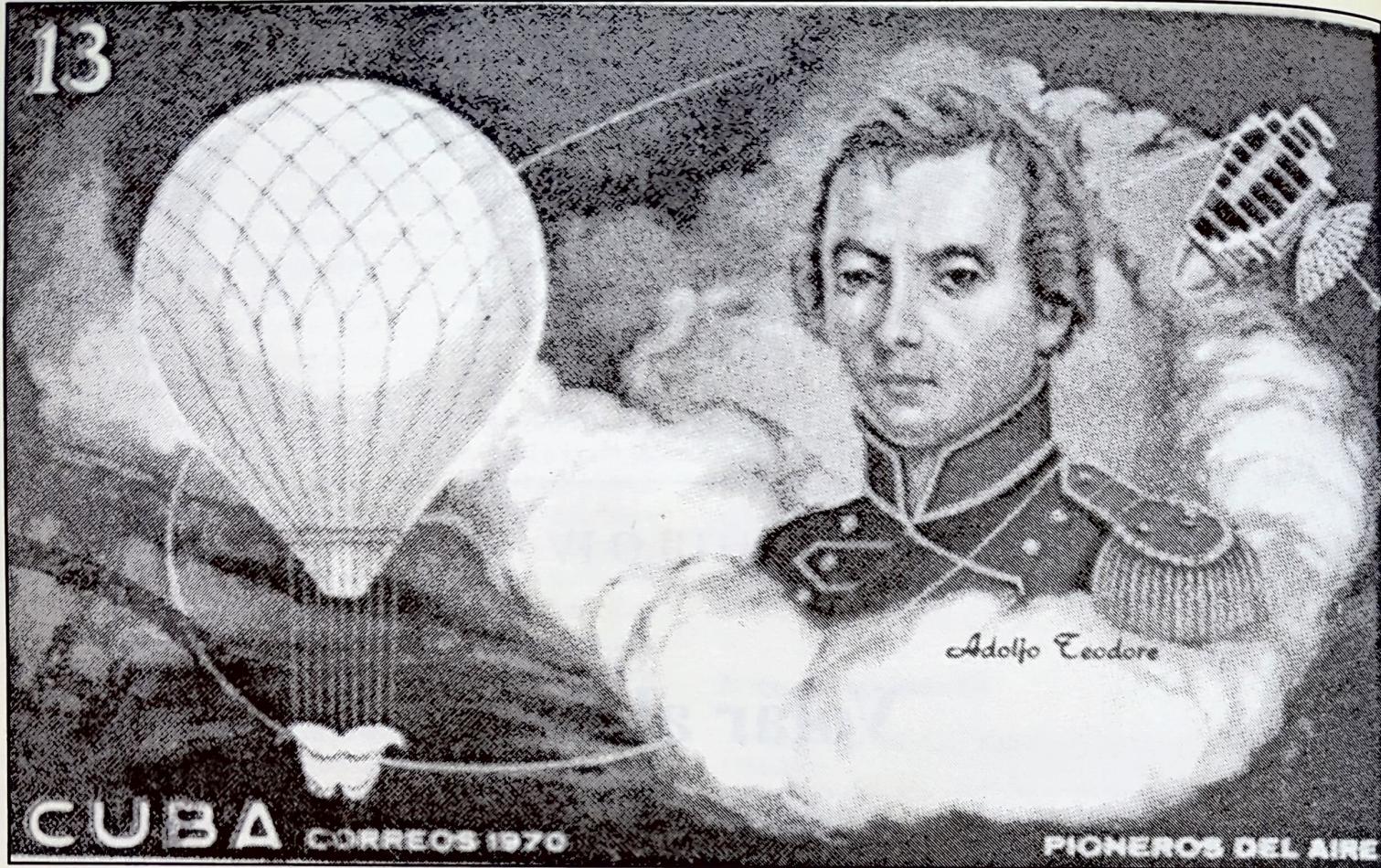
El 1 de mayo de 1833 amaneció espléndido y la concurrencia a la plaza resultó extraordinaria, así como en las azoteas de los edificios aledaños. Nadie quería perderse tan colossal espectáculo. Guillermo Prieto lo describe así: "El día señalado ofrecía un conjunto encantador. Gradas y lumbрeras, cuartones 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 cuadrado 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 al impulso del viento".¹

Sin embargo, a la hora de la verdad, aquel público entusiasmado que se había preparado para una diversión excepcional, cuando a las tres de la tarde ya se tenía la certeza de que el globo no iba a ascender, terminó insultando y arrojando toda clase de objetos al aeronauta. Se pospuso la función para el siguiente domingo y luego para un tercero. Como la anunciada ascensión no se realizara se volvió a efectuar otro aplazamiento para una cuarta oportunidad que tampoco tuvo lugar. Como no se devolviera el importe de las entradas, el aeronauta terminó en la cárcel por disposición del gobernador del Distrito Federal.²

Adolphe Theodore usaba gas hidrógeno para hinchar sus globos. Se obtenía éste mezclando un ácido (sulfúrico o muriático) con limaduras de hierro. El procedimiento, el más común entonces, era incómodo, muy entretenido y caro. Sin duda alguna que los resultados eran mejores que empleando aire caliente, pero también resultaba complicada e incierta la obtención del hidrógeno. Dado que este aeronauta francés, según decía la prensa, había llevado a cabo exitosas ascensiones en Francia, Estados Unidos y Cuba, suponemos que no se trataba de un ha-

13



Timbre con el que la República de Cuba conmemoró el centenario de la primera ascensión de un globo en ese país, hecha por Theodore. (Colección de Juan Antonio José Pacheco)



Adolphe Theodore, connotado "físico" francés, que fue encarcelado por no haber podido efectuar ascensiones con su globo en México. (Archivo del autor)

blador sino de una víctima de los medios disponibles en su época y de la gran elevación de la Ciudad de México, pues todas sus ascensiones anteriores las había hecho prácticamente a nivel del mar.

Adolphe Theodore había nacido en Lyon, Francia, el 7 de julio de 1793; sirvió en el ejército francés del que se retiró en 1818; y luego desempeñó una misión diplomática en España. Con respecto a sus ascensiones, tenemos constancias documentales de las tres efectuadas en Cuba: el 30 de mayo de 1830 en La Habana y el 15 de agosto y el 14 de octubre del mismo año en Matanzas. Por haber sido el primer aeronauta que voló en Cuba, el gobierno de este país emitió en 1970 un timbre postal conmemorativo del referido suceso.³

ROBERTSON

Con la fallida ascensión de Theodore había quedado en entredicho el prestigio del general Manuel Barrera, propietario de la plaza de toros de San Pablo, quien hizo todo lo posible por traer a México a un aeronauta que llevara a cabo el espectáculo tan esperado en beneficio del frustrado público. Por esos días se encontraba en los Estados Unidos el francés Eugene Robertson, otro "físico" que realizaba exitosas ascensiones aerostáticas en Nueva York y el general Barrera logró contratarlo y traerlo a México.

Eugene Robertson era hijo del notable investigador

*Ofrecido por el autor a los señores
 Editores del Telegrafo de
Méjico, en testimonio de su
 amistad y alta consideración.*
Theodore Robertson

Autógrafo del aeronauta Theodore dedicado al periódico *El Telégrafo* editado en la Ciudad de México. (Archivo del autor)

del mismo nombre, Eugene R. Robertson, originario de Lieja y profesor de Física en París, que desarrolló varios ingenios mecánicos, entre ellos un sistema elevador de personas y de material para las minas, que tuvo notable éxito. Luego se dedicó a realizar experimentos eléctricos combinados con ascensiones aerostáticas. Con el patrocinio de diversas instituciones científicas hizo ascensiones en Viena, San Petersburgo, Dresden, Leipzig, Moscú y Lisboa. Encontrándose precisamente en esta ciudad tuvo un contratiempo y fue su hijo, que era muy joven pero llevaba mucho tiempo acompañando a su padre, quien se hizo cargo de la ascensión el día 14 de marzo de 1819, iniciando así su carrera de aeronauta.⁴

Robertson hijo se dedicó apasionadamente a la aerostación después de su primer éxito y prosiguió sus ascensiones de tal manera que, al llegar a México, tenía en su palmarés esta experiencia: tres ascensiones en Lisboa, una en Oporto, tres en París, once en Nueva York, dos en Nueva Orleans y una en La Habana.⁵

Tras el sonado fracaso anterior y ante el temor de provocar a un público previamente arisco, el montaje del espectáculo se llevó a cabo con toda meticulosidad para que el día señalado no fallara nada. La prensa local se encargó de dar la adecuada publicidad al evento mediante diversas notas con las que se trataba de garantizar al público la capacidad del aeronauta ya que se tenía la seguridad de "sus talentos y experiencia consumada".⁶

A las 9 de la mañana del día 14 de febrero de 1835 se abrieron las puertas de la plaza de toros para que se iniciara la entrada de un público ansioso. El globo ya estaba "henchido de gas hidrógeno, cuanto cabe para el efecto que se pretendía". Posteriormente se lanzaron varios globos pequeños para conocer la dirección y fuerza del viento y a las once Robertson se introdujo en la barquilla y dio las órdenes pertinentes para que todo estuviera listo para el ascenso. Saludó al presidente de la República, general Miguel Barragán, y luego dio la orden de soltar amarras. Una vez que el globo quedó libre se fue elevando verticalmente de una manera majestuosa y pausadamente describió una línea oblicua, primero hacia el sudeste y luego hacia el sudoeste, "remontándose hasta un punto que no se podía distinguir a simple vista". El globo siguió su vuelo en una atmósfera tranquila y a la una de la tarde se posó en Chalma, por lo que se calculó que había

efectuado un recorrido de 20 leguas en unas dos horas.⁷

Este éxito de Robertson fue muy celebrado por el público asistente a la plaza y luego por todos los habitantes de la ciudad que estuvieron al pendiente de él, pues no se hablaba de otra cosa. El aeronauta recibió ayuda en Chalma para regresar siendo luego cumplimentado por sus amigos, admiradores y el propio Presidente.

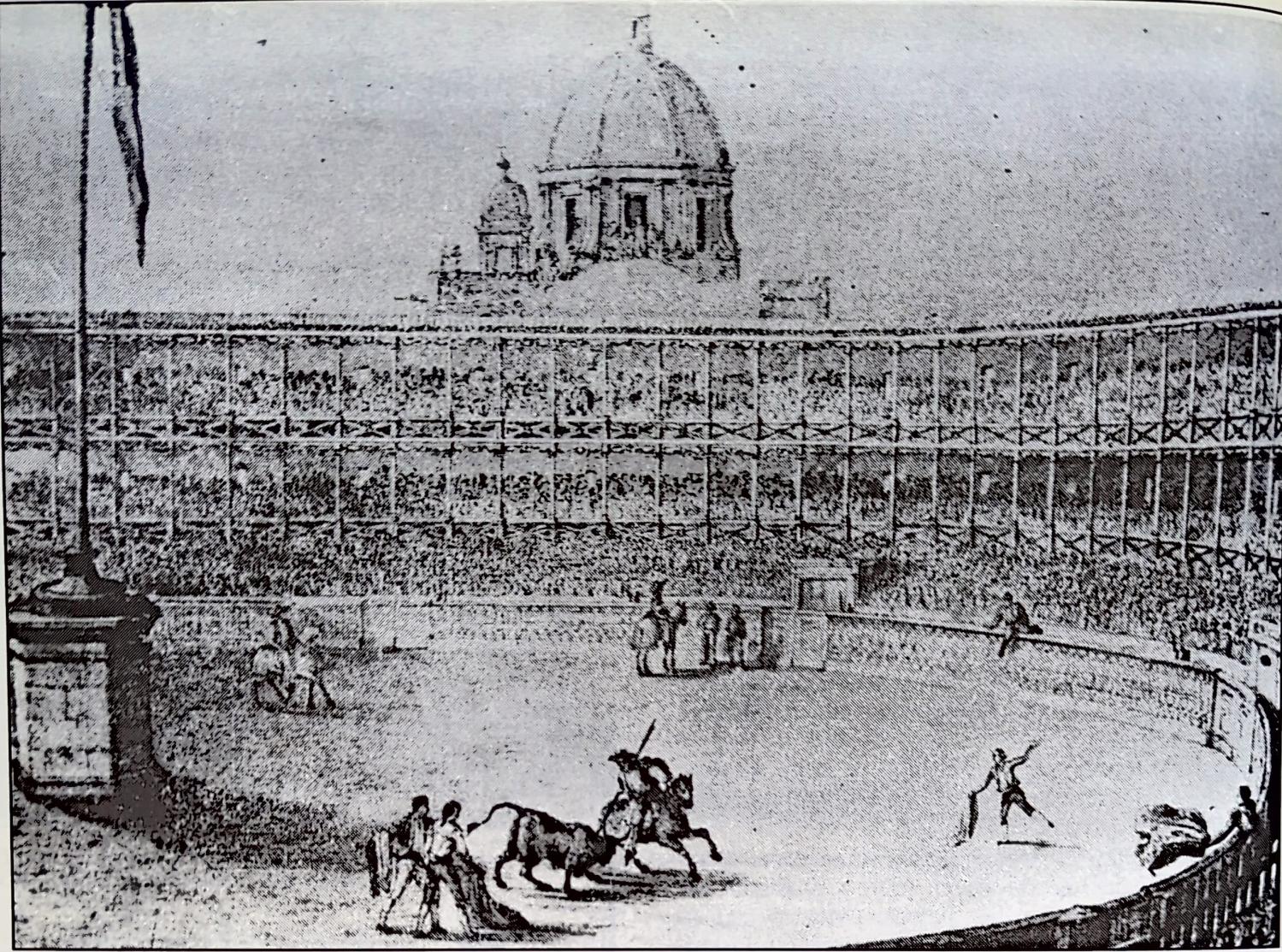
La segunda ascensión aerostática de la República mexicana, y vigésimo tercera de Robertson, se anunció para el 22 de ese mismo mes de febrero, pero debió suspenderse "por motivos poderosísimos" y se aplazó para el 5 de abril. Nuevamente debió cancelarse en esa fecha lo que dio lugar, según la prensa de la época, a "inculpaciones de parte de la malignidad e ignorancia".

Debido a los fracasos tan consecutivos, "la malignidad e ignorancia" compusieron unos versos de los que son estas estrofas:

*Preparad breve otro adobo
 como este, tan sazonado
 pues quedará bien pagado
 a costa de tanto BOBO.⁸*



Fue Eugene G. Robertson, francés, el primer aeronauta que se elevó en globo en territorio mexicano, el 12 de febrero de 1835. (Archivo del autor)



Plaza de toros de San Pablo en la que se efectuaron las primeras ascensiones aerostáticas de México. (Archivo del autor)

Las dificultades fueron serias pues tuvieron que transcurrir seis meses para que tuviera lugar la segunda ascensión y eso ocurrió, por fin, el día 13 de septiembre de 1835. La espera debió merecer la pena ya que la crónica de *La Lima de Vulcano* se inicia con un párrafo por demás explosivo:

"Los habitantes de esta bella capital fueron testigos por segunda vez el domingo 13 del actual, del majestuoso e imponente espectáculo de una ascensión aerostática, verdadero triunfo de las ciencias sobre los más poderosos agentes de la naturaleza".

Efectivamente, la tan anunciada ascensión se llevó a cabo con todo éxito y fue celebrada ruidosamente pues se aprovechó para dedicarla al general Antonio López de Santa Anna en homenaje por "las glorias adquiridas en Tampico".

Las actividades comenzaron a las 9:30 de la mañana iniciándose con el llenado del globo lo que se logró totalmente en una hora y media. Entonces se lanzaron al espacio varios "globos-correos" para medir la intensidad y dirección del viento reinante. Luego se procedió a enganchar la canasta al globo y se hicieron los últimos preparativos para iniciar el viaje, consistentes en colocar en dicha canastilla dos anclas con sus cables, sacos de

arena como lastre, una bocina, varios instrumentos meteorológicos y algunas provisiones de boca. Suponemos que esto último debió ser únicamente como precaución ante un posible aterrizaje en despoblado, pues el tiempo normal de estancia en el aire no requería de servicios de comisariato.

La ceremonia, por supuesto, fue presidida por el general Santa Anna, al que Robertson dedicó numerosas y pronunciadas caravanas desde la canastilla. Luego dio la orden de partida y mientras el globo se elevaba el aeronauta agitaba una bandera y arrojaba al vacío unas octavillas que llevaban impresos unos versos que festejaban al general-presidente recordando su reciente hazaña.

El tiempo era muy bueno y la ascensión resultó majestuosa pues el globo mantuvo una ascensión casi vertical hasta llegar "a las nubes" y desde allí inició un desplazamiento hacia el oriente cruzando lentamente la ciudad. Entonces Robertson maniobró hábilmente descargando gas a través de una válvula, echando luego una ancla para efectuar un descenso controlado que le permitiría aterrizar en el lugar escogido de antemano, que fue un potrero localizado detrás de la Candelaria y antes de los ranchos de Valbuena, donde se congregó pronto una con-

TEATRO PRINCIPAL.

Jueves 12 de febrero de 1835.

Aunque la empresa había resuelto que no volviese á representarse en este año cómico la celebrada comedia del inimitable Scribe, dividida en cinco actos, su título,

BERTRAND Y RATON

EL ARTE DE CONSPIRAR.

el deseo que varios individuos han manifestado repetidas veces de que se ejecutara ántes que terminasen las funciones teatrales, la ha decidido á que se dé por última vez en la noche de este dia.

PAGAS.

Patio.....	6 reales.
Terceros comunes.....	5 id.
Entrada á palcos.....	1 id.
Id. á cazuelas.....	1 id.
Palcos por entero.....	4 pesos.

NOTA. Si el aeronauta Mr. Robertson bajare con felicidad de su ascension, tendrá el gusto de presentarse al respetable público en el teatro.

Impresa á cargo de Miguel González, calle del Espíritu Santo núm. 8.

Cartel de una función de teatro en la que se anunciaba la presentación del aeronauta Robertson "si bajare con felicidad de su ascension". (Archivo del autor)

siderable cantidad de gente que lo había seguido por tierra -a pie, en carretela o a caballo- bien fuera para auxiliarlo o simplemente para presenciar el aterrizaje.⁹

La tercera ascensión de Robertson en México y su vigésimo cuarta fue fijada para el día 11 de octubre de 1835 y se hizo pública anunciando el atractivo adicional de que al aeronauta lo acompañaría en su viaje por los aires una joven mexicana. También se mencionaba que el globo iba a estar adornado con dos banderas, una mexicana y otra francesa, iba a portar un retrato del héroe de Tampico y "mientras ascendía la joven iba a arrojar flores y poesías alusivas".¹⁰ Sin embargo, "por circunstancias imprevistas" no se efectuó dicha tercera ascensión, que se pospuso para otra fecha. Lamentablemente no hemos encontrado más información al respecto y, por tanto, desconocemos si se logró efectuar o no.

Durante su estancia en México Eugene Robertson

mandó imprimir un folleto donde relataba sus ascensiones y experiencias anteriores, que se logró vender muy bien. A su regreso a París publicó otro en el que describió sus experiencias aerostáticas en México.¹¹

LAURIAT

La siguiente proyectada ascensión aerostática fue también un fracaso y estuvo a cargo de Lauriat, otro "físico" francés que llegó acompañado de su hija.

La señora Francisca Erskine Inglis, marquesa de Calderón de la Barca, esposa del embajador de España en México, nos ha dejado un bello relato sobre la anunciada ascensión que se iba a efectuar el 23 de abril de 1841:

"Fuimos ayer a México, a la Plaza de Toros para ver la ascensión de un aeronauta y su hija; ambos franceses, según creo. El espectáculo fue realmente bello. La Plaza estaba llena de gentes bien vestidas y así iban las señoras que llenaban todos los palcos. Asistió el Presidente y su Estado Mayor, y había dos bandas de música". La crónica sigue en el mismo tono haciendo una perfecta descripción social del acontecimiento ya que el globo no llegó a elevarse, aunque la gente, nos dice la marquesa, lo tomó de buen humor, especialmente cuando a la salida de la plaza los espectadores pudieron comprar unos volantes con versos sumamente grandilocuentes dedicados a una sensacional ascensión aerostática que solamente había existido en la calenturienta mente del acelarado poeta.¹²

Notas del capítulo IV

¹Atentamente... Guillermo Prieto. Promexa, México.(BA)

²La Lima de Vulcano. 10 de enero de 1835. (Carta del general Barrera explicando lo sucedido).(HN)

³Crónicas aeronáuticas. Rafael González-Granda Aguadé. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid, España, 1992.(BA)

⁴Mémoires récratifs, scientifiques et anecdotiques du physicien-aéronaute E. G. Robertson. Librerie Encyclopédique de Roret. París.(BN)

⁵Bosquejo de los viajes aéreos de Eugenio Robertson en Europa, los Estados Unidos y Las Antillas. Por E. Roch. Traducción de José María Heredia. México, 1835.(BN)

⁶El Telégrafo. 30 de diciembre de 1834.(HN)

⁷La Lima de Vulcano. 14 de febrero de 1835.(HN)

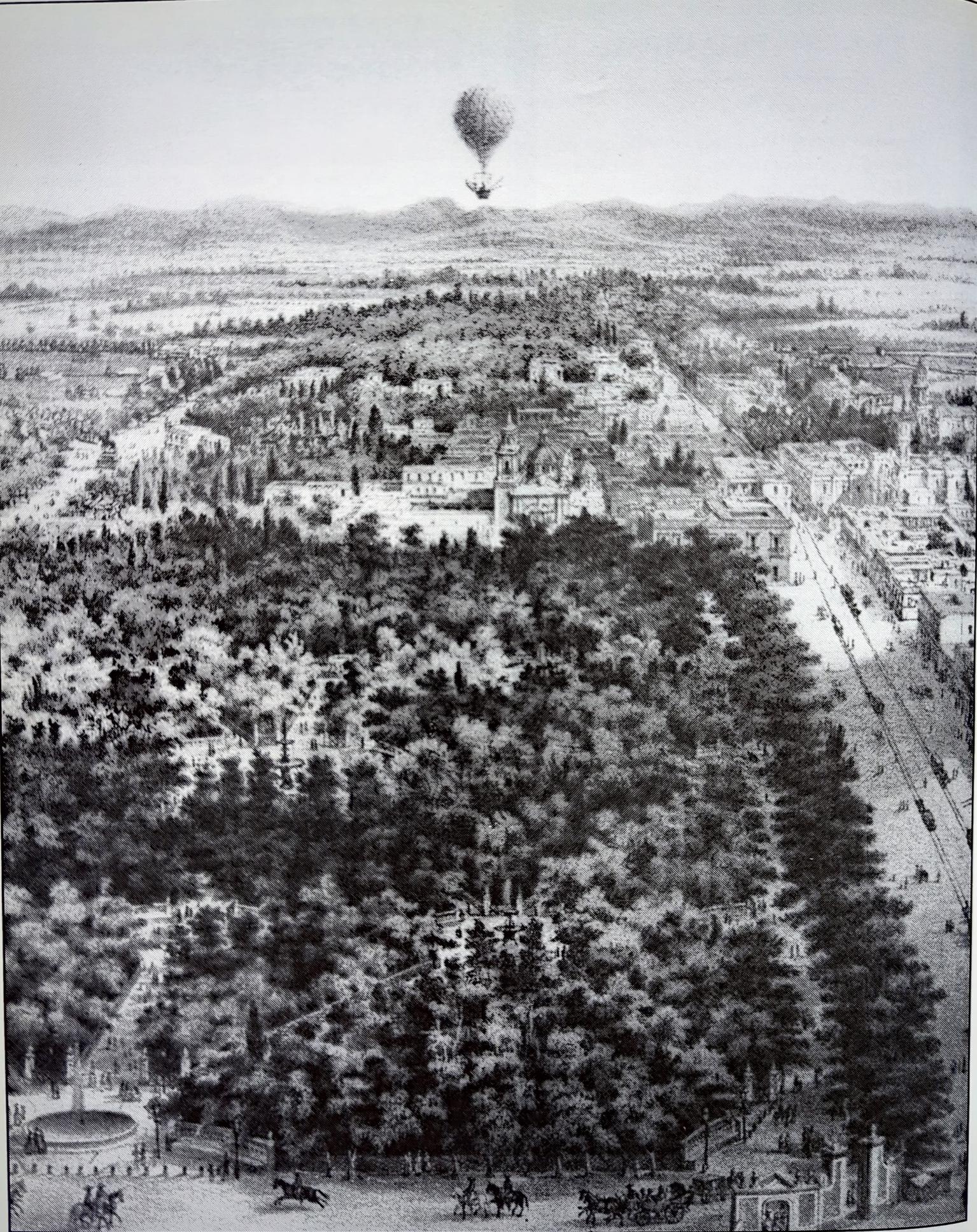
⁸La Lima de Vulcano. 5 de mayo de 1835.(HN)

⁹La Lima de Vulcano. 19 de septiembre de 1835.(HN)

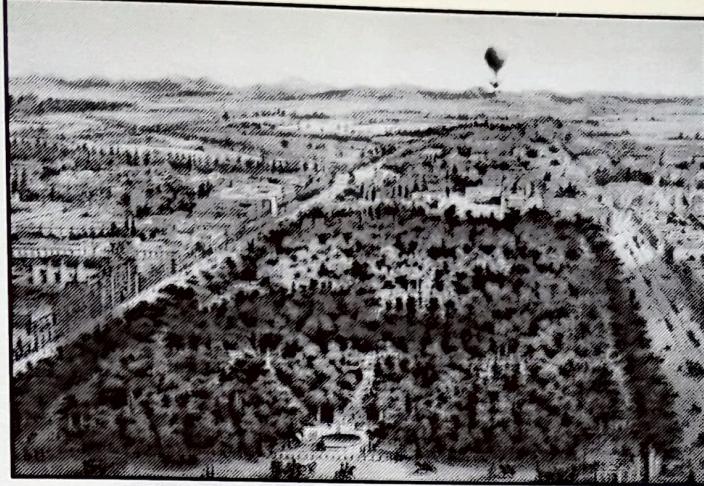
¹⁰La Lima de Vulcano. 1 de octubre de 1835.(HN)

¹¹El folleto se tituló Relation du Premier Voyage Aerostatique execute dans la République Mexicaine, le jeudi 12 de fevrier 1835, par Eugene Robertson fils, de Paris. Lo cita Armando de María y Campos en su libro La Navegación Aérea en México en donde reproduce una portada del mismo. Sin embargo, a través de la agregaduría cultural de la Embajada de Francia en México tratamos de obtener una copia en la Biblioteca Nacional, donde nos informaron que el mencionado título no se encuentra en los registros de dicha institución.

¹²La vida en México. Madame Calderón de la Barca. Editorial Porrúa. México, 1974.(BA)



El auge de la aerostación a mediados del siglo XIX se manifiesta en este grabado de Casimiro Castro en el que, a la bella perspectiva aérea de la Alameda, añade el toque exótico del globo. (*Méjico y sus alrededores*)



CAPITULO V

El primer aeronauta mexicano

Finalmente llega la gran oportunidad para que sea un mexicano el que se lance al espacio conquistando su impresionante majestuosidad, cuando el Valle de Anáhuac era la "región más transparente del aire" y que hasta entonces solamente había sido transitada por un extranjero, mientras muchos habían fracasado en el intento.

BENITO LEON ACOSTA

Benito León Acosta Rubí de Celis, quien a los 24 años de edad se convirtió en el primer aeronauta mexicano, héroe legendario de todo el país durante muchos años, inspirador de poemas llenos de ferviente patriotismo y que recibió los más altos honores del gobierno de la República, cuyo nombre fue pronunciado con auténtica veneración por el pueblo mexicano, hoy olvidado de todos, nació en la ciudad de Guanajuato en una casa de la plaza de Mejíamora, el 11 de abril de 1819, hijo del señor José Tomás Acosta y de la señora María Ursula Rubí de Celis.¹

Fue bautizado al día siguiente, 12 de abril, siendo sus padrinos don Mariano Bartolache y doña Gertrudis de Bartolache, imponiéndosele los nombres de José María Ignacio Benito León, según consta en la partida 2225 de la Iglesia Parroquial de Guanajuato, del libro de bautismos de españoles número 133 de 1815 a 1819, a fojas 190.²

Nada sabemos de la infancia y juventud de Benito León Acosta y no volvemos a tener noticias suyas hasta

que en los periódicos de la capital del país, a finales de marzo de 1842, aparecieron unos avisos en los que se decía que D. Benito León Acosta, alumno que fue del Colegio de Minería, anunciaba que para el día 3 del inmediato mes de abril iba a realizar su primera ascensión aerostática la que dedicaba al general y Presidente "Benemérito de la Patria", don Antonio López de Santa Anna.

Añadía Acosta que desde hacía tiempo que venía proyectando efectuar dicha ascensión para lo que se había preparado concienzudamente venciendo grandes obstáculos, no sin sufrimientos. Indicaba, también, que había obtenido la protección del Presidente pues como "amigo de las ciencias, desea fomentarlas y cooperar a su engrandecimiento", por lo que le dedicaba esa primera ascensión.

El extenso aviso continuaba con el detalle del orden del programa, del que conviene rescatar el hecho de que las puertas de la plaza de toros se abrirían a las 8 de la mañana, que a las 9 comenzaría la operación química de inflar el globo, que habría bandas militares que se alternarían amenizando el espectáculo y que a las 11 en punto se iniciaría la elevación del globo por los aires. No faltaban, claro está, el lugar donde adquirir los boletos, así como el precio de los mismos: 10 pesos las lumbreñas de sombra con diez entradas, 1 peso la entrada general de sombra y 4 reales la entrada general de sol.³

El día 1 de abril el alcalde primero del Ayuntamiento de la Ciudad de México, coronel Genaro Garza, giró un



El Colegio de Minería, fundamental centro de estudios en el México de los siglos XVIII y XIX, fue el *alma mater* del primer aeronauta mexicano Benito León Acosta. (Casimiro Castro, colección *Méjico y sus alrededores*)

oficio al director del Colegio de Minería diciéndole que nombrara una comisión de profesores con el objeto de que el día 2 se presentaran en la plaza de toros de San Pablo para que "en su parte científica" examinaran el globo y dieran sus opiniones sobre el particular. La comisión nombrada por el director estaba compuesta por los catedráticos de Física y Química don Manuel Tejada y don Manuel Herrera y por el de Cosmografía don Tomás Ramón del Moral.⁴ El dictamen de estos sesudos catedráticos debió ser positivo ya que la autoridad permitió que la ascensión se llevara a cabo.

Efectivamente, como indicaba el programa, el día 3 de abril se efectuó todo lo anunciado aunque con un poco menos de puntualidad de la prevista. A las doce "el intrépido aeronauta" se introdujo en la canastilla y muy pronto soltaron las amarras y el globo inició una espectacular ascensión, casi totalmente vertical, en medio de la algarabía del público que gritaba y aplaudía, y de las bandas de música que tocaban sin cesar. Entonces el aeronauta desplegó una bandera nacional y la tremoló con una mano mientras saludaba con el sombrero que llevaba en la otra. El aire se hizo luego cargo del globo y len-

tamente lo fue desplazando hacia el sur. La gente de a pie y de a caballo que estaba en las proximidades de la plaza se puso en movimiento siguiendo la dirección del globo. Dice el emocionado cronista que "hombres, mujeres (sic), niños, caballos y coches, envueltos en una nube de polvo, corrían a felicitar al aeronauta". Este, serenamente, iba controlando el descenso del aerostato dirigiéndolo hacia un lugar carente de peligro, yendo a caer a un potrero junto a la Calzada del Niño Perdido.

En la plaza se quedaron el Presidente general Santa Anna, las personalidades que lo acompañaban y el público que había llenado el coso, presa todos de gran entusiasmo gritando vivas a Acosta y a México.⁵

Aquella misma noche Benito León Acosta estuvo en el Teatro Principal que se mostró lleno a reventar en ventilas, cazuela, palcos y patio. Todos los presentes vitoreaban a la Patria y a Acosta y éste debió subir al escenario. Cuando se elevó el telón "fue recibido con frenesí de gozo". Terminadas las manifestaciones populares de alegría, subió al escenario el connotado poeta y autor dramático Fernando Calderón, que recitó una larguísima composición que había hecho en honor de

Acosta, el primer aeronauta de México, que se iniciaba con las siguientes estrofas:

*Salud, salud, ilustre mexicano,
Tercera vez salud. ¡Oh quien diera
Expresar lo que siente el alma mía!*

*Arde mi corazón, arde mi mente,
Busco en vano en las cuerdas de mi lira
Una expresión de fuego que me inspira,
Es un volcán, un férvido torrente...*

Poema que finalizaba así:

*Y tú, México la hermosa,
la de matizado suelo,
la de prístino cielo,
Alza, ¡oh México! tu voz.*

*La sien de tu artista ciñe,
Honra al genio, patria mía,
Y así lucirá el gran día
Que el cielo te destinó.⁶*

Un espectador anónimo lanzó unos volantes impresos que contenían este soneto:

*Benito León Acosta este día
Cuatro lustros cuatro años ha cumplido.
Y ¿qué mortal más gloria ha merecido
en esta edad?. Tu esfuerzo y valentía*

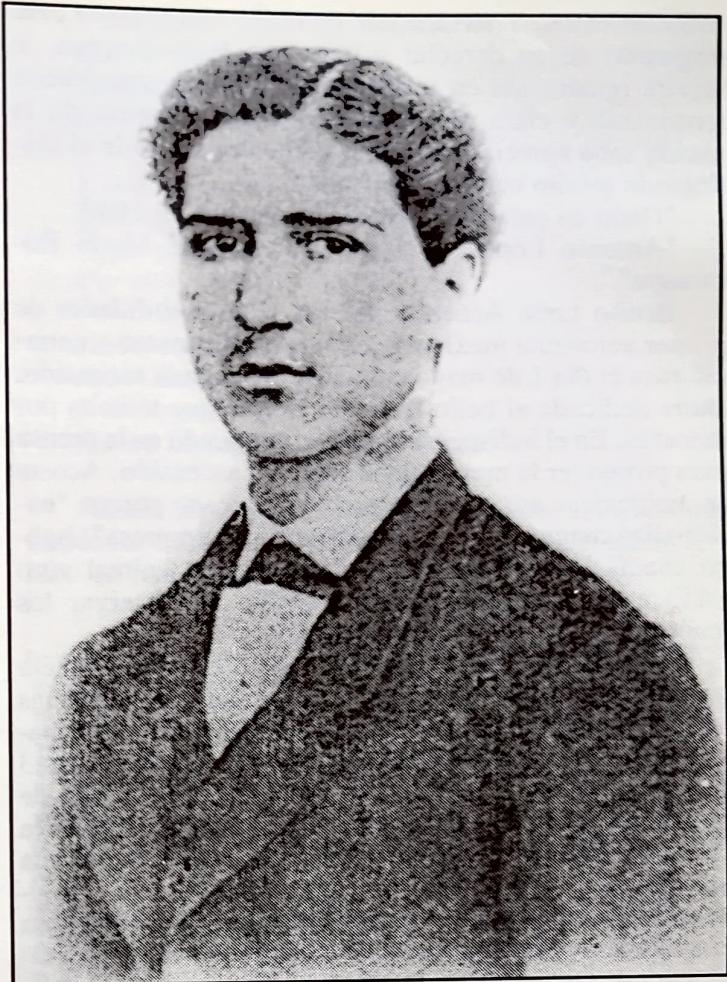
*Ecsede (sic) al militar, cuya hidalguía
Ostenta en combate orgullecido;
Y el nauta, que del mar embravecido
Salvó la nave con audaz maestría.*

*Impávido volaste, y en la esfera
El pabellón flameaste mexicano;
Con él tu nombre que honrará la historia.*

*A mi musa perdona, es la primera
Prueba que pide al Pindo, un pobre indiano
que desea que sea eterna tu memoria.⁷*

Un periódico capitalino que días antes había fustigado muy duramente a Acosta anticipando su fracaso, dedicó un escueto pero substancial comentario a la mencionada ascensión aerostática. Decía así: "Gloria al aeronauta mexicano Benito León Acosta. Este joven verificó su ascensión en un globo bien construido y perfectamente inflado, el domingo 3 del actual, en medio del regocijo y de los aplausos de los mexicanos, que por primera vez vieron a uno de sus compatriotas elevarse por las regiones etéreas. Felicito a mis paisanos por este acontecimiento y al joven Acosta por haber adquirido la gloria de ser el primer mexicano que surcará los aires en un globo".⁸

Con motivo de este acontecimiento que todo el pueblo mexicano tomó como un asunto de interés y gloria



El guanajuatense Benito León Acosta realizó ascensiones en gran cantidad de ciudades de la República, en unos tiempos en que viajar por tierra era casi tan aventurado como volar. (Archivo del autor)

nacionales, el gobierno de la República emitió el siguiente parte oficial:

"Antonio López de Santa Anna, general de División, benéfico de la patria y presidente provisional de la República Mexicana: a todos los que la 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 llenado no sólo la expectación pública, sino aún ascendido 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 el privilegio exclusivo por tres años, para que solo el referido ciudadano Benito León Acosta pueda en dicho tiempo verificar ascensiones aerostáticas en toda la República Mexicana, y que ningún otro aeronauta sin su consentimiento o 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 sirviéndole de título esta patente para resguardo de su derecho y usos que le convengan, le servirá igualmente en todos los tiempos de una prueba terminante y clara, de que el gobierno supremo de la nación sabe apreciar y premiar como corresponde al distinguido mérito en donde lo halla.

"Dado en palacio nacional a 5 de abril de 1842.

"Antonio López de Santa Anna.- José María Bocanegra".⁹

Benito León Acosta tomó sus responsabilidades de primer aeronauta mexicano con gran entusiasmo y anunció para el día 1 de mayo siguiente la segunda ascensión, ahora dedicada al bello sexo del país al que tomaba por mecenas. En el indispensable aviso publicado en la prensa para promover la mencionada segunda ascensión, Acosta anunciaaba que agradecía al pueblo mexicano porque "nacionalizó magnánimo el feliz éxito de mi empresa". Luego añadía que desde el globo lanzaría un animal vivo asido a un paracaídas "con el objeto de observar los fenómenos de esta tabla de salvación".¹⁰

La anunciada ascensión se llevó a cabo de manera igualmente feliz que la precedera, aunque un poco más tarde y no ha quedado constancia de la prueba del paracaídas o "tabla de salvación". El globo se elevó a las 3 de la tarde y de inmediato Acosta tuvo oportunidad de mostrar su sangre fría y pericia pues el aerostato estuvo a punto de enredarse en una cuerda que quedó atravesada por descuido; el aeronauta evitó el peligro con movimiento rápido y eficaz y el globo continuó su majestuosa ascensión elevándose a una altura muy considerable, repitiéndose las muestras de entusiasmo del público mientras esto ocurría. Dada la buena calidad del globo y lo bien hinchado del mismo, éste llegó a caer hasta las Lomas de Santa Fe. En la maniobra de aterrizaje Acosta perdió el ancla y el globo, privado del peso del aeronauta, se fue nuevamente al aire cayendo en el poblado de San Bartolomé Ozolotepec, Estado de México, cuyos habitantes quedaron consternados al darse cuenta de que había caído sin aeronauta, por lo que de inmediato organizaron la búsqueda. Fue felizmente rescatado y el alcalde de San Bartolomé se hizo cargo de enviar a la capital al globo y la canastilla, gesto que Acosta agradeció ampliamente presentándose en el pueblo donde fue recibido como héroe.¹¹

El respaldo popular hacia Benito León Acosta fue enorme y el periódico *El Siglo Diez y Nueve*, que dirigía el notable editor Ignacio Cumplido, organizó una suscripción popular para reunir fondos en beneficio del aeronauta, que encabezaba el propio periódico con la cantidad de 50 pesos. Una joven, que ocultó su nombre, propuso en una emotiva carta enviada a dicho periódico que todas sus conciudadanas, a las que había dedicado la segunda ascensión, hicieran otra suscripción adicional para gratificar al joven que se ha visto obligado a abandonar "la carrera que seguía, cediendo a su vocación por la nueva ciencia que profesa, en la que ha emprendido grandes gastos". Y la admiradora incluía una aportación de 20 pesos.¹²

Con respecto al abandono de la carrera, era cierto que Benito León Acosta cursaba estudios en el Colegio de

Minería, mismos que abandonó para dedicarse a la aerostación. Sin embargo, por instrucciones del ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación, José María Bocanegra, se le ordenó al director del Colegio que se incorporara al alumno de nuevo a las listas sin que se le exigiera restitución alguna, ya que había presentado caución sobre el importe de su beca con la anuencia de su madre y de su curador.¹³

El joven Acosta había planeado iniciar una gira por diversas ciudades del país después de su segunda ascensión. Sin embargo, al celebrarse el cumpleaños del general Santa Anna, fue requerido para que entre los actos de la magna celebración que preparaban los amigos del presidente provisional, llevara a cabo una ascensión aerostática. Efectivamente, el lunes 13 de junio de 1842, el general Santa Anna tuvo un día muy atareado pues en la mañana presidió una ceremonia en la que se puso en libertad a un grupo de prisioneros texanos a los que dirigió un discurso invitándolos a abrazar la causa de México, al mediodía presenció la ascensión de Acosta desde la plaza de toros en cuyo honor se colocó un retrato suyo en el globo, en la tarde presidió una parada militar efectuada en Nativitas y en la noche se efectuó una cena de gala a la que asistió el aeronauta quien formó parte de los cincuenta comensales que acompañaron al general y entre quienes se encontraban los miembros del gabinete, los embajadores y ministros extranjeros, el arzobispo y los militares de más alta graduación.¹⁴

Por fin Benito León Acosta pudo iniciar la gira proyectada, que amparaba la popularidad obtenida y el acuerdo presidencial que le otorgaba la exclusiva de las ascensiones en la República por un período de tres años.

El día 29 de octubre de 1842 le correspondió a la ciudad de León, Guanajuato, tener el honor de ser la segunda población del país en donde se efectuaba una ascensión aerostática que estuvo a cargo del primer aeronauta mexicano, pues no hay que olvidar que Robertson no realizó ascensiones fuera de la ciudad de México. Como era costumbre la ascensión fue anunciada con bastante antelación, lo que dio oportunidad de que se desplazaran a León gentes de diversas poblaciones. El lugar escogido fue la Plaza Principal y las labores previas al vuelo fueron tan entretenidas que la ascensión se retrasó mucho ante la impaciencia de los miles de espectadores. Finalmente, a las 5 de la tarde, Acosta dio la orden de soltar las amarras y el globo inició lenta y seguramente su imponente ascenso ante una multitud delirante. El aerostato se fue desplazando paulatinamente en diversas direcciones a merced del viento, seguido por una gran cantidad de gente a pie y a caballo. A las 6 inició un descenso pronunciado pero lento, aterrizando felizmente en unas tierras de la hacienda de Santa Rosa, próxima a León. Desde allí Acosta fue llevado a la ciudad donde las calles a su paso se iluminaban con los hachones que portaba la multitud que lo vitoreaba.¹⁵

La quinta ascensión la realizó Acosta en Silao, Guanajuato, aunque no tenemos detalles al respecto, pero no hay duda de ello pues así lo manifiesta el aeronauta en Guanajuato, ciudad en la que habría de efectuar la sexta.

El día 26 de febrero de 1843, domingo de carnestolendas, Acosta se elevó en Guanajuato en la que fue una de sus ascensiones más celebradas por haberla llevado a cabo en su tierra natal. Toda la ciudad se preparó para presenciar la ascensión que se iba a efectuar junto al puente de San Juan, en la actual Plaza de la Presa de la Olla. Ante una gran asistencia de público, entre quienes se encontraban las autoridades locales, el globo de seda fue inflado con gas hidrógeno y a las 9:10 de la mañana se elevó imponente ante el frenesí de los guanajuatenses. Tras una exitosa elevación, el globo inició la deriva hacia el norte con bastante velocidad debido al fuerte viento. Cayó en el cerro del Gusano, en Dolores Hidalgo, a 14 leguas de Guanajuato. El aterrizaje fue bastante brusco y Acosta tuvo problemas para sujetar el aerostato. Logró atarlo a un nopal pero el viento lo arrancó y se lo llevó. El aeronauta, lesionado en un brazo por el impacto del aterrizaje, no pudo hacer otra cosa que verlo seguir el viaje, pero luego se supo que había llegado hasta Río Verde, San Luis Potosí, desde donde las autoridades lo hicieron regresar a su dueño. Afortunadamente el globo había sido visto claramente desde Dolores por lo que un grupo de jinetes, entre quienes se encontraba el jefe político de la localidad, don Jacinto Rubio, salió en su búsqueda para ayudarlo, encontrándose en la lamentable situación descrita. Tras prestarle auxilio Acosta fue transportado a la ciudad y recibió hospedaje y atención en la casa del señor Rubio.

Esa misma noche se organizó en Dolores Hidalgo un baile en honor de Acosta quien fue coronado por la señorita Guadalupe Taboada que, además, cantó con música de Rossini estos versos inspiración del joven Ismael Rivascacho:

*¡Salud mil veces,
Buen mexicano!
Salud, ¡oh hermano!
Salud y honor.*

*Tu nombre inscrito
En nuestra historia
Será, con gloria
Y admiración.*

*Recibe, oh joven,
Héroe valiente,
El voto ardiente
De nuestro amor.*

*Conserve el cielo
Tu vida hermosa,
Porque es preciosa
A tu Nación.*

*De héroes asilo
Hidalgo fuera,
Desde la era
De libertad.*

*Y era justo
Que tu vinieras,
Sin que quisieras,
A lo probar.*

*Y cual aquellos
Que aquí nacieron.
Y que murieron
Por nos salvar;*

*Joven valiente,
Así te amamos,
Y te juramos
Nunca olvidar.*

Al día siguiente Acosta se trasladó a Guanajuato donde fue recibido triunfalmente y luego en el teatro se le hizo un homenaje muy especial.

ELOGIOS
CON QUE EL DEPARTAMENTO
DE GUANAJUATO,
CELEBRÓ EN SU CAPITAL
LA SEXTA
ASCENSIÓN AEROSTÁTICA
DE SU HIJO
EL CIUDADANO CAPITÁN
BENITO L. ACOSTA,

el dia 26 de Febrero de 1843.

*GUANAJUATO.
Impreso en la Oficina de R. Rocha.
Plaza de los Angeles Núm. 6.*

1843.

En honor de Benito León Acosta se editó este folleto que recoge varias poesías dedicadas a sus hazañas. (Revista de Revistas)

Con motivo de esta ascensión hecha en Guanajuato por el primer aeronauta mexicano, se puso en la fachada de la casa de la plazuela de Mejíamora donde nació, una placa con la siguiente inscripción: "En esta casa el 11 de abril de 1819 nació para honor de la patria el primer aeronauta mexicano capitán D. Benito León Acosta. Sus paisanos desean perpetuar en este monumento la memoria de tan digno guanajuatense, al verificar su sexta ascensión en esta capital el 26 de febrero de 1843". Tan valiosa placa se quitó en 1876 cuando el nuevo dueño de la casa hizo unas obras y ya no se volvió a colocar.¹⁶

Tuvo que transcurrir más de un año para la séptima ascensión de Benito León Acosta que se efectuó en Pátzcuaro, Michoacán, el 15 de abril de 1844, y para ello hubieron de vencerse grandes obstáculos para obtener el hidrógeno. Fue necesario transportar desde la Ciudad de México una segunda carga de ácido sulfúrico ya que la primera que se había enviado se desaprovechó pues los arrieros que la transportaban tuvieron un accidente y parte se perdió en el mismo y el resto quedó abandonado.

El globo no pudo llenarse completamente por falta de hidrógeno, pero el obtenido fue suficiente para que la ascensión resultara del agrado de la multitud. Se llegó a elevar más de mil varas y luego siguió un vuelo en dirección NE para descender en un llano de la hacienda de Chapultepec, situada a seis leguas de Pátzcuaro. Acosta, que se llevó un golpe en la boca durante la maniobra de aterrizaje, fue localizado fácilmente por las dos partidas de tropa que el comandante militar había ordenado que siguieran a caballo el desplazamiento del globo para auxiliar al aeronauta. Conducido a Pátzcuaro fue recibido triunfalmente en la plaza principal y en la noche se organizó la fiesta ya habitual en el teatro de la localidad en la que no podía faltar la recitación de poema dedicado al aeronauta, esta vez debido a la inspiración de Gabino Ortiz y que decía así:

*Rompe atrevido la sutil atmósfera
hasta ocultar tu frente entre las nubes.*

*Y a la región do moran los querubines
Dirige, Acosta, tu fugaz balón.*

*Y mientras ledo en la estación aérea
Oyes los tonos de las harpas (sic) de oro
Con que aplaude del Olimpo el coro,
Tus glorias canto entusiasmado yo.¹⁷*

Poco después, concretamente para el 30 de mayo de 1844, Acosta había anunciado su octava ascensión que tenía planeada para Querétaro, pero no la pudo realizar a causa de la lluvia por lo que se retrasó para el 31. Ese día sí pudo efectuarse de la manera más exitosa y, como dice el cronista, el aeronauta mandó recargar al máximo de hidrógeno al globo para tener seguro el éxito para salvar su reputación que "hubiera sufrido menoscabo por las habladillas de los pocos que no entendiendo nada de esto decidían a su arbitrio el día anterior".

A la 1:15 de la tarde el globo inició la ascensión elevándose con gran velocidad y llegando a una altura



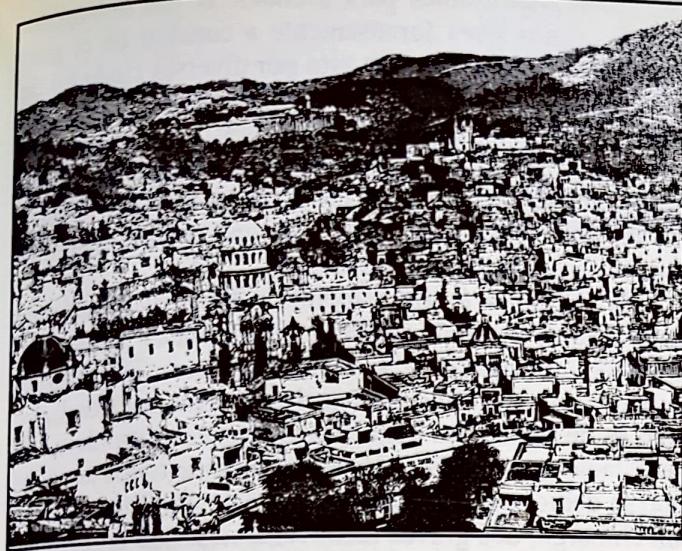
El joven estudiante Benito León Acosta fue el primer mexicano en elevarse en el espacio, suceso que tuvo lugar el 3 de abril de 1842. (Original de José Ma. de los Reyes)

considerable donde casi no era visible. Se mantuvo en el aire por espacio de una hora y el descenso lo efectuó muy cerca de la ciudad. Sin embargo, como no llegara a tiempo la gente de a caballo que auxiliara al aeronauta, el globo se fue al aire después de chocar en tierra con todo y Acosta a bordo. Después de varios tumbos a causa de la pérdida del control, finalmente cayó en terrenos de la hacienda de San Vicente, localizada a unas seis leguas de la ciudad. Allí recibió auxilio el aeronauta y regresó a Querétaro siendo recibido triunfalmente por una gran cantidad de gente que lo acompañó entre vítores hasta la casa del gobernador. Luego fue llevado al teatro donde se repitieron los homenajes, incluyendo el literario, del que formó parte esta poesía:

*Salud a ti, que con ligero vuelo
Como el cóndor, intrépido y valiente,
En frágil barca desde el bajo suelo
Subes rompiendo el cristalino ambiente.*

*Salud, salud, ufano y conmovido
Contemplo, Acosta tu balón glorioso,
Por las brisas del cielo remecido,
Perderse entre las nubes majestuoso.*

*Y te miro agitando la bandera
Orgulloso siempre de la patria mía,
Como se agita el águila altanera
Del ancho espacio en la región vacía.¹⁸*



Vista panorámica de la Ciudad de Guanajuato en el siglo XIX. Aquí nació Benito León Acosta, primer aeronauta mexicano y en ella realizó varias ascensiones. (Méjico a Través de los Siglos)

La empresa de la nueva plaza de toros de Morelia contrató a Acosta para que llevara a cabo una ascensión en esa importante ciudad, capital de Michoacán. Estuvo anunciada para el 1 de noviembre de 1844, día de Todos los Santos, en que se inauguraría el coso taurino recién edificado junto a la capilla de San Juan, construido de cantera y que tenía 64 lumbres, una amplia gradería "y un ruedo de 55 varas de diámetro". Pero dicha ceremonia se retrasó para el lunes 11. Después de todos los preparativos de rigor, a las 2:30 de la tarde Acosta se instaló en la canastilla y dio la orden de soltar el globo. En ese momento hubo una ráfaga de viento muy fuerte que desplazó al aerostato de costado pegando la canastilla contra las columnas. Perdido el control el globo se arrastró por la azotea de la plaza y cayó a la calle desde una altura de 15 metros. Acosta sufrió algunas lesiones, entre ellas la fractura de una pierna, pero lo peor fue que restó considerable ímpetu al ánimo del aeronauta.¹⁹

Aunque no hemos logrado obtener la fecha de la siguiente ascensión, ésta se llevó a cabo en León, Guanajuato, después de la que en Morelia culminó en accidente.

Con motivo de uno de tantos ascensos al poder del general Antonio López de Santa Anna, la ciudad de Querétaro celebró su advenimiento con una serie de manifestaciones públicas de regocijo como bailes, veladas y procesiones cívicas, además de una ascensión aerostática para la cual invitaron a Benito León Acosta que debería celebrarse un día -que no hemos podido precisar- de abril de 1853 desde la plaza de toros de "La Huaracha". La asistencia de público fue tan numerosa que una vez que el coso estuvo lleno la gente se fue quedando afuera amontonándose en las calles de Caltzonzin, Teresitas y Marte.

A las 9 de la mañana se soltaron las amarras y se inició el vuelo del globo en medio del aplauso del público y las dianas de las bandas. Acosta saludaba con el sombrero en una mano mientras hacía ondear la bandera nacional con la otra. Después de una larga permanencia en el aire a la

vista de los espectadores, el globo se elevó a tal altura que dejó de verse. Los vientos lo llevaron hacia la hacienda del Espejo donde Benito inició la operación de descenso arrojando el ancla. El globo todavía seguía con demasiada altura por lo que el aeronauta soltó gas iniciándose un descenso vertiginoso. Para evitar el choque, Acosta se tiró precipitadamente lesionándose en una pierna y el globo, tras rebotar, se elevó de nuevo a merced del aire ya que el ancla no se había sujetado. El aterrizaje se efectuó en el potrero de "La Mesa" de la hacienda del Espejo, en los límites de ésta con la de San Vicente, cerca del pueblo de San Bartolomé.²⁰ Un numeroso grupo de sorprendidos y asustados rancheros corrió en ayuda de Acosta, así como el presbítero D. Bernardino Hernández, párroco del pueblo de San Bartolomé, que pasaba por allá camino de una ranchería. Acosta fue llevado a la hacienda de San Vicente donde fue atendido diligentemente además de agasajado con múltiples muestras de entusiasmo, incluyendo la actuación de una banda de música que llegó desde San Bartolomé. Después de comer en la hacienda, propiedad de los señores Saavedra, se organizó una comitiva ecuestre para acompañar al aeronauta en su regreso a Querétaro. En el camino se encontraron con la carretela y la escolta que había enviado el gobernador con quienes el aeronauta hizo una nueva entrada triunfal en Querétaro.²¹

Hemos registrado once ascensiones de Benito León Acosta, muy lejanas a las 20 previstas cuando inició su nueva y aguerrida profesión. No tenemos pruebas de mayor número de ascensiones en ninguna ciudad del país y, en realidad, se le pierde la pista como aeronauta.

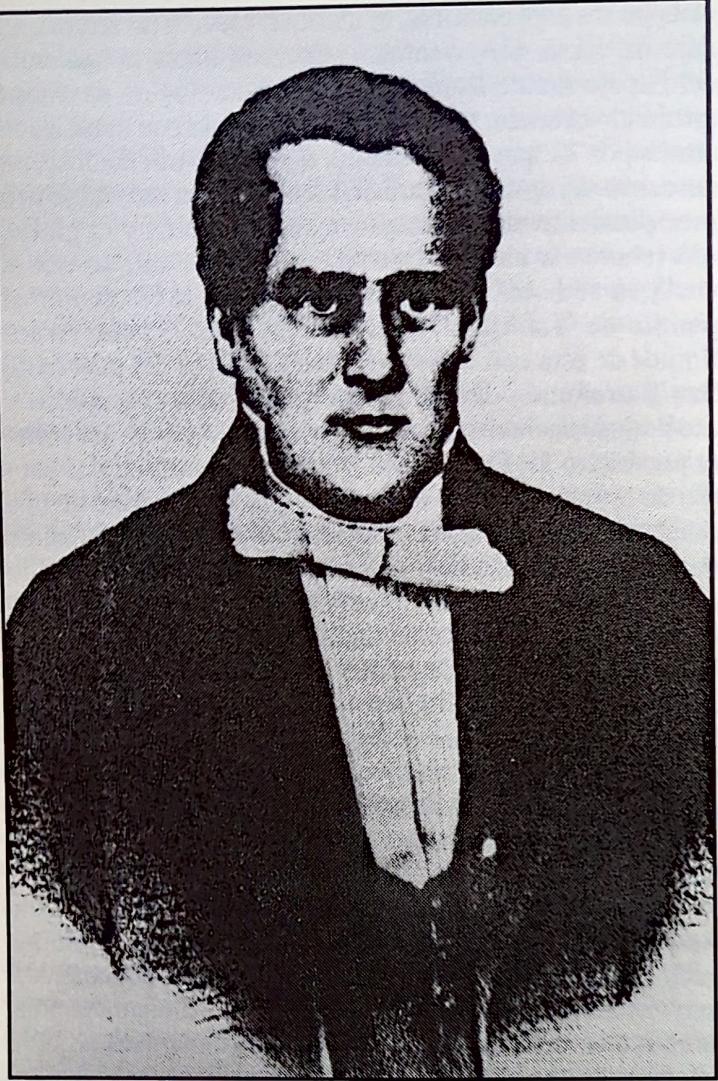
La próxima vez que encontremos el nombre de Benito León Acosta será en el gobierno de Maximiliano, en cuya Secretaría de Estado del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio del Imperio, figuraba como director del Camino de México a Montealto y los del Centro. Al parecer en este desempeño llevó a cabo una intensísima actividad como se desprende de la cantidad de reportes sobre trabajos diversos que rindió a sus superiores. Por estos servicios, especialmente los prestados durante las inundaciones de 1865 en la Ciudad de México, fue nombrado socio honorario de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística el 9 de noviembre de 1865 a propuesta de los señores Manuel Orozco y Berra, Francisco Jiménez y José Urbano Fonseca.²²

Seguramente que por haber servido en el Imperio fue ignorado por los siguientes gobiernos, hasta que llegado al poder Porfirio Díaz se le nombró inspector del puerto de Tuxpan.

En el año de 1884 vivía en el número 3 del Mirador de la Alameda en la capital del país.²³

El primer aeronauta mexicano, que gozó de fama y popularidad sin límites en su época de aguerrido conquistador del espacio y cuya madurez y vejez transcurrieron en un ominoso anonimato, falleció en la Ciudad de México el día 27 de octubre de 1886, mereciendo únicamente una nota de tres líneas en solo un periódico de la capital.²⁴

Benito León Acosta empleó el gas hidrógeno para hinchar sus globos aerostáticos, lo que hacía muy tediosa



El presidente de la República, general Antonio López de Santa Anna, concedió a Benito León Acosta el privilegio de ser el único que podía efectuar ascensiones en todo el país. (Casasola)

la operación de llenado pues era muy laboriosa y lenta, por lo que la mayoría de sus ascensiones empezaron bastante después de la hora anunciada. Según la crónica de la ascensión en Pátzcuaro el 15 de abril de 1844, durante el transporte de los diversos materiales "se destruyó gran parte del ácido sulfúrico que se conducía desde México", por lo que debió de posponerse la ascensión hasta que llegara nuevamente todo lo necesario. Esto nos obliga a reflexionar sobre el esfuerzo de este aeronauta que hizo numerosas ascensiones por diversas ciudades de la República (Méjico, D.F., Querétaro, Guanajuato, León, Silao, Pátzcuaro y Morelia, confirmadas) en una época en que el único medio de transporte era el animal, bien fuera empleando diligencia, carreta o directamente a lomo de mula. Epoca, también, en la que con toda certeza no se podrían conseguir en cualquier lugar la mayoría de los elementos necesarios para reparar el globo y menos

aún los indispensables para producir el gas hidrógeno. Todo esto nos lleva forzosamente a concluir en el gran ánimo de Benito que en su gira por diversas ciudades de la República seguramente que se enfrentó a más problemas que en las propias ascensiones.

Con respecto a las dificultades queremos insistir en las de aspecto técnico, pues enfrentarlas tan exitosamente es, sin duda alguna, fiel reflejo de una notable fuerza de espíritu en el aeronauta mexicano.

El *Diccionario Encyclopédico Hispano-American* de Montaner y Simón, editado en España en 1883, en el apartado "Aerostación", se dice lo siguiente: "Hidrógeno. Este gas no tiene rival, a causa de su escasa densidad, que solo es de 0,60, para llenar los globos en el problema de aerostación; así es que adoptan este fluido todos aquellos que se dedican a ésta clase de estudios y trabajos. Tiene, sin embargo, dos graves inconvenientes: uno la facilidad con que se escapa a través de los poros del envolvente y otro su elevado precio".

Notas del capítulo V

¹Efemérides Guanajuatenses. Lucio Marmolejo. Guanajuato, 1907.(BN)

²Benito León Acosta. Jesús Rodríguez Frausto. Guanajuato, 1958.(BN)

³El Siglo Diez y Nueve. 1 de abril de 1842.(AGN)

⁴Datos para la Historia del Colegio de Minería. Santiago Ramírez. UNAM, México, 1982.(BCM)

^{5, 6 y 7}El Siglo Diez y Nueve. 4 de abril de 1842 (AGN)

⁸La Bruja. 6 de abril de 1842.(HN)

⁹El Siglo Diez y Nueve. 10 de abril de 1842.(AGN)

¹⁰El Siglo Diez y Nueve. 26, 27 y 28 de Abril de 1842.(HN)

¹¹Diario del Gobierno de la República Mexicana. 2 de mayo de 1842.(AGN)

¹²El Siglo Diez y Nueve. 17 de mayo de 1842.(AGN)

¹³Datos para la historia del Colegio de Minería.

¹⁴Diario del Gobierno de la República Mexicana. 16 de junio de 1842.(HN)

^{15 y 16}Efemérides Guanajuatenses. Lucio Marmolejo. Guanajuato, 1907.(BN)

¹⁷El Siglo Diez y Nueve. 28 de abril de 1844 (Cita a La Voz de Michoacán).(AGN)

¹⁸El Siglo Diez y Nueve. 14 de junio de 1844.(AGN)

¹⁹Historia General de Michoacán. Vol. III. Instituto Michoacano de Cultura. Gobierno del Estado de Michoacán. Cita el Diccionario histórico, biográfico, geográfico, estadístico, botánico y mineralógico de Michoacán de Mariano de Jesús Torres.(BA)

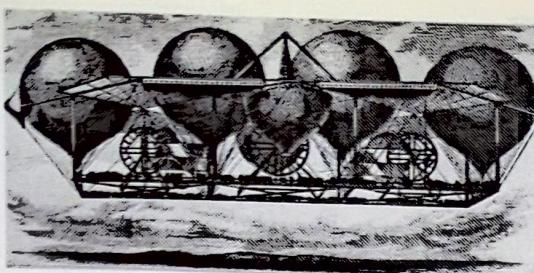
²⁰Don Valentín F. Frías en la obra citada a continuación, dice que en dicho potrero de "La Mesa" de la hacienda del Espejo, donde el autor residió durante 17 años, había un promontorio de piedras en recuerdo de este suceso.

²¹Leyendas y Tradiciones Queretanas. Valentín F. Frías. Querétaro, 1900.(BN)

²²Periódico Oficial del Imperio Mexicano. 7 de noviembre de 1863. (AGN)

²³Benito León Acosta. José Rodríguez Frausto. Guanajuato.(BN)

²⁴Guía retrospectiva de la Ciudad de Méjico. José L. Cossío. México 1941.(BN)



CAPITULO VI

Nuevos fracasos

No todo fueron éxitos y triunfos en el arduo camino que en México debió recorrerse para lograr la conquista del espacio. Aquí, como en todo el mundo, hubo de cal y de arena y a los éxitos de Robertson y Acosta le siguieron nuevas decepciones.

BERTIER

Para el 28 de agosto de 1842 se anunció en la Ciudad de México una ascensión aerostática de Juan Bertier y su perro "Munito" que sería lanzado en paracaídas, al parecer ambos sumamente conocidos en Europa. El anuncio era bastante impresionante pues se refería a un "globo monstruo, siete u ocho veces mayor que los aerostatos de gas que se han visto hasta ahora", lo que no era obstáculo para que se afirmara que se inflaría en el corto tiempo de 15 minutos, debido a la gran novedad de que no se emplearía gas, sino alcohol quemado en una hornilla invento del aeronauta. Sin embargo, pese a que ese día la plaza de toros de San Pablo se llenó de espectadores, la ascensión no se pudo llevar a cabo ya que el globo no se infló nunca, lo que causó gran enojo en el respetable.¹

Aunque el anuncio de dicha ascensión prevenía que en caso de que no pudiera efectuarse por cuestiones fortuitas, se trasladaría al siguiente domingo 4 de septiembre, el fracaso fue tan mayúsculo que ya no se trató de hacer otro intento.

PETIN

Más sonado aún que el fracaso anterior fue el protagonizado por Ernesto Petin que se presentó a sí mismo como inventor de un nuevo sistema de navegación que había llamado la atención del mundo entero y aseguraba

que su globo, además de ser el más grande y hermoso que se hubiera visto en la República Mexicana, tenía el antecedente de haberse elevado en el Campo Marte de París, transportando a tres caballos y sus respectivos jinetes, además de dos mil libras de lastre y en otra ocasión había realizado una ascensión elevando al bote "Bonvivent" con quince personas. Fuera cierto o no cuanto contaba Petin en sus anuncios, lo que no hemos podido comprobar porque su nombre no aparece en ninguna enciclopedia ni se le cita en el larguísimo capítulo que René Chambe dedica a la aerostación francesa, lo cierto es que resultó un fracaso en México.

Los comienzos, sin embargo, fueron de lo más prometedores pues Petin convocó a una reunión de científicos en el Colegio de Minería ante quienes expuso sus teorías, no sólo sobre la aerostación, sino hasta de "los medios que se cree a propósito para dar dirección a los globos". Tras su disertación de carácter científico, Petin anunció su primera exhibición para el domingo 18 de marzo de 1854 en la plaza de toros del Paseo Nuevo.² El anuncio con el que convocaba al público a presenciar su ascensión era por demás grandilocuente, tanto en la forma como en el contenido. Decía Petin que él era el inventor de un nuevo sistema de navegación aérea, que su ascensión sería la más grandiosa e imponente que se hubiera visto en la capital, que su espléndido globo era el más grande construido hasta esa fecha y que con su capacidad de 4,500 metros cúbicos resultaba 27 veces mayor que el que empleó Robertson, primero en volar en México. Añadía en sus anuncios otros detalles sobre el aerostato como el hecho de que tenía sesenta pies de diámetro, que su altura era similar a la de los edificios más altos y que para su construcción se habían necesitado catorce mil cuatrocientas yardas (más de tres leguas) de pescante de aguja.

Petin, finalmente, ofrecía, nada más y nada menos, que proporcionar "a cada ciudad todas las ventajas de que puede disfrutar un puerto de mar", mediante la conquista del aire. Los precios eran de 8 pesos las lumbreras de 8 asientos, de 1 peso la entrada general de sombra y de 3 reales la general de sol.

El mencionado día 18 de marzo se frustró la tan esperada ascensión por un incendio en el globo, que en realidad era de extraordinarias dimensiones, lo que puso a buena parte del público en situación de morir quemados o asfixiados, aunque no se llegaron a registrar desgracias personales. El segundo intento se efectuó el día 26 del mismo mes, pero el globo nunca llegó a inflarse totalmente y resultó imposible que se elevara y, cosa rara, el público se mostró bastante tolerante con el "sabio físico" francés. No hubo tercer intento porque el propio Petin negoció con las autoridades la devolución del importe de los boletos.³

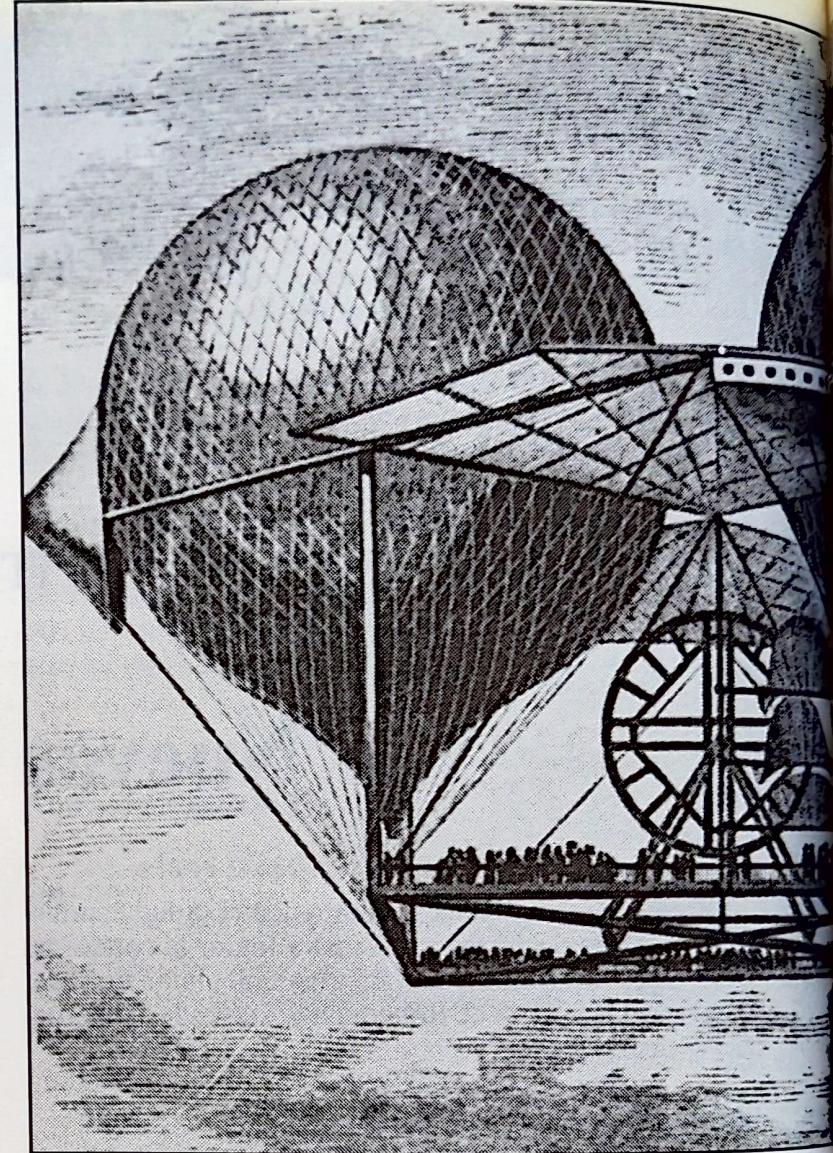
No ha quedado registrado con claridad el sistema empleado por Petin para hinchar sus globos; indirectamente, por informaciones aparecidas en los archivos relacionados con los inventos a los que haremos referencia en líneas de este mismo capítulo, así como al hecho de que recurrió al fuego pues estuvo a punto de originar un incendio, debió emplear aire caliente. Esto explica que su enorme artefacto no volara ya que la relación peso/fuerza ascensional era negativa a la gran elevación de la Ciudad de México.

Es difícil a la distancia calificar a Petin, pero hay tres circunstancias que forzosamente nos hacen desconfiar de él. Primero: en los larguísimos y exhaustivos capítulos que René Chambe dedica a la aerostación francesa, en uno de sus libros, no menciona a Petin.⁴ Segundo: el dibujo que aquí reproducimos, se publicó en la *Ilustración Española y Americana* del 8 de marzo de 1851 e iba acompañado de un larguísimo artículo sobre las teorías de Petin, que todavía insistía en sus proyectos grandilocuentes sobre el transporte aéreo masivo y a la gobernabilidad de los globos, varios años después de su fracaso en México.⁵ Y, tercero, en su conferencia sustentada en el Colegio de Minería expuso una serie de argumentos científicos, todos ellos perfectamente conocidos en el terreno de la teoría, pero que no tenían nada que ver con su globo desde el punto de vista técnico, cuya única distinción consistía en que era de mayor tamaño que el de Robertson.

PRIMEROS INVENTORES MEXICANOS

Sin embargo, al fracaso de Petin le sucede un extraordinario acontecimiento, además mexicanísimo pues resulta que, sin duda estimulados por el fracaso del físico francés, dos mexicanos realizaron una exitosa ascensión aerostática el día 31 de diciembre de 1854 en La Villa, empleando un sistema de su invención "mejor que el del físico Mr. Petin".

El acontecimiento extraordinario no es éste precisamente, sino el hecho de que ante su éxito se sintieron estimulados y presentaron solicitud de patente de invención para su sistema, siendo este el primero de



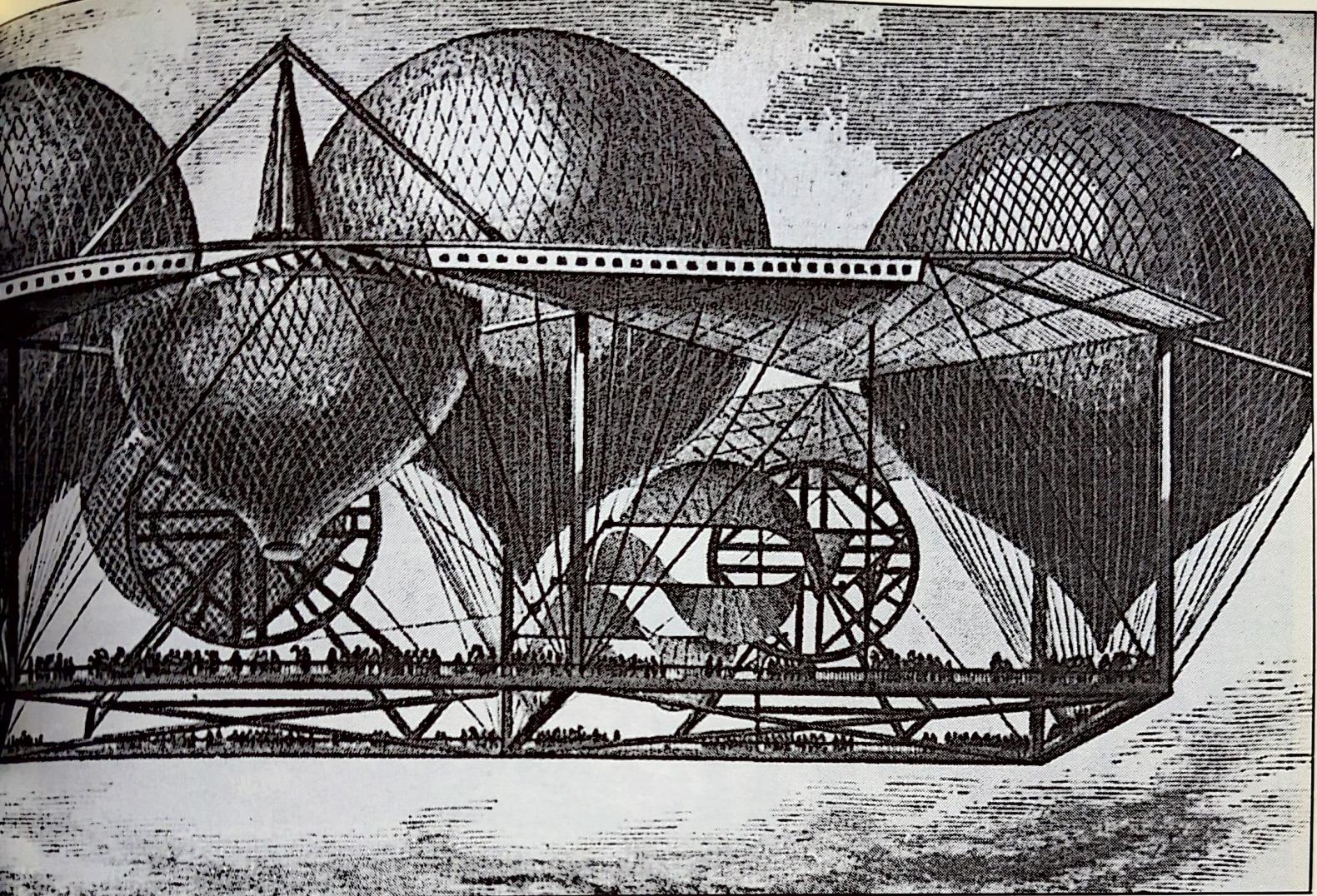
la especialidad que registran nuestros anales históricos.

Efectivamente, los señores Manuel Gómez de la Puente y Juan Nepomuceno Mouleón registraron un "nuevo sistema para hacer ascensiones en globo" el día 4 de enero de 1855.

La solicitud presentada ante la Secretaría de Fomento, Departamento de Patentes y Marcas, dice textualmente lo siguiente: "Que habiendo escrupulosamente estudiado el sistema que para elevar globos aerostáticos quiso emplear Mr. Petin en esta capital tres veces sin resultado y que en virtud de nuestros esfuerzos hemos conseguido practicable el uso de la combustión de paja eterizada y alcohol de 39 grados, sin el menor peligro, impetramos de la bondad de VE se digne conceder privilegio exclusivo para que nadie haga ascensiones bajo este sistema".⁶

En los propios trámites de la patente hay un documento anexo en el que se registra otra nueva ascensión por estos mismos aeronautas y sistema, que se efectuó el día 31 de diciembre de 1854 en Silao, Guanajuato.

El invento de los señores Puente y Mouleón consistía en emplear paja eterizada y alcohol para llenar el globo de aire caliente pues de su combustión se obtenía un humo



Después de su sonoro fracaso en México, Petin siguió soñando con imposibles, como el artefacto que plasmó en este dibujo en el que se combinan globos, ruedas de noria y hélices espirales y que puede tomarse como el primer proyecto de transportación aérea masiva. (Archivo del autor)

muy denso y más calor. La canastilla llevaba unos sacos de arena que se iban arrojando conforme disminuía la fuerza ascensional, logrando de esta manera una considerable permanencia en el aire, con la seguridad adicional de no tener que llevar hornilla encendida en la boca del globo con lo que "desapareció el peligro a que había tanta propensión en los globos aerostáticos a la Montgolfiere".

Cabe a los señores Puente y Mouleón la honrosa distinción de haber obtenido la primera patente de invención otorgada en México a un sistema para hacer volar aerostatos, aunque su propuesta fuera sumamente rudimentaria. Lamentablemente no nos han quedado más referencias de sus actividades posteriores, si es que las tuvieron.

LA GUERRA DEL 47

Al producirse la invasión de México por las tropas norteamericanas en lo que ha pasado a la historia con el nombre de la "Guerra del 47", el aeronauta John Wise, que ya contaba con notable experiencia en materia de as-

censiones aerostáticas aunque luego fue aún más famoso, propuso a su gobierno el empleo de globos para lanzar bombas y torpedos contra la fortaleza de San Juan de Ulúa en Veracruz, lo que fue rechazado por el ejército.⁷

Notas del capítulo VI

¹El Siglo Diez y Nueve. 24 de agosto de 1842.(HN)

²Esta plaza de toros era nueva y estaba ubicada en la esquina de las actuales avenidas Reforma y Juárez, en el lugar que ahora ocupa el edificio de la Lotería Nacional. Se llamó del Paseo Nuevo porque ese era el nombre de la actual calle de Bucareli que también estaba recién abierta. Se había inaugurado el día 25 de noviembre de 1851. Reseña Histórica del Teatro en México. Enrique de Olavarría y Ferrari. México, Editorial Porrúa, 1961.(BA)

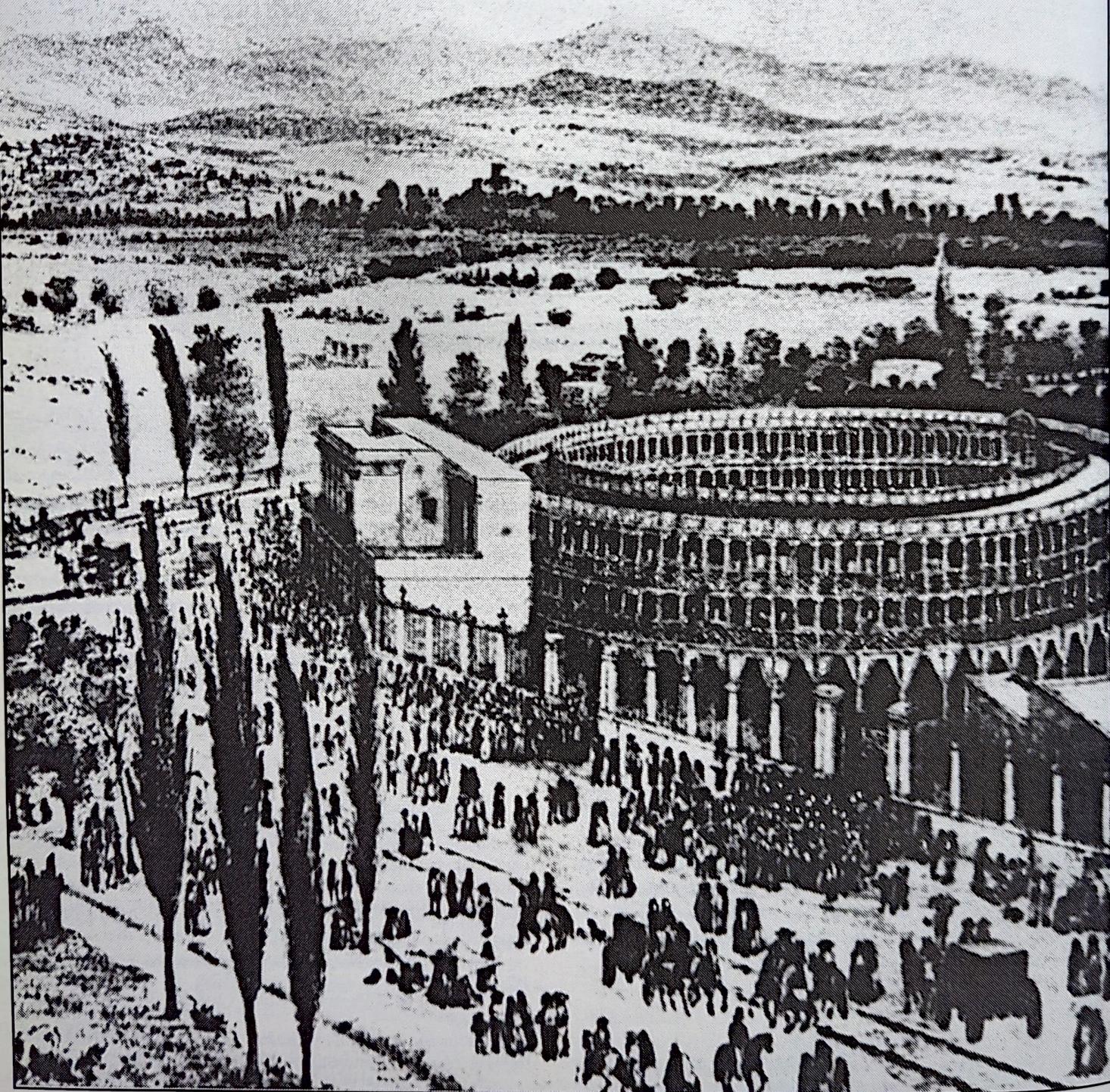
³El Siglo Diez y Nueve. Ediciones de los días 27 de febrero, 18, 19, 20, 24, 27 y 28 de marzo de 1854.(HN)

⁴Histoire de L'Aviation. René Chambe. Flammarion. París, 1948.(BA)

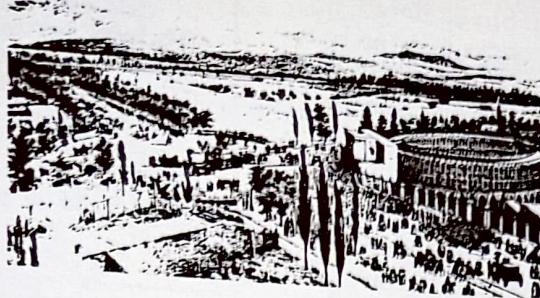
⁵Crónicas Aeronáuticas. Rafael González-Granda. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid, 1992.(BA)

⁶Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Caja 2. Expe. 204. Galería 5.

⁷Enciclopedia de Aviación y Astronáutica. Garriga. Barcelona, 1972. (BA)



La plaza de toros del Paseo Nuevo, en la glorieta de "El Caballito", fue el escenario de ascensiones famosas como las de Wilson y Cantolla. (Archivo del autor)



CAPITULO VII

Entre la realidad y la fantasía

Méjico vivía unos años difíciles en su historia. Se había conseguido la independencia pero no se terminaban de imponer las instituciones que dieran firmeza a la nueva nación. En esta situación, la ciudadanía buscaba entretenimiento y estaba dispuesta a creer cualquier cosa que se le ofreciera, por fantásticas que fueran las promesas. Finalmente se impondrá la realidad y quedarán claramente establecidas las diferencias que hay entre prometer y cumplir.

EN EL LEJANO YUCATÁN

En la ciudad de Mérida, capital del entonces lejano Estado de Yucatán, se registró una ascensión aerostática bastante lucida protagonizada por José María Florez, a todas luces violatoria de la disposición oficial que reservaba en exclusividad para Benito León Acosta estas actividades en toda la República. Bien fuera por las distancias y las deficientes comunicaciones, o por cualquier otra circunstancia, afortunadamente dicha disposición no se cumplió en este caso. Una curiosísima revista local, escrita y editada por un grupo de amigos, nos refiere que el día 18 de febrero de 1845 se presenció por primera vez una ascensión aerostática en la siempre bellísima Mérida. El protagonista fue José María Florez, suponemos que meridense, quien en la tranquila mañana ascendió en globo desde la vieja plaza de armas elevándose por sobre los torreones y almenas para irse majestuosamente hacia el Oriente, mantenerse luego en la quietud

casi total por unos tres minutos, regresar nuevamente sobre la ciudad merced a las corrientes y, finalmente, descender con toda felicidad en el barrio de San Sebastián, tras unos veinte minutos de vuelo. El aeronauta, como ameritaba tan señalada ocasión, fue paseado en triunfo por las principales calles de la ciudad. Los cronistas dijeron que el acontecimiento "más parecía una visión, una cosa fantástica, que un suceso que pasaba realmente".¹

SAMUEL WILSON

El norteamericano Samuel Wilson llegó a Méjico procedente de San Francisco, California, donde terminó una gira por varias ciudades de los Estados Unidos realizando ascensiones aerostáticas, según refiere Armando de María y Campos sin citar la fuente.² Las primeras ascensiones en la República Mexicana las hizo en la plaza de toros del Progreso de Guadalajara, la primera de ellas el 23 de marzo de 1857 y la segunda el 5 de abril del mismo año. Esta fue sumamente exitosa, elevándose el globo hasta más de 600 varas, permaneciendo en el aire más de un cuarto de hora, habiendo descendido a más de dos leguas de distancia en el camino de San Andrés que estaba lleno de gente que se prestó a rescatarlo para regresarlo en triunfo a Guadalajara.³

De Guadalajara Wilson viajó a la Ciudad de Méjico, anunciándose para el 14 de junio de 1857 la primera ascensión en la capital en un globo que se decía que tenía

unos 50 pies de diámetro. Esta publicidad aclaraba que se trataba de la primera ascensión de Wilson en la capital, pero que era su séptima en la República. Sin embargo, no tenemos información alguna sobre las cinco aquí no reseñadas, pero suponemos que de haberse efectuado, debieron llevarse a cabo en ciudades intermedias durante el viaje entre Guadalajara y México.

La primera ascensión en la Ciudad de México la realizó el día 14 de junio de 1857, por cierto con bastante éxito. Partió de la plaza de toros del Paseo Nuevo y permaneció en el aire por un cuarto de hora aterrizando cerca del propio paseo. El 21 de junio efectuó la segunda, ya con el globo "Moctezuma" y la tercera el 5 de julio, estando el aeronauta en esta ocasión acompañado de una señorita mexicana. La cuarta fue el 12 de julio, esta vez acompañado de otra señorita y del señor Antonio P. Vázquez. Antes de irse de gira como tenía anunciado, Wilson hizo una ascensión más en la Ciudad de México, el 2 de agosto, dedicada al Presidente Ignacio Comonfort, también con el globo "Moctezuma".⁴

Hemos de hacer mención que Wilson usaba para las ascensiones el sistema "Montgolfier", es decir, los globos se llenaban de aire caliente y humo, no con gas.

En su gira por la provincia Wilson hizo una ascensión en Puebla el 23 de agosto, en cuya ocasión fue acompañado en el viaje aéreo por la señorita Mónica Salazar quien fue la encargada de tremolar la bandera nacional mientras cruzaban el cielo poblano.⁵

Lamentablemente se produce una enorme laguna en cuanto a la información que ha quedado disponible sobre las actividades de Wilson, pues desde la citada ascensión del 23 de agosto de 1857 en Puebla, no volvemos a tener noticias suyas hasta el 23 de octubre de 1861, en que efectúa otra en San Luis Potosí. Suponemos que se mantuvo en actividad por diferentes ciudades de la provincia, aunque solamente tenemos una referencia posterior, de una ascensión efectuada en Guanajuato, sin fecha.

Con respecto a la ascensión potosina un periódico local dijo lo siguiente: "Es la primera población de la República en donde vemos el grandioso espectáculo del descenso de un hombre en para-caídas. La atmósfera, queda vencida; la vela de un navío cede su puesto de supremacía al lienzo de un para-caídas; ya no hay valladar para el género humano". Se trata de una noticia sensacional ésta de haber realizado un descenso en para-caídas lanzándose desde un globo, pero lamentablemente no nos ha sido posible obtener al respecto más información que la citada por el periódico, reproducida por Wilson en un anuncio posterior.⁶

Pese a que la situación política y militar es muy crítica en todo el país, pues se acababa de terminar la guerra civil llamada de los "Tres Años" y se avecinaba una invasión extranjera, Wilson aparece nuevamente en la Ciudad de México anunciando una ascensión aerostática para el día 29 de junio de 1862. El mencionado aviso contiene tal cantidad de cuestiones de orden técnico imposibles para la época que no hay término medio para calificar al señor Wilson: o era un teórico idealista que llegó a creerse sus propias fantasías, o era un perfecto granuja que trataba de vivir del cuento. Difícil es, a la distancia de los años y con

PRECIOS DE ENTRADA.

Pielesas, palcos primeros y segundos con ocho entradas	4	4
Palcos terceros con idem idem	3	4
Linetas con cojin	0	0
Asiento en balcones	0	6
Entrada a palcos primeros y segundos	0	5
Idem a palcos terceros	0	4
Entrada a galería alta	0	2

A las cuatro en punto.

PLAZA DE TOROS

PL.

PASEO NUEVO.

ASCENSION AEROSTATICA

POR MR. WILSON,

ACOMPANADO DE

Una Srita. Mexicana,

la cual descendera sola

EN EL PARA-CAIDAS.

FUNCION DEDICADA AL

O. BENITO JUAREZ,

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

REBAJA DE PRECIOS.

Domingo 29 de Junio de

1862.



Fantástico anuncio de Samuel Wilson en el que promovía una ascensión aerostática precursora de un próximo viaje a Europa en globo, en el periódico capitalino *El Siglo Diez y Nueve* del 27 de julio de 1862. (Hemeroteca Nacional, Fondo Reservado, UNAM)

tan pocos documentos disponibles, inclinarse hoy por uno u otro concepto. Preferimos dejar al lector que tome sus propias conclusiones y, para ello, nada mejor que proporcionarle textualmente el anuncio mencionado:

PLAZA DE TOROS DEL PASEO NUEVO

ASCENSION AEROSTATICA

POR MR. WILSON ACOMPAÑADO DE UNA SRTA. MEXICANA

la cual descenderá sola en el para-caídas.

Función dedicada al C. Benito Juárez, Presidente de la República.

Domingo 29 de junio de 1862.

"Testigo el público de esta capital de la puntualidad y exactitud con que Mr. Wilson ha verificado sus diversas ascensiones en el año de 1857, que por primera vez visitó nuestra ciudad de México, es de creerse que concurrirá gustoso a presenciar la que se anuncia para el domingo próximo, con tanta más razón, cuanto que en este día una intrépida señorita mexicana, después de acompañar al aeronauta, hasta una altura considerable

DESCENDERÁ SOLA EN EL PARA-CAIDAS

separándose de Mr. Wilson, quien continuará en el globo su viaje aéreo. Inútil es recomendar al ilustrado público mexicano esta clase de espectáculo, y primordialmente siendo como lo es, el objeto de Mr. Wilson, resolver el interesante problema de dar dirección a los globos, lo cual llegará a realizar en esta misma ciudad, si los habitantes de ella cooperan a tan noble fin, concurriendo a las próximas ascensiones; pues el aeronauta se propone invertir todas las utilidades que ellas produzcan, en la construcción de un nuevo globo de muy grandes dimensiones, y de los aparatos necesarios para verificar una ascensión, por medio de la cual espera hacer

UN VIAJE A EUROPA

a través del aire; lo cual, aunque a primera vista parezca sumamente difícil, se verá, cuando Mr. Wilson publique el procedimiento de que va a hacer uso, que es bastante practicable.

¿Y por qué no ha de llegar el hombre a dar dirección a los globos, cuando ha realizado empresas mucho más difíciles, como son la comunicación instantánea a centenares y aún millares de leguas, la navegación a vapor, los retratos en daguerrotipo, la invención de la imprenta, de la litografía, etc., etc.? ¿Y por qué no ha de ser la ciudad de México el lugar donde parte el primer aeronauta que vaya a decir al viejo mundo: 'Ya puede viajar el hombre a través de los aires con toda facilidad, como sobre la superficie de la tierra ó de las aguas?'. Mr. Wilson cree firmemente que no se separará de la ciudad de México sin



El aeronauta norteamericano Samuel Wilson que hizo ascensiones aerostáticas en varias ciudades de la República. (Original de José Ma. de los Reyes)

haber alcanzado antes el grandioso fin a que aspira, contando para ello con la cooperación del ilustrado público mexicano.

La ascensión que ha de tener lugar el 29 de los corrientes, se verificará en los términos siguientes:

1o. Estarán abiertas las puertas de la plaza, desde las nueve de la mañana.

2o. Una magnífica MUSICA DE VIENTO situada en el interior de la plaza, tocará las más escogidas piezas.

3o. Entre las diez y las once de la mañana, verificará Mr. Wilson su ascensión, acompañado de

UNA JOVEN MEXICANA.

4o. Cuando Mr. Wilson se halla (sic) elevado a una altura considerable,

DESCENDERÁ LA JOVEN AERONAUTA EN PARA-CAIDAS.

Otra. La persona que deseara ascender con Mr. Wilson, para gozar del más hermoso espectáculo, pagando a dicho señor una gratificación convencional, para lo cual se dirigirán a los expendios de boletos, donde les darán todos los pormenores que deseen".⁷

Cosa muy común en la época, la anunciada ascensión no se pudo efectuar a causa del viento, por lo que se pospuso para el siguiente domingo en el que, en efecto, se llevó a cabo, pero según la prensa, se trató de una as-



Al aeronauta Samuel Wilson le debe México la incorporación de don Joaquín de la Cantolla y Rico a la aerostación. (Archivo del autor)

censión común: el globo subió a una altura considerable, como había escaso aire se desvió muy poco en sentido lateral y el aterrizaje se efectuó en la azotea de una casa de la calle de Victoria.⁸ ¿Dónde quedó el famoso experimento que permitiría pensar seriamente en la posibilidad de cruzar el Atlántico, o, al menos, controlar la dirección de los globos?

El aeronauta Wilson "profundamente agradecido por la bondadosa acogida del generoso público de esta capital" se ofreció como nuevo Colón para que por medio de él, América descubriera Europa por aire, para lo cual, la ascensión anunciada para el 27 de julio, la iba a llevar a cabo "provisto de barómetros e instrumentos propios para el objeto". Y, finalmente, insiste en que "Méjico tendrá la gloria de devolver la visita a Europa por medio del sutil éter del cielo". Y para que la ciencia no fuera desnuda a pasearse por las transparencias del Valle de Anáhuac, la ascensión tendría un mágico toque circense, pues Wilson iba a realizar la ascensión subido en un caballo atado a la canastilla. En pleno vuelo el aeronauta ascendería a la canastilla y soltaría al caballo que viajaría suspendido en un paracaídas y, una vez en tierra, el cuadrúpedo sería rifado entre el público que hubiera pagado boleto para entrar a la plaza de toros del Paseo Nuevo. Pero esta ascensión no se realizó por causas que desconocemos,

pero sí nos quedan pruebas de las miles de bromas que la prensa comenzó a tejer en torno a la personalidad y ofertas de Wilson, especialmente al hecho de que los burros volaran.⁹

Por lo visto la situación llegó ser bien crítica pues Wilson organizó una ascensión aerostática "con gran rebaja de precios" prometiendo que sería la última dadas las grandes pérdidas que estaba sufriendo en la capital. El anuncio hacía una advertencia muy peculiar ya que el aeronauta, al parecer, llegó a tenerle más miedo a la gente que a los elementos, por lo que en esta ocasión solicitó por medio de la prensa que se respetara su globo "que tenía un considerable costo y algunos hombres malos lo pueden perjudicar".¹⁰

La ascensión anunciada para el 17 de agosto se suspendió sin que nos haya quedado constancia de las causas, pero Wilson pudo realizar una al siguiente 27 y en ella ocurrió un hecho fundamental en la historia de la aerostación mexicana: el pasajero que, mediante aportación pecuniaria -en este caso de 50 pesos- acompañó a Wilson fue nada menos que don Joaquín de la Cantolla y Rico, quien así adquiriera la pasión que marcaría su vida y luego diera a la aerostación mexicana algunas de sus mejores páginas.

La presencia de Cantolla en este vuelo tiene, además, una gran ventaja y es la de disponer de una fuente de información directa y veraz pues sobre este viaje publicó un largo relato en un periódico de la capital. Por él sabemos perfectamente que llegado el momento de la ascensión, éste subió en la canastilla y Wilson en el caballo. En vuelo, como a cien varas del suelo, Cantolla sintió "un movimiento en el paracaídas" por lo que dirigió a él la vista y observó que el caballo daba vueltas con Wilson arriba. "No habiendo visto accidente alguno" volvió la mirada al paisaje que le proporcionaba un mundo de sensaciones según él inenarrables, a pesar de lo cual nos hace una descripción del valle, la ciudad, las montañas, los lagos, etc., sumamente interesante. Finalmente, culmina Cantolla su reseña diciendo textualmente: "Descendimos, sin más novedad que el haber caído Mr. Wilson y el caballo en una acequia, y yo sobre un árbol, que fue lo que ocasionó el no poder verificar mi segunda ascensión; pero Mr. Wilson, con su aplomo de costumbre y grandes conocimientos, salió de la referida acequia, salvó al caballo y me auxilió para que acabara de descender (porque habiéndose atorado el para-caídas con los árboles y teniendo el globo aún bastante fuerza), me causó un asombro extraordinario la prontitud y violencia con que cortó los cordeles que unían al paracaídas con el globo, montó en su canastilla e hizo una segunda ascensión, lo que dio por resultado que se hicieran dos ascensiones en una". Tras su segunda improvisada ascensión Wilson aterrizó en la hacienda de la Teja.¹¹

Este relato, fiel y veraz del pasajero Joaquín de la Cantolla y Rico, nos ha descrito con toda fidelidad en qué consistía el para-caídas que nos tenía tan asombrados y que, por lo leído, no era otra cosa que un aditamento que no llegaba a separarse totalmente del globo, al que, tras soltarse, seguía unido por unas cuerdas y de cuya fuerza ascensional dependía.

Wilson no se detenía ante nada cuando se trataba de ofrecer y para el 5 de octubre anunció una ascensión como "experimento científico para la guerra" y, tras hacer en el texto del anuncio una larga descripción de como habría de efectuarse el evento, dice textualmente: "Esta vez llamo la atención del público en general, para que presencie los experimentos que me propongo practicar, y para ver las ventajas que se pueden obtener de un buque aéreo guerrero. Para el efecto tendré lo necesario listo, para suspender el globo y comunicar por un telégrafo las observaciones que haga, y después de cuyos experimentos verificaremos la ascensión". Wilson, que ya debía estar muy mal de dinero, pues el propio Cantolla contaba de su ascensión que casi no había gente en la plaza de toros mientras las calles estaban llenas, ofrecía su "invento" al gobierno de la República y si éste no tenía recursos lo podían adquirir los particulares mediante suscripciones para que la nación no se quedara sin "este poderoso elemento más de guerra".¹² Pero el mal tiempo, nuevamente, obligó a suspender la ofrecida ascensión. Pudo llevarse a cabo otra el 12 de octubre, pero la reseña que tenemos de ella no se parece en nada a lo que se ofrecía en el referido anuncio. La breve nota dice así: "El Sr. Wilson hizo una brillante ascensión aerostática anteayer a las doce del día. Luego que estuvo a una regular altura el globo, desprendiese el paracaídas en que iba el aeronauta. El globo, conductor de las señoritas y del Sr. Vázquez, siguió elevándose hasta desaparecer entre las nubes. Difícilmente habrá (el aeronauta) podido cubrir anteayer los gastos por falta de concurrencia dentro de la plaza".¹³

Dada la situación tan crítica desde el punto de vista económico que se desprende de este último comentario, no es de extrañar que Wilson se ofreciera para realizar algunas ascensiones particulares en la ciudad o en las haciendas próximas. Finalmente y según decía la prensa, su última ascensión se anunció en Tacubaya para el día 1 de noviembre de 1862, en función gratuita a beneficio de la División del Norte que combatía a los franceses.¹⁴ De la que, no obstante, no hemos tenido confirmación mediante la crónica respectiva en el caso de que se llegara a efectuar.

Y así, de forma tan anodina, el aeronauta norteamericano Samuel Wilson se fue de México y de la aerostación mexicana, dejando un grato recuerdo y un mundo de fantasías y promesas, casi todas ellas incumplidas porque imposible era en esa época realizar unas e imposible con sus escasos medios llevar a cabo otras. Lo que nos hace pensar que se trataba de un visionario idealista que llegó a creer que podría llevar a la práctica todo cuanto era factible en el terreno teórico. Por otra parte, Wilson unió sus fantasías sin límite a otras actividades que ya se habían efectuado exitosamente en el extranjero como, por ejemplo, el uso de los globos en acciones militares.

UN PROYECTO CIENTIFICO

Nos encontramos frente a un hecho sumamente curioso pues un ciudadano de Ario de Rosales, Michoacán, solicitó el 14 de agosto de 1863 una patente de invención

por haber ideado un "sistema para dar giro a los globos aerostáticos".

Analizando el largo texto de la solicitud nos encontramos, sin duda alguna, ante una persona que tenía profundos conocimientos fruto de una indudable formación académica, aunque la descripción de su "dirigible" resulta sumamente confusa por no conservarse en el expediente respectivo los dibujos o planos, que sin duda debió haber incluido en su solicitud.

Se trata de un gran globo tubular con forma de dona para ser llenado de hidrógeno. Llevaba cuatro anillos alrededor de su circunferencia en cuatro puntos equidistantes. Esto permitiría instalar otras cuatro barras en el centro de la dona, con las extremidades soldadas a los anillos. De esta estructura metálica colgaba una canasta en la que iban el aeronauta y una máquina de compresión que movía dos barras que terminan en dos palas que hacían de velas y de timones de dirección.

El globo debía estar hecho de tafetán barnizado de caucho y las partes que tocaban los tubos estaban reforzados con anillos de caucho para mantener el globo hermético.

El proyecto del señor Juan Blancas, que así se llamaba el inventor, llevaba el nombre de "Michoacán" y tenía estos pesos:

Cubierta del "Michoacán"	114.847 kgs.
Hidrógeno impuro.....	33.930 "
Ejes, tubos y volantes.....	80.000 "
Peso del aeronauta.....	50.000 "
Maquinaria de compresión.....	100.000 "
Peso total.....	<u>378.777 "</u>

De estos datos se deduce fácilmente que el señor Blancas había hecho experimentos sumamente complejos dada la detallada precisión de las cifras, pese a lo cual no hemos logrado saber si el "Michoacán" llegó o no a construirse.¹⁵

Notas del capítulo VII

¹Registro Yucateco. Tomo I. Mérida, 1845.(HN)

²La Navegación Aérea en México. Armando de María y Campos, Compañía de Ediciones Populares. México, 1944.(BA)

³El País. 8 de abril de 1857.(HN)

⁴El Siglo Diez y Nueve. 13, 15 y 19 de junio, 4 y 10 de julio y 1 de agosto de 1857.(HN)

⁵El Siglo Diez y Nueve. 29 de agosto de 1857.(AGN)

⁶El Siglo Diez y Nueve. 15 de agosto de 1862. Publica un anuncio sobre las actividades de Wilson y cita al Garibaldi de San Luis Potosí del 26 de octubre de 1861.(HN)

⁷El Siglo Diez y Nueve. 27 de junio de 1862.(HN)

⁸El Siglo Diez y Nueve. 30 de junio y 6 de julio de 1862.(HN)

⁹El Siglo Diez y Nueve. 23 de julio de 1862.(HN)

¹⁰El Siglo Diez y Nueve. 15 de agosto de 1862.(HN)

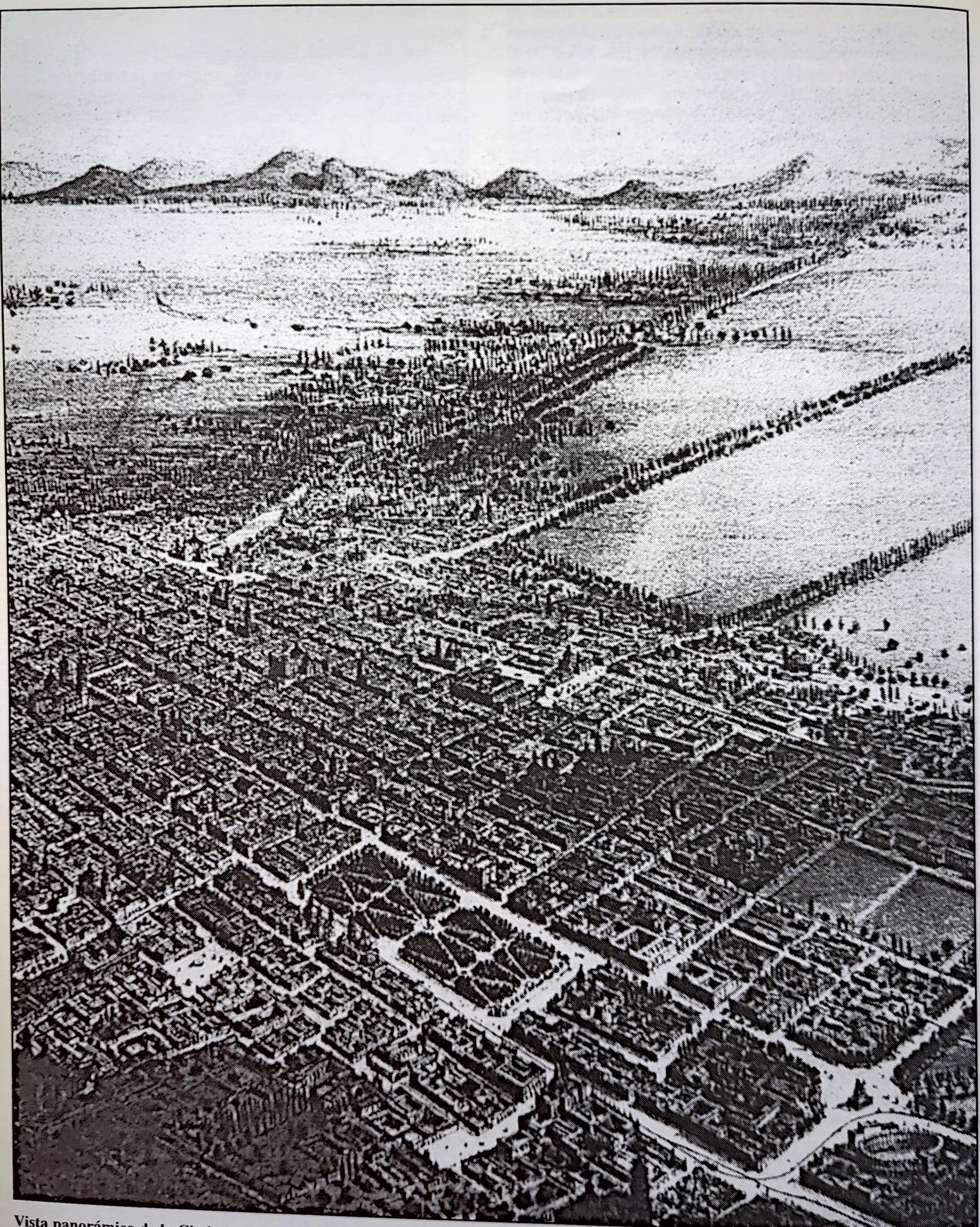
¹¹El Siglo Diez y Nueve. 15 de agosto de 1862. Publica un remitido firmado por Joaquín de la Cantolla y Rico.(HN)

¹²El Siglo Diez y Nueve. 3 de octubre de 1862.(HN)

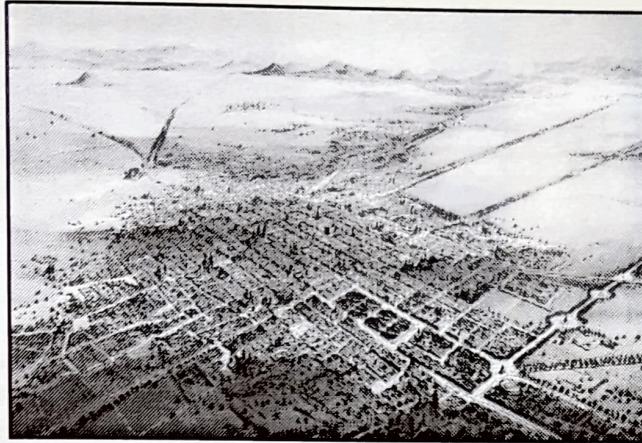
¹³El Heraldo. 14 de octubre de 1862.(HN)

¹⁴El Monitor Republicano. 31 de octubre de 1862.(HN)

¹⁵Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Caja 7. Exp. 442.



Vista panorámica de la Ciudad de México, aparentemente hecha desde un globo por Casimiro Castro. (*Méjico y sus alrededores*)



CAPITULO VIII

Circo, maroma y teatro

En esta etapa histórica el circo en particular y los espectáculos más o menos circenses en general, tienen una considerable actividad. La aerostación entra de lleno en las diversiones populares y deja de ser tema de "científicos" para transformarse en una atracción o diversión popular más, conforme a la expresión popular de "circo, maroma y teatro".

BARRERA Y VALENZUELA

Un intento fallido de los que queda constancia histórica es el que protagonizó un señor mexicano apellidado Barrera y Valenzuela, quien los días 22 y 28 de noviembre de 1857 trató de hacer una ascensión aerostática con "el mismo método de Wilson", pero sin resultado positivo en ninguna de las dos ocasiones.¹

ANTONIO VAZQUEZ

Se trata de un aeronauta de gran entusiasmo aunque no tuvo mucha actividad, seguramente por falta de aerostato ya que las veces que voló lo hizo en el que era propiedad de Samuel Wilson.

La primera referencia de Vázquez es de fecha 6 de julio de 1862 en que viajaba con Wilson cuando éste aterrizó en la azotea de una casa de la calle de Victoria. Otra vez acompañó a Wilson con dos jóvenes mexicanas el 12 de octubre de 1862, teniendo a su cargo el control del globo mientras Wilson iba en el paracaídas a caballo.

El 5 de diciembre del mismo año hubo una ascensión en Querétaro con el objeto de obtener fondos con destino a los hospitales de sangre del Ejército de Oriente. Wilson proporcionó el globo tricolor bautizado "Moctezuma" que tripularon el aeronauta mexicano Antonio Vázquez y el coronel de lanceros de Guanajuato José Cossío. Este viajó en el globo y Vázquez en el paracaídas. Todo terminó felizmente con gran beneplácito de la nutrida concurrencia.²

LOS ALEMAN

Hay una situación bastante confusa en torno a varios aeronautas de apellido Alemán, incluyendo una mujer. Sin duda que, dada la coincidencia de apellido y actividad tan peculiar, es muy posible que hubiera parentesco entre todos ellos. Por lo menos tenemos la seguridad absoluta de que Tranquilino y Eulogio eran hermanos y que Severiano lo era de Juana. Ante la posible confusión, haremos las referencias de los Alemán de acuerdo a las fuentes que nos merecen toda confianza.

El día 10 de septiembre del año de 1864 en la ciudad de Guadalajara se efectuó una exitosa ascensión aerostática que realizó un "acróbata muy atrevido, llamado Tranquilino Alemán". Dice el cronista que el aeronauta dedicó su ascensión al general francés barón Neigre, comandante militar de la plaza, quien le regaló dos pesos como recompensa.³

En septiembre de 1864, estando los hermanos Tran-



Anuncio de la plaza de toros del Paseo Nuevo en el que se combinaban los actos circenses con las ascensiones aerostáticas. El Buislay anunciado murió trágicamente. (Archivo del autor)

quilino y Eulogio Alemán en León, Guanajuato, efectuando ascensiones y exhibiciones circenses, llegó a esa ciudad el emperador Maximiliano, en cuyo honor se organizaron unas fiestas de las que formó parte una ascensión aerostático-circense, al estilo de los hermanos Alemán. El día 29 de septiembre de 1864 a las 9 de la mañana, Maximiliano asistió a misa en catedral oficiada por el obispo Díez de Sollado y Dávalos y a la salida se trasladó al palacio municipal en la plaza principal, el día antes bautizada como Plaza del Emperador Maximiliano I, desde donde presenció la ascensión de los dos aeronautas que en sendos aerostatos se elevaron mientras iban realizando ejercicios gimnásticos en los trapecios que los globos llevaban en lugar de canastillas. El emperador premió a los hermanos Alemán pues ordenó "darles una decente gratificación", que por lo que dijo después Tranquilino consistió en una moneda de oro.⁴

Tranquilino Alemán y su hermano organizaron una serie de exhibiciones aerostáticas en la Ciudad de México que más bien eran funciones de circo a las que se unió las ascensiones en globo con trapecio y que tuvieron por escenario la plaza de toros del Paseo Nuevo. De acuerdo a los anuncios publicados en los periódicos, dichas exhibiciones se llevaron a cabo los días 25 de febrero y 4 y 11 de marzo de 1866.⁵ Suponemos que sí se llevaron a cabo exitosamente porque no hubo cancelaciones ni posposiciones, pero los periódicos no publicaron crónicas ni reseñas, sino solamente los avisos previos. En realidad, y como se desprende del texto de los anuncios, se trataba más de espectáculos circenses que otra cosa, pues además de la ascensión en globo con trampolín a cargo de

Tranquilino, Eulogio hacía la columna giratoria y había también saltos mortales en el trampolín inglés, combate entre un domador de fieras y un oso de la Alta California, juegos de elasticidad a cargo del "hombre de hule", un monito africano que montaba a caballo, presentación de un dromedario "el animal más extraño del mundo", actuación de un "clown" con cierre de fiesta a cargo de arlequines.⁶ Misteriosamente no volvemos a saber de Tranquilino hasta el año de 1891, seguramente porque se pasó años de gira por diversas ciudades, de las que hay referencias de ascensiones aerostáticas aunque no ha quedado registrado el nombre del protagonista, que en más de una ocasión pudieron ser algunos de los Alemán. El día 16 de febrero del citado año Tranquilino hizo una ascensión en León, Guanajuato, iniciando su vuelo en la plaza de Gavira y aterrizando en la hacienda de Salgado.⁷

En el año de 1877 se produjo un acontecimiento por demás curioso y extraño, en el que aparece de protagonista otro Alemán, en este caso de nombre Severiano. Resulta que el día 15 de septiembre del mencionado año cayó un globo de grandes proporciones y sin canastilla en Tuzantla, cerca de Maravatío, Michoacán. Sin embargo, se aseguraba que al pasar el aerostato por esta ciudad fue visto con canastilla. El gobierno del Estado ordenó a la Prefectura de Zitácuaro que recuperara el globo e hiciera todas las averiguaciones del caso.⁸

Con motivo de esta noticia aparecida en la prensa don Joaquín de la Cantolla y Rico, desde la Ciudad de México, se dirigió a las autoridades de Michoacán diciéndoles en su telegrama que el globo pertenecía a un señor Severiano Alemán que estaba en Cuernavaca realizando ascensiones y que se le había escapado en una de ellas. Rogaba a las autoridades que lo guardaran pues así "se le haría un gran servicio a Alemán".⁹ Por su parte, Severiano Alemán, en una misiva enviada a la prensa, ratificaba lo anterior y solicitaba ayuda económica para viajar a recuperarlo pues su globo constituía su "única fortuna" pero ya no tenía recursos pues había gastado los últimos mandando propios tratando de averiguar su paradero.¹⁰ En la nota Severiano decía que se encontraba en Cuernavaca realizando ascensiones en compañía de su hermana.¹¹

Notas del capítulo VIII

⁴El Tiempo. 20 y 25 de noviembre de 1857.(HN)

²El Siglo Diez y Nueve. 13 de diciembre de 1862, citando a El Centinela de Querétaro.(HN)

³Historia particular del Estado de Jalisco. Luis Pérez Verdía. Guadalajara, Jalisco, 1911.(BN)

⁴Periódico Oficial del Imperio Mexicano. 15 y 29 de octubre de 1864. (HN) y Efemérides Guanajuatenses. Crispín Espinosa, Guanajuato, 1917. (BN)

⁵La Orquesta. 24 de febrero y 3 y 10 de marzo de 1866.(AGN)

⁶La Orquesta. 24 de febrero de 1866.(AGN)

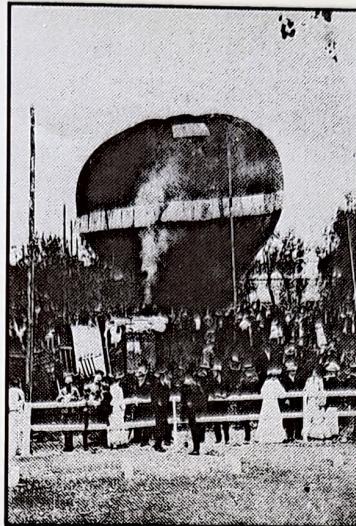
⁷Efemérides de la Ciudad de León. J. Sóstenes Lira. León, Guanajuato, 1914.(BN)

⁸El Siglo Diez y Nueve. 23 de octubre de 1877.(AGN)

⁹El Siglo Diez y Nueve. 7 de noviembre de 1877.(AGN)

¹⁰El Siglo Diez y Nueve. 7 de noviembre de 1877.(AGN)

¹¹En efecto, en agosto de 1878 se presentó en la Ciudad de México una dama llamada Juana Alemán que hizo una ascensión aerostática, por lo menos. (Ver capítulo X de este mismo libro)



CAPITULO IX

¡Viva Cantolla, viva!

Cuando una buena parte de los aeronautas que hacían ascensiones en México eran extranjeros, surgió a la palestra don Joaquín de la Cantolla y Rico, el "Quijote" de la aerostación mexicana, cuya personalidad resulta sumamente discutida en cuanto a los valores técnicos de sus actividades, pero fatalmente rodeada de una popularidad que nadie tuvo en México antes de él, para su bien y ... para su mal.

JOAQUIN DE LA CANTOLLA Y RICO

El más famoso de los aeronautas mexicanos fue don Joaquín de la Cantolla y Rico, quien se pasó casi cincuenta años realizando ascensiones en globo durante los que mantuvo vivo el fuego de la pasión por la conquista del espacio con el mérito indiscutible de que a su entusiasmo y voluntad unió el desinterés, ya que sus arriesgadas actividades las hizo sin fines de lucro; por el contrario, la mayor parte de las veces tuvo que sufragar con su modesto sueldo estas ascensiones que sirvieron de diversión a varias generaciones de capitalinos.

Es cierto que en cuanto a popularidad llegó a ocupar un lugar preponderante, pero no siempre se habló de él con la admiración, el respeto y, sobre todo, la objetividad, que le correspondían por la titánica labor que le tocó desempeñar durante casi medio siglo de ascensiones. Pero las primeras páginas de la historia aeronáutica las escribieron unos hombres valientes e incomprendidos que tuvieron que aportar toda su voluntad, entusiasmo e inteligencia para luchar contra los elementos naturales y también contra buena parte de la opinión pública de su época. Tal es el caso de Joaquín de la Cantolla y Rico.

Nació don Joaquín en la Ciudad de México el día 25 de julio de 1829, según Doroteo Negrete¹ y en 1833, según Daniel Cossío Villegas,² hijo del señor Juan de la Cantolla, de nacionalidad española, y de la señora Soledad Rico, mexicana. Después de cursar los estudios convencionales de la época ingresó en el Colegio Militar, ubicado entonces en el Castillo de Chapultepec.

De la época de alumno del Colegio Militar se ha recogido una anécdota que nos dice que se accidentó al quemarse con pólvora por lo que debió ser hospitalizado y por ello no tuvo oportunidad de participar en la defensa del Castillo de Chapultepec durante la guerra del 47, gesta en la que perdieron la vida, entre otros, los jóvenes cadetes compañeros suyos a los que se recuerda con el nombre de "Niños Héroes".³

Para la aerostación mexicana Joaquín de la Cantolla y Rico aparece públicamente el día 27 de julio de 1862 en que efectuó la que sería su primera ascensión como pasajero de Samuel Wilson, previo pago de 50 pesos. Quedó tan entusiasmado con el viaje aerostático que desde entonces se transformaría en un ser diferente y eso que ya "distaba mucho de ser un pollo" pues tenía 29 años de edad. Bien dijo al respecto el propio Cantolla que "este espectáculo tan grandioso y sublime, merece que los cincuenta pesos que le da uno a Mr. Wilson se le vuelvan onzas de oro, pues he quedado tan contento con este viaje aéreo que desearía hacer uno todos los días".⁴

Se dice que su primera ascensión aerostática dirigiendo solo un globo la llevó a cabo en la plaza donde se encuentra el árbol de la "Noche Triste" en Popotla y que eso sucedió "quince días antes de que se hiciera cargo de la presidencia Comonfort".⁵



Cartel en el que se anunciaba la tercera ascensión aerostática de Cantolla, combinada con una corrida de toros. (Archivo del autor)

Para el día 26 de julio de 1863 se anunció en los periódicos de la capital de la República la que fue calificada de "tercera ascensión de Don Joaquín de la Cantolla y Rico" formando parte de un espectáculo organizado por la Empresa Aerostática Mexicana que tenía entre otros objetivos el de "dar dirección a los globos" tratando de alcanzar la gloria "que hasta hoy ha sido esquiva a tantos ilustres científicos de otras naciones". La función se llevaría a cabo en la plaza de toros del Paseo Nuevo y consistiría en una ascensión a cargo de Cantolla tras de la cual la cuadrilla de Pablo Mendoza lidaría tres toros de la ganadería de Atenco. El aviso nos recuerda que el globo media 108 mil pies cúbicos y estaba hecho de tela de seda formando los colores de la bandera nacional. Esta fiesta estaba dedicada a los generales de división Juan N. Almonte y Leonardo Márquez.⁶

Como el anuncio de referencia afirma que esta ascensión era la tercera de Cantolla y sabemos de la primera, también citada, hemos de reconocer no saber nada de la segunda.

Perdemos de vista a Joaquín de la Cantolla y Rico por algún tiempo, suponemos que en labores para independizarse de la llamada Empresa Aerostática Mexicana, ya que en lo sucesivo sus apariciones en público como aeronauta las hará siempre por su cuenta.

En su larga vida de aeronauta Cantolla sufrió varios accidentes, siendo de los más sonados uno en que él no fue la víctima y que ocurrió en el Zócalo el domingo 1 de

noviembre de 1863, en el que murió el sastre José Merced Avilés. Resulta que en el momento de ordenar Cantolla que se soltaran las amarras del globo, éste comenzó a elevarse llevándose a una persona sujeta a una cuerda que pendía de la canastilla. Fue un instante dramático en el que el improvisado pasajero y el aeronauta lucharon con idéntica ferocidad, el uno por sujetarse adecuadamente y el otro por izarlo a la canastilla. Ni uno ni otro lograron sus pretensiones pese a lo titánico de su labor; al pasajero le faltaron fuerzas, desfalleció y se soltó cayendo sobre uno de los techos de Palacio Nacional, ante la consternación del numeroso público que presenciaba la ascensión.

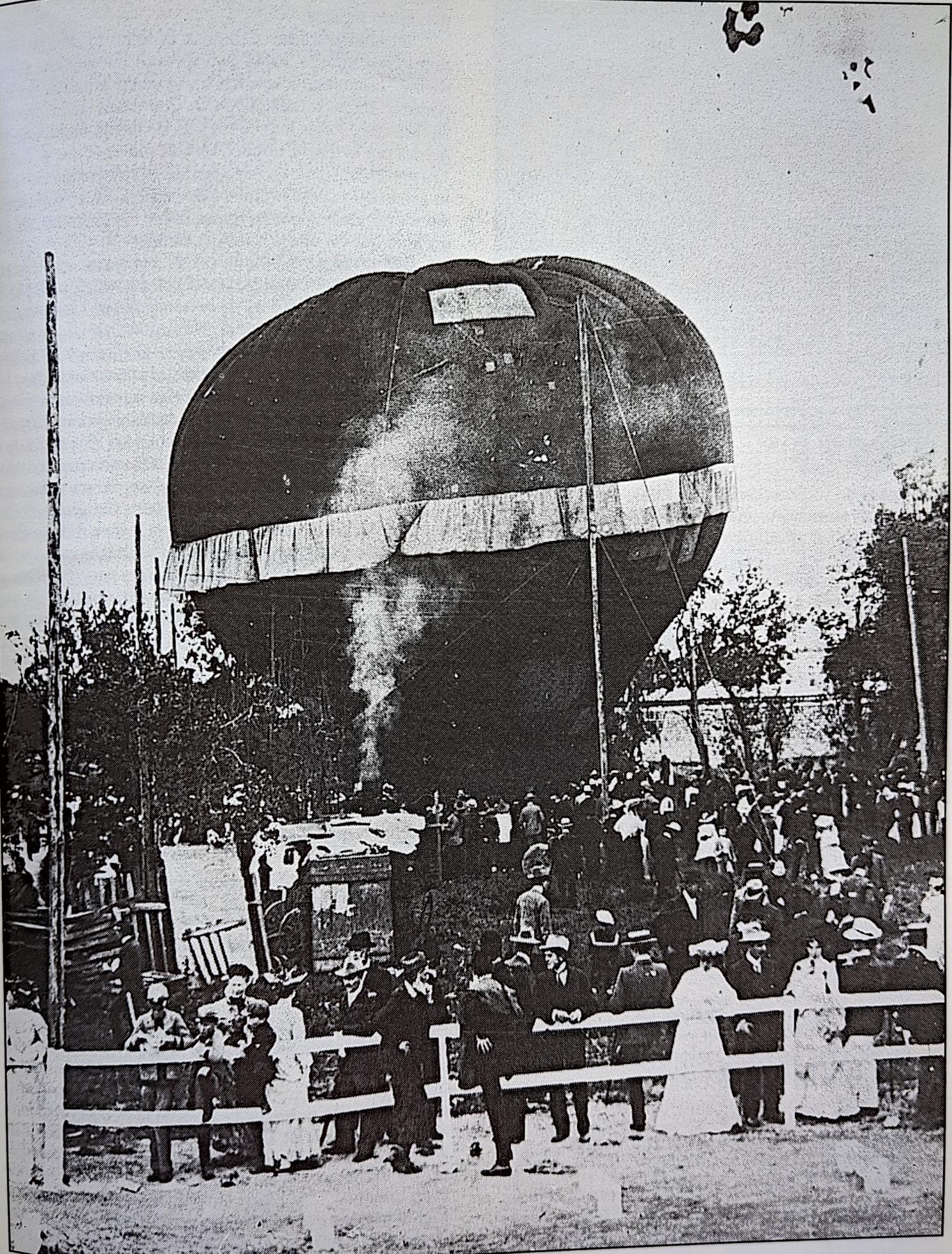
Nos han llegado distintas versiones sobre el lamentable suceso. Doroteo Negrete, muchas veces citado en este libro, dice que el sastre se ofreció voluntariamente para sujetar una de las cuerdas de control vertical del globo y que, como la operación se alargaba, se ató la cuerda a una pierna mientras preparaba y encendía un cigarro. En ese momento se soltaron las amarras del globo y el señor Avilés fue arrastrado por aquél en su ascensión.

Otros aseguraron que a José Merced Avilés se le había fijado la idea de volar en globo desde que presenció los vuelos de Wilson, cosa que jamás pudo lograr. Dicen que empeñado en volar se ató una cuerda a la cintura con la intención de amarrarse con ella a la canastilla. Bien fuera por lo imprevisto del despegue, lo violento del mismo o los nervios, el caso es que Avilés se quedó agarrado a una cuerda sin poder atar a la canastilla la que él llevaba a la cintura. De esta manera se produjo la tragedia.

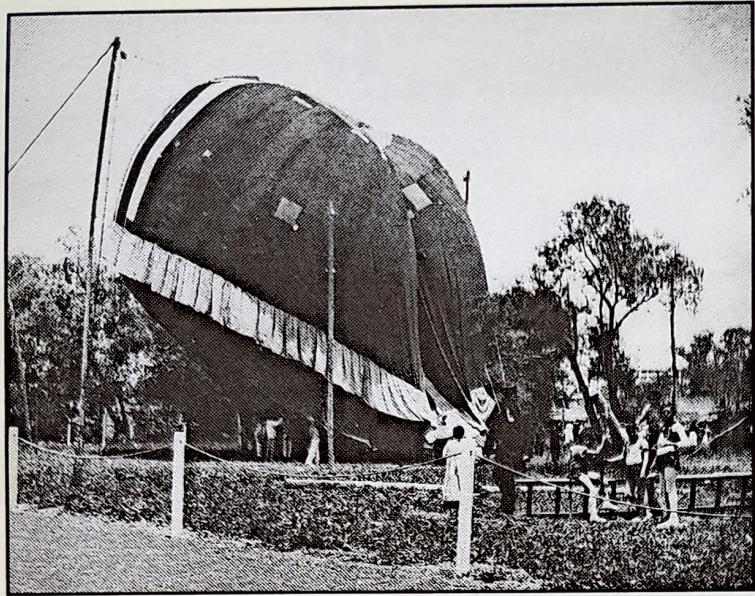
El propio don Joaquín, profundamente afectado, envió un "remitido" al periódico en el que expresaba su consternación por el acontecimiento que involuntariamente protagonizó con una persona a la que conocía y a la que momentos antes había saludado y que se apreciaba "llena de júbilo". Decía Cantolla que tanto la víctima como él habían realizado esfuerzos verdaderamente sobrehumanos tratando de resolver desesperadamente aquella terrible situación, hasta que el desfallecido Avilés se desprendió de la cuerda a la que se había sujetado.⁷

Al parecer, afectado por la tragedia, Cantolla suspendió por algún tiempo sus ascensiones y volvemos a tener noticias de él con motivo de una que realizó desde la Plaza de Armas el día 15 de octubre de 1865, como parte de los festejos por el onomástico del emperador Maximiliano, que había sido el día anterior, sábado, y que se celebró el domingo. Cantolla ascendió a las 12 del mediodía, se mantuvo en el aire por 15 minutos y luego aterrizó sin novedad. Con los demás participantes en la fiesta popular, Cantolla fue luego recibido en Palacio por el Emperador.⁸ Al parecer en esa ocasión Maximiliano regaló al aeronauta unas mancuernillas de oro con el escudo imperial grabado y que don Joaquín lucía luego en las grandes ocasiones.⁹

Con motivo de las primeras fiestas patrias tras la restauración de la República, Cantolla prometió efectuar una ascensión aerostática el día 16 de septiembre de 1868, que no pudo realizar.¹⁰ Fue hasta el 25 de diciembre de dicho año en que volvió a elevarse en globo. Esta ascensión fue la octava en su haber, por lo que deducimos



Preparativos para una de las múltiples ascensiones de Cantolla. (Casasola)



Globo de Cantolla, suponemos que el "Vulcano", lleno de remiendos en recuerdo de mejores tiempos y de aterrizajes violentos. (Fototeca Nacional. INAH)

haber perdido referencias de otras tres. Con motivo de esta su octava ascensión, que fue muy comentada, Manuel G. Puente dedicó a Cantolla estos versos:

*Salud a tí, viagero (sic) denodado
Que te lanzas veloz a la ancha esfera,
Salud a tí, Cantolla, que animado
De sublime valor, dejas la tierra.*

*Venticinco de diciembre en la mañana,
A la región del águila partiste,
Y tricolor bandera mexicana
Cual emblema de gloria, allá subiste.*

*Eolo saluda al pabellón grandioso
Que tu mano presenta embellecido;
Lo fija en su áureo trono presuroso
Y le rinde el honor que le es debido.*

*Al azulado firmamento ansiado,
Las miradas se fijen con anhelo,
El glorioso regreso contemplando
Del Blasón Nacional, al patrio suelo.*

*Recibe, pues, Cantolla esclarecido,
Modesto artista que en mi país naciste,
Recibe, pues, del pueblo conmovido
Elogio y gratitud que mereciste.*

*¡Cantolla, Viva siempre!
Sí, que viva; es el ornato de la patria amada.
De sus amigos todos hoy reciba
Una ardiente ovación, una mirada.¹¹*

Don Joaquín de la Cantolla y Rico siguió haciendo ascensiones en la Ciudad de México conforme a sus posibilidades económicas, que no eran muchas, ya que los

globos sufrían frecuentes golpes y desgarraduras que era necesario reparar.

Seguramente que debido a la falta de medios económicos Cantolla hacía ascensiones de manera sumamente rudimentaria e, incluso, se llegó a hablar de que padecía ataques epilépticos lo que causó gran preocupación entre todos los sectores de la ciudad, incluyendo la prensa por lo que se publicó un artículo en el que se decía: "ya que el Sr. Cantolla tiene tan buenas disposiciones para la aerostática, desearíamos que pudiera hacer sus ascensiones en globos que tuvieran todas las garantías de seguridad que ha conquistado la ciencia".¹²

Sin embargo, Cantolla no se arredraba ante las dificultades y problemas y siguió fiel a su afición con la fe del iluminado. El día 22 de octubre de 1877 presentó su nuevo globo, bautizado el "Vulcano", en el patio del Colegio de Minería a un grupo de profesores de la institución a quienes dio las mayores explicaciones sobre las características del aerostato que "es hermosísimo y está pintado con mucho gusto".¹³ Con este globo Cantolla siguió sus ascensiones en la capital en los días de fiesta o con cualquier otro pretexto. Para él, Cantolla mandó construir un depósito para alcohol provisto de un quemador regulable que colocaba junto a la boca del globo. Se ha dicho que el hermano del aeronauta, Manuel de la Cantolla, preocupado por los riesgos que corría en cada una de sus ascensiones, sobornó a los ayudantes para que echaran agua al alcohol. Estas acciones impidieron más de una elevación, pero en cierta ocasión resultó contraproducente pues el globo se elevó sin fuerza suficiente para sostenerse por lo que se precipitó en plena calle, poniendo al aeronauta en mayor peligro del que se trataba de evitar.¹⁴

Para el 21 de septiembre de 1879 don Joaquín convocó a algunas connotadas personalidades para una "ascensión privada" que tenía por objeto "llevar a cabo determinadas observaciones atmosféricas". La ascensión, según Francisco Sosa, se efectuaría desde la plaza de Tenexpa, frente al teatro Guerrero.¹⁵

Esta ascensión se realizó, efectivamente, pero no nos ha quedado información alguna sobre los resultados de las observaciones atmosféricas, más sí del accidente que sufrió Cantolla al aterrizar, que hizo pensar en serias lesiones, pero del que resultó únicamente bastante maltrato.¹⁶

Como se dijo antes no fue este el único percance de don Joaquín de la Cantolla y Rico; por el contrario, es solamente una muestra entre los diversos de los que nos han quedado referencias documentales. Otro es el que cita Alfonso de Icaza, quien refiere que un día en que su familia iba a salir en coche de caballos desde su residencia en las calles de Industria (actualmente Serapio Rendón), apareció el globo de Cantolla llevado por una ráfaga de viento. La canastilla chocó contra el borde de una pared de la casa vecina y el globo descendió en el patio espantando a los caballos y llenando todo de humo, pero tuvo aún fuerza para salir del patio, cruzar la calle y caer en una vecindad de enfrente, llamada Santa Bárbara.¹⁷

Se ha asegurado que don Joaquín de la Cantolla y Rico perdió un ojo en uno de sus múltiples accidentes.

Efectivamente, en las últimas fotografías se le aprecia un problema en un ojo, sin que se tenga la certeza de que fuera de vidrio, como se ha dicho, lo que pudiera ser hasta cierto punto normal dada la intensa actividad y los muchos golpes que recibió en su larga carrera de aeronauta. Sin embargo, al final de su vida, en una entrevista publicada en la prensa declaró que a él los aviones no le gustaban por inseguros y que prefería los globos y los dirigibles, enfatizándole al periodista: "míreme usted a mí después de tantos años lo bien que estoy".

El tiempo pasa y entró en declive la estrella de Cantolla pero éste no cedía en su afán y, seguramente que con la idea de recuperar algo del prestigio que había ido perdiendo, organizó una ascensión aerostática "con fines científicos". Mediante una carta dirigida al periódico, anunció al público que iba a efectuar un vuelo con su globo "Vulcano" en el que iría acompañado de una serie de instrumentos que le permitirían medir la máxima altura alcanzada, la temperatura de las diversas capas que cruzara en su ascensión, la humedad de las mismas y muy especialmente se haría acompañar de un matraz "para depositar el aire existente en mi mayor elevación", mismo que planeaba enviar después a París para que los científicos franceses compararan "la diferencia atmosférica entre ambos países".

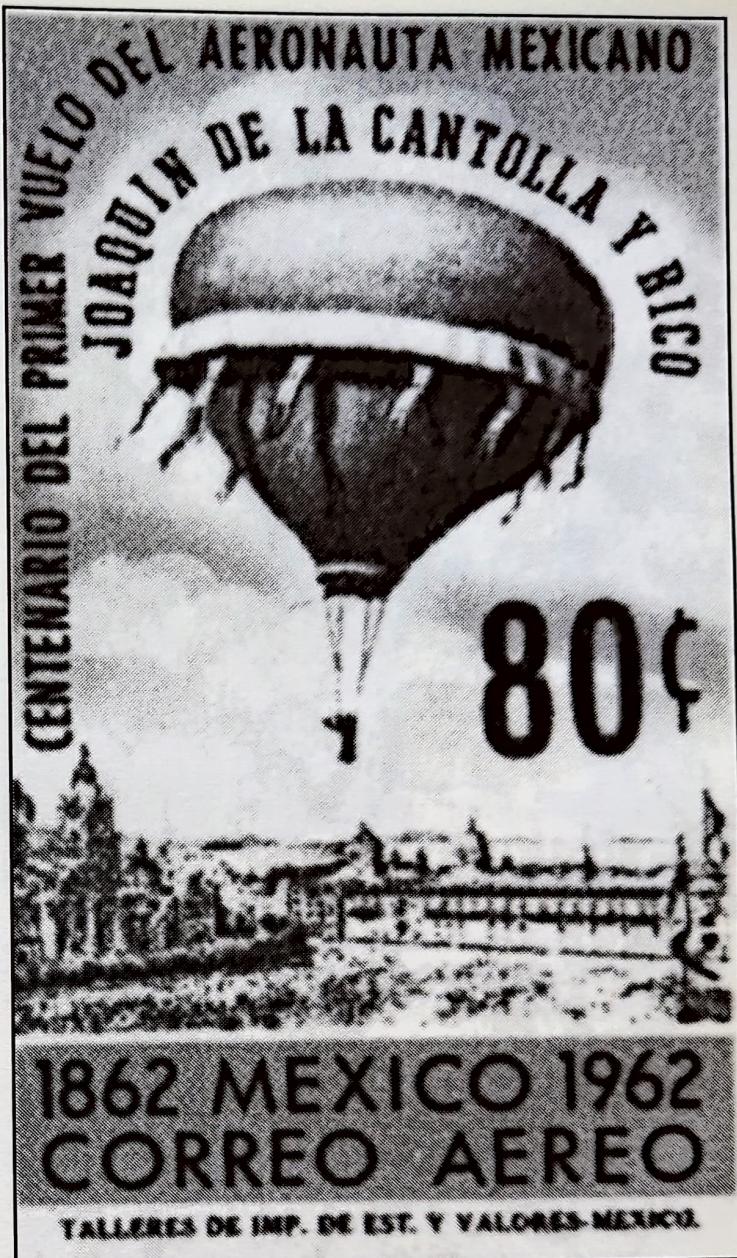
Para esta ocasión, de la Cantolla y Rico había logrado la colaboración de los señores Miguel Pérez, del Observatorio Astronómico de Palacio; Angel Anguiano, del Observatorio de Chapultepec; Andrés Almaraz, de la Escuela Nacional Preparatoria y Cristóbal Ortiz, Jefe de la Oficina Central de Telégrafos Federales, quienes habían proporcionado diversos instrumentos para las mencionadas observaciones y, muy probablemente, hasta ayuda económica.

Mas, ni el propio *Siglo Diez y Nueve*, que publicó el aviso, ni los demás periódicos de aquella época proporcionan información sobre la anunciada ascensión, y por lo tanto no podemos saber si se llevó a cabo y si Cantolla obtuvo resultado de los "experimentos científicos" que planeaba efectuar.¹⁸

Los problemas siguen agobiando a Cantolla tanto o más que los años y la falta de recursos, o puede que aquellos fueran consecuencia de éstos. El 18 de junio de 1899 no pudo efectuar la ascensión que había anunciado, primero a causa del viento y luego debido a que su globo sufrió una quemadura que le dejó un agujero por el que se salieron "todos los espíritus del rey del espacio". Mientras la gente le gritaba, Cantolla, que aún no perdía su buen humor, compuso esta redondilla:

*El 'Moctezuma' iría al Polo
En pos de Andrée, cual ninguno;
Pero, cuando no es Eolo,
Lo impide ascender Neptuno.*

*La muerte herirlo procura
Con golpe de su mano;
Hoy no se lanza a la altura,
Pues lo vulneró Vulcano.¹⁹*



Timbre conmemorativo en honor de don Joaquín de la Cantolla y Rico, emitido en ocasión de cumplirse el centenario de su primera ascensión aerostática. (Colección del autor)

Fenecía el siglo y con él también la buena estrella de Cantolla. El 23 de junio de 1899 la autoridad municipal le negó el permiso para realizar una ascensión aerostática que tenía prevista para el domingo inmediato, misma que ya había suspendido en otras dos ocasiones. Para el 9 de julio en que sí se le concedió permiso, tampoco pudo irse al aire.

Suele decirse que las desgracias no llegan solas, y esto es lo que le ocurrió a don Joaquín de la Cantolla y Rico el 16 de julio de 1899. Despues de varios aplazamientos, por motivos diversos, ese día por fin pudo realizar una ascensión felizmente. A las once de la mañana el globo partió de la plazuela de Tecpan de Santiago y conforme tomaba altura el aeronauta saludaba a la concurrencia haciendo ondear la bandera nacional que siempre portaba. Una multitud de curiosos siguió por tierra la trayectoria del globo, hacia el oeste, para presenciar el aterrizaje.



Cantolla, ya viejo, saluda al público cuando fue a presenciar la primera de las ascensiones del globo cautivo. Un periodista lo entrevista y el señor Casasola lo acompaña. (Fototeca Nacional. INAH)

Cuando Cantolla llegó al suelo era tal la multitud que lo rodeó que la gendarmería a caballo trató de alejarla. La respuesta fue una fenomenal lluvia de piedras al globo, al aeronauta, a los gendarmes y a los caballos. El problema llegó a tal magnitud que los gendarmes tuvieron que hacer unos disparos al aire para dispersar a los alborotadores. La prensa, que ya atacaba consuetudinariamente a Cantolla, aprovechó la ocasión para denostarlo más aún que de costumbre. Un periódico dijo que "es oportuno que la autoridad intervenga en esos permisos que se dan para las ascensiones, pues el día menos pensado, con este pretexto, surgirá un motín de grandes consecuencias. Y conste, además, que las ascensiones no dejan de ser ridículamente insulsas y de sumo peligro para quien las ejecuta".²⁰

En el año de 1903, refiere el historiador local Enrique Cordero y Torres, don Joaquín de la Cantolla y Rico hizo una ascensión aerostática en Puebla a bordo del globo "Plutón", patrocinado por la empresa cigarrera "El Buen Tono"; acontecimiento que no hemos podido comprobar en otra fuente. Creemos que el cronista ha podido confundirse pues no hay constancia de que Cantolla trabajara para "El Buen Tono" ni de que tuviera un globo bautizado "Plutón".²¹

El día 5 de marzo de 1904 se estrenó en el Teatro Principal de la Ciudad de México la zarzuela "La pesadilla de Cantolla", cuyo libreto era de Rafael Medina y

la música del maestro Susano Robles. Al estreno asistió el propio Cantolla que recibió una calurosa ovación del público.²²

En su larga carrera de aerostata Cantolla utilizó tres globos que fueron igualmente famosos: el "Moctezuma I", el "Moctezuma II" y el "Vulcano". El "Moctezuma II", al parecer, no llegó a volar pues el día de su primera ascensión, don Manuel, hermano de Joaquín, le hizo una cambio en el sistema de alimentación de alcohol que habría de mantener el globo lleno de aire caliente, pues sabedor de los ataques que sufría el aeronauta trató de impedirle las ascensiones. Efectivamente, el sistema falló y el globo se incendió, pero esto no hizo más que estimular el recio espíritu de don Joaquín que siguió empeñado en seguir efectuando ascensiones aerostáticas. Los tres globos estaban hechos en seda inglesa, siendo el "Vulcano" el más grande de todos pues hinchado tenía una altura de 20 metros, equivalentes a la mitad de la altura de las torres de la Catedral Metropolitana, siendo el más grande que se había visto en la Ciudad de México. Este globo tenía a la altura de su línea ecuatorial un olán de tela roja con flecos dorados y llevaba pintadas cuatro águilas en posición similar a las del escudo nacional.

Para sus ascensiones Cantolla vestía de levita y chistera y llevaba siempre una bandera nacional que ondeaba mientras el globo se elevaba. Su popularidad fue tal que rivalizaba con los políticos, artistas y toreros más famosos de la época. Su globo y su figura, por cierto bastante peculiar, fueron objeto de portadas e ilustraciones en todas las revistas de su tiempo y se le dedicaron canciones, poemas y hasta la zarzuela citada.

Una canción que llegó a cantar "todo México" fue la titulada "Valona de Don Joaquín de la Cantolla y Rico", con letra del poeta Daniel Castañeda y música de Vicente T. Mendoza, que decía así:

*Giraba por los setenta
Y a todo trapo el viento
El trompo de los transcurtos,
Cuando sin venir a cuento
Del cielo cayó al país
Un niño que vino en globo
Pasando de cumbre en cumbre;
Ni lo trajo la cigüeña,
Ni siguiendo la costumbre
Lo encargaron a París.*

*Y como vino de arriba,
En lugar de hacer barquitos
Como todos los muchachos,
Le dio por construir globitos
Con engrudo y con papel,
Y los inflaba con humo
Soltándolos hacia el techo
Y se pasaba las horas
Espiándolos y en acecho
Del más pequeño vaivén.²³*

Pero los sentimientos populares son a veces imprevisibles y casi siempre inestables. Cuando don Joaquín de

la Cantolla y Rico triunfaba, miles de gargantas gritaban vivas en su honor; las mismas gentes que, en sus fracasos totales o parciales, reaccionaban violenta y, a veces cruelmente, gritándole mueras y lanzando pedradas a su globo y a su persona. Sin embargo, los ataques que más dolieron a Cantolla no fueron los que provenían del pueblo que, al fin y al cabo, iba a divertirse sin tomar en cuenta cualquier otra consideración. Fueron personas de cultura, periodistas y escritores, quienes lanzaron contra Cantolla en su vejez los dardos que más le dolieron y a los que respondió muy duramente el alguna carta.²⁴

Tuvo que ser la fibra sensible del alma de un poeta quien saliera en defensa del viejo, golpeado e indefenso "Quijote" del aire. Luis G. Urbina, entonces cronista de un periódico capitalino, escribió un artículo que reflejaba su profundo conocimiento del alma humana, y del que son estos párrafos:

"Para mí la locura de Cantolla, el romántico enamorado del aire, es una locura noble, tramada de idealidad y de grandeza. Esta original megalomanía de subir, de volar, de contemplar el mundo a vista de pájaro, da origen a cómicas aventuras, dignas de un poema épico-burlesco, como el del inmortal Ariosto. Llegar a lo alto, tocar con los nudillos el azul del cielo, como en la puerta del infinito, esperar a que abra el Gran Misterio, siempre en vela, y no consiguiéndolo, bajar con soberbia luz bética a encender la admiración de los hombres, a narrarles el peligroso viaje por los espacios, los encuentros con las estrellas, los combates con los vientos, las luchas con las caudas de los cometas; es el sueño, largo tiempo nutrido de esperanza, de este aeronauta decidido que a falta de ciencia, posee a la fe ciega del creyente."

"Lo cierto es que, a pesar de las burlas que provoca, este hombre es simpático; y hasta, si nos ponemos a pensar un poco, se nos antoja 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. El anhelo de Cantolla, es nuestro anhelo, es el eterno anhelo del género humano. Subir, huir de este planeta, volar en busca de lo desconocido, perderse en el laberinto de los astros..."²⁵

Los años dejaron fuera de circulación a don Joaquín de la Cantolla y Rico en lo que respecta a la aerostación. No volvemos a saber de él hasta abril de 1910 en que se instaló un globo cautivo en los terrenos del antiguo Hospicio de Pobres, en la Avenida Juárez, en el mismo lugar en que hasta hace poco estuvo el Hotel del Prado. Este segundo globo cautivo, bautizado "Ciudad de México" (el primero fue el del Tívoli del Elíseo), era manejado por el aeronauta Miguel Lebrija. Después de una ascensión de prueba con invitados y periodistas, el día 17 de dicho mes de abril efectuó una ascensión con pasajeros entre los que encontraba Cantolla. Como no resultara muy exitosa ni por la altura alcanzada ni por el tiempo de permanencia en el aire, al parecer debido a la falta de presión del gas hidrógeno, los pasajeros dialogaban sobre la altura alcanzada, a lo que Cantolla respondió con solemnidad: ¡un juguete!²⁶ Todavía regresó a primera fila en 1914 en que el famoso aviador Alberto Braniff trajo a México un globo aerostático con el que hizo varias ascensiones, después de

haber sido el primero en volar en avión en la República Mexicana. El lugar que escogió Braniff para tener la base del globo y llenarlo de gas fue un lote baldío de la Calzada de la Teja (hoy Villalongín) junto a la Estación Colonia, hasta donde se llevó una conexión especial de la compañía de gas de la Ciudad de México.

La primera ascensión la hizo Braniff con su piloto Dubois y varios periodistas, el día 25 de enero de 1914. Para la siguiente ascensión invitó a don Joaquín de la Cantolla y Rico, quien profundamente emocionado y agradecido aceptó participar en ella.

Cantolla llegó al lugar donde se encontraba el globo a la hora convenida para presenciar todos los preparativos. Vestía como en los viejos tiempos: levita negra con solapas de seda, cuello almidonado y corbata, chaleco y chistera; como en los viejos tiempos llevaba también una bandera nacional; pero el aspecto no era ya el de los tiempos idos, pues cargaba sobre sus espaldas 82 años y la ropa estaba tan deteriorada y arrugada como el viejo "Quijote" de la aerostación mexicana. Sin embargo, había en su mirada un fuego muy especial, que se distingue en las fotografías y se deduce de la alegría con que dicen los cronistas que saludaba a todo el mundo: se sabía, de nuevo, conquistador del espacio.

El día 31 de enero de 1914, Alberto Braniff, Joaquín de la Cantolla y Rico, Jules Dubois y el periodista Alberto Ruiz Sandoval, subieron a la canastilla cuando ya el globo estaba lleno de gas. Después de las comprobaciones de rigor, Dubois dio la orden de soltar amarras. La multitud congregada para presenciar la ascensión, llegada a pie, en mula, a caballo, en carretela o en lujoso landó, prorrumpió en una estruendosa ovación cuando el globo inició su ascenso, primero lenta y luego velozmente. La mañana era espléndida y la ascensión se inició las 10:25 horas.

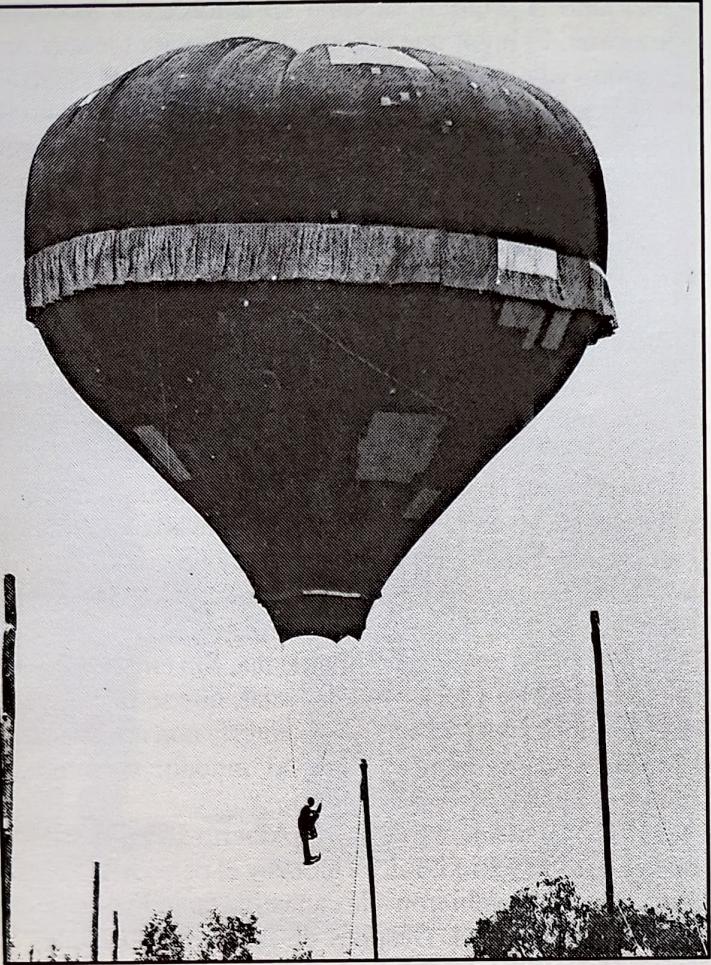
Cantolla hacía ondear la bandera nacional visiblemente emocionado. El globo tomó altura rápidamente y comenzó a describir un arco hacia la Calzada de la Piedad (hoy Avenida Cuauhtémoc). Pasaron sobre el panteón Francés y Braniff hizo al respecto una broma a Cantolla que éste contestó también con sorna.

Desde que el globo se elevó hasta 500 metros Cantolla preguntaba constantemente por la altura que llevaban. Braniff daba la lectura del barómetro y a cada respuesta era mayor la emoción del viejo don Joaquín. Llegaron a 1,000 metros sobre el nivel del Valle y Cantolla estaba realmente impresionado pues era una altura a la que ni siquiera se había aproximado en sus mejores ascensiones.

Finalmente, el gas comenzó a perder presión y el globo fue descendiendo paulatinamente hasta hacer un aterrizaje sumamente suave en unas tierras de labor de Tlalpan. Cantolla estaba francamente emocionado y abrazaba a Braniff agradeciéndole el haber podido participar en esta ascensión, efectuada 52 años después de que hiciera la primera.

El regreso de Tlalpan a la Ciudad de México lo hicieron en el carretón de una ranchería en el que también viajó el globo, previamente desinflado en su totalidad, con canastilla, red y otros implementos.²⁷

La discutida personalidad de Cantolla ha llegado has-



Seguramente que para aligerar el peso, al final de sus largos años de ascensiones, Cantolla las efectuaba sin canastilla, sin duda alguna con grave riesgo de su integridad física. (Fototeca Nacional. INAH)

ta el momento presente pues ni siquiera tenemos la seguridad del día de su fallecimiento, ni menos aún, en donde se encuentra sepultado. Doroteo Negrete dice que el viejo aeronauta murió pocos días después de haber acompañado a Braniff en su vuelo del día 31 de enero de 1914 a consecuencia de una caída que tuvo al llegar a su casa de las Calles de San Cosme, después de haber participado en el referido vuelo. También asegura que fue sepultado en el Panteón del Tepeyac.²⁸

Otra versión, a cargo de José María Alvarez, nos dice que Cantolla falleció el día 20 de marzo de 1915, en una habitación que ocupaba en una casa de la Calle del Corazón de Jesús situada frente al antiguo Seminario Conciliar. Según Alvarez, éste domicilio correspondía en 1948 a la casa número 110 de la Calle de Regina, frente a la Escuela Secundaria número 1, casa en la que la Dirección de Monumentos del Departamento del Distrito Federal había colocado una placa conmemorativa en honor del afamado aeronauta, que fue sepultado en el Panteón de Dolores.²⁹

Con el objeto de fotografiar la casa y reproducir el

texto de la placa, inspeccioné la calle, casa y número que refiere Alvarez, pudiendo constatar que el número 110 se encuentra situado en la 5^a Calle de Regina y frente a la Secundaria Número 1 (construida en el mismo solar del viejo seminario), pero se trata de una construcción relativamente reciente, está ocupada por una papelería y no hay vestigio alguno de la placa conmemorativa.

De una u otra manera, en una u otra fecha, el viejo "Quijote" de la aerostación mexicana se fue para siempre. El hombre que no conoció los términos medios y cuyas ascensiones terminaban siempre en tumultos, unas veces en son de triunfo en un mar de gritos de ¡viva Cantolla, viva! y otras rodeado de una turba frenética que vociferaba los hirientes ¡muera Cantolla, muera!; personaje profundamente popular, ensalzado o humillado, alabado o insultado, vitoreado o escarnecido, arrastró masas y "durante más de cincuenta años divirtió gratuitamente a los habitantes de la Capital".³⁰

Notas del capítulo IX

¹Cronología Aeronáutica de México. Doroteo Negrete. Revista Tohtli. México, 1922.(HA)

²Historia Moderna de México. Daniel Cossío Villegas. México, 1957.(BN) Creemos que este es el año correcto de su nacimiento por la edad que Cantolla tenía en su última ascensión efectuada en 1914. (Ver capítulo XI de este libro)

³Cronología Aeronáutica de México.

⁴El Siglo Diez y Nueve. 15 de agosto de 1862.(HN)

⁵Historia Moderna de México.

⁶El Pájaro Verde. 25 de julio de 1863.(HN)

⁷El Pájaro Verde. 2, 3 y 4 de noviembre de 1863.(HN)

⁸El Pájaro Verde. 18 de octubre de 1865.(HN)

⁹Cronología Aeronáutica de México.

¹⁰Historia Moderna de México.

¹¹El Siglo Diez y Nueve. 2 de enero de 1868.(HN)

¹²El Siglo Diez y Nueve. 27 de septiembre de 1871.(HN)

¹³El Siglo Diez y Nueve. 22 de octubre de 1877.(AGN)

¹⁴Cronología Aeronáutica de México.

¹⁵El Siglo Diez y Nueve. 20 de septiembre de 1879.(HN)

¹⁶El Siglo Diez y Nueve. 23 de septiembre de 1879.(HN)

¹⁷Así era aquello... Alfonso de Icaza. México 1957.(BA)

¹⁸El Siglo Diez y Nueve. 19 de Junio de 1880.(BLT)

¹⁹El Imparcial. 19 de junio de 1899.(BLT)

²⁰El Imparcial. 17 de julio de 1899.(HN)

²¹Historia Compendiada del Estado de Puebla. Enrique Cordero y Torres. Puebla 1968.(BA) Creemos que hay una confusión en esta afirmación pues, hasta donde sabemos, Cantolla no trabajó nunca para "El Buen Tono" y el dirigible de esta empresa que voló en Puebla lo hizo en 1909 tripulado por su piloto Lincoln Beachy. (Ver capítulo XI de este libro)

²²Reseña Histórica del Teatro en México. Enrique Olavarría y Ferrari. México 1961.(BA)

²³Aguilas de Anáhuac. Raúl Pérez Gallardo. México, 1972.(BA)

²⁴El Imparcial. 29 de julio de 1899.(AGN)

²⁵El Mundo. del 2 de julio de 1899.(HN)

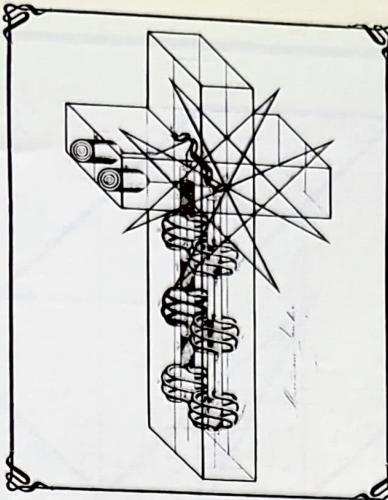
²⁶El Imparcial. 18 de abril de 1910.(AGN)

²⁷El Imparcial. 1 de Febrero de 1914.(HN)

²⁸Cronología Aeronáutica de México.

²⁹Añoranzas. José María Alvarez. Imprenta Ocampo. México, 1948.(BA)

³⁰Historia Moderna de México.



CAPITULO X

El ocaso de una época

El siglo XIX llegaba a su fin y con él un mundo de recuerdos, de acontecimientos, de guerras extranjeras y de enfrentamientos entre hermanos. Con el fin de siglo llegó también la "paz porfiriana" y son muchas las cosas que cambiaron o estaban cambiando en el país. Mientras tanto, al amparo de esa paz tan anhelada, el pueblo, independientemente de su condición social, quiere diversiones y los aerostatos van a seguir ocupando un puesto preponderante en el gusto de las gentes y no van a faltar aeronautas dispuestos a seguir la fiesta. Tampoco quienes al impulso de la fiebre del momento se tomaran en serio el papel de "inventores" dejándonos muestras indudables de la pasión por la conquista del aire y, a veces, de unos conocimientos y talentos muy especiales.

TEODULO CEBALLOS

Teódulo Ceballos fue un aeronauta de excepción, pese a lo cual sabemos muy poco de él. Nació en Durango, Durango, en el año de 1852. A la edad de catorce años hizo la primera de sus ascensiones aerostáticas con un globo de gas, pues ya contaba con conocimientos de física suficientes para haber realizado pruebas satisfactorias que le permitieron enfrentar exitosamente el reto a pesar de su corta edad. Durante su vida realizó 113 ascensiones aerostáticas en México y otras Repúblicas de América, muy especialmente en la capital de Argentina, Buenos Aires, donde vivió por varios años. La última fue, precisamente, en esta ciudad en el año de 1874.¹

Tratando de obtener mayor información sobre este aeronauta tan interesante por haber llevado a cabo tan elevado número de ascensiones y en tantos países, solamente hemos encontrado dos breves referencias en sendos libros argentinos que únicamente nos han servido para tener la certeza de que Ceballos realmente realizó elevaciones aerostáticas en Buenos Aires, pero nada más.

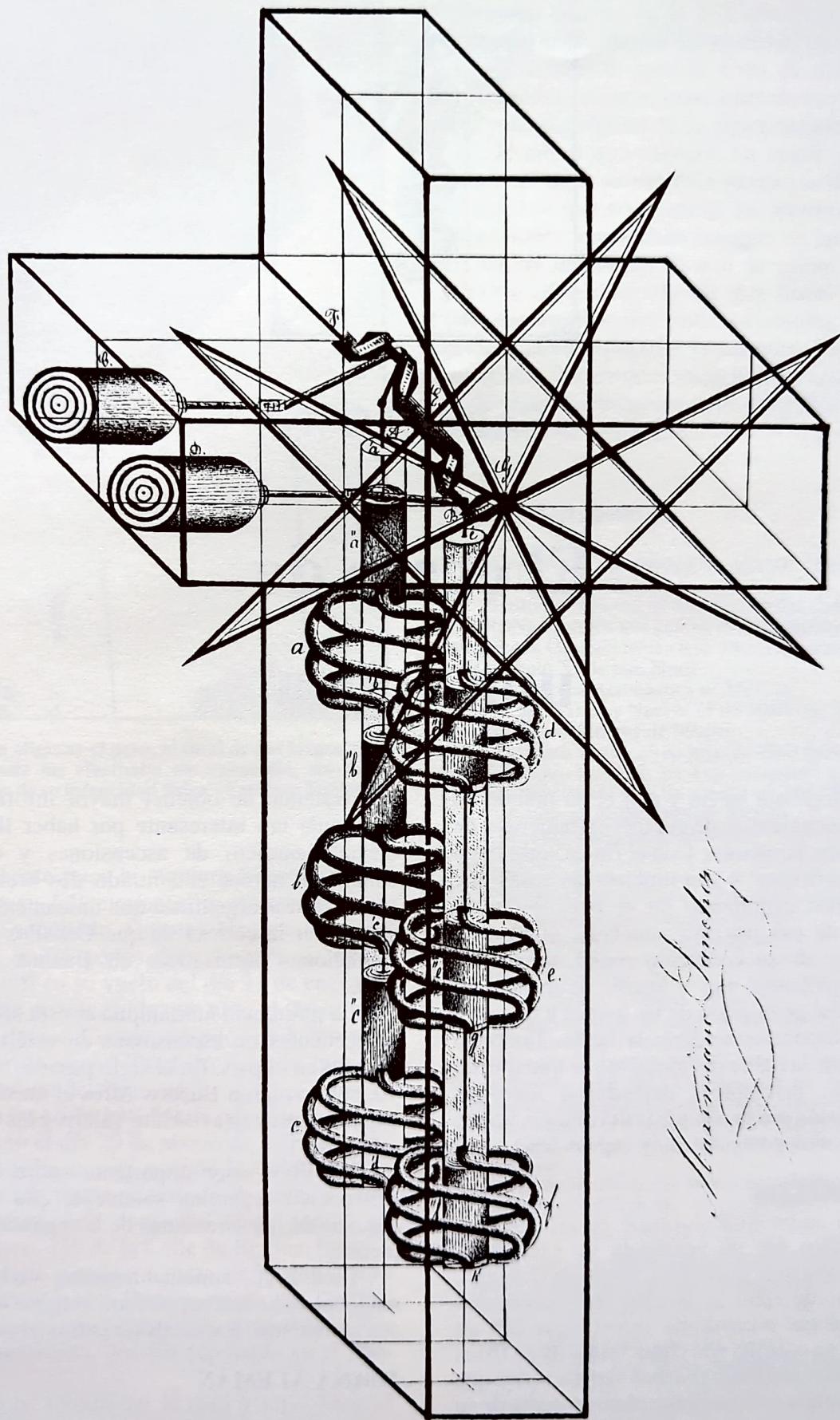
La referencia más amplia es esta brevísima cita: "Los antecedentes de ascensiones en esféricos son entonces escasos en el país. En el siglo pasado, entre los años 60 y 70, sobrevolaron Buenos Aires el mexicano Ceballos, el capitán Cetti y su ayudante Valeris y los franceses Baraille y Verdon".²

Un libro muy importante sobre la historia de la aerostación argentina solamente cita su nombre entre algunos de los aeronautas de la segunda década del siglo pasado.³

Bien poco, lamentablemente, ya que en la prensa nacional no hemos encontrado ninguna información sobre sus actividades nacionales o extranjeras.

JUANA ALEMAN

Los periódicos la anuncian como llegada a la Ciudad de México para realizar una ascensión aerostática para el día 4 de agosto de 1878, aunque no mencionan su procedencia. La referida ascensión no pudo efectuarse y se comentó que el Presidente de la República la había



Esta cruz con capacidad para ocho metros cúbicos encerraba en su interior una máquina de vapor que habría de proporcionar movimiento a las dos aspas. Fue invento de Maximiano Sánchez en 1883. (AGN)

impedido. No debió ser cierto pues, tras varios aplazamientos, finalmente la llevó a cabo exitosamente el día 11 de agosto de dicho año.⁴

Por decir la prensa que la señorita Alemán venía de fuera, suponemos que era la hermana de Severiano Alemán, y que con éste realizaba ascensiones anteriormente en Cuernavaca.

UN INVENTO DE MUCHO PESO

Una nueva aportación de la inventiva mexicana procede del señor Maximiano Sánchez y Pérez, vecino del pueblo de San Miguel Tlaxhomulco, distrito de Cuauhtitlán, Estado de México.

En realidad se trata de dos proyectos, uno auténticamente revolucionario y el segundo francamente ingenioso.

El primero de los inventos que se propone patentar el 15 de noviembre de 1884 es un globo-dirigible con forma de cruz, como puede apreciarse en la ilustración adjunta y se funda "en la fuerza motriz ascensional del vapor, cuando éste se desenvuelve por el mecanismo".

Propone el señor Sánchez y Pérez una máquina de vapor (él la llama locomotora, aunque, afirma que se le quitaron todos los objetos y pesos innecesarios) encerrada en un globo de muy extraña forma, al que proporciona tanto la fuerza ascensional como la directriz, conforme a la siguiente exposición del propio inventor:

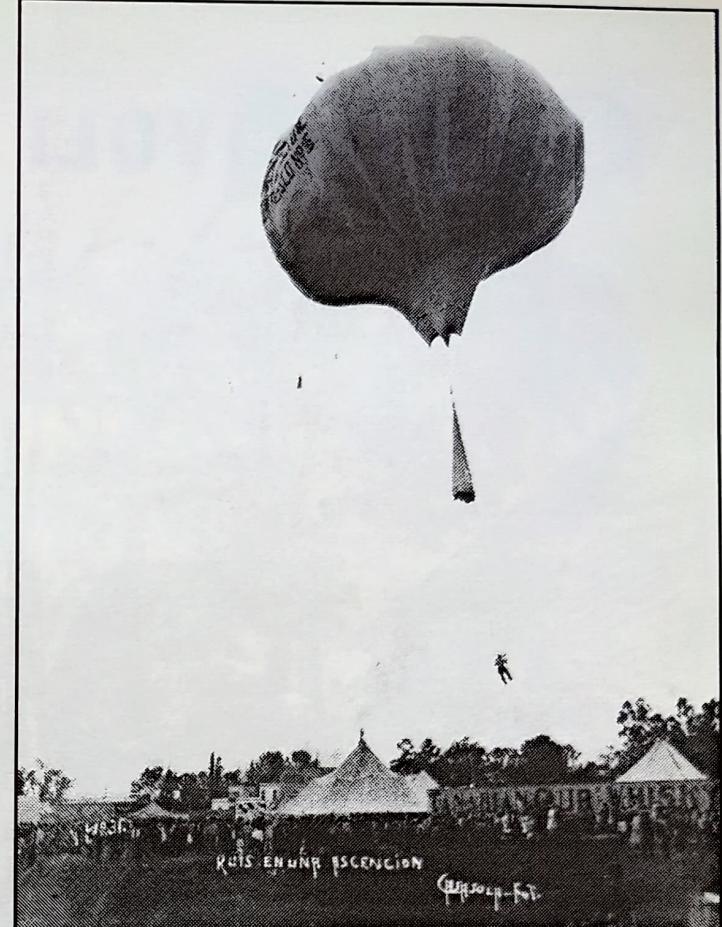
"El maquinista pone en movimiento la locomotora y consiguientemente el eje motor hace girar sus dos grandes aspas; las cigüeñas participarán en su movimiento a los émbolos perpendiculares de ambos cilindros que, ligados por una sola biela, funcionarán de la misma manera que los émbolos horizontales de la locomotora, es decir, alternativamente.

"Al continuar los émbolos de esta manera, se obtendrá la fuerza motriz ascensional del vapor en ambos cilindros y con mayor impulso, pues además de penetrar con verdadero ímpetu, por la parte superior de los émbolos, será impelido simultáneamente por éstos a las caras de los discos circulares, lanzándolo enseguida, casi al punto de ejecutar su acción o fuerza motriz ascensional por las válvulas de escape de la chimenea.

"Esta fuerza ascensional se tendrá sin interrupción, pues mientras los émbolos del primer cilindro den entrada de impulso al vapor, los del segundo la impedirán, descendiendo sin ningún obstáculo y aún por su propio peso a su primera posición a introducir e impeler de nuevo el vapor. Estos ímpetus de vapor, ó más bien dicho, la violencia misma de un alternativo impulso, hará elevar el aparato en mi concepto que, modificando la fuerza motriz ascensional del vapor, se tendrá el contrapeso suficiente para suspenderlo en el aire.

"Una vez en las regiones de la atmósfera, navegará a voluntad de los viajeros aéreos, merced a sus dos grandes aspas".

En cuanto a las medidas y peso del artefacto volador, su inventor propone como ideales las siguientes: 20 metros de longitud por 4 de anchura y peso total de 40 toneladas; y el señor Sánchez y Pérez asegura que para



Ruiz fue un aeronauta y cirquero que compitió con Cantolla. (Fototeca Nacional. INAH)

elevarlo a 50 pies de altura se necesitarán solamente "dos mil pulgadas cúbicas de agua ó 1'132,000 de vapor a la presión de tres atmósferas".

Don Maximiano Sánchez, que debía ser un ferviente creyente, añadía en su exposición que su aerostato tenía forma de cruz por ser "el signo sagrado de la Redención" y ofrecía a Dios "este pequeño e insignificante trabajo como una nota de armonía salida de uno de los últimos hijos del pueblo mexicano para publicar más vuestra grandeza".

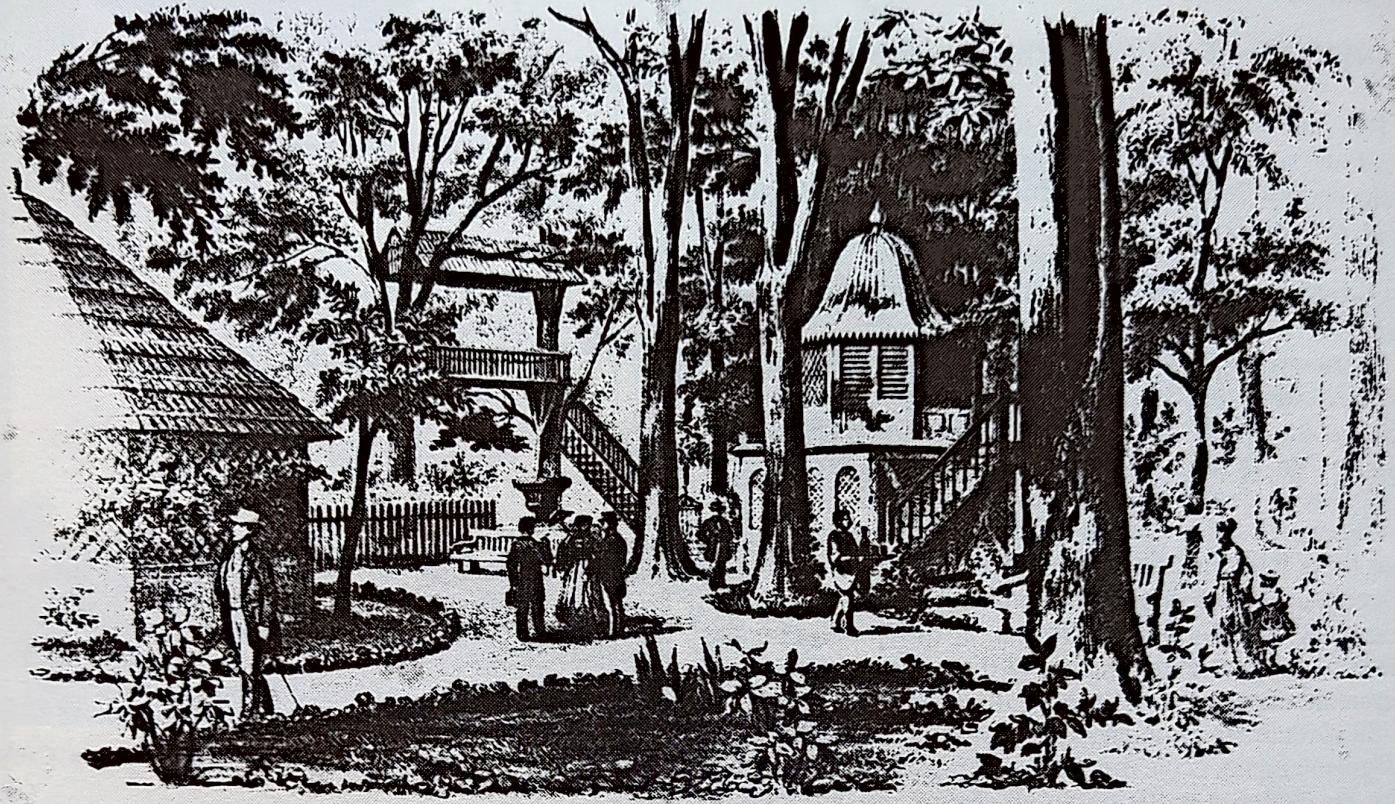
Esta cita nos ha hecho recordar un villancico que llaman "del aviador", por supuesto más reciente, del que son estas estrofas:

*Tu pájaro es aviador
una cruz que vuela;
un día pilotaré mi dolor
sobre una cruz.
Sonreía desde su cuna
el Señor.*

Más sencillo, pero a la vez muy ingenioso, es el segundo invento que envía para su patente a la Secretaría de Fomento.

Se trata de un globo de forma común en su exterior, pero conformado en su interior por cuatro compartimentos estancos exactamente iguales, de forma que los cuatro se llenan de gas y, una vez en vuelo, a uno de ellos

GRAN TIVOLI DE S.N. COSME



El Tívoli de San Cosme fue el escenario de algunas famosas ascensiones del globo "Marte" de los hermanos Baldwin. (Tomado de *Historia Moderna de México*. Daniel Cosío Villegas)

se le disminuye la presión de forma que esta descompensación permite al aeronauta orientar el globo conforme a su conveniencia, siempre y cuando el viento reinante fuera leve.

Y aunque la Oficina de Patentes y Marcas de la Secretaría de Fomento concedió al señor Maximiano Sánchez y Pérez, natural del pueblo de Santiago Tlaxhomulco, privilegio exclusivo por diez años para la elaboración de globos aerostáticos conforme a sus ideas registradas, en acta firmada por el presidente Porfirio Díaz, nada volvió a saberse de tan interesante personaje.⁵

SOSTENES ROCHA

El famosísimo general guanajuatense Sostenes Rocha, héroe de muchas batallas y uno de los artífices de la victoria de Querétaro contra los imperialistas, era comandante militar de la plaza de la Ciudad de México durante el gobierno de Lerdo de Tejada. Profesional responsable y exigente, sometió a las tropas bajo su mando a intensos y eficaces ejercicios y entrenamientos haciendo de ellas un ejército serio y respetable. Sus enemigos políticos convencieron al Presidente de que las actividades de Rocha no se debían a su celo profesional,

sino a que se estaba preparando para dar un golpe de estado. Lerdo lo destituyó y lo envió a Europa "para que realizara estudios sobre el arte militar". Esto ocurrió el 16 de octubre de 1876 y no regresó a México hasta que el 16 de abril de 1880 lo mandó llamar Porfirio Díaz quien lo designó director del Colegio Militar.⁶

Durante su estancia en Europa, Sostenes Rocha vivió fundamentalmente en París donde realizó una intensa e inteligente labor de información sobre las novedades en los asuntos militares. Entre otras muchas actividades, hizo una gran amistad con el pretendiente al trono de España, don Carlos de Borbón, de quien fue compadre. En cierta ocasión don Carlos y el general Rocha hicieron una ascensión aerostática que se inició en París y terminó en la frontera con Alemania.⁷

Aunque el general mexicano se impresionó bastante con tan sensacional viaje por el aire, no debió encontrarle mucho futuro a las aplicaciones del globo en las cosas castrenses ya que no hizo referencia alguna a este tema en los varios libros que sobre la especialidad escribió y publicó.

EL GLOBO CAUTIVO DEL TIVOLI DEL ELISEO

Hubo una época en que se pusieron de moda los globos cautivos cuyo objeto no era el de desplazarse por los aires,

sino únicamente subir a determinada altura para contemplar durante algún tiempo el panorama, estando el globo sujeto a tierra por un cable mediante el cual se efectuaba el descenso.

El primero de estos globos estuvo colocado en el Tívoli del Elíseo. Era éste un parque de diversiones con quioscos alrededor de un gran prado de pasto con algunos frondosos árboles y estaba ubicado en la actual esquina de Insurgentes y Puente de Alvarado, llegando de fondo hasta cerca de la calle de Artes, ahora Alfonso Caso.

Al final de los jardines se instaló el globo cautivo. La canastilla era de mimbre, con forma circular de 2.5 metros de diámetro donde se introducían hasta 15 personas además del tripulante. La empresa que trajo de París este globo estuvo formada por los señores Juan Dublán, Valentín Wint, Manuel Algara, Alejandro Escandón, Agustín Lazo, Luis Elguero e Ignacio Robelo.⁸

El día 26 de agosto de 1892 el Ayuntamiento de la Ciudad de México envió como inspector al ingeniero Roberto Gayol, quien certificó que el globo estaba en buenas condiciones y la operación ofrecía seguridad, por lo que se permitió iniciar las ascensiones.⁹

La primera se anunció a bombo y platillo para el día 30 de agosto a las 11 de la mañana después de que el globo fuera bautizado con el nombre de "Ciudad de México" y se decía que así la capital estaría a la altura de las grandes ciudades del mundo. Lo cierto es que el globo nunca pudo recibir todo el potencial necesario para realizar ascensiones con seguridad. La única llevada a cabo con solamente uno de sus manejadores a bordo resultó un fracaso pues, dada la poca presión del gas, la fuerza ascensional era muy leve y el globo "rabeaba" mucho, por lo que después de varios ensayos todos frustrados, terminó por empacarse y la empresa quebró.

DRAMA Y TRAGEDIA

El globo formó parte de muchos de los espectáculos de finales del siglo XIX, además de serlo por sí mismo. Se incorporó al circo y al teatro y sirvió de sustentación a trapezistas y equilibristas. Igualmente el globo y la aerostación fueron tema central de algunas obras, como la citada zarzuela "La pesadilla de Cantolla" y el sainete "El globo Marte" que se estrenó en el Teatro Hidalgo en 1893.¹⁰

Ya hicimos referencia con anterioridad a Tranquilino Alemán que fue un verdadero maromero del aire.

Adolfo Buislay formaba parte del Gran Circo de Chiarini, europeo, que por varios años actuó en la República Mexicana, incluyendo la capital del país. Buislay y su padre, del mismo nombre, hacían un número a base de ejercicios gimnásticos en un trapecio que colgaba de un globo. El día 27 de febrero, estando el circo ubicado en la plaza de toros del Paseo Nuevo, iban a realizar su acto Adolfo Buislay, padre, y Crispín Montaño. Como llegara el momento de iniciar la actuación y Montaño no llegara, Buislay, hijo, que se encontraba en las gradas como espectador, se quitó la levita y el chaleco y se dirigió al globo para acompañar a su padre. Se trepó en el trapecio y, cuando se iniciaba la ascensión, una



El aeronauta norteamericano Ivi Baldwin efectuó numerosas ascensiones en la capital de la República, entre ellas una en que dio un paseo a una pareja de recién casados. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

ráfaga de viento golpeó al globo que chocó contra unas vigas. Buislay hijo cayó al suelo desde una altura de 14 metros resultando malherido. Aunque la prensa de días después lo reportaba en franca recuperación, el día 11 de marzo de 1870 falleció y fue sepultado en el Panteón Francés.¹¹

El día 1 de agosto de 1885 se estrenó en el Teatro Hidalgo la "obra de magia" titulada "El anillo del diablo" en la que, a falta de uno, salían tres globos en el escenario.¹²

En el Teatro Principal se representó la obra "Luz en las tinieblas" en cuyo segundo cuadro un globo se elevaba a la vista del público llevando a bordo a los protagonistas que eran Ricardo Pardavé y Lorenzo Arzamendi. La noche del 14 de mayo de 1899, cuando se había terminado dicho cuadro y a la vista del público se desarrollaba el siguiente, entre bambalinas el globo se desprendió del telar y se vino a tierra antes de que los artistas hubieran abandonado la canastilla. Arzamendi resultó con unos ligeros rasguños pero Pardavé se llevó un serio golpe que lo tuvo privado del conocimiento por unos instantes, aunque la cosa no terminó en mayores.¹³

La pareja de hermanos norteamericanos, Yvi y Chett Baldwin, llegó a la Ciudad de México con los inicios del año de 1893. La primera ascensión la llevaron a cabo en el Tívoli de la Castañeda, al parecer el 14 de enero, con bastante éxito por cierto, lo que les valió en lo sucesivo el apodo de los "aeronautas de La Castañeda".

El día 22 del mismo mes efectuaron otra ascensión muy anunciada y publicitada pues Ivy Baldwin llevó de compañero al reportero Fadrique López de "El Universal". El globo, bautizado "Marte", de color amarillo, se elevó desde el Tívoli de San Cosme y tenía capacidad para 20 mil pies cúbicos de gas hidrógeno. En el Tívoli se dio cita una gran cantidad de gente entre quienes se encontraba Cantolla, muy frustrado según los periodistas ya que por aquellos días a él no le daban permiso para realizar ascensiones. Hubo más dificultad de la esperada para lograr que el globo se llenara por completo de gas por lo que la ascensión se llevó a cabo casi dos horas después de la anunciada. A las 4:40 de la tarde, con Ivy Baldwin y Fadrique López en la canastilla, el "Marte" inició una serena y segura ascensión. Llegaron hasta unos 12,000 mil pies de elevación, según la lectura que Baldwin dio a López, cuando éste ya comenzaba a tener problemas para respirar con normalidad, por lo que el aeronauta decidió iniciar el aterrizaje antes de acercarse más a la laguna de Texcoco. Mediante dos válvulas hizo bajar la presión del gas del globo y éste descendió rápidamente realizando un perfecto aterrizaje en los llanos que había tras la Escuela de Tiro.

Una gran cantidad de gente que desde las calles veía la trayectoria del globo y lo fue siguiendo hasta más allá de San Lázaro, alcanzó a los dos aeronautas cuando estos apenas estaban completando las maniobras de arriar el globo para sacarle el gas. Sin que hubiera razón alguna que justificara su acción, comenzaron a lanzar piedras al globo y a los aeronautas y luego siguieron en esa actitud con el automóvil que fue a recoger a los dos viajeros del aire.¹⁴

Los daños al globo debieron ser considerables pues los Baldwin se quejaron personalmente con el gobernador del Distrito Federal por la agresión de que fueron objeto, reclamando indemnización por las roturas.¹⁵

La siguiente ascensión del globo "Marte", realizada también desde el Tívoli de San Cosme el día 29 de enero, es posiblemente una de las más famosas que se hayan efectuado en el país en cualquier época y no por razones técnicas o científicas, sino porque fue aprovechada por una pareja de recién casados para hacer su viaje de bodas.

Efectivamente, mientras los Baldwin preparaban el globo para la ascensión, la señorita Luisa Orellana, mexicana, contraía matrimonio con el ciudadano francés Louis Bertaux en el templo de Santa Catarina Mártir. Al concluir la ceremonia, los recién casados se trasladaron al Tívoli de San Cosme con su cortejo en donde el globo estaba ya listo para iniciar la ascensión. Rodeados de una multitud y de la música de una banda, los esposos Bertaux subieron a la canastilla con Yvi Baldwin y pronto se inició

LA ASCENSIÓN DEL DOMINGO.

El Globo de los hermanos Baldwin.

Un redactor de "El Universal".

El paso de "Marte".

Por la Ciudad de México.

El paso de "Marte".

la ascensión en medio de grandes ovaciones de los miles de personas que estaban en el Tívoli y en las calles adyacentes, dirigidas especialmente a la joven desposada.

La originalidad del vuelo de una pareja de recién casados fue el mayor atractivo por el que se congregó tanta gente, habiéndose llegado a apostar que a última hora la novia no se atrevería a realizar la ascensión, pero ésta se efectuó con toda normalidad. El globo se elevó lentamente y, siguiendo el curso del aire dominante, se desplazó lentamente hacia el NE, para llegar a posarse en el lugar conocido como "El Bosque", en las lomas de Santa Fe.

Para que no hubiera problemas como en la ascensión anterior, una patrulla de la gendarmería montada siguió la trayectoria del aerostato y se encontraba en las proximidades del lugar del aterrizaje cuando este se produjo, garantizando la seguridad al aeronauta, a los recién casados y al globo. Los propios gendarmes escoltaron a la pareja hasta la casa del gobernador del Distrito Federal, donde fueron agasajados.

Un acontecimiento totalmente ajeno a la aerostación, pero que confirma que las aglomeraciones de público siempre han servido para que se comentan robos y otros delitos, es el que protagonizó el señor Víctor Miguel Garcés quien denunció a la policía que, cuando presenciaba la ascensión del globo "Marte" en el Tívoli de San Cosme, le robaron un prendedor de oro con brillantes y una perla que llevaba en su corbata, valorado en 150 pesos.¹⁶

Los hermanos Ivy y Chett Baldwin recibieron propuestas de los empresarios del globo cautivo del Tívoli del Elíseo para que lo pusieran en explotación, pero no aceptaron y el día 1 de febrero de 1893 dejaron la Ciudad de México con destino hacia los Estados Unidos.¹⁷

Por cierto que Ivy Baldwin ingresó como aeronauta en el Cuerpo de Señales del ejército de los Estados Unidos, con el que tomó parte en la guerra hispano-norteamericana en 1898. Durante la batalla de Santiago de Cuba ascendió en un globo y proporcionó importante información sobre los movimientos de las tropas españolas, pero éstas dispararon al globo y lo perforaron. Globo y aeronauta cayeron al mar y fueron rescatados por unidades de la Armada estadounidense, resultando Baldwin con serias heridas. Sin embargo, sobrevivió al hecho pues falleció en 1955.¹⁸

EN PROVINCIA

En la gran ciudad norteña de Chihuahua hubo, por lo menos, dos ascensiones aerostáticas que hemos podido certificar. La primera se efectuó el día 15 de febrero de 1868 y la realizó el aeronauta y acróbata Esteban Patrón, que efectuó una exhibición con un globo tipo "Montgolfier" que dejó asombrados a millares de chihuahuenses, realizando también acrobacias en un trapecio. Era la primera ascensión efectuada en esa ciudad.¹⁹

Hay un programa impreso en el que se anuncia una ascensión aerostática en San Miguel de Allende, Guanajuato, para el día 17 de julio de 1873 a cargo del

ENCIENDO AEROSTATICA
PARA EL JUEVES 17 DE JULIO DE 1873.
EL AERONAUTA MEXICANO DEL SIGLO XIX.
EL INTRÉPIDO GIMNASTA FÉLIX MORALES.
EL QUE AERONAUTA EN SU GLOBO MONSTRUO DE 18 METROS DE ALTURA, LLEGANDO POR
CASTILLO UN TRAPEZIO, DE DONDE A CIERTA ALTURA HIZO EL SALTÓ DEL SEÑOR PARA SALUDAR
AL BELLÍSIMO Y PÚBLICO EN GENERAL

VIVA MÉXICO.

Los aeronautas que regresan de devolver
el globo al señor y señora el conde de
Tolosa.

1. Dr. Teófilo Fernández y Tolosa.

2. Dr. Rafael Fernández de Santa.

3. Dr. Francisco Sánchez.

4. Dr. Pedro Luis de Rosas.

5. Dr. Juan José Gómez.

6. Dr. Francisco Flores y Valdés.

LADRONES.

7. Dr. José M. L. de la Concha.

8. Dr. José M. L. de la Concha.

9. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

10. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

11. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

12. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

13. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

14. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

15. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

16. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

17. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

18. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

19. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

20. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

21. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

22. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

23. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

24. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

25. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

26. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

27. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

28. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

29. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

30. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

31. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

32. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

33. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

34. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

35. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

36. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

37. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

38. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

39. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

40. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

41. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

42. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

43. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

44. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

45. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

46. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

47. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

48. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

49. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

50. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

51. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

52. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

53. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

54. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

55. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

56. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

57. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

58. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

59. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

60. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

61. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

62. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

63. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

64. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

65. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

66. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

67. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

68. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

69. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

70. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

71. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

72. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

73. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

74. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

75. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

76. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

77. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

78. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

79. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

80. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

81. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

82. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

83. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

84. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

85. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

86. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

87. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

88. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

89. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

90. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

91. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

92. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

93. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

94. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

95. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

96. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

97. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

98. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

99. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

100. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

101. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

102. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

103. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

104. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

105. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

106. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

107. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

108. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

109. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

110. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

111. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

112. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

113. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

114. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

115. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

116. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

117. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

118. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

119. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

120. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

121. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

122. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

123. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

124. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

125. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

126. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

127. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

128. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

129. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

130. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

131. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

132. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

133. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

134. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

135. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

136. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

137. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

138. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

139. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

140. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

141. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

142. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

143. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

144. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

145. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

146. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

147. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

148. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

149. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

150. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

151. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

152. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

153. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

154. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

155. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

156. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

157. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

158. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

159. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

160. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

161. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

162. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

163. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

164. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

165. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

166. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

167. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

168. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

169. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

170. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

171. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

172. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

173. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

174. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

175. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

176. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

177. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

178. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

179. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

180. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

181. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

182. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

183. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

184. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

185. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

186. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

187. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

188. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

189. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

190. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

191. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

192. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

193. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

194. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

195. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

196. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

197. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

198. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

199. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

200. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

201. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

202. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

203. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

204. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

205. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

206. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

207. Dr. Henrique Antônio Cadeira.

2



El general Sóstenes Rocha durante su estancia en París realizó una ascensión aerostática. (Original de José Ma. de los Reyes V.)

gran cantidad de gente presenció la ascensión desde la propia plaza, las azoteas próximas y desde el Paseo Bolívar. La nota informativa dice que Baldwin descendió como a una milla valiéndose del paracaídas, que suponemos sería un aditamento anexo al globo, similar al usado por Wilson en la capital del país.²³ Sin duda alguna que hubo en México muchas más ascensiones aerostáticas de las que aquí hemos reseñado. Sabemos de otras en Monterrey, Colima, San Luis Potosí, Guanajuato, Zacatecas, Tulancingo y la propia Ciudad de México, pero no hemos podido encontrar documentos para hacer una reseña confiable de las mismas, conforme al respeto que se merece el lector.

FIN DE SIGLO

El siglo XIX llega a su fin con una ascensión bastante curiosa que tuvo lugar en la capital de la República. La prensa anunció la llegada de una jovencita cubana que se presentaba como una experta aeronauta. La contrató el

Circo Nacional de la empresa López, que le proporcionó el globo y consiguió el permiso para la ascensión que se efectuó el día 13 de agosto de 1899. La aeronauta se comportó como una experimentada profesional, realizó magistralmente el despegue con ejercicios en el trapecio y fue a caer junto al edificio del Ministerio Público, en Belén. Escoltada por una gran cantidad de gente que la vitoreaba por su valentía, regresó en coche de caballos a la plaza de Tumbaburros, donde estaba instalado el circo, saludando graciosamente con su alegre vestido de marinero. Entonces se supo que la jovencita morena de dieciocho años se llamaba Adela y era mexicana.²⁴

Notas del capítulo X

¹Diccionario Enciclopédico Hispano-Americanó de Literatura, Ciencia y Artes. Muntaner y Simón Editores, Barcelona, España, 1883.(BA)

²Jorge Newbery. Raúl Lara. Buenos Aires, 1975.(BA)

³La Aerostación Argentina y sus Precursores. Julio V. Lironi. Buenos Aires, 1958. Citado en la Revista Aerodeportes. (Embajada de la República Argentina en México)

⁴El Siglo Diez y Nueve. 3, 8 y 11 de agosto de 1878.(HN)

⁵Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Caja 26. Exp. 1180

⁶Sóstenes Rocha. Juan Manuel Torrea. México, 1941.(BN)

⁷Album Histórico del Ejército Mexicano. Secretaría de la Defensa Nacional. México, 1991.(BA)

⁸El Partido Liberal. 16 de agosto de 1892.(HN)

⁹El Partido Liberal. 26 de agosto de 1892.(HN)

¹⁰Reseña Histórica del Teatro en México. Enrique de Olavarría y Ferrari. México, 1961.(BA)

¹¹La Orquesta. del 17 de julio de 1869.(HN) y El Monitor Republicano. 1, 8 y 12 de marzo de 1870.(HN)

¹²Reseña Histórica del Teatro en México.

¹³El Imparcial. 16 de mayo de 1899.(BLT)

¹⁴El Universal. 24 de enero de 1893.(HN)

¹⁵El Partido Liberal. 26 de enero de 1893.(HN)

¹⁶El Universal. 31 de enero de 1893.(HN)

¹⁷El Partido Liberal. 5 de febrero de 1893.(HN)

¹⁸The Guinness Book of Aircraft Records Facts and Feats. Michael Taylor y David Mondey. Canopy Books. Nueva York, 1992. (Biblioteca de Juan Antonio José)

¹⁹Historia General de Chihuahua. Prof. Francisco R. Almada. (Copia enviada por D. Guillermo Peña Moyrón al autor)

²⁰Anuncio reproducido en La Navegación Aérea en México. Armando de María y Campos. Consultamos al respecto con D. Antonio Barajas Becerra, cronista oficial de San Miguel de Allende, Guanajuato, quien nos informó que no hay constancia documental alguna sobre dicha ascensión.

²¹El Siglo Diez y Nueve. 15 de diciembre de 1877.(HN)

²²Revista de Mérida. Citada por Raúl Rosado Espínola en Vuelo al Pasado, Ediciones Komesa, Mérida 1979.(BA)

²³El Imparcial. 6 de julio de 1899.(HN) El periodista aeronáutico de Chihuahua D. Guillermo Peña Moyrón, confrontó esta cita y nos dijo que la descripción de la plaza y el Paseo Bolívar concuerda con la ubicación de ambos en aquella época.

²⁴El Imparcial. 10 de julio y 14 de agosto de 1899.(HN y AGN)



CAPITULO XI

Aerostatos en el siglo XX

La llegada del siglo XX va a cambiar el curso de la historia en materia de navegación aérea al descubrirse e imponerse los más pesados que el aire. Pero los globos y dirigibles aún iban a escribir muchas páginas, algunas de ellas gloriosas. En México no alcanzaremos esos niveles de excelsitud, pero todavía la aerostación tiene cosas que contarnos en el nuevo siglo.

NUEVA INVENTIVA MEXICANA

No hay duda alguna sobre el interés que en el México de inicios del siglo XX se mantenía sobre la posibilidad de llegar a dominar exitosamente el espacio.

Es por ello que empezamos la reseña del nuevo siglo con cuatro inventos llevados a documentos oficiales del Registro de Patentes.

El primero de ellos tiene fecha del 16 de octubre de 1901 y su autor es el señor Manuel Gómez García que lo tituló "Proyecto original para la construcción de un aeromóvil dirigible". Lo calificaba su autor como "más pesado que el aire", conforme a la nueva terminología, y entre sus virtudes estaban el "presentar muy poca superficie de rozamiento" y el "poder elevarse y dirigirse con un motor de potencia y peso usuales".

La descripción que hace del aerostato es sumamente breve e insuficiente para entrar en detalles y sólo podemos deducir que se trata de un globo fusiforme envuelto en una red de la que colgaba una barquilla en la que iba "el maquinista" y un pasajero, además del motor.

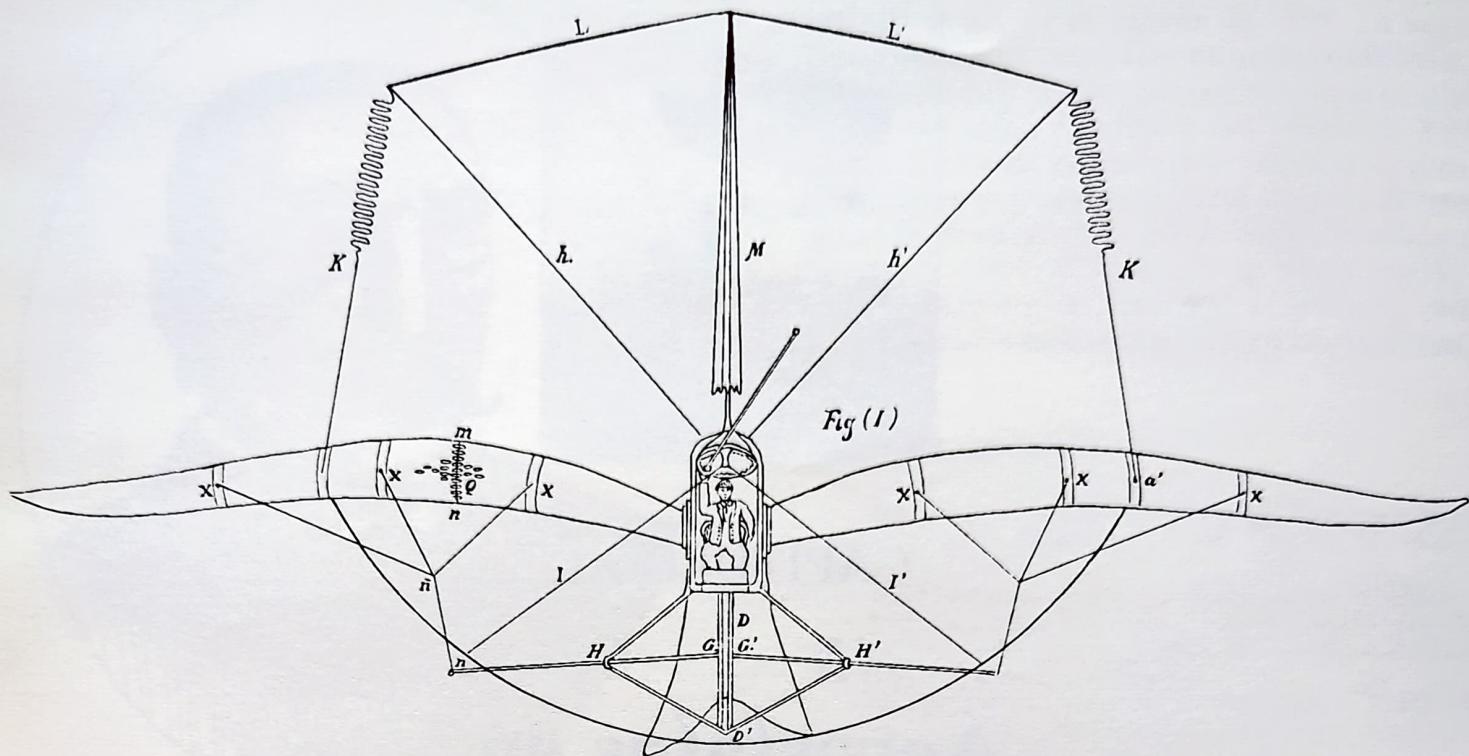
Es precisamente al motor a lo que dedica la mayor parte de su trabajo el señor Gómez García. Proponía uno de petróleo de 4 caballos de fuerza, del sistema Astresse, con un peso de 30 kilogramos. Quedan una gran cantidad de dudas sobre cómo habría de aprovecharse la potencia del motor para dar fuerza ascensional al "aeromóvil dirigible".

Obsesionado por el origen de la fuerza motriz, olvida una gran cantidad de cuestiones fundamentales. Al respecto, dice: "La electricidad, el aire líquido y tal vez la deflagración de la pólvora sin humo, serán en lo futuro las fuerzas que vengan a aplicarse a los aerostatos como potencias motrices; pero por ahora los motores de petróleo son los más corrientes por ser perfectamente conocidos, fácilmente manejables, seguros, de poco peso y que necesitan poca provisión para sostener su funcionamiento".¹

El señor Ricardo Gárate, residente en Guadalajara, Jalisco, solicitó patente de invención para un "aerostato o máquina de volar" el día 25 de febrero de 1904.

Consistía este aparato, como puede apreciarse en el afortunado grabado que se adjunta, de un artefacto cuyo inventor pretendía que volara con unas alas batientes que debían ser accionadas por un motor eléctrico colocado con sus baterías en la cabina.

La clave del funcionamiento de este aerostato o máquina de volar estaba en estos detalles que nos describe el inventor tapatío: "Los movimientos del motor eléctrico van en relación con las dos alas, es decir, que entre uno y



Este "aerostato o máquina de volar" fue una propuesta de Ricardo Gárate en 1904. Mediante un motor se le daría movimiento a unas alas batientes. (AGN)

otro golpe del motor haya el tiempo necesario para que el ala suba y baje sin forzarla".

Con respecto a los problemas de control horizontal y vertical, así como de los virajes, el inventor los resuelve así: "La cola o timón, movida a voluntad por el individuo permite inclinarla más o menos, subida o bajada, según se quiera". Además, el aeronauta, maquinista o individuo, puede, mediante el uso de una cuerda "conseguir que una ala se atrase un poco y la otra se adelante para facilitar la vuelta".²

Si bien ninguno de estos proyectos logró volar exitosamente, o al menos no nos ha quedado constancia en contrario, son una muestra del interés que despertó entre los mexicanos todo lo relacionado con las actividades que llevaran a los humanos a dominar el vuelo. Interés que, a través de ascensiones aerostáticas, hemos visto plasmadas en medios prácticos pero que también trascendieron al terreno de la ciencia, de la investigación y de la mecánica.

Mucho menos ingeniosos que los anteriores son los inventos del norteamericano Alva S. Reynolds, mecánico, residente en Los Angeles, California, quien, a través de un representante, solicitó patente para dos "inventos de su autoría". El primero, fechado en 6 de agosto de 1904, consistía en unas alas con arnés, poleas, correas y placas para aprovechar la fuerza muscular humana, que se ponía el aeronauta a modo de "ángel", para lanzarse al vacío y volar aprovechando las corrientes de aire.

El segundo, de fecha 4 de noviembre de 1905, no era más novedoso pues se trataba de un globo de cuya red colgaba una barquilla en la que se colocaba el "operante"

que movía unos remos que "funcionarán en la misma manera que cuando se rema en el agua". La patente que Mr. Reynolds solicitaba para este invento era por concepto de "mejoras en máquinas de volar" y que consistían en los soportes y bisagras en donde se montaban los remos.³

LOS DIRIGIBLES DE "EL BUEN TONO"

Era Ernesto Pugibet un francés que llegó a México en el año de 1879 procedente de Cuba, donde había tenido oportunidad de trabajar en la industria cigarrera. En nuestro país puso un taller de elaboración de puros con solamente tres operarios y cuya producción él mismo distribuía. Su éxito económico fue tan grande que fundó la fábrica "El Buen Tono" en la que fue incorporando la más moderna maquinaria y técnicas de elaboración de cigarrillos, entre ellas el engomado mecánico. Posteriormente esta empresa llegó a ser una de las más grandes e importantes del país en su ramo y Pugibet participó en los consejos de administración de otras notables empresas como Cervecería Moctezuma, Banco Nacional de México y El Palacio de Hierro.⁴

Hombre de gran visión para los negocios y no menos iniciativa, trajo a México tres dirigibles para promover masivamente la venta de sus cigarros, editó historietas de publicidad y, posteriormente, también mandó traer a México un aeroplano para los mismos fines.

El primer dirigible tenía forma de salchicha y de él iba suspendida una estructura triangular metálica donde se situaba el tripulante y en cuya parte anterior estaba co-



El primero de los dirigibles que "El Buen Tono" usó para hacer publicidad a sus productos y que fue tripulado por Charles K. Hamilton en los primeros meses de 1907 con poco éxito. (Fototeca Nacional. INAH)

locado un pequeño motor de un cilindro que movía una hélice bipala, tipo aspa de molino y en su parte posterior llevaba colocado un timón de tres planos, típico de los dirigibles.

El tripulante se situaba a horcajadas en la estructura o armazón y con sus movimientos, hacia adelante o hacia atrás, lograba colocar al dirigible en posición de ascenso o descenso. En vuelo recto y nivelado permanecía en el centro de gravedad y, mediante unos hilos, hacía mover los planos del timón para maniobrar a derecha o izquierda. El campo de operaciones de este dirigible estuvo situado en el Tívoli del Elíseo, ubicado en una de las esquinas de las actuales avenidas de Puente de Alvarado e Insurgentes.

El dirigible de "El Buen Tono", con su piloto Charles K. Hamilton, norteamericano, realizó varios vuelos sobre la Ciudad de México llevando sendas mantas a ambos lados con anuncios de la empresa.

El piloto Hamilton tripuló el dirigible con gran habilidad y su mayor problema fue siempre la escasa altura alcanzada debido a la baja potencia del motor combinada con la gran elevación de la Ciudad de México. El motor de gasolina de un cilindro movía la hélice que hacía volar al dirigible evolucionando parsimoniosamente.

El gobierno del Distrito Federal se puso exigente en cuanto a la autorización para que el dirigible volara ya que se trataba de una novedad y había preocupación por los posibles problemas de seguridad.⁵

El domingo 6 de enero de 1907 se efectuaron las pruebas definitivas con un exitoso vuelo desde el Tívoli del Elíseo hasta la Plaza de Armas (Zócalo) donde hizo varias evoluciones y luego se dirigió hasta Chapultepec



Charles K. Hamilton fue el aeronauta que tripuló el primer dirigible de "El Buen Tono". Luego resultó un famoso piloto de aviones y vino a México formando parte del primer grupo de exhibiciones Moisant. (Archivo del autor)

EL MUNDO ILUSTRADO

Registrado como artículo de segunda clase, en 3 de Noviembre de 1894.—Impreso en papel de las Fábricas de San Rafael.

Año XV—Tomo I

Méjico, 2 de Febrero de 1908

Número 5



Portada de la revista capitalina *El Mundo Ilustrado* en la que aparece el segundo dirigible de "El Buen Tono" que tripuló Jack Dallas y que se accidentó en Indianilla. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)



El tercero de los dirigibles de "El Buen Tono" fue tripulado por Lincoln Beachy, entonces un jovencito de 21 años. (Casasola)

para, finalmente, regresar al punto de partida. La altura lograda en este vuelo no fue mucha y el piloto se quejó del poco rendimiento del motor que le ofrecía muy poca seguridad.⁶

Como el dirigible volaba sobre las avenidas y plazas más concurridas era muy numeroso el público que tenía la oportunidad de observarlo y en diversas ocasiones cuantiosos grupos vitorearon y aplaudieron al piloto quien con el sombrero en la mano agradecía las ovaciones en su honor.

El día 13 de enero se llevó a cabo un vuelo ascendiendo a las diez de la mañana del Tívoli para llegar al Zócalo por Plateros (Av. Madero) y luego regresar por la Av. Juárez para continuar por el Paseo de la Reforma y tratar regresar al Tívoli. Sin embargo, esto no pudo suceder pues Hamilton se vio obligado a aterrizar "antes del punto de partida", aunque no se precisa dónde.⁷

Sobre la actuación del dirigible de "El Buen Tono" hubo una gran polémica entre los periódicos capitalinos *El Imparcial* y *El Diario*. El primero tenía contrato de publicidad con la empresa "El Buen Tono" y alababa con exageración todo cuanto hacían piloto y dirigible. El segundo anunciable a la competencia, que era la empresa "La Tabacalera Mexicana", y publicaba notas burlescas sobre sus vuelos. En una ocasión encabezó una nota diciendo que gracias al globo dirigible peligraba la integridad de las farolas de la iluminación pública y también publicó caricaturas en las que el protagonista era un globo dirigible

con forma de cerdo llamado "El Buen Tonto". Una de estas viñetas tenía el siguiente texto:

*El humo sin rival de un cigarrillo
de la 'Flor de Lis' formando va una nube;
y tiembla Marmitón como chiquillo
al observar que el globo ya no sube.⁸*

La "Flor de Lis" era una marca de cigarros de la Tabacalera y Marmitón el nombre del piloto del dirigible "El Buen Tono", parodia del Hamilton de "El Buen Tono".

Charles K. Hamilton, el aeronauta norteamericano que tripuló el primer dirigible de "El Buen Tono" había nacido en New Brittain (Connecticut) el 30 de mayo de 1885. Fue piloto de globos, de cometas y de dirigibles. Después de su estadía en México se hizo piloto de aeroplanos con Glenn Curtiss, con cuyo equipo participó en numerosas exhibiciones aéreas. En enero y febrero de 1911 estuvo nuevamente en México formando parte del grupo Moisant.⁹ Luego siguió teniendo una gran actividad como piloto acrobata, profesión que debió dejar a causa de una tuberculosis, que finalmente le causó la muerte el 22 de enero de 1914.¹⁰

Ante el poco éxito del primero, Pugibet trajo a México otro dirigible, pues estaba convencido de los notables efectos de su espectacularidad.

Este nuevo dirigible tenía mayor tamaño que el an-

terior y su aspecto era del un enorme puro. El globo tenía una longitud de 20 metros y un diámetro de 6 por su parte más ancha; su capacidad era de unos trescientos cincuenta metros cúbicos y estaba hecho de tela de seda impermeabilizada con pegamento. La barquilla era una estructura alargada con forma de prisma, construida con madera de "spruce" (abeto) y en ella iba colocado un motor de gasolina de cuatro cilindros y doce caballos que movía una hélice bipala hecha de madera con estructura de zinc, que daba entre trescientas y trescientas cincuenta revoluciones por minuto.¹¹

También llegó un nuevo piloto, en esta oportunidad llamado Jack Dallas, que gozaba de una buena fama como aeronauta.

De nuevo la base del dirigible estuvo en los terrenos del Tívoli del Elíseo y, de nuevo también, todos los habitantes de la Metrópoli tuvieron tema para sus conversaciones.

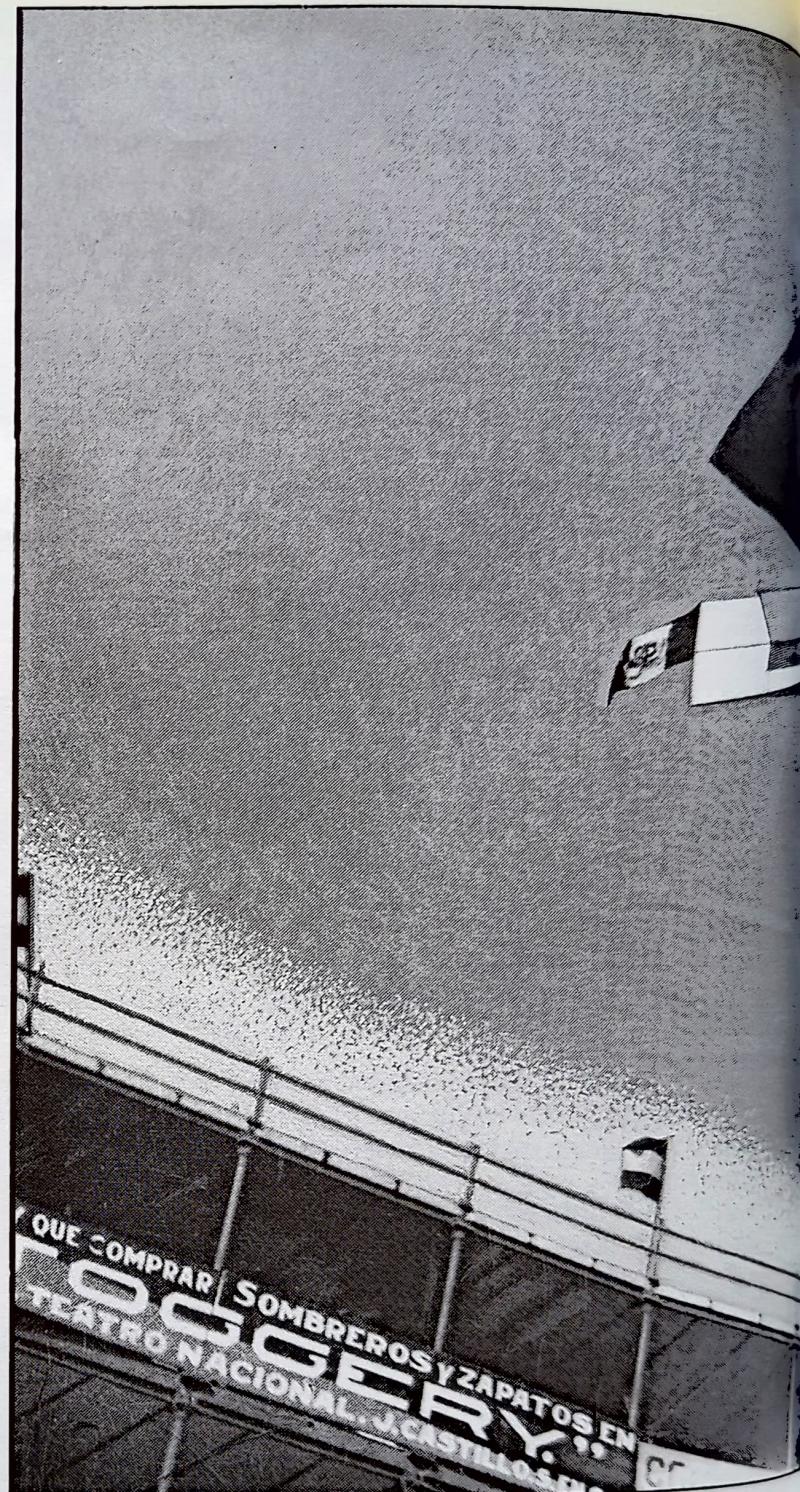
Después de varios exitosos vuelos, el dirigible y su piloto actuaron destacadamente el domingo 30 de noviembre de 1907 con motivo de la inauguración de la escuela Comercial Francesa a cuya ceremonia asistió el Presidente de la República, general Porfirio Díaz. El dirigible salió del Tívoli y se dirigió a Chapultepec y de allí a la Colonia de la Condesa, donde se encontraba el citado centro de estudios, evolucionando majestuosamente sobre el mismo y llamando poderosamente la atención de los distinguidos asistentes, entre quienes se estaba también Ernesto Pugibet, dueño de "El Buen Tono" y presidente del comité que patrocinó la construcción de la citada escuela.¹²

Durante algún tiempo el dirigible fue una gran atracción para los habitantes de la Capital de la República, aunque, como tenía que volar a muy baja altura, con vientos de cierta fuerza, resultaba crítico. Todavía estuvo presente y fue un gran espectáculo en las carreras de caballos efectuadas en honor del Kaiser Guillermo II en el Hipódromo de Peralvillo en día 26 de enero de 1908.¹³ Despues y sin que hayamos podido establecer la fecha, el aeronauta tuvo un accidente en Indianilla y allí se acabó el dirigible.

Del aeronauta Jack Dallas solamente hemos podido saber que había estado encuadrado en la marina norteamericana con la que participó en la guerra entre los Estados Unidos y España en 1898. Luego se hizo aeronauta y logró un segundo lugar en una de las famosas carreras de globos efectuadas en San Luis, Missouri, el año de 1909.

Sobre la pericia de Dallas, el celeberrimo don Joaquín de la Cantolla y Rico, dijo textualmente: "El extranjero que iba en aquel globo no sabía dirigir. ¿Cómo se fue a estrellar allá por Indianilla? ¡No calculó la diagonal, no soltó lastre, no era aeronauta!"¹⁴ Don Ernesto Pugibet, que no se arredraba con los fracasos ni se conformaba con los éxitos parciales, trajo un tercer dirigible con el que finalmente lograría plenamente sus propósitos.

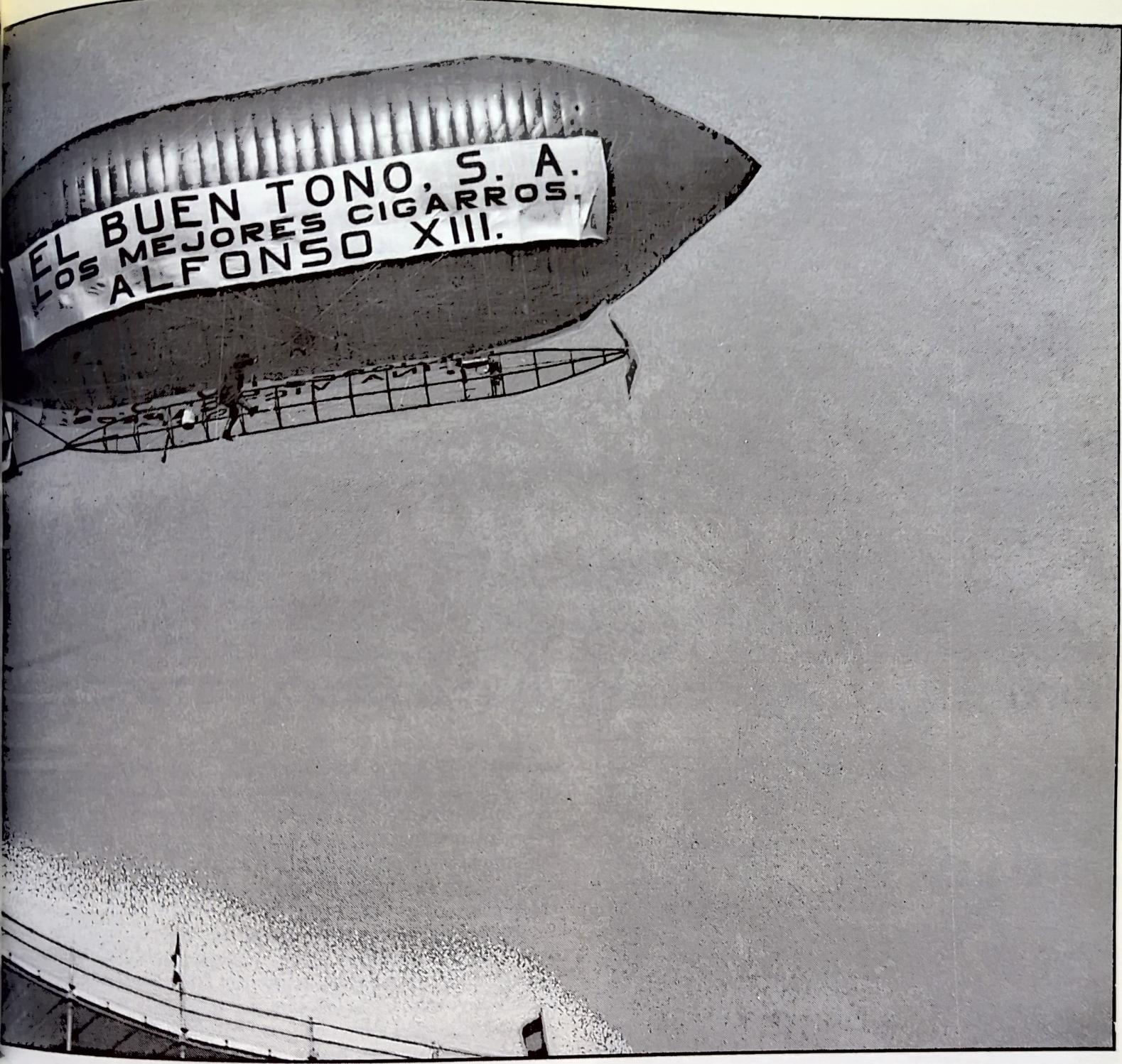
El tercer dirigible seguía siendo sumamente sencillo en su concepción y fabricación, como los anteriores. Era del tipo "Victor", basado en el "California Arrow" diseñado y fabricado por Thomas D. Baldwin para el ejér-



cito de los Estados Unidos. Su piloto era un jovencito de 21 años llamado Lincoln Beachy que, pese a su poca edad, gozaba de fama como piloto de dirigibles y en México ratificó su prestigio.

El globo se llenaba con gas del alumbrado público y tenía motor de gasolina. Su mayor capacidad le daba una fuerza ascensional superior a los anteriores, así como mayor sustentación, por lo que su actuación fue más exitosa que la de aquéllos.¹⁵

El dirigible y su piloto Beachy efectuaron numerosísimos vuelos sobre la Ciudad de México llegando a hacerse casi rutinarios por la seguridad que inspiraron



Espectacular perspectiva del dirigible sobre la plaza de toros de la Condesa en la Ciudad de México. (Fototeca Nacional, INAH)

ambos, pese a lo cual los anuncios previos de sus paseos incluían siempre el consabido "si el tiempo lo permite" ya que el viento era un considerable enemigo.

El primer vuelo que ha quedado documentado ha sido el efectuado el 16 de diciembre de 1908 que consistió en salir del Tívoli del Elíseo a las once de la mañana para ir hasta el Zócalo y regresar por Plateros, Plaza de San Juan (donde estaba la fábrica de "El Buen Tono"), Avenida Juárez y Alameda para aterrizar en el Tívoli.¹⁶ Otro vuelo similar ha quedado registrado el 17 de diciembre con muy parecido itinerario.¹⁷

A las 10 de la mañana del día 24 de diciembre efectuó

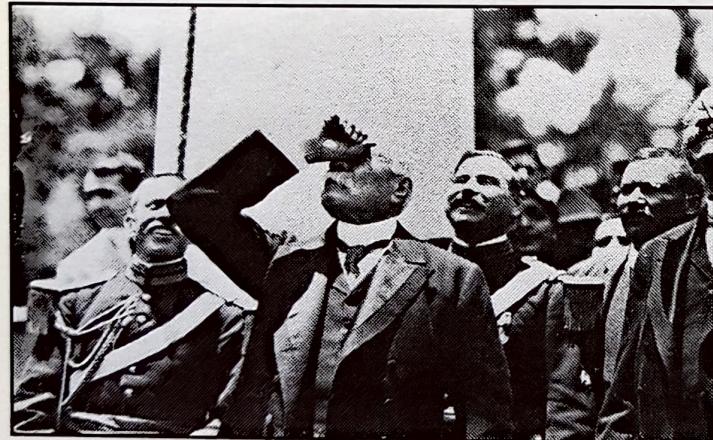
un vuelo que tuvo un recorrido hasta Mixcoac para regresar al Tívoli por Tacubaya, Los Pinos y Chapultepec. Al mediodía nuevamente hizo un recorrido hasta el Zócalo con regreso por la Plaza de San Juan.¹⁸

El domingo 27 de diciembre de 1908, además de un recorrido hasta Mixcoac por la mañana, en la tarde el dirigible sobrevoló la plaza de toros "El Toreo" de la Condesa, a la hora de la corrida, efectuando lucidas evoluciones con el beneplácito del público y el 1 de enero de 1909 voló hacia el Oriente, hasta San Lázaro, para regresar por La Viga.¹⁹

El domingo 3 de enero, dirigible y piloto se pre-



El tercer dirigible de "El Buen Tono" tuvo una exitosa actuación en las ciudades de México, Guadalajara y Puebla. Aquí sobrevuela el Palacio de Bellas Artes, aún en construcción, en la Capital de la República. (Fototeca Nacional. INAH)



El general y presidente Porfirio Díaz se proteje del sol para mirar las evoluciones del dirigible de "El Buen Tono". (Casasola)

sentaron en el Hipódromo de Peralvillo durante las carreras y en la tarde volaron de nuevo sobre la plaza de toros y el 6 de enero, festividad de los Reyes Magos, hicieron un largo vuelo sobre las colonias Guerrero y Santa María la Ribera.²⁰

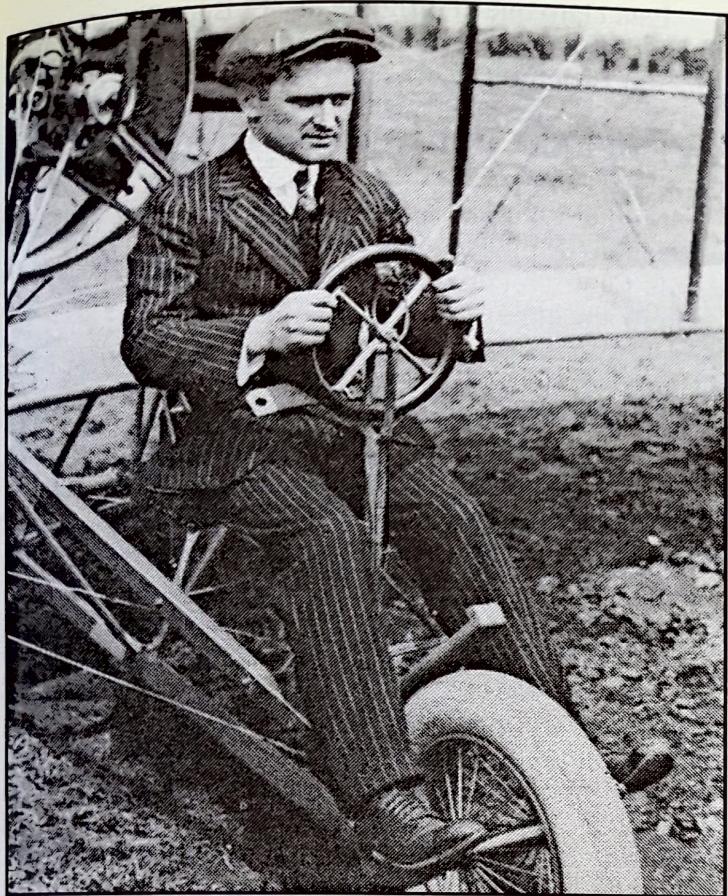
El día 10 de enero se llevó a cabo una muy anunciada corrida de toros en beneficio de las víctimas de los terremotos que poco antes habían causado desolación en el sur de Italia (Calabria y Sicilia). Asistió a ella el Presidente de la República, general Porfirio Díaz, el gabinete en pleno, el cuerpo diplomático y lo "más granado de la

sociedad". Actuaron los famosos diestros Morenito de Algeciras, Bienvenida y Relampaguito con 6 toros de San Diego de los Padres. El dirigible y su piloto realizaron un largo vuelo sobre el coso taurino completando un "animadísimo cuadro" al evolucionar sobre la plaza "como un dócil caballo obediente a las riendas de su piloto", según aseguró un periodista en su crónica al día siguiente.²¹

Hubo más vuelos sobre diversas colonias de la Ciudad de México llevadas a cabo con toda seguridad por lo que Beachy y el dirigible inspiraron tanta confianza que fueron enviados a Guadalajara y Puebla para seguir haciendo publicidad a los cigarros "Alfonso XIII" y "Reina Victoria" que apenas hacía un par de meses había comenzado a producir la empresa "El Buen Tono" que, además, era "proveedora de la Real Casa", como se decía de aquellos cuyos productos o servicios eran usados por la Familia Real española y sabido es que el rey don Alfonso XIII era un distinguidísimo fumador.

En Guadalajara el "Victor" y Lincoln Beachy sentaron sus reales en el "Club La Perla" y efectuaron varios vuelos sobre el centro y diversos barrios de la ciudad, que fueron recibidos por los tapatíos "con un entusiasmo indescriptible". Algunos de ellos fueron por encima del palacio de Gobierno y de la Catedral, sobre la que el dirigible en alguna oportunidad "estuvo mariposeando".

El día 24 de enero de 1909 el dirigible y su piloto fueron recibidos con una estruendosa ovación al llegar sobre la plaza de toros "El Progreso" en la que se efec-



Lincoln Beachy, el aeronauta que tripuló el tercer dirigible de "El Buen Tono", después de su estancia en México se hizo piloto de aeroplanos y llegó a obtener gran fama como tal. (Archivo del autor)

tuaba una novillada en la que participaban los diestros locales "Peritos", "El Chato" Paulsen, Ricardo Ochoa y "El Chivo" Granados.²²

Posteriormente los vuelos tuvieron lugar sobre Puebla de los Angeles, en una competencia sin igual entre Lincoln Beachy y los espíritus celestiales custodios de la ciudad.

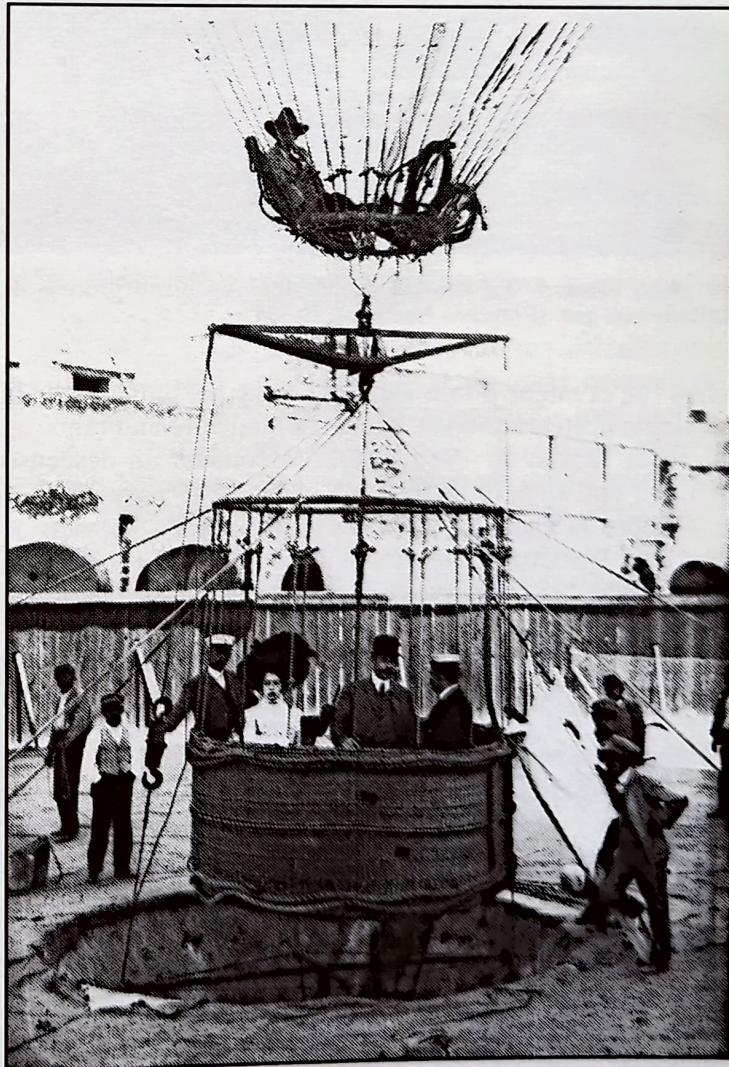
La carpa que cobijaba al dirigible se instaló en un amplio solar que había sido velódromo y que se encontraba en los terrenos comprendidos entre las actuales avenidas 13 a 19 Poniente y 11 y 13 Sur.

El dirigible tomó parte en las fiestas organizadas en honor del gobernador de la entidad, general Mucio Martínez. Después de un lucido desfile se organizó una gran fiesta en la Plaza de la Constitución. Apenas iniciada, en pleno bullicio de la gente, hizo su aparición el dirigible causando "un grito general de asombro", que después se convirtió en "un silencio sepulcral" para que los asombrados poblanos miraran boquiabiertos a las alturas deleitándose con la majestuosidad del vuelo de Beachy. Dice el emocionado cronista que entonces "la kermesse se dejó en el mejor olvido y el oleaje humano se desbordó impetuoso, agitado y soberbio, para ver el descenso de Mr. Beachy en el espacioso atrio de la Catedral". Fue tanto el entusiasmo de la multitud que se llegó a temer por la integridad física del aeronauta "a causa de los abrazos que le prodigaban los testigos de su arrogante valor".²³

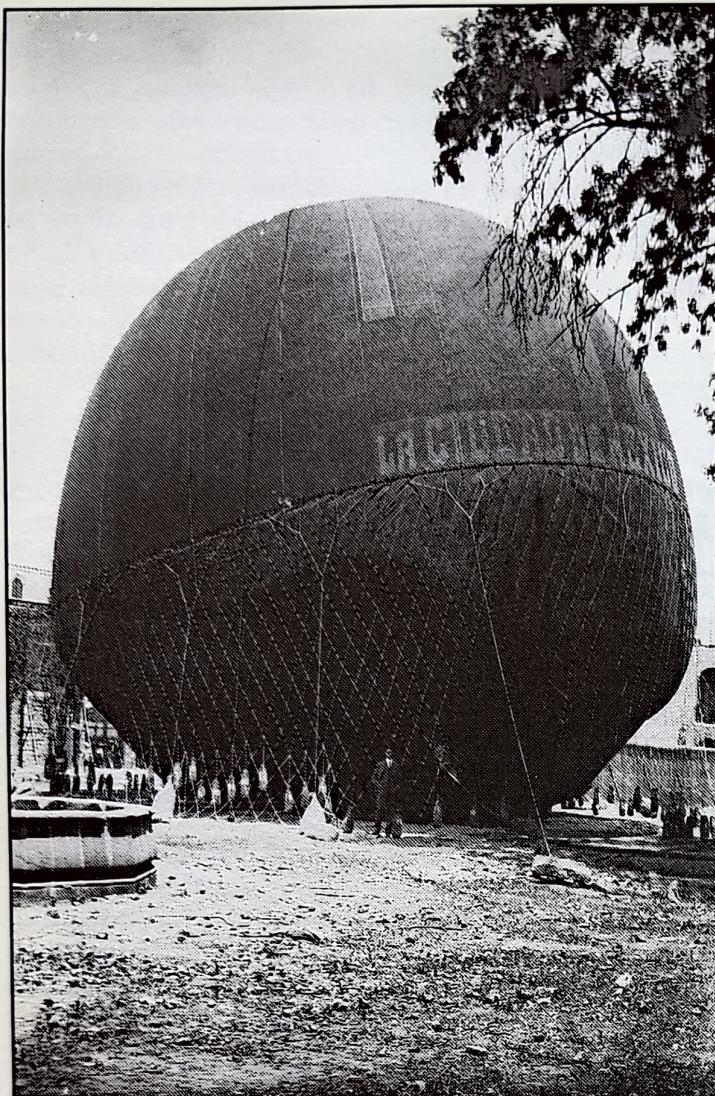
Lincoln Beachy efectuó varias ascensiones con el

dirigible "Victor" en la ciudad de Puebla, uno de ellos, el del 3 de febrero en la tarde, para lanzar desde el aire propaganda política, y el día 5 en la mañana, al parecer con la intención de lograr algún récord aprovechando el magnífico tiempo que hacía, cuyo alcance no nos ha sido posible establecer ya que el cronista nos ha dejado este ambiguo relato: "El piloto llegó a subir a una altura tan grande que el aeronauta casi no se distinguía ya". Sin embargo, quedó bien claro que todos los vuelos sobre Puebla se hicieron con grandes muestras de entusiasmo de parte de sus habitantes que a la hora de los vuelos llenaban plazas, avenidas, balcones y azoteas.²⁴

El aeronauta que tripuló este tercer dirigible fue, como hemos dicho, Lincoln Beachy, quien había nacido el día 3 de marzo de 1887 en San Francisco, Estados Unidos. Era un distinguido aronauta desde 1905 y cuando vino a México trabajaba para Thomas S. Baldwin, el famoso constructor de dirigibles. En 1910 se hizo piloto de aeroplanos y llegó a tener una gran fama por sus atrevidas exhibiciones en vuelo acrobático. Ostentó un récord de altura, fue el primero en volar bajo el puente de las Cataratas de Niágara y aterrizó en un jardín de la Casa Blanca, como protesta por la poca atención que el gobierno estadounidense prestaba a la aviación. Para mu-



Foso, canastilla y sistema de sujeción del globo cautivo que manejó Miguel Lebrija. (Fototeca Nacional. INAH)



El globo cautivo "La Ciudad de México" en pleno proceso de inflado con gas. (Fototeca Nacional. INAH)

chos fue el mejor piloto acróbata entre los pioneros de la aviación norteamericana. Murió en su natal San Francisco el 14 de marzo de 1915 cuando efectuaba un descenso vertical con su aeroplano.²⁵

Sobre la estancia de Lincoln Beachy en México, la escritora Elsbeth E. Freudenthal, nos hace una referencia muy desconcertante, pues nos lo presenta como tripulante de globos y no de dirigibles con motivo de las Fiestas del Centenario. Está claro que Beachy vino a México como piloto del tercer dirigible de "El Buen Tono" en fecha anterior a las fiestas del Centenario que fueron, lógicamente, en septiembre de 1910.

La presencia del dirigible de "El Buen Tono" en México hay que tomarla únicamente como lo que fue: un reclamo publicitario que entretuvo a las gentes y nada más. Como tal, resultó efectivo pese a los problemas técnicos dada la gran elevación del Valle de México que fue una pesadilla para los aeronautas Hamilton y Dalllas.

En cuanto a la actuación en otras ciudades hay una cita de que voló en Puebla, acompañada de una fotografía, en la que se dice que el vuelo se efectuó en el año de 1903 y que el piloto era don Joaquín de la Cantolla.²⁶

Está claro que el dirigible de "El Buen Tono" voló en Puebla los días 1, 3 y 5 de febrero de 1909 con su piloto Lincoln Beachy.

LA EMPRESA DEL GLOBO CAUTIVO

Miguel Lebrija, corredor de automóviles y constructor y piloto de planeadores, realizó un viaje a Alemania en donde tomó un curso de aerostación en Hamburgo. Allí compró un globo de grandes dimensiones en cuya canastilla cabían 20 personas y se embarcó con él hacia México.

Aquí se formó la empresa "El Globo Cautivo" S.A., cuyos accionistas fueron los señores teniente coronel de Ingenieros Armando I. Santacruz, presidente; Rafael Lebrija, secretario; teniente coronel Luis Pérez Figueroa, tesorero; los capitanes de ingenieros José Ignacio Limantour y José Espinosa Romero, vocales, y Enrique Riva y Cervantes, comisario. Ellos nombraron al aeronauta Miguel Lebrija gerente de la empresa cuyo capital ascendía a 30,000 pesos.

La Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes proporcionó el terreno del solar en que se había ubicado el Hospicio y en el que luego, y hasta el año de 1986, estuvo el Hotel del Prado en la actual Avenida Juárez, frente a la Alameda Central. Allí se hizo la instalación adecuada para el globo que inflado tenía 20 metros de diámetro y una capacidad de 1250 metros cúbicos que se llenaban de hidrógeno. El ascenso y descenso estaba controlado por un malacate conectado a un motor de vapor de 25 hp de potencia.

El día 11 de abril de 1910 se efectuó la ceremonia de bautizo del globo al que se le impuso el nombre de "La Ciudad de México" y en la que la señora María Urtutegui de Lebrija, madre de Miguel, rompió una botella de champagne contra la canastilla.

Para el día 16 de abril se anunciaba la primera ascensión con pasajeros a bordo, que fueron invitados entre periodistas y funcionarios. A partir del domingo 17 comenzarían las ascensiones para el público que pagaría 5 pesos por persona. Se advertía que en cada viaje iría en la canastilla un gendarme para cuidar el orden a bordo.²⁷

El globo cautivo se transformó en uno de los principales atractivos de la Ciudad de México, tanto para sus habitantes como para los visitantes. Entre los viajeros distinguidos estuvieron don Ramón Corral, vicepresidente de la República, y el licenciado Justo Sierra, secretario de Instrucción Pública.

En una de las ascensiones del día 17 viajó don Joaquín de la Cantolla y Rico. Como algunos de los presentes discutían sobre la altura alcanzada y no se pusieron de acuerdo, pues unos decían que habían subido poco más alto que las torres de la catedral y otros que unos doscientos metros, Cantolla dijo sarcásticamente: ¡Un juguete!²⁸

Pese a todos los esfuerzos realizados el globo cautivo no resultó lo exitoso que se esperaba pues, como dijo un periódico de la época "este globo, que en otros lugares a nivel del mar- habría podido ascender con 20 viajeros hasta 400 metros de altura, mostrose afectado exacta-

mente lo mismo que los aeroplanos que tan difícilmente han aleteado a unos cuatro metros del suelo y no puede subir a más de 16 personas a menos altura de la convenida, según ha podido comprobarse".²⁹

A pesar de tratarse de un globo cautivo, el "Ciudad de México" tuvo muchos problemas y los viajeros y los propios aeronautas Miguel Lebrija y su asistente Carlos Obregón, pasaron varios apuros. El día 22 de abril, al atardecer, sufrió la fuerte embestida de un vendaval. Aunque el piloto Lebrija llegó a percibir en el horizonte un torbellino que se dirigía hacia la ciudad y dio las órdenes precisas para un descenso inmediato, las ráfagas del viento zarandearon fuertemente al globo antes de que llegara a tierra. La red sufrió una gran desgarradura, Lebrija sacó precipitadamente el gas por la válvula de emergencia y globo y canastilla se precipitaron al suelo. Por fortuna solo hubo que lamentar el tremendo susto de los viajeros, entre quienes se encontraba la señorita Gyka, famosa bailarina de la época. Este acontecimiento, en vez de desalentar a los posibles aeronautas, tuvo efectos promocionales y pronto se reanudaron las ascensiones con una mayor demanda por parte del público.³⁰

El día 23 de mayo de 1910 se efectuaron dos ascensiones sumamente importantes, especialmente por las personalidades que participaron en ellas. En la primera ocasión ascendieron como pasajeros el señor Ramón Corral, vicepresidente de la República, acompañado de su hija, de los señores Rosendo Pineda y Julián Morineau, así como de los coronel Luis López Figueroa, Armando I. Santacruz y Agustín del Río. Durante la permanencia del globo a unos 300 metros de altura, el coronel de Ingenieros Armando I. Santacruz, tomó con una cámara varias fotografías aprovechando la quietud de la atmósfera, en la que permanecieron durante un cuarto de hora, disfrutando del bello panorama. Fueron éstas, seguramente, las primeras fotografías aéreas de la Ciudad de México. En la segunda ascensión participó el secretario de Instrucción Pública y Bellas Artes, don Justo Sierra, a quien acompañaron algunos de los militares de la anterior elevación pertenecientes al Estado Mayor Presidencial, así como del Comisario de la Sexta Demarcación, Teófilo del Castillo y Corzo.³¹

Aunque el inquieto Miguel Lebrija trató de hacer vuelos libres con el globo, estos nunca llegaron a realizarse, probablemente porque ya estaba volando el aeroplano Bleriot de "El Buen Tono" al que le habían puesto un motor de mayor potencia que el original.

LA AEROSTACION MILITAR

Como parte de las llamadas "Fiestas del Centenario" en el año de 1910 se efectuaron unas grandes maniobras militares en Molino del Rey y Lomas de Santa Fe, en las que participaron tropas de infantería, caballería, artillería, rurales, zapadores, ametralladoras y morteros. A ellas fueron invitados los miembros de las delegaciones extranjeras acreditadas en México, así como personalidades llegadas con motivo de haberse celebrado días antes la conmemoración de los cien años de la independencia nacional.



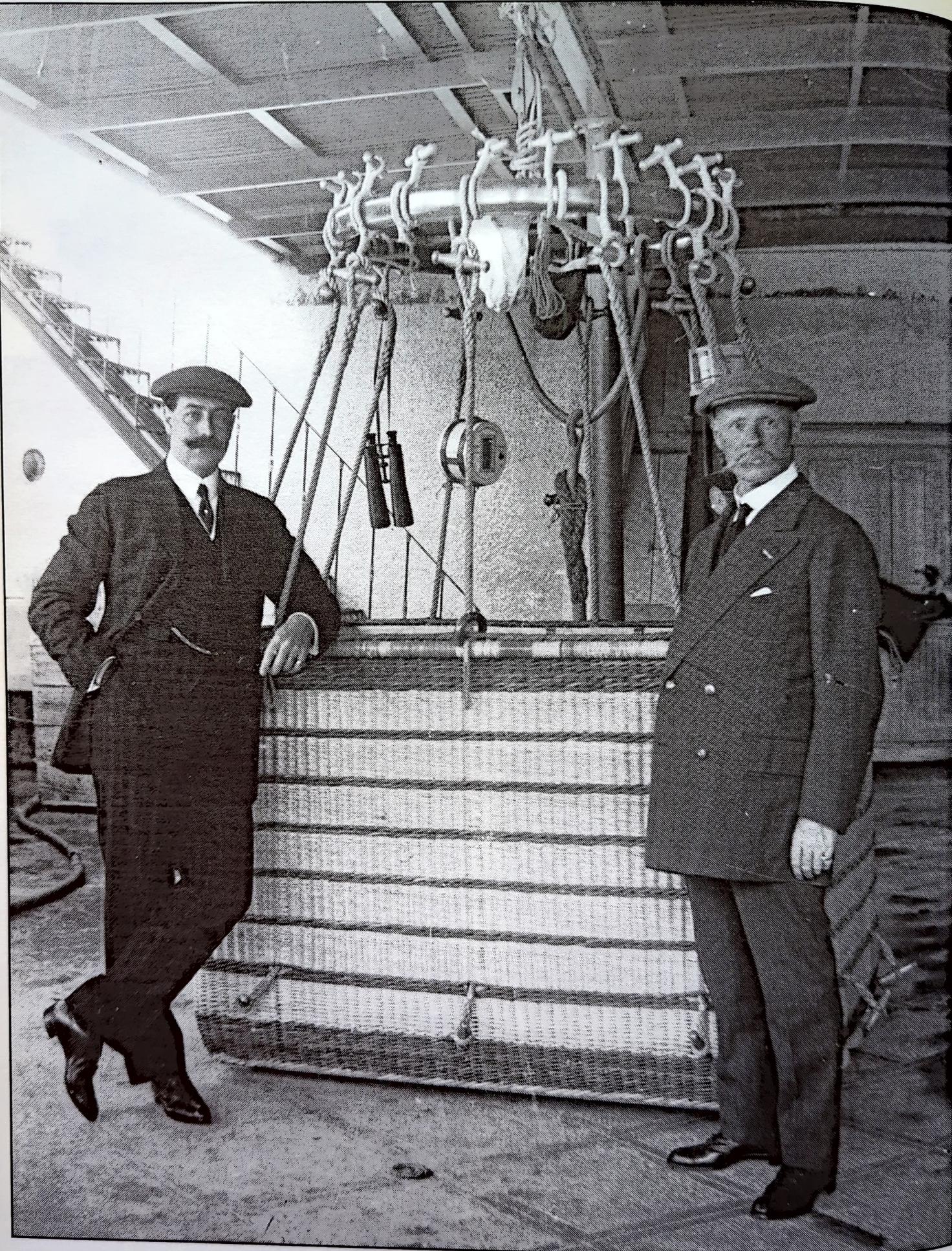
Otro aspecto del globo cautivo, ya en una de sus ascensiones que no fueron muy exitosas. (Fototeca Nacional. INAH)

Según la prensa de la época resultaron sumamente brillantes y los militares extranjeros "quedaron gratamente impresionados por la disciplina, capacidad y potencial" del ejército federal.

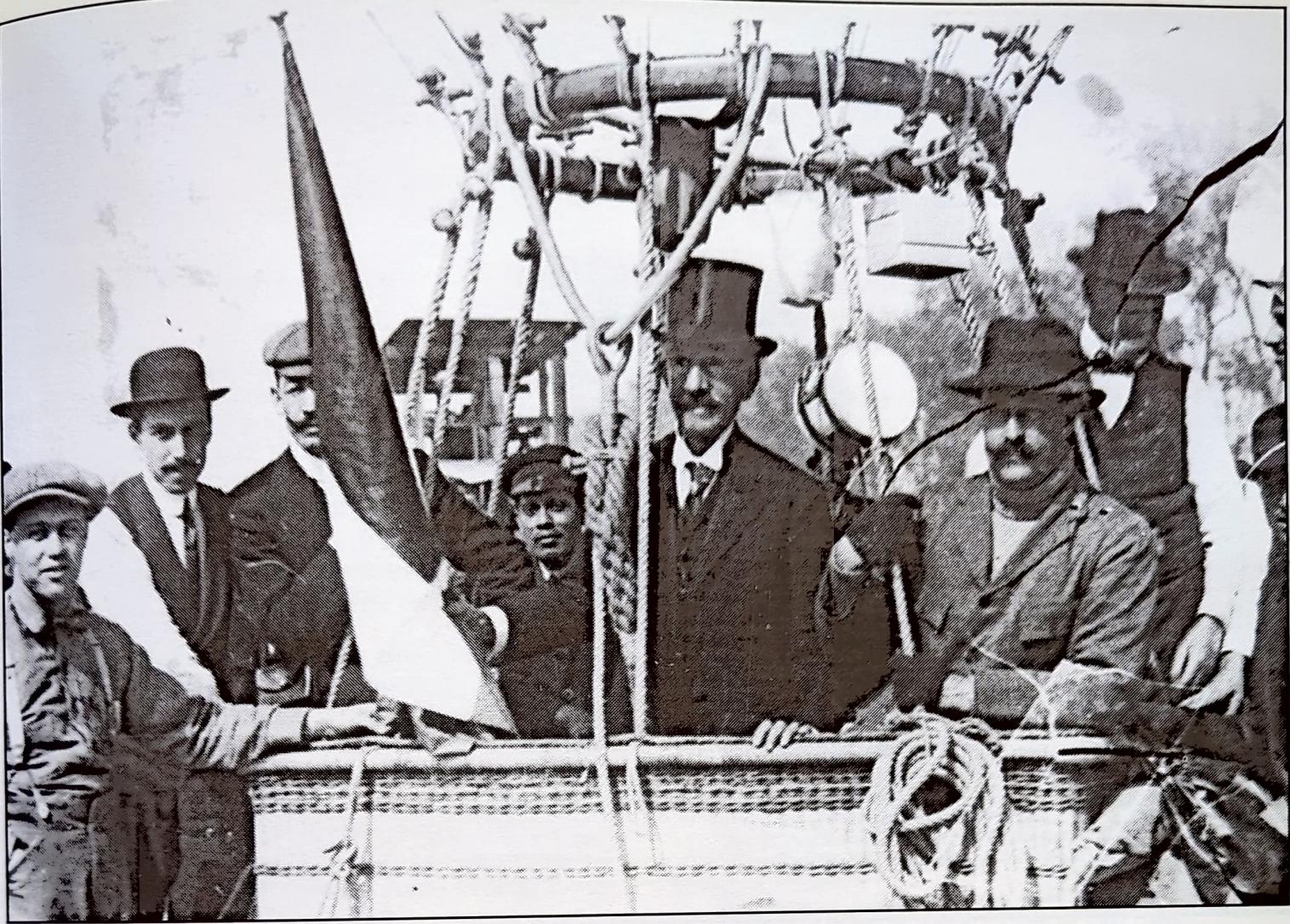
Uno de dichos periódicos ilustró sus artículos con una serie de fotografías mostrando diversas escenas de las maniobras y en una de ellas aparecen tres globos aerostáticos operados con malacates, en los que no se aprecian canastillas ni nada equivalente donde pudieran colocarse posibles observadores. El pie de dicha foto dice textual: "Globos militares listos para las señales".³²

Sin embargo, el ejército había tomado en serio la posible aplicación de la aerostación en la milicia, mucho más allá de un elemental sistema de señales, ya que en ese mismo año varios militares viajaron al extranjero para adquirir conocimientos al respecto. A Estados Unidos fueron enviados el mayor de Ingenieros Octavio Guzmán y luego el teniente del mismo cuerpo Rafael Alducin, quienes rindieron amplios informes sobre la aplicación de los aerostatos en las campañas militares. Poco después fue enviado a París el también teniente de Ingenieros Federico Cervantes con misión semejante.

Entrevistado al respecto el general Bernardo A. Palafox, jefe del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, aseguró que al reunirse todas estas experiencias se iba a formar un parque militar de aerostación asignado a los ingenieros. Luego, indicó, se trataría de involucrar a la aviación, conforme a los progresos que esta rama fuera manifestando.³³



Alberto Braniff (izquierda) y el aeronauta francés Jules Dubois, junto a la canastilla del globo que el primero trajo a México en 1914. (Fototeca Nacional. INAH)



Braniff invitó a Cantolla, que ya tenía más de ochenta años, a que lo acompañara en una ascensión por el Valle de México en 1914. (Casasola)

Cualquier proyecto serio al respecto, quedó sin efecto al iniciarse la lucha armada que ha pasado a la historia como Revolución Mexicana.

DEL AEROCLUB A LA TRAGEDIA

Con motivo de su estancia en México, los aeronautas españoles Esteban Martínez y F. de la Horga, se reunieron con un grupo de aficionados y entusiastas mexicanos y fundaron un aeroclub, en febrero de 1907, cuyo objetivo principal era el de organizar un equipo de aerostación para participar en la Copa Gordon Bennet que habría de efectuarse en San Luis, Missouri.³⁴

Integraban dicho club, además de los aeronautas españoles, los mexicanos Luis G. Pardo, José de Landa y Escandón y Carlos Osio. Pese a los nombres de tan influyentes personas y a que era presidente honorario de dicho Aeroclub el señor Guillermo de Landa y Escandón, gobernador del Distrito Federal, no ha quedado constancia alguna de la presencia de un equipo mexicano entre los participantes en la competencia de carácter internacional que, efectivamente, se llevó a cabo en San Luis en el mes de octubre de 1909.

Ya entrada la segunda decena del siglo, hubo dos

gravísimos accidentes en aerostatos, que han quedado registrados en la prensa de la época. Uno, ocurrió en la Colonia San Rafael de la Capital de la República el 23 de junio de 1912, cuando el acróbata Juan Gómez se desprendió del trapecio que colgaba de un globo en pleno ascenso, cayendo al pavimento en la esquina de las calles de Manuel María Contreras y San Cosme, ante los gritos de horror de quienes hacia pocos segundos miraban hacia arriba entusiasmados con las piruetas del aeronauta/cirquero.³⁵

El otro, ocurrió de manera similar en Sabinas Hidalgo, el 7 de agosto de 1912 a un aeronauta apellidado Acosta. Este se había lanzado desde un globo situado a más de 150 metros pero, al no abrirse el paracaídas, se estrelló en el pavimento quedando "una masa informe de lo que fuera el cuerpo del desgraciado aeronauta".³⁶

EL ULTIMO ROMANTICO

Alberto Braniff Ricard, un acaudalado joven aficionado a la práctica de todos los deportes -fue boxeador, ciclista, corredor de motocicletas y automóviles y hasta torero- había sido el primer mexicano en volar en un avión el día 8 de enero de 1910. Como no tuviera grandes éxitos



El globo de Braniff en plenitud durante una de sus ascensiones. (Fototeca Nacional. INAH)

con los aeroplanos Voisin y Farman que trajo, debido a la poca potencia de los motores, pensó que obtendría mayores satisfacciones mediante vuelos más prolongados, volando un globo, además de enfrentar menores riesgos. En uno de sus frecuentes viajes a Francia, Alberto Braniff trajo un globo aerostático a México. Eran los primeros días de enero de 1914 cuando el connotado aeronauta alistaba en un corralón de la Calzada de la Teja, junto a la Estación Colonia del Ferrocarril Central Nacional (hoy Avenida de Villalongín), el globo que se llenaba con gas del alumbrado público. Su peso total era de 525 kilogramos y en su canastilla cabían cinco personas.

Braniff se hizo acompañar desde Francia por el aeronauta Jules Dubois, quien actuaría como su ayudante. Después de que se instalaron adecuadamente y lograron una conexión con el sistema de abastecimiento de gas, Braniff, a través de la prensa capitalina, anunció que el día 25 de enero de 1914 realizaría su primera ascensión aerostática. Como invitara a los periodistas a acompañarlo y éstos fueran demasiados, se necesitó de un sorteo en la casa de Braniff, en la 5a. calle de Liverpool número 80, para seleccionar a los representantes de la prensa, resultando elegidos Guillermo Alba, de una compañía cinematográfica y Rafael Machorro del periódico *El Independiente*.³⁷

El día 25 de enero de 1914, para las 10 de la mañana, como hacía muy buen tiempo, todos los alrededores de la Calzada de la Teja, Avenida Reforma e Insurgentes, estaban llenos de gente que deseaban presenciar la ascensión.

Después de llevar a cabo las actividades previas al vuelo, así como las revisiones pertinentes, los dos periodistas, Braniff y Dubois se instalaron en la canastilla y se soltaron las amarras. Eran las 11:40 de la mañana cuando el globo inició su vuelo, primero siguiendo dirección hacia Toluca y luego hacia el Oriente. Cruzó toda la ciudad pasando por el Zócalo a unos 500 metros de altura y a unos 20 kilómetros por hora de velocidad. Al terminar la zona urbana ascendió más para seguir hasta Los Reyes, Estado de México, después de sobrevolar el Rancho de Valbuena. Sobre la Sierra de Santa Catarina, donde hay varias montañas con espectaculares cráteres, se desviaron hacia el sur. Desde la altura oyeron perfectamente los disparos que se estaban cruzando entre tropas federales y zapatistas en las faldas del Ajusco y como siguieran aproximándose a dicha montaña, se vieron obligados a efectuar un rápido descenso cayendo en forma muy brusca y en terreno poco apropiado. Estaban cerca de la hacienda de Xico de donde recibieron ayuda de varios soldados que estaban allí de servicio así como de los

rancheros de la misma. El globo fue empacado en su propia canastilla y en una guayín marcharon hasta la hacienda, donde quedó el globo, mientras los viajeros siguieron hasta la estación del ferrocarril llegando ya de noche a la capital.³⁸

Este vuelo tuvo una amplia difusión en la prensa, por la que seguramente se enteró don Joaquín de la Cantolla y Rico quien fue a visitar a Braniff y a felicitarlo por su exitosa ascensión. Braniff atendió gentilmente al viejo aeronauta y lo invitó a que lo acompañara en la siguiente ascensión. Pese a sus muchos años y mayores achaques Cantolla aceptó asistir al viaje.

El día 31 de enero, sábado, a la hora convenida estuvieron listos todos los preparativos para el nuevo viaje. A Braniff, Dubois y Cantolla se les unió el periodista Alberto Ruiz Sandoval de *El País* y una vez todos en la canastilla, Dubois dio la señal de soltar las amarras y el globo inició una majestuosa ascensión. La gente, que colmaba calles y avenidas de los alrededores, comenzó a aplaudir mientras Cantolla hacía ondear la bandera nacional, sin duda alguna, en recuerdo de tiempos para él mejores.

El globo tomó muy pronto una altura considerable y se deslizó hacia el sur por la Calzada de la Piedad (hoy Avenida Cuauhtémoc). Desde el momento en que Braniff anunció que el globo había ascendido a quinientos metros Cantolla quería saber la altura a la que volaban preguntando por ella constantemente. A cada respuesta de Braniff, tras la lectura del barógrafo, el viejo aeronauta se mostraba más y más impresionado y, cuando llegaron a los 1,000 metros, cifra que Cantolla jamás pudo soñar en sus mejores tiempos, estalló en júbilo.

Finalmente, el globo comenzó a perder presión en el gas e inició un descenso muy lento para terminar aterrizando suavemente en unas tierras de labor en Tlalpan.

Don Joaquín, auténticamente emocionado, abrazó a Braniff agradeciéndole la oportunidad de haber participado en aquel extraordinario viaje, a casi 52 años después de haber llevado a cabo su primera ascensión aerostática.

El regreso de Tlalpan a la Ciudad de México lo hicieron en un tranvía mientras el globo desinflado, con la canastilla y demás implementos, viajó después y mucho más lentamente en un carretón de campesinos.³⁹

Alberto Braniff aún efectuó una ascensión aerostática más, la del día 10 de febrero de 1914, llevando como compañeros al piloto Dubois, a su amigo Carlos León y a un redactor de *El Imparcial* cuyo nombre no hemos logrado saber. En esta ocasión el vuelo -merced a los caprichos de las corrientes- tuvo un trayecto novedoso con respecto a los anteriores, pues el globo voló sobre la colonia Roma, después giró para pasar próximo al Bosque y Castillo de Chapultepec, para luego marchar hacia las Lomas de Santa Fe, frente al bellísimo paisaje del De-

sierito de los Leones. Como una nueva corriente de aire los amenazara con seguir hacia el Ajusco, decidieron aterrizar de inmediato, bajando con toda tranquilidad en el Molino de las Rosas.⁴⁰

De esta forma se daba fin a la aerostación en México, que no volverá a tener expresiones interesantes si no hasta fechas muy próximas, coincidiendo con el renacimiento de esta fascinante actividad deportiva cuya manifestación más espectacular fue un reciente festival aerostático que se lleva a cabo, precisamente, en las laderas de la Sierra del Ajusco, lugar tan temido por el aeronauta Braniff y sus compañeros de aventuras en 1914 ya que allí peleaban las tropas zapatistas que amenazaban la capital en manos de Huerta, como hemos señalado en su momento.

Notas del capítulo XI

¹Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Caja 48. Exp. 2390

²Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 20 (3542)

³Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exps. 5729 y 2 (5049)

⁴Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México. México, 1976.(BA)

⁵El Diario. 3 de enero de 1907.(AGN)

⁶El Diario. 6 de enero de 1907.(AGN)

⁷El Imparcial. 14 de enero de 1907.(AGN)

⁸El Diario. 20 de enero de 1907.(AGN)

⁹Ver los capítulos XX y XXVIII de este libro.

¹⁰Enciclopedia de Aviación y Astronáutica. Editorial Garriga. Barcelona, 1979.(BA)

¹¹El Imparcial. 6 de diciembre de 1907.(HN)

¹²El Mundo Ilustrado. 8 de diciembre de 1907.(HN)

¹³El Mundo Ilustrado. 2 de febrero de 1908.(HN)

¹⁴El Imparcial. 16 de enero de 1910. Declaraciones de Cantolla en una entrevista publicada en la citada edición.(HN)

¹⁵, ¹⁶ y ¹⁷El Imparcial. 18 de diciembre de 1908.(HN)

¹⁸El Imparcial. 25 de diciembre de 1908.(HN)

¹⁹El Imparcial. 28 de diciembre de 1908 y 4 de enero de 1909.(HN)

²⁰El Imparcial. 4 y 7 de enero de 1909.(HN)

²¹El Imparcial. 11 de enero de 1909.(HN)

²²El Imparcial. 22 y 25 de enero de 1909.(HN)

²³El Imparcial. 4 de febrero de 1909.(HN)

²⁴El Imparcial. 4 y 6 de febrero de 1909.(HN)

²⁵Enciclopedia de Aviación y Astronáutica.

²⁶Historia Compendiada del Estado de Puebla. Enrique Cordero y Torres. Puebla, 1968.(BA)

²⁷El Imparcial. 15 de abril de 1910.(AGN)

²⁸El Imparcial. 18 de abril de 1910.(AGN)

²⁹El Imparcial. 20 de abril de 1910.(AGN)

³⁰El Imparcial. 23 de abril de 1910.(AGN)

³¹El Imparcial. 14 de mayo de 1910.(HN)

³²El Imparcial. 26 de septiembre de 1910.(AGN)

³³El Imparcial. 11 de octubre de 1910.(AGN)

³⁴Enciclopedia de Aviación y Astronáutica.

³⁵El Imparcial. 24 de junio de 1912.(HN)

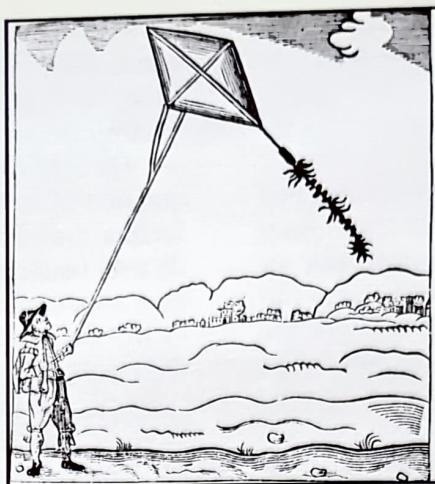
³⁶El Imparcial. 9 de agosto de 1912.(HN)

³⁷El Imparcial. 23 de enero de 1914.(HN)

³⁸El Imparcial. 26 de enero de 1914.(HN)

³⁹El Imparcial. 1 de febrero de 1914.(HN)

⁴⁰El Imparcial. 11 de febrero de 1914.(HN)



CAPITULO XII

Los papalotes: un juego de siglos

Los juegos con papalotes son sumamente antiguos en México y constituyen una de las diversiones más enraizadas en nuestro pueblo.

Papalote proviene de la palabra náhuatl "papalotzin", que significa mariposa, aunque por muchos años y en algunas regiones a estos artefactos se les ha llamado también papelotes, seguramente como consecuencia del parecido de ambos vocablos y al hecho de que la mayoría de ellos estuvieran confeccionados con papel.

Papalotes son las universalmente conocidas cometas que, exceptuando la muñeca, es el juguete más antiguo del mundo, aunque también se haya empleado con otros fines distintos a los del entretenimiento.¹

Su construcción es muy sencilla y consiste en un armazón plano de escasísimo peso, cubierto generalmente de papel, algunas veces de tela y recientemente de plástico, que en su parte inferior lleva un rabo o cola que ayuda a mantenerlo estable cuando está en el aire, y que de sus extremos parten unos hilos cortos que se unen a otro, único y largo, que sirve para jalarlo, en sentido contrario a la dirección del viento como un plano inclinado, para crear así una fuerza ascensional que permite su permanencia en el aire. Si se trata de un artefacto bien construido y se tiene habilidad en su manejo, en caso de vientos adecuados pueden llegar a alturas considerables y mantenerse en ellas por tiempo indefinido, mientras haya aire favorable o hasta que se agote la paciencia de quien lo controla.

Los papalotes o cometas tienen su origen en China y

su conocimiento se remonta hasta 3,000 años y hay pruebas de que unos 300 años DC fueron usadas por militares en la guerra para enviarse señales.²

El conocimiento de las cometas llega a Europa en el siglo XIV a través de Marco Polo y tienen una gran divulgación en el viejo continente, también como elemento de diversión y esparcimiento. En algunos casos se llevaron a cabo intentos de hacer volar al hombre mediante el empleo de gigantescas cometas, culminando todos ellos en sendos fracasos.

En algunas épocas, cuando no había otros medios de ascender al espacio, tuvieron aplicaciones científicas, especialmente en lo que se refiere a observaciones o estudios meteorológicos. Benjamín Franklin se valió de papalotes para comprobar en la práctica sus teorías sobre las cargas eléctricas de la atmósfera que lo llevaron a inventar el pararrayos.

En nuestros trabajos de investigación no hemos encontrado referencia alguna a la posibilidad de que entre los antiguos mexicanos hubiera papalotes o algún artefacto parecido. Sin embargo, su empleo llega a tener una importancia extraordinaria ya en la época de la Nueva España, lo que nos hace pensar en la posibilidad de que este entretenimiento llegara a México directamente desde el extremo oriente gracias a la relación comercial y cultural que se crea a través de la llamada "Nao de China", que periódicamente unía a Acapulco con Filipinas y de allí con China.

La primera referencia histórica que tenemos sobre el

uso y abuso de los papalotes se remonta a finales del siglo XVIII en que don Antonio María de Bucareli, que luego sería virrey, prohibió su uso mediante este drástico bando de gobierno:

"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 albaradas, 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 a 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, Fray don Antonio de María de Bucareli y Ursúa, presidente de la Audiencia Real de la Nueva España".³

En el siglo XIX, consumada la independencia nacional, la diversión con papalotes alcanza de nuevo caracteres muy sobresalientes y en las épocas de viento no hay población mexicana en la que chicos y grandes no se diviertan volándolos llegando, incluso, a ser comunes y variadas las competencias entre dos o más participantes para establecer un dominio en el arte de volarlos, bien fuera por la altura alcanzada o el tiempo de permanencia en el aire, así como por su tamaño o la belleza de su construcción y ornato. La confección de los papalotes llegó a requerir de una gran habilidad y experiencia creándose una verdadera artesanía en torno a su construcción, aunque los chicos siguieron volando papalotes más rústicos y elementales generalmente hechos por ellos mismos.

No sabemos si en México haya habido algún intento de aprovechar los papalotes para tratar de llevar a cabo un vuelo humano, lo que no nos autoriza a desechar la posibilidad. De lo que sí estamos seguros, pues hay pruebas documentales al respecto sumamente valiosas, es que los papalotes fueron sumamente populares como entretenimiento.

Uno de estos testimonios es el que nos ha dejado el destacado empresario y escritor queretano Valentín F. Frías en su relato titulado "Un combate en los aires". Dice el documentado cronista local que, desde muy niño, iba con su padre y hermanos los domingos a las afueras de su ciudad natal para divertirse haciendo volar papelotes, que él mismo aclara que se trata de una corrupción de papalote y asegura que era una diversión sana en la que participaban todas las clases sociales.⁴

Nos cuenta que algunas veces se hacían competencias entre barrios y que se formaban varios equipos recordando que en alguna ocasión llegó a contar hasta ochenta papalotes en el aire de manera simultánea. Estas competencias consistían, según él, en verdaderos combates en el aire, como titula su relato, y que a la distancia podemos

estimar como un antecedente de las posteriores "peleas de perros" entre los aviones de caza durante la Segunda Guerra Mundial, pues resulta que los papalotes llevaban una o varias navajas iguales a las de los gallos de pelea con el objeto de embestirse unos a otros en el aire y tratar de cortar el hilo del papalote contrario. El ganador, obviamente, resultaba el último papalote que se mantenía en vuelo, generalmente al caer la tarde.

Pero no todo eran enfrentamientos pues también habían pacíficos artesanos y jóvenes que, lejos de la "batalla aérea" se limitaban a disfrutar por horas su habilidad en el arte de mantener en vuelo sus papalotes durante horas y más horas. Estos papalotes también competían en tamaño y decoración. Dice Frías que los había de más de un metro de diámetro y que algunos se adornaban con esmero pintándoles palomas, águilas, soles, lunas, figuras de la baraja y hasta diablos. Algunos llevaban unos aditamentos de pergamino que se llamaban zumbadores porque hacían un gran ruido al pasar por ellos con fuerza el aire.

Cuando se trataba de combates entre barrios, los vencedores regresaban a la ciudad con algarabía, gritos y música.

En la época en que Valentín F. Frías publicó este relato, entre 1896 y 1898, estas costumbres estaban cayendo en desuso y lo lamentaba porque, según él, se trataba de un entretenimiento y diversión "por demás inocente e higiénico" que estaba siendo desplazado por otros que él calificaba de actuales y "llenos de remordimientos y decepciones".

El ilustre escritor jalapeño José María Roa Bárcenas, tan buen poeta como prosista, nos ha dejado una pequeña obra maestra en torno al juego o diversión del papalote en el capítulo "Combates en el aire", de su libro *Relatos*.⁵

Cuenta Roa Bárcenas en dicha obra que de niño esperaba con ansias la llegada de los "nortes" en Veracruz porque eran los días ideales para las grandes exhibiciones de papalotes, recordando que podían ser varios centenares los que llegaban a estar simultáneamente en el aire. Refiere, igualmente que lo hiciera el citado Frías, que había competencias mediante la colocación de navajas en los papalotes para cortar los hilos de los contrarios que, derrotados, caían dando tumbos a merced del viento. Entre los ganadores dedica especial atención a uno que describe de esta forma:

"Un vecino de ronca voz, duro ceño y fama de hombre de malas pulgas, estaba para mí representado en un gran papalote paralelogramo o pandorga de poderosamente bramadora rezumba, y que cada día norte echaba, como si dijéramos a pique, ocho o diez malaventurados cubos, siendo el terror de todos los muchachos de mi barrio. Era de lienzo vuelto casi negro en fuerza de soles y lluvias; su extensa cola se retorcía y azotaba como una gran serpiente, y solía doblarse en su medianía al peso de grandes y brilladoras navajas. Sus roncos y continuados bramidos se oían de extremo a extremo de la ciudad, y eran para mí el lenguaje del perdonavidas.

"Habría yo podido jurar que decía:

*Soy todo ira; vengo del Norte;
Negra es mi sangre; duro mi porte;
Siembro el espanto doquiera voy.*

*Señor del aire, rival no tengo;
Exijo parias, agravios vengo:
Cual toro bravo rugiendo estoy.*

*Si de ponerse de mí delante
Algún imbécil tiene el desplante,
Le corto el rabo, lo dejo rengo
Para que entienda que el amo soy.⁶*

Según Roa Bárcenas, papalote era en México lo que cometa en España, "kit" en Gran Bretaña y Estados Unidos y "cerf volant" en Francia y confirma lo citado en varios diccionarios, en el sentido de que papalote proviene de la palabra "papalotzin" que en náhuatl significa mariposa. Refiere también la destreza artesanal de la construcción de algunos papalotes, así como el gran tamaño de otros que "pueden arrastrar a un hombre" e, igualmente, comenta la gran afición al vuelo de papalotes que había entre todas las clases sociales, la riqueza cromática de las figuras con que los adornaban y el espíritu de competencia que se fraguaba en toda exhibición en la que, fatalmente, la atención se centraba en los combates aéreos, llegando a describir uno de su niñez en el que tuvo participación y cuyo resultado final fue la caída de ambos contendientes, pese a que uno iba "armado" de relucientes y filosas navajas y el otro no. Nos dice textualmente que "las operaciones de ataque y defensa obedecían a una táctica especial, cuyo conocimiento y práctica no se adquirían como quiera".

La afición al vuelo de papalotes, sin duda alguna que fue grande en todo el país, llegándose al abuso de tal entretenimiento por lo que fue necesario prohibir que se volaran desde las azoteas de la capital de la República y un periódico recomendaba a los padres de familia que vigilaran a sus hijos para que esta disposición se cumpliera rigurosamente para evitar accidentes, pues "hace pocos días en una casa de la primera calle de Plateros, una niña cayó de la azotea al patio, e indudablemente se hubiera matado, a no haberse detenido de los aros de la crinolina, en uno de los balcones del primer piso".⁷

La desaparecida revista *Comunidad-Conacyt*, dedicó al juguete su edición de agosto-septiembre de 1982, época en que era dirigida por el connivado periodista Enrique Loubet Jr. Formó parte de ella un capítulo en el que una serie de personalidades del mundo científico, literario, artístico, deportivo, etc., hablaban sobre su juguete preferido. Varias de estas personalidades hicieron alusión al papalote de entre los juguetes de su infancia de los que guardaban especial recuerdo.

El filólogo Raúl Prieto, más conocido por el seudónimo de "Nikito Nipongo", hacía una bella evocación contando que entre sus juguetes predilectos estaban "aquellos sublimes papalotes que me llevaba a empinar mi padre, empleando no sé cuantos metros de cáñamo encerado, con mis hermanos a los rumbos de Barranca del

Muerto. Tenía él una buena bibliografía de cometas, de "cerf-volants" de los siglos XVII al XX. Siguiendo sus indicaciones mi mamá fabricaba a mano o en su máquina de coser, armándolos con varillas de madera pacientemente, barriles chinos, japoneses... Era una delicia verlos mecerse delicadamente, en las entonces alturas impolutas de la cuenca de Anáhuac; pero constituyó una tragedia la rotura del hilo que lo sostenía o su caída, provocada por una ráfaga ventosa inesperada".

El relevante poeta chiapaneco Jaime Sabines recordaba que entre los juguetes de su infancia también estuvo este entretenimiento pues decía que "los denominábamos papelotes y no papalotes y eran tiritas de papel y trapo que volábamos en las lomitas en las épocas de aire".

Finalmente, son ideales para terminar este tema las sonoras y sugestivas rimas del epigramista de *Excelsior*, don Manuel Campos Díaz, publicadas en la mencionada edición:

*¿Mis juguetes preferidos...?
Los de mi niñez remota,
en aquellos tiempos idos:
un trompo y una pelota,
un carrito de madera,
las canicas, un balero,
un aro, una resortera,
aeroplanos de papel,
papelotes de colores,
hechos todos con cariño;
juguetes no hubo mejores
en aquella infancia hermosa,
cuando con candor de niño
¡era juego cualquier cosa!⁸*

Aún hoy, sustituídas las cañas, maderas, papel, tela e hilos de cáñamo por plásticos diversos, el papalote sigue siendo un juguete de chicos y grandes sumamente popular en México aunque, indudablemente, haya perdido la espectacularidad que tuviera antaño y a la que aquí hemos hecho referencia.

Notas del capítulo XII

¹History of Aviation. John W. R. Taylor y Kenneth Munson. Crown Publishers Inc., Nueva York, 1972.(BA)

²Historia de la Navegación Aérea. Arthur Gordon. Editorial Labor, Barcelona, España, 1966.(BA)

³Cita que hace Rafael A. Esparza en su obra La Aviación. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, D.F. 1987.(BA)

⁴Leyendas y Tradiciones Queretanas. Valentín F. Frías. Colección de relatos publicados entre el 9 de febrero de 1896 y el 28 de agosto de 1898 en la revista Tiempo Ilustrado. Editadas como libro con el título citado en la Imprenta de la Escuela de Artes y Oficios del Sr. S. José, en Santiago de Querétaro, año de 1900.(BN)

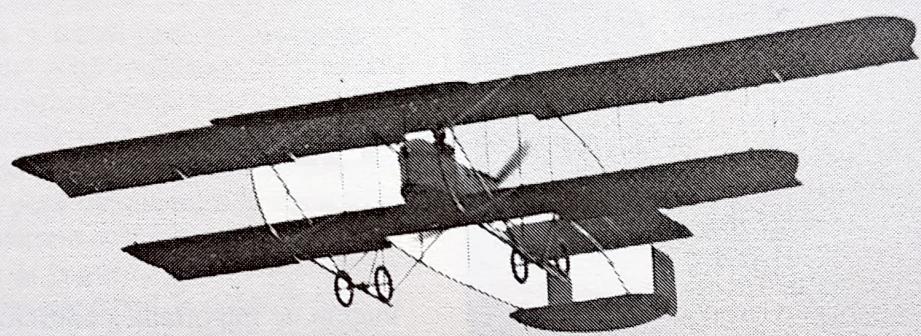
⁵Relatos. José María Roa Bárcenas. Biblioteca del Estudiante Universitario. Ediciones de la UNAM, México, 1941.(BN)

⁶Obra anteriormente citada.

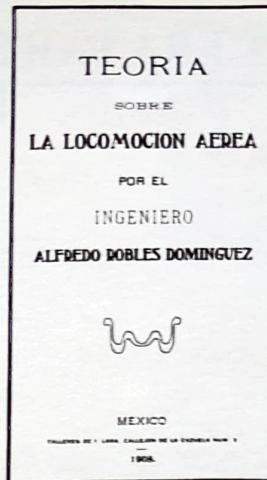
⁷El Monitor Republicano. México, D.F. 31 de Octubre de 1862.(HN)

⁸Comunidad-Conacyt. México, D.F., Agosto-Septiembre de 1982.(HA)

TERCERA PARTE



INICIOS DE LA AVIACION



CAPITULO XIII

Los teóricos

Los científicos teóricos tuvieron una considerable importancia en el desarrollo de la aeronáutica porque aportaron fórmulas matemáticas y físicas que habrían de ser fundamentales al aplicarse a los proyectos que permitieron que el hombre lograra el viejo sueño de volar.

Tengamos presente el hecho de que una de las razones más importantes por las que fracasaron tantos experimentos fue el tratar de imitar el vuelo de las aves, incluyendo la fuerza muscular. El propio Leonardo da Vinci trabajó en proyectos de alas batientes y, solamente al final de su vida, concibió el vuelo planeado y el propulsado. Lamentablemente sus diseños y escritos estuvieron oculados por varios cientos de años y, de haberse conocido antes, es muy probable que el vuelo de los artefactos más pesados que el aire se hubiera logrado con mayor antelación, por muy rudimentarios que fueran sus proyectos.

ROBLES DOMINGUEZ

Uno de los científicos aeronáuticos teóricos fue el ingeniero mexicano Alfredo Robles Domínguez, quien en 1908 publicó un estudio titulado *Teoría sobre la locomoción aérea*, en donde, sobre bases físico-matemáticas trazó los postulados que habrían de tenerse en cuenta para el diseño, construcción y operación de una aeronave que resultara efectiva.

Alfredo Robles Domínguez nació en Guanajuato, Guanajuato, el día 31 de julio de 1876 y a los 11 años se trasladó a la Ciudad de México donde hizo sus estudios. Graduado de ingeniero se dedicó, principalmente, a la construcción y a él se deben los planos, cálculos y eje-

cución de importantes edificios ubicados en la parte entonces moderna del centro de la ciudad, especialmente algunos de los más importantes de la Avenida Cinco de Mayo.

Por sus grandes conocimientos y capacidad de trabajo logró notable fama e importante posición social. Hombre de gran inteligencia natural acrecentada por el estudio, la investigación y el trabajo, llegó a patentar numerosos inventos y revolucionó las técnicas de construcción.

Atraído por la fascinación del vuelo dedicó mucho tiempo al estudio de las teorías científicas al respecto, así como a analizar los avances prácticos hasta entonces logrados. Fruto de esta nueva pasión fue la *Teoría sobre la locomoción aérea*, editada en 1908.

Al analizar el trabajo de Robles Domínguez sobre aviación debemos tener en cuenta que ya en 1680 Giovanni Alfonso Berelli probó que los músculos pectorales de las aves representan en algunos casos la sexta parte de su peso pero generan una fuerza que puede llegar a ser igual a diez mil veces su masa. Sin embargo, quienes soñaban con la conquista del aire por el hombre, siguieron trabajando con alas batientes o proyectos similares hasta principios del siglo XX, cuando ya estaba más que probado que era imposible que el hombre lograra volar sobre esos principios. Uno de los primeros en desechar las alas móviles fue Cayley, que propuso cometas o alas celulares que podrían sostenerse en el aire al impulso del mismo. Robles Domínguez realizó sus trabajos partiendo del principio de una placa rígida que se desliza en un fluido, proponiendo textualmente lo siguiente:

"Estudiando los medios mecánicos que la Naturaleza emplea para permitir ejecutar a las aves diversos mo-

vimientos en la atmósfera, vemos que todos ellos se efectúan en planos inclinados y nosotros debemos aprovechar esta enseñanza para realizar el mismo fin. Esto es, construyamos planos inclinados que nos ofrezcan la suficiente resistencia para apoyarnos con seguridad en ellos y deslicemos por sus líneas de mayor pendiente superficies proporcionadas, teniendo cuidado de que los pesos que carguen dichos planos sean menores que el límite de resistencia a la ruptura del material de que estén construidos dichos planos o rampas. Escojamos el material que nos convenga por su límite alejado de resistencia a la ruptura y, puesto que no disponemos en ese caso de otro material que aire, comprimámosle para hacerlo más denso y compacto y, por consiguiente, más resistente y adoptemos para construir nuestras rampas, como se hace en la construcción de edificios, puentes, etc., un coeficiente de seguridad que, en el problema que nos ocupa, será escogido teniendo en cuenta las condiciones de la atmósfera: temperatura, presión, etc."¹

Después de apoyar sus teorías con una amplia serie de fórmulas y gráficas, pasó a tratar otro problema fundamental: el de la propulsión. A las tendencias de la época de aligerar al máximo la construcción de los aviones para que se necesite poca potencia para su desplazamiento, Robles Domínguez abundó en la necesidad de proporcionar la mayor velocidad para incrementar la capacidad de sustentación. Esto significaba trabajar simultáneamente en conseguir una planta de la mayor potencia posible y aumentar la eficiencia de los sistemas de control, pues el científico mexicano se apoyaba en uno de los principios fundamentales de la mecánica: los cuerpos que se deslizan son más ligeros cuanto mayor es su velocidad. Mas, para alcanzar y sostener la velocidad es indispensable disponer de un eficiente control, no sólo vertical, sino también lateral, afirmaba.

Una vez que confrontó sus estudios para elegir entre un aeroplano y un helicóptero, se decidió finalmente por éste último en base a que "una vez estudiados por separado los efectos, magnitudes, velocidades y direcciones de las fuerzas, hemos adoptado el helicóptero como el aparato que ofrece mayores ventajas".

Tras sostener esta selección con nuevas fórmulas y más gráficas y cálculos, el científico mexicano decía: "no cabe duda que los aparatos aéreos del porvenir son los helicópteros combinados con planos utilizables para la caída, dándole solamente las debidas inclinaciones en combinación con la velocidad de las hélices horizontales".

El libro está ilustrado con 22 figuras destinadas a respaldar las fórmulas, a mostrar gráficamente la descomposición de fuerzas y a definir los valores de las superficies y ángulos.

El ingeniero Alfredo Robles Domínguez pasó de la teoría a la práctica y en el año de 1909 comenzó la construcción de una máquina voladora empleando un solar de su propiedad situado en la Plaza de Río de Janeiro, en la Colonia Roma de la Capital de la República.

Del proyecto del ingeniero Robles Domínguez hay dos registros en el Fondo de Patentes conservados en el



El ingeniero Alfredo Robles Domínguez, distinguido teórico de la navegación aérea. (Archivo del autor)

Archivo General de la Nación. El primero es de fecha 30 de marzo de 1908 y corresponde a "un giroplano dirigible para locomoción aérea".

Se trata de una canastilla o cabina fuselada en cuyo interior va un motor eléctrico que por medio de dos ejes verticales mueve a otras dos hélices que giran en planos horizontales en sentido contrario la una de la otra. Ambas hélices están hechas de sendas barras en cuyos extremos hay dos ruedas formadas por una serie de planos cuya posición se puede graduar, por lo que el movimiento de estos rotores proporciona, simultáneamente, fuerza elevadora y tractora, además, de dirección.

Este proyecto da la impresión de tratarse de un modelo a escala, pues si bien los dibujos son únicamente de algunas secciones del artefacto, su aspecto hace pensar en ello.

La segunda patente la solicitó el ingeniero Robles para algunas mejoras en su giroplano dirigible, de las que hace el siguiente comentario: "Mi invención se refiere a reformas en aparatos destinados a la locomoción aérea de los del tipo llamado más pesados que el aire en los que se

emplean para ascender en la atmósfera hélices elevadoras y planos que sirven: uno ó unos para sustentación y otro u otros como timón para dar dirección a los aparatos".

A pesar de lo interesantísimo de estos proyectos no nos ha sido posible lograr reproducciones de los dibujos debido al tipo de material en los que están elaborados y al modo de conservación.²

La situación política del país ganó al ingeniero Alfredo Robles Domínguez para la causa revolucionaria y formó parte del equipo de don Francisco I. Madero jugando un papel fundamental en el Partido Antirreelegionista. Fundó un periódico, estuvo en la cárcel por su ideología y debió emigrar a Europa y luego participó activamente en el derrocamiento de Victoriano Huerta en calidad de delegado del Constitucionalismo en la Ciudad de México. Con posterioridad fue director de Obras Públicas de la capital, gobernador del Distrito Federal, diputado y candidato a la Presidencia de la República por el Partido Nacional Republicano, contendiendo con Alvaro Obregón.

La intromisión de la política en el destino del ingeniero Robles Domínguez dio a la vida pública de México un personaje de gran valor por su inteligencia, integridad y espíritu patriótico, pero evitó que pudiera aplicar en la realidad sus teorías científicas que con tanta brillantez había expuesto en su tratado, que es un documento sin igual en nuestra historia aeronáutica. No olvidemos que cuando Robles Domínguez teorizaba sobre el vuelo de los más pesados que el aire, aún no había volado un aeroplano en nuestro país.

LA SOCIEDAD IMPULSORA DE AVIACION

Juan Guillermo Villasana, uno de los más entusiastas de nuestros pioneros y el que trabajaba con más proyección al futuro, en 1909 fundó la Sociedad Impulsora de Aviación, cuyos objetivos eran los siguientes:

1. Fomentar una biblioteca con el mayor número posible de libros y revistas especializados.
2. Presenciar y participar en cuantos vuelos en planeador se lleven a cabo.
3. Comprar con la colaboración de todos los miembros de la agrupación un aparato con motor o en todo caso construirlo.
4. Fomentar los concursos de papalotes, planeadores y modelos a escala entre el público en general, solicitando trofeos a las casas comerciales con objeto de estimular el interés por el nacimiento de la nueva forma de navegación aérea.

La primera directiva estaba integrada así: Juan Guillermo Villasana, presidente; Carlos León, secretario; Miguel Domínguez, Manuel Gómez y Manuel Sánchez Mejorada, vocales. El domicilio de la sociedad era el mismo que el de la familia Villasana: Vizcaínas 35, en la Ciudad de México.

En esta época, tanto Villasana como sus amigos, pero muy especialmente el hidalguense, estudió, hizo proyectos y cálculos, así como una gran cantidad de dibujos de todo tipo de artefactos voladores que lo prepararon para muy pronto enfrentar obras mayores. Su afición a las

matemáticas llegó a tal punto que sus amigos lo llamaban "Arquitas".³

Alfredo Robles Domínguez y Juan Guillermo Villasana fueron los teóricos mexicanos más importantes como promotores de la proyección, cálculo y diseño de aeroplanos y helicópteros -más pesados que el aire-, en confrontación a la corriente general imperante que estaba convencida de que el futuro de la aeronáutica estaba en los dirigibles - más ligeros que el aire-.

No es casualidad, por tanto, el que la historia aeronáutica de México deba a Robles Domínguez el primer proyecto de helicóptero diseñado en 1909, cuya construcción lamentablemente no llegó a culminarse, y a Villasana el haber sido el constructor del primer helicóptero hecho en México, en 1927.

PRENSA Y DIFUSION

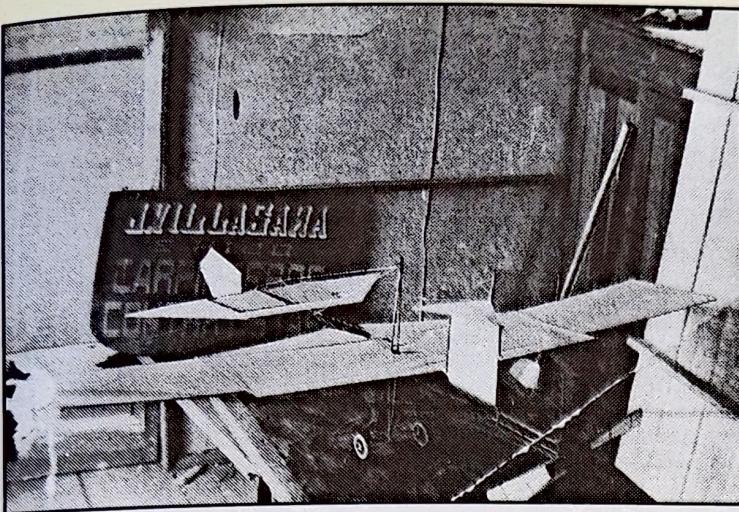
Todos los periódicos y revistas de la época publicaban con muchísima frecuencia, además de las notas informativas sobre los acontecimientos aeronáuticos mundiales, artículos y reportajes especiales. Los más profundos e interesantes aparecieron en la *Revista del Ejército y Marina*, donde se dio una gran difusión a la posible utilización de globos, dirigibles y aeroplanos en los ejércitos. Concretamente se reprodujeron una considerable cantidad de interesantes artículos traducidos del *Journal des Sciences Militaires* de Francia y del *Journal of the Royal United Services Institution* de Gran Bretaña.⁴

Sin duda que la divulgación de los trabajos científicos del extranjero contribuyó notablemente a incrementar los conocimientos pero, sobre todo, a estimular el interés de los pioneros mexicanos.

OTRAS PATENTES DE INVENCION

Además de la aportación del ingeniero Robles Domínguez, que lamentablemente no pasó del terreno teórico, y de Juan Guillermo Villasana, que aún era muy joven y en ese entonces trabajaba esencialmente en su propia formación técnica, hubo otros mexicanos sumamente interesados en el estudio e investigación de ingenios artificiales para volar, así como algunos extranjeros. No trascendieron porque sus proyectos, conforme a lo estudiado de la época, al menos no ha quedado constancia de que llegaran a plasmarse en realidades tangibles. Los citamos aquí porque, si bien los científicos teóricos aportaron fórmulas físicas y matemáticas, los "inventores" y aficionados prácticos llevaron a los planos elementos y propuestas que posteriormente proporcionaron conocimientos y soluciones para un futuro mejor.

Francis Lauvier, ciudadano francés residente en la Ciudad de México, el 4 de abril de 1907 solicitó patente de invención para "un sistema de máquina volante" que él mismo calificaba de mezcla de helicóptero y aeronave. Se trataba de una especie de sombrilla cuya parte superior tenía doble tejido de forma que se llenaba de gas. El bastón era un eje en el que se colocaban el asiento y un motor que movía dos hélices de contrarrotación para el vuelo vertical y, mediante un dispositivo especial, tam-



Avión a escala construido por el joven Juan Guillermo Villasana en el taller de carpintería de su señor padre. (Archivo del Ing. Enrique Velasco)

bien daba fuerza a una hélice frontal que servía para dar dirección a ese casquete ovoide que nos recordó a un paracaídas motorizado.⁵

El mexicano Elías R. Guerra, residente en Aguascalientes, el 2 de agosto de 1907 solicitó patente por haber inventado "ciertas nuevas y útiles mejoras en aeromóviles dirigibles". Se trata de una especie de dirigible estándar en esa época en cuya barquilla nuestro inquieto hidrocálido colocaba un motor de vapor que accionaba dos alas batientes, colocadas cada una de ellas "a babor y estribor".⁶

El norteamericano Alfonso Perry Bliven, residente en Brooklyn, Nueva York, por medio de un representante legal, el 28 de noviembre de 1907 solicitó patente para un invento que consistía en "mejoras introducidas en buques aéreos y tienen por objeto suministrar un buque mejorado de esta clase que posea la mayor capacidad de transporte posible y que esté provisto de propulsores o hélices adecuados, así como de mecanismos para hacerlos funcionar".

Consistía el proyecto en un dirigible que constaba de un globo o recipiente para gas del que colgaba una caja en la que se encerraba una máquina que movía una hélice orientable, de forma que simultáneamente proporcionaba tracción y dirección.⁷

El día 30 de mayo de 1908 Federico W. Dufwa, "súbdito del Rey de Suecia", médico residente en México que prestaba servicios en el departamento de Mecanoterapia del Hospital General de la Ciudad de México, patentó un invento que consistía en "un mecanismo para equilibrar automáticamente una máquina para volar en el aire", de la que no hay ilustraciones ni mayores expli-

caciones que la siguiente: "sirve para cualquier tipo de máquina de volar y su objeto es establecer automáticamente el equilibrio si éste se ha perdido".⁸

Juan Guillermo Higareda, ingeniero civil y arquitecto, ciudadano mexicano originario del Estado de Jalisco y residente en la Capital de la República, presentó solicitud de patente para "un aparato de aeroaviación, susceptible de innovaciones hasta el momento", con fecha 11 de noviembre de 1908.

El proyecto en cuestión era un biplano equipado con un enorme motor que daba fuerza a cinco hélices: dos horizontales dobles, colocadas a cada lado del fuselaje, y una horizontal, colocada sobre la cabeza del piloto.⁹

El 21 de noviembre de 1908 fue el ciudadano francés, residente en México, Enrique Samson, quien presentó en la oficina de Patentes la documentación para registrar "un aeroplano denominado 'Aeromultiplano' que reúne varios perfeccionamientos sobre otros actuales".

Era un aeroplano de muy escaso fuselaje que tenía cuatro alas superpuestas, ubicadas exactamente sobre el centro de gravedad. El motor iba colocado debajo del ala inferior, así como los controles; mientras que la hélice (empujadora), estaba situada entre los planos alares 2 y 3. Las cuatro alas eran sumamente cortas, por lo que teníamos un aeroplano con mayor altura que longitud y anchura, pero las cuatro terminaban con las puntas curvadas hacia arriba, en forma muy semejante a los actuales "wingslets", lo que hace pensar que el "inventor", al margen del resultado práctico de su diseño, tenía conocimientos de aerodinámica.¹⁰

Notas del capítulo XIII

¹Teoría sobre locomoción aérea. Alfredo Robles Domínguez. México, 1909.(BA)

²Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Expedientes 24 (7868) y 26 (8447)

³Juan Guillermo Villasana, una vocación y un destino. Esperanza Villasana. México, 1963.(BA)

⁴Revista del Ejército y Marina. Diversos números de los años 1908 y 1909.(SDN.B)

⁵Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 22 (6702)

⁶Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 3 (7124)

⁷Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Patente 7551

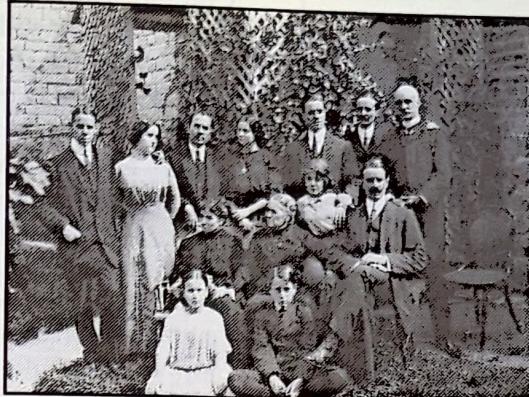
⁸Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 25 (8050)

⁹Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 27 (8559)

¹⁰Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 28 (8595)



Sentado a la derecha aparece Miguel Lebrija en compañía de su familia. (Fototeca Nacional, INAH)



CAPITULO XIV

Los planeadores

Los planeadores constituyen la antesala del vuelo mecánico con el milagro de sostenerse en el aire aunque fuera por únicamente unos segundos y, para ello, los pioneros construyeron extraños artefactos con alambre, madera y tela. En México también hubo una etapa en que, superado el ciclo y pasión de los aerostatos, los iniciados consagraron todos sus esfuerzos a los más pesados que el aire, pero todavía sin planta propulsora, es decir, a los planeadores.

Se destacaron en esta actividad, que iba desde el cálculo y diseño hasta el propio vuelo, Miguel Lebrija, Juan Guillermo Villasana y los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez. Hubo también otros plausibles intentos y logros aunque hayan llegado a la posteridad con menor fama.

Un constructor de planeadores fue Julio Fuentes, de Sombrerete, Zacatecas, donde hizo numerosos vuelos durante 1909, todos ellos bastante exitosos.¹

MIGUEL LEBRIJA

Miguel Lebrija Urtutegui nació el 20 de noviembre de 1886 en la Ciudad de México, fue un notable corredor de automóviles, del que ya hemos hablado como piloto del globo cautivo y resultó también un notable constructor de planeadores que tripuló remolcados por automóviles. Hay fotografías de Lebrija a bordo de un planeador celular, sumamente parecido a un avión Voisin de la primera etapa, pero sin motor. Lebrija realizó vuelos en La Vaguilla, llanos de lo que hoy es la Colonia Anzures y en la Hacienda de San Juan de Dios, en Tlalpan, entre los años de 1908 y 1909. Los posibles adelantos, dado el sistema de remolque, lógicamente que tenían que ser sumamente

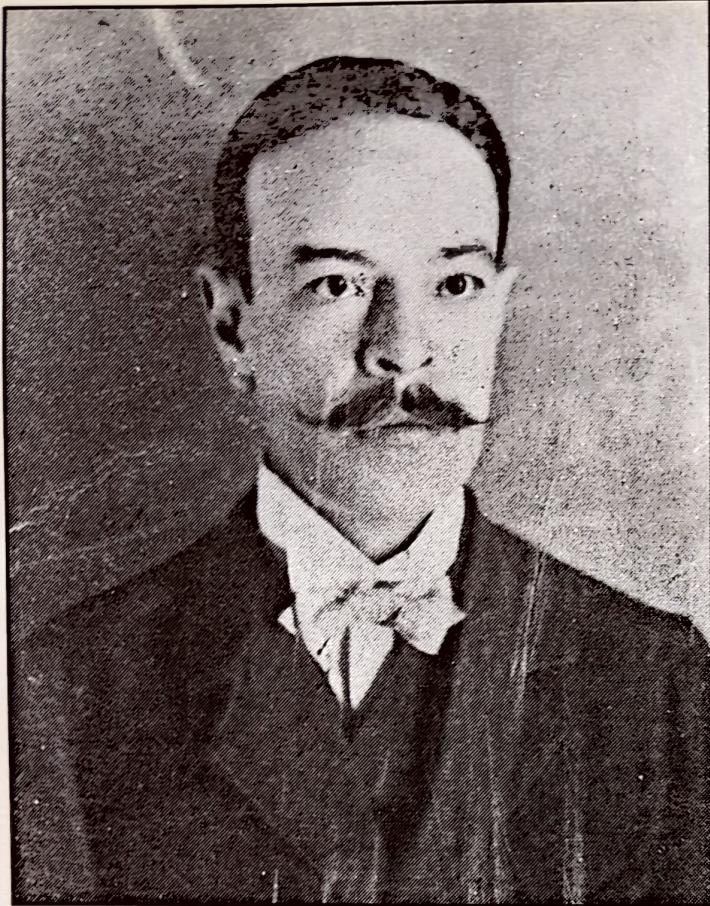
limitados, pero hicieron de Lebrija un experimentado piloto suya afición continuó hacia metas más ambiciosas.²

Todo parece indicar que Lebrija fue el primero en México en volar a bordo de un artefacto más pesado que el aire, en 1908 con un planeador construido por él mismo. Esto dio lugar a que posteriormente se entablaran polémicas sobre la primera persona que voló en México. Los familiares, amigos y partidarios de Lebrija, siempre estimaron y consideraron que ese acontecimiento lo hacía el primer mexicano en haber volado.³ Sin tratar de disminuir los múltiples e indudables méritos que hicieron de Lebrija un personaje inolvidable en los inicios de la aviación mexicana, tendremos que aceptar a nivel nacional los mismos principios que se aplican en el internacional, donde si bien Chanute y Lilienthal, por solamente citar a los más notables, volaron con planeadores antes que los hermanos Wright en su aeroplano con motor, se considera a éstos como los primeros el volar. En México, el primero en haber volado en un avión fue Alberto Braniff, pero de esto hablaremos en su oportunidad.⁴

DANIEL RUIZ

Finalizando el año de 1908 se tiene conocimiento de un alumno del Colegio Militar, Daniel Ruiz Benítez, que había construido un planeador con el que hizo algunos vuelos. Este joven había estado en Europa en donde mostró gran interés por "los menos pesados que el aire" lo que lo llevó a acercarse a Alberto Santos Dumont y a volar el globo "Paix" en París.

Posteriormente cambió sus inquietudes por "los más pesados que el aire" y una vez en México y ya alumno del



Julio Fuentes, de Sombrerete, Zacatecas, quien hizo un planeador con el que, al parecer, efectuó algunos vuelos. (Archivo del autor)

Colegio Militar dedicó todo su tiempo libre al estudio y diseño de planeadores.

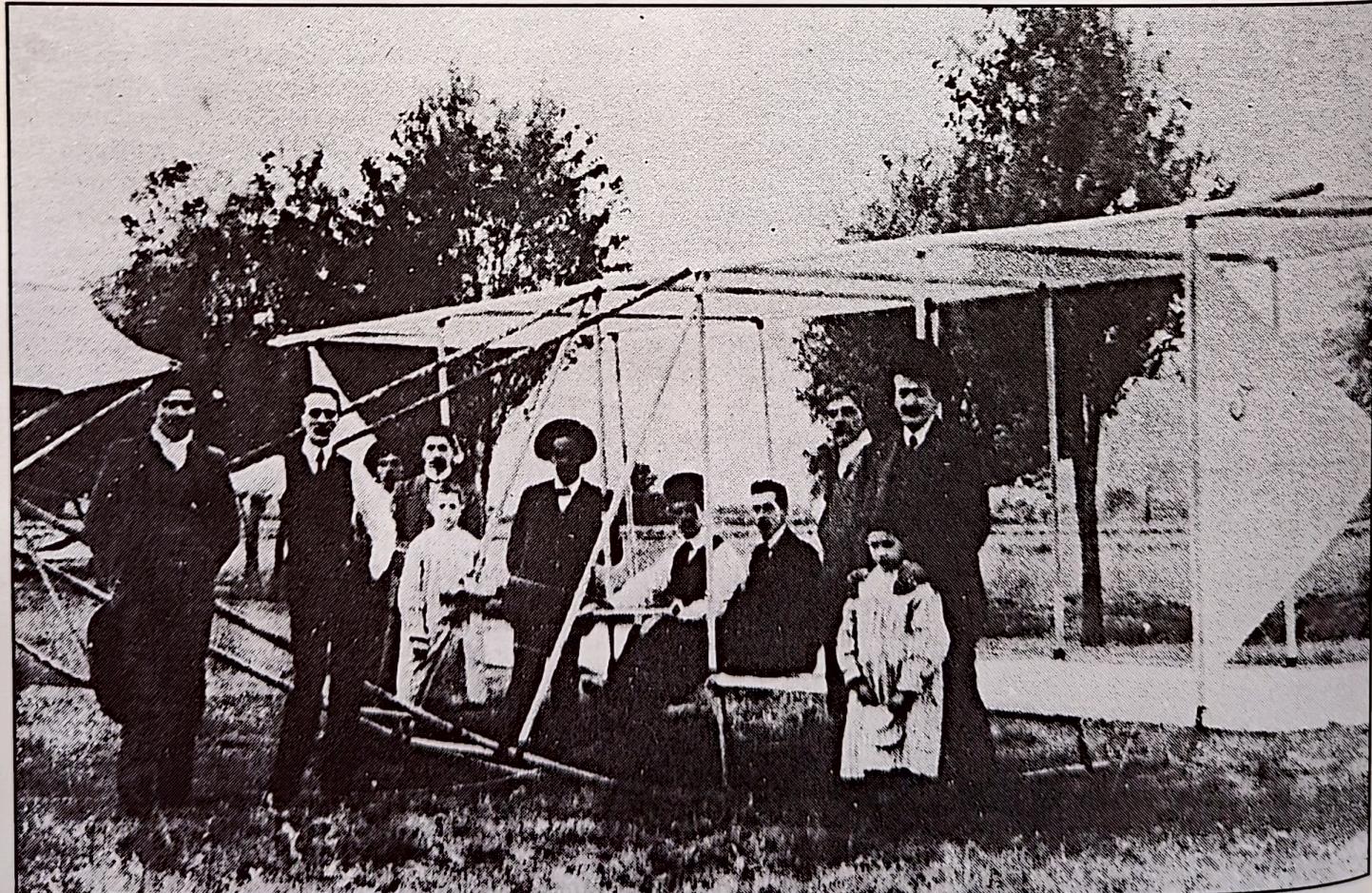
Finalmente llegó a construir uno y a volarla. Se trataba de un planeador biplano, dotado también de unos planos de cola similares a las alas pero de menor tamaño, unidos por una barra de la que salía una especie de aleta dorsal. El tripulante se colocaba de pie con los brazos extendidos sobre el plano inferior. El planeador debía ser sostenido por las puntas de alas y el aeronauta, mediante una carrera, lograba velocidad y fuerza para sustentarse en el aire aprovechando el declive del terreno. ¿Por cuánto tiempo y con qué capacidad de control? Imposible nos ha sido averiguarlo hoy.

El sistema era muy similar a uno de los más populares planeadores o cometas de Chanuete, aunque el aeronauta iba colocado como lo hacía Lilienthal en los suyos.

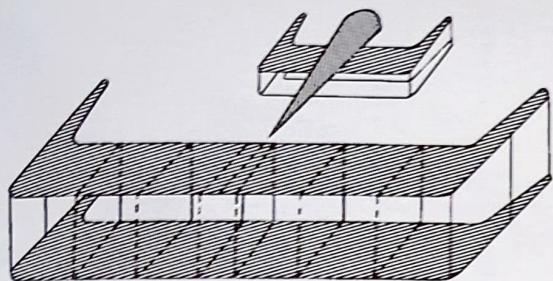
El artefacto tenía un total de 32 metros cuadrados de superficie de sustentación y contaba con 8 juegos de planos. Lamentablemente en una de las pruebas se rompió y no se volvió a saber más de Daniel Ruiz Benítez.⁵

JUAN GUILLERMO VILLASANA

Juan Guillermo Villasana, nacido el 10 de julio de 1891 en Pachuca, Hidalgo, y residente en la Ciudad de México, desde niño tuvo una gran imaginación y su pasión fue el vuelo, afición estimulada por sus estudios de física y matemáticas, así como por la lectura de publicaciones sobre la especialidad. Del juguete de niño



Miguel Lebrija en uno de sus planeadores en los llanos de La Vaquita en la actual colonia Anzures. (Archivo del autor)



Dibujo esquemático del planeador de Daniel Ruiz Benítez.
(Archivo del autor)

pasó a un modelo accionado por un mecanismo de relojería y de allí a un planeador que probó varias veces lanzándose por la ladera de una colina en la Hacienda de San Juan de la Labor, junto a la estación Xolox del Ferrocarril de Hidalgo. El destino ha querido que dicha colina, de muy suave pendiente, se encuentre situada en la trayectoria de la cabecera 22 de la pista principal de la actual Base Aérea Militar de Santa Lucía de la Fuerza Aérea Mexicana.⁶

LOS HERMANOS ALDASORO

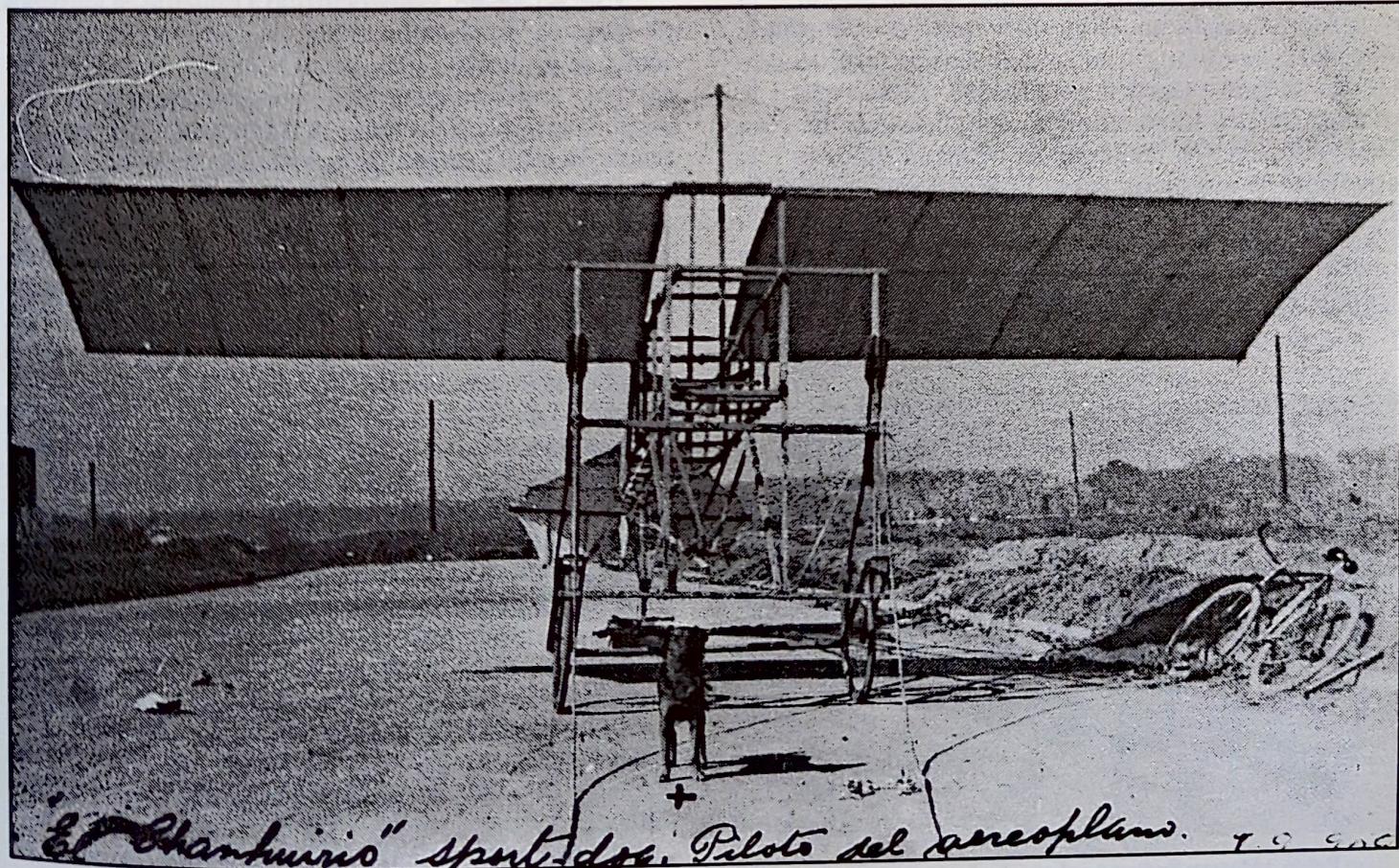
Son los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez los más destacados mexicanos en este campo ya



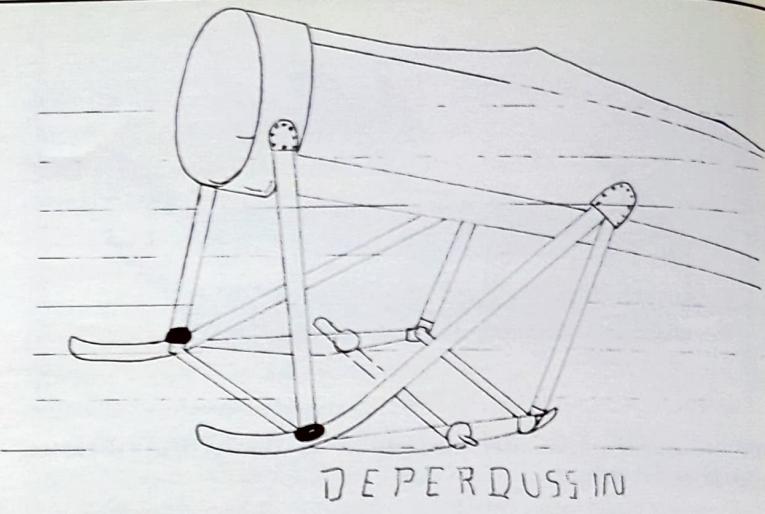
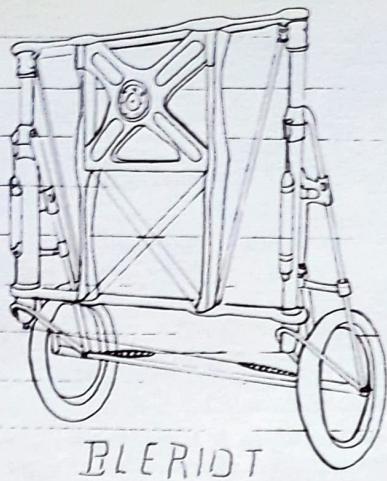
Factura por una bicicleta de la que los hermanos Aldasoro usaron tubos y ruedas para sus planeadores. (Familia del Tte. Crl. J. P. Aldasoro)

que llegaron a construir cinco planeadores. El primero lo hicieron a finales de 1908 armándolo en el patio de su casa de la calle de Balderas 92, por lo que luego tuvieron que desarmarlo para transportarlo al campo de vuelo que no era otro que la hoy calle de Querétaro en la Colonia Roma, entonces recién trazada y asfaltada, pero en la que aún no se había iniciado la construcción de casas.

Cada uno de los planeadores solamente efectuaba un vuelo pues, debido a lo rudimentario de su construcción, terminaban rompiéndose por una u otra causa, especialmente en los aterrizajes que siempre eran bruscos y a veces hasta violentos. En cada uno de ellos los hermanos Aldasoro y sus amigos Pablo y Mariano Lozano y Daniel



Uno de los planeadores construidos por los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro. (Familia del Tte. Crl. J. P. Aldasoro)



Estos dibujos, basados en los aeroplanos Bleriot y Deperdussin, fueron hechos por los hermanos Aldasoro como parte del trabajo de diseño de sus aeroplanos. (Familia del Tte. Cr. J. P. Aldasoro)

García, introducían mejoras, bien en la resistencia estructural, en las superficies de control o en el tren de aterrizaje.

El día 9 de enero de 1909 llevaron a la calle de Querétaro el planeador número 3 para efectuar las pruebas de vuelo. Como hicieron el transporte durante la noche, el rocío de la madrugada ablandó el engrudo con que habían impregnado la tela de las alas y ésta había perdido la tirantez. Tuvieron que esperar a que el sol calentara lo suficiente para que la tela cobrara la tersura adecuada para el vuelo. Entonces encendieron el calentador de su automóvil White de vapor, con el que debían remolcar el planeador. Cuando aquél alcanzó la presión necesaria unieron el planeador y el automóvil con una reata de unos 50 metros para proceder al remolque. El automóvil lo condujo Stanley Elian, el piloto del planeador fue Juan Pablo Aldasoro, en tanto que su hermano Eduardo y el estudiante de ingeniería Pablo Lozano tenían la responsabilidad de sujetar la cola del planeador para guiarlo hasta que tuviera suficiente velocidad para seguir recto e irse al aire. El automóvil llegó pronto a su velocidad máxima de 50 kph. y el planeador, que ya había levantado la cola, se fue al aire hasta unos 10 metros sobre el suelo.

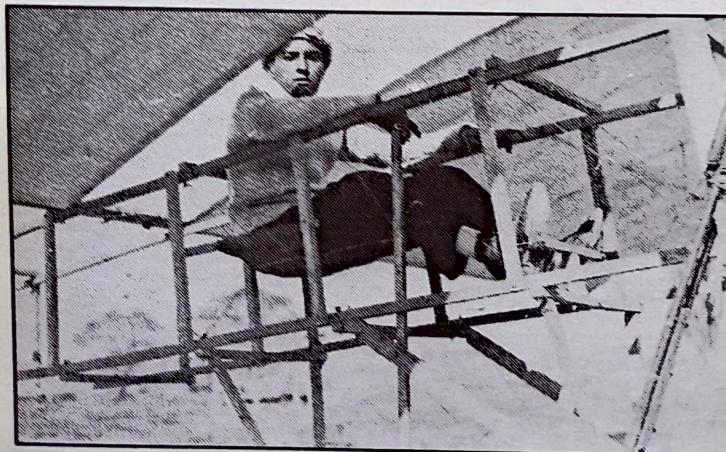
Juan Pablo pudo mantenerlo recto en un vuelo bastante estable; pero, cuando trató de soltar la reata, el dispositivo no funcionó y el planeador pasó sobrevolando el automóvil y, al volverse a tensar la cuerda en sentido contrario, planeador y piloto se vinieron abajo con gran estrépito. El planeador se rompió y Juan Pablo resultó con una pierna fracturada y diversas contusiones por lo que hubo de ser hospitalizado. El vuelo había tenido una longitud de más de 400 metros y se había llegado a una altura de más 10, logros muy valiosos sobre todo porque el piloto tuvo el control del planeador.

Este accidente, y otro ocurrido a Eduardo en los llanos de Anzures, no desanimaron a los Aldasoro. Por el contrario, se pusieron a trabajar en la búsqueda de un motor que les permitiera vuelos más efectivos. Instalados en la mina "Las Dos Estrella", en Tlalpujahua, Michoacán, donde su padre estaba de gerente, acompañados de los dibujos y planos aprovecharon los talleres de fundición para fabricar las piezas de un motor de dos cilindros.

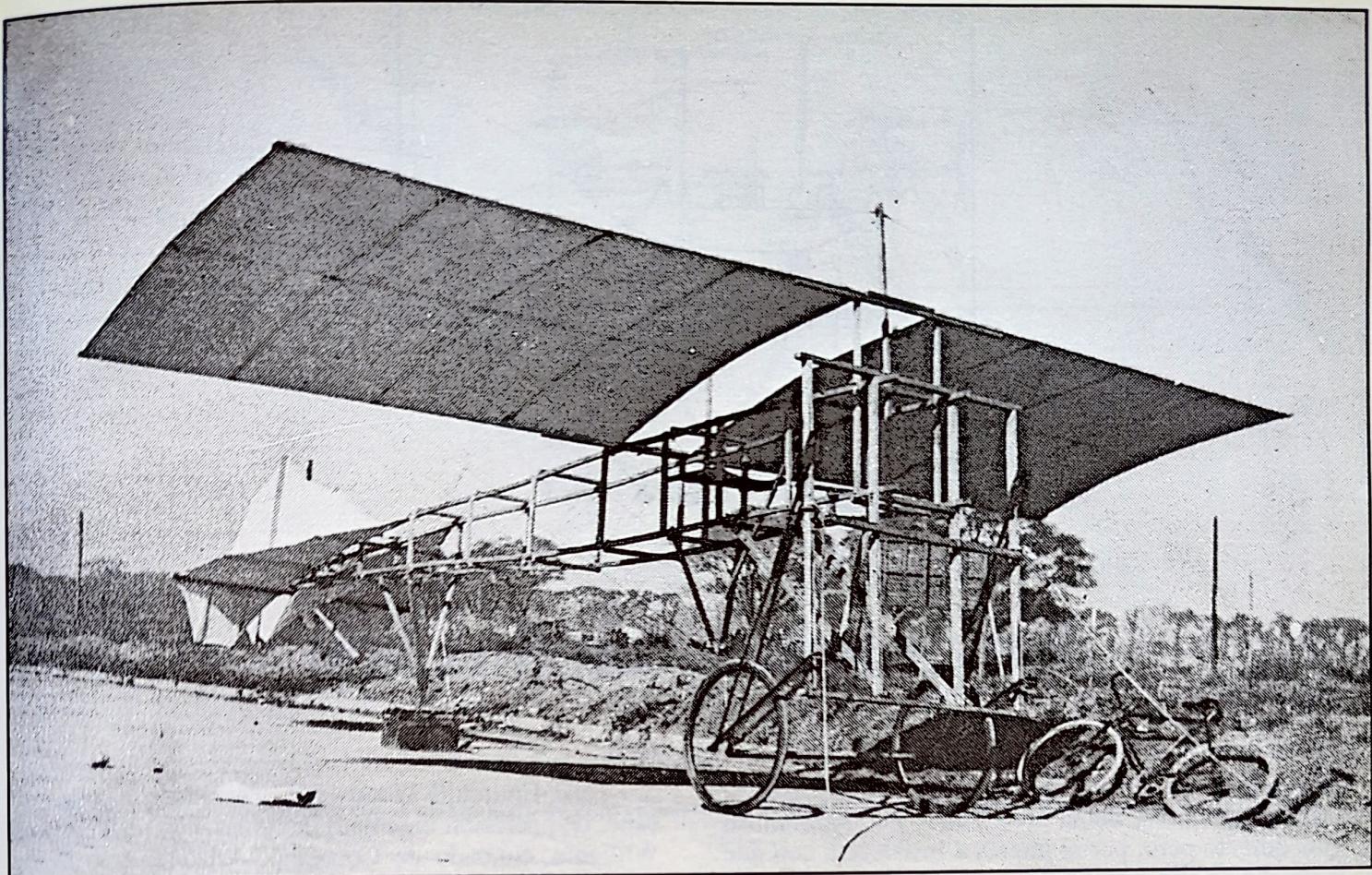
Simultáneamente a los trabajos en el motor hicieron un aeroplano en el que pensaban instalar aquél cuando estuviera terminado. Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, acompañados de Horacio Ruiz Gaviño, hicieron también un planeador sin tren de aterrizaje con el que volaban entrenándose en los cerros aledaños a la mina, tratando de perfeccionar las alas y el control lateral. En uno de esos vuelos Juan Pablo fue desviado por el aire hacia una barranca en lugar del llano previsto para el aterrizaje, teniendo que ser rescatado de entre los restos por su hermano, Horacio Ruiz y unos mozos que los acompañaban en esas aventuras.

Los Aldasoro llegaron a terminar el motor pero, cuando estaban en las pruebas previas a la instalación en el aeroplano, recibieron un comunicado de la Secretaría de Guerra y Marina donde se les informaba que debían salir hacia Nueva York, pues el gobierno los había becado para estudiar aviación en la Moisant International Aviation School.⁷

Fueron estos esfuerzos indispensables para mantener viva la afición de aquellos jóvenes que algún día darían gloria a la aviación mexicana.



Juan Pablo Aldasoro Suárez en el puesto de control del planeador. (Familia del Tte. Cr. J. P. Aldasoro)



Otra perspectiva de uno de los planeadores de los hermanos Aldasoro. (Familia del Tte. Cr. J. P. Aldasoro)

EN PROVINCIA

La prensa de la época nos dice que en Puebla hubo un inventor que trató de hacer volar su aeroplano pero que éste se negó a funcionar porque se escapó "el aire comprimido de que se alimenta", dándose tremendo golpe. No se nos acompaña la noticia con descripción alguna sobre el tipo de artefacto empleado en el intento de volar, pero llama la atención que funcionara con aire comprimido lo que hace pensar más en un aerostato que en un aeroplano, aunque el cronista use este nombre.⁸ Se trataba, por lo visto, de Félix Gallo, quien en octubre de 1909 decidió abandonar sus experimentos ya que no había tenido el éxito esperado y se había gastado ya todos sus ahorros.⁹

En Mérida, el doctor Francisco Montalvo Castro construyó varios planeadores. El día 10 de febrero de 1910 logró hacer un vuelo con el tercero de los de su producción, recorriendo algo más de 100 metros, después de ser remolcado por dos automóviles.¹⁰

Notas del capítulo XIV

¹Breve Historia de la Aviación en México. José Villela. México, 1971. (BA)

²La Aviación durante la Revolución Mexicana. Manuel Ruiz Romero. México, 1986.(BA)

³El Imparcial. 7 de octubre de 1912.(HN)

⁴Conversación del autor con el ingeniero Antonio Sánchez Saldaña, quien de niño fuera amigo y compañero de Miguel Lebrija, y sostenía la tesis de que el primero en haber volado en México había sido Lebrija y no Braniff.

⁵El Heraldo. 2 de diciembre de 1908.(HN)

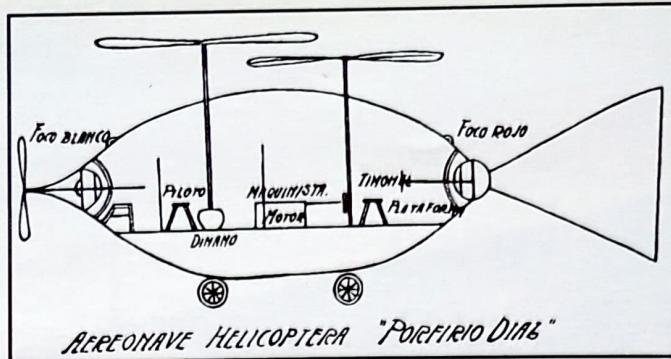
⁶Villasana: una vocación y un destino. Esperanza Villasana. México, 1963.(BA)

⁷La Aviación durante la Revolución Mexicana.

⁸El Imparcial. 5 de abril de 1909.(AGN)

⁹El Imparcial. 31 de Octubre de 1909.(HN)

¹⁰Diario Yucateco. 11 de febrero de 1910. Citado por Raúl Rosado Espínola en Resumen Histórico de la Aviación en Yucatán. Mérida, 1981. (BA)



CAPITULO XV

Los sueños, sueños son

El vuelo de los aviones es un hecho en algunos países. En México aún no se había presenciado tan maravilloso acontecimiento pero, por el interés e insistencia con que se trabajaba en ello, pronto el sueño se hará realidad. Por el momento, entre quienes luchaban por lograrlo, había dos corrientes: los que aspiraban a construir su propio aeroplano y los que pensaban que era más práctico traerlo del extranjero ya fabricado y armarlo y volarlo en México. Aunque se trata solamente de intentos, muy meritorios, pero al fin y al cabo sueños, las dos corrientes tuvieron partidarios.

NUEVA INVENCION VARIA

En lo que se refiere a las patentes de invención, el año de 1909 resultó sumamente fértil.

Comienza con la solicitud que hizo el ingeniero civil Manuel P. Novoa, graduado en el Colegio Militar, quien el día 20 de enero de dicho año de 1909 registró como de su invención "un flotador aéreo" para "anunciar y transportar valiéndose de globos cautivos".

Consistía este proyecto en un globo fusiforme del que, mediante cuerdas, pendía una canastilla y podía volar o permanecer cautivo.

Hasta aquí no hay nada de invención; sin embargo, lo que ingeniero Novoa reivindicaba como de su invención era el hecho de que sus "flotadores" móviles o cautivos, podían recibir luz eléctrica y emitir sonido, cosa que hasta entonces no se había hecho en México.¹

El comerciante francés Georges Maitre, residente en México, el 4 de febrero de 1909 solicitó certificado de invención para un aerostato que consistía en una motocicleta con dos planos o alas laterales, un propulsor o hélice al frente y un timón giratorio atrás. El motor de la motocicleta proporcionaba movimiento a la hélice.²

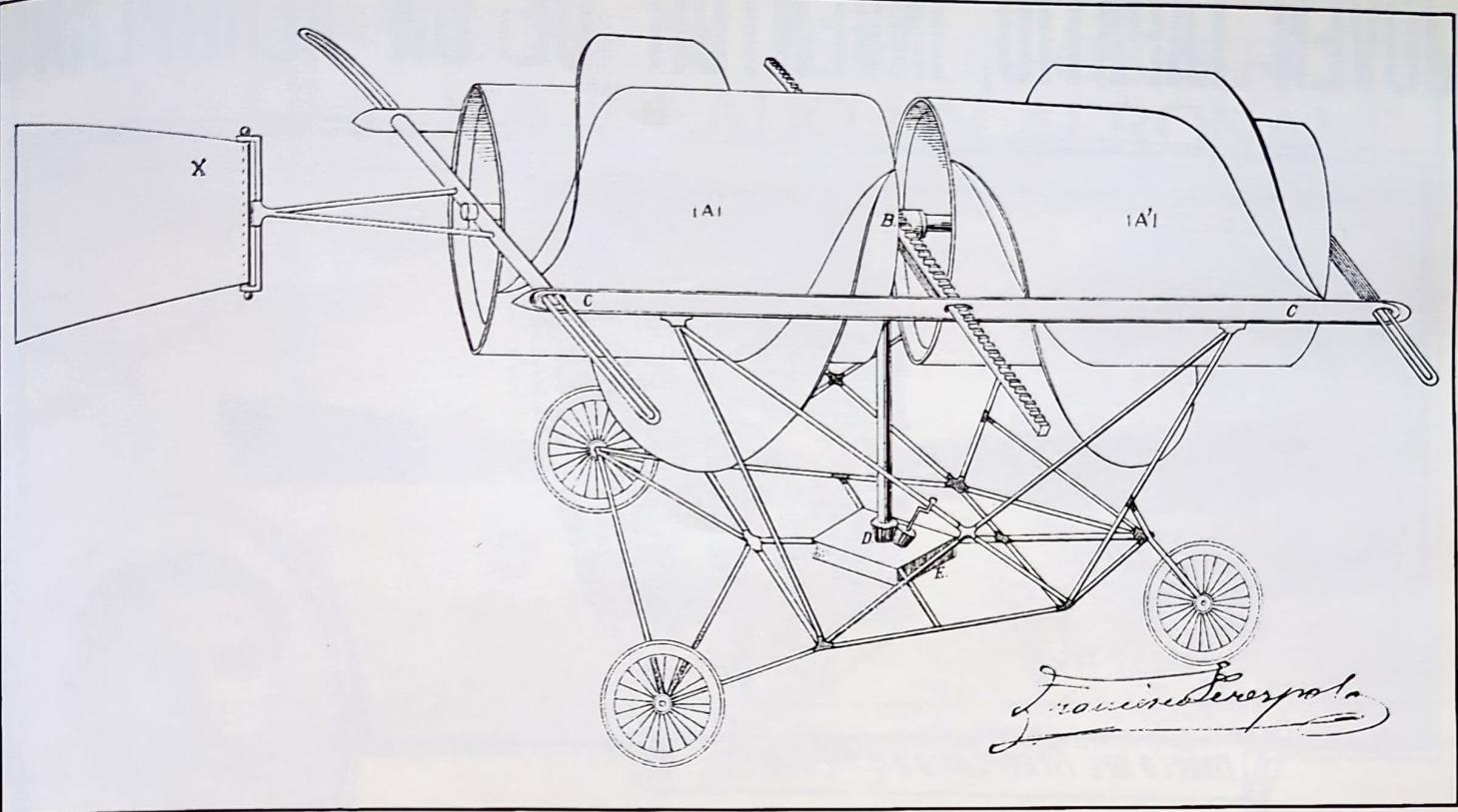
Todd Churchill Woodworth, ciudadano norteamericano, de profesión ingeniero de minas, con residencia en Williams, condado de Cococino, Arizona, tuvo la extravagancia de solicitar patente de invención en México para un artefacto que no era otra cosa que un aeroplano "boyante", es decir "un aeroplano hueco" que se podía llenar de gas para hacerlo "más ligero que el aire". Este singular aeroplano tenía una hélice impulsora movida por una transmisión de pedales a los que el tripulante tenía que dar movimiento.³

El mexicano Manuel M. Loranca, de profesión mecánico y con domicilio en Arcos de Belén 45, de la Ciudad de México, ideó "una nueva máquina para volar", cuyos documentos registró en la oficina de Patentes el 1 de abril de 1909.

La nueva máquina era un tren de aterrizaje de cuatro ruedas sobre el que iba colocada una plataforma en la que se encontraba un motor eléctrico con pilas, que movía un eje horizontal que terminaba en dos hélices, una tractora y otra impulsora y, por medio de una serie de mecanismos sumamente complejos, también daba movimiento a otros cuatro ejes verticales que terminaban en otras tantas hélices rotatorias, colocadas simétricamente sobre el centro de gravedad del aparato.⁴

El francés Enrique Samson, ya conocido nuestro por su "aeromultiplano" de 1908 (un aeroplano de cuatro alas), el 1 de abril de 1909 presentó para su registro un nuevo proyecto de aeroplano, ahora denominado "autovolador", que era sumamente parecido al Voisin que pocos meses después volaría Alberto Braniff en la Ciudad de México.

Según Samson, su "autovolador" aportaba las siguientes peculiaridades: sería estable en todas condiciones, podía volar lo mismo a nivel del mar que a grandes altitudes y se levantaría de tierra o agua sin tener que



Este "Aerogiróscopo" funcionaba con el movimiento de unos cilindros cuyas superficies eran hélices y fue propuesto por Francisco Pérez Polo en 1909. (AGN)

hacerle grandes variaciones. En el expediente se guardan muchos dibujos del proyecto en el que se distinguen claramente unos planos móviles que mediante rodillos podían ser accionados por el tripulante y que le permitirían cambiar el centro de gravedad, según fuera a ascender o descender, pero "siempre situado bajo el centro de presión".

Nos llama poderosamente la atención el que no haga referencia alguna a la planta de potencia que habría de mover una hélice impulsora.⁵

El señor Manuel Alonso, ciudadano mexicano con residencia en Orizaba, estado de Veracruz, de profesión comerciante, inventó una "aeronave para viajar por la atmósfera con solo la fuerza del viento" que trató de patentar el 13 de abril de 1909.

El proyecto constaba de cuatro elementos sustanciales: la aeronave y sus válvulas, los planos y las superficies directrices, la canastilla y el timón y sus gobernállas.

Es indudable que el señor Manuel Alonso tomaba elementos náuticos para su proyecto pues se trataba de un globo con forma de ballena, las superficies o planos directrices eran una especie de aletas laterales, el timón era similar a la cola de un cetáceo y, hasta el sistema de control que el aviador debía accionar, se llamaba gobernalle.

La canastilla con el aviador iba debajo de la "ballena" colocada sobre cuatro ruedas, en el centro de gravedad de la nave.

El inventor nos dice claramente que se trata de un planeador puesto que lo llama "aeronave para volar por la

atmósfera con solo la fuerza del viento", pero no nos explica la posibilidad y forma de remolque para lograr que la ballena, llamada "Cuauhtli", lograra elevarse.⁶

Los jóvenes Luis T. Navarro y Joaquín Mucel Ace-
reto, residentes en la Ciudad de México, el día 22 de septiembre de 1909 registraron "una máquina para volar" a la que llamaron "Aeroplano Pro-Patria".

Según sus inventores el objeto de reivindicación eran "las mejoras a las máquinas voladoras más pesadas que el aire, en las que se utiliza el principio del plano inclinado, o sea, el del papelote o cometa, en combinación con una hélice impulsora".

El aeroplano tenía el aspecto "de una libélula con las alas extendidas" que iban soldadas al fuselaje que era una estructura triangular.

En la parte anterior llevaba una hélice tractora unida al árbol del motor y en la posterior dos timones de profundidad y uno de dirección.

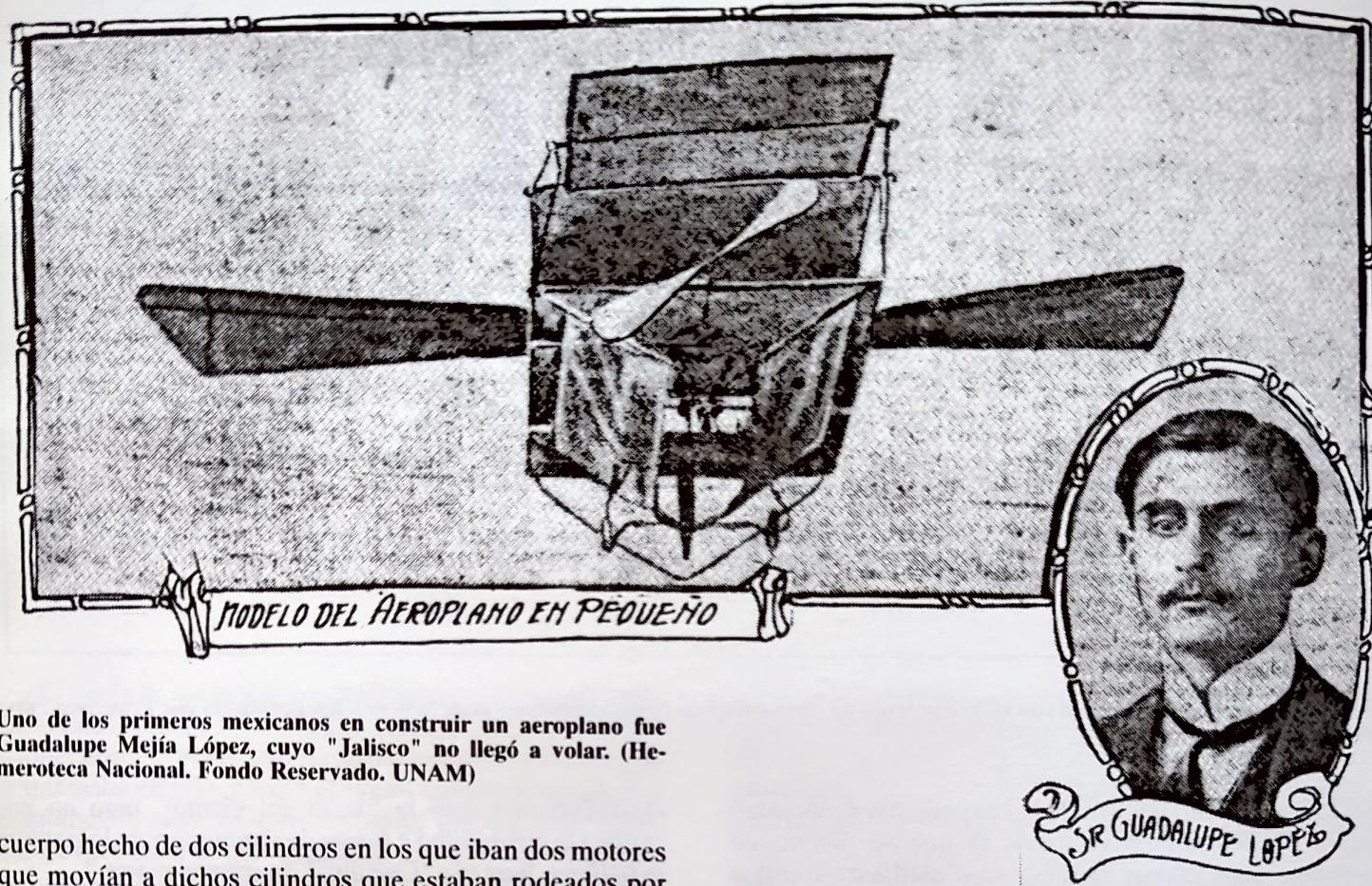
La novedad eran dos planos o pequeñas alas, de inclinación graduable, que permitían controlar la estabilidad de la aeronave.⁷

El "Aerogiróscopo" fue un proyecto de la autoría del español, residente en México, Francisco Pérez Polo, de profesión industrial, cuya solicitud de patente se hizo el 22 de diciembre de 1909.

Los objetivos del proyecto, según su autor, eran, nada más y nada menos, que los siguientes: "suprimir las superficies sustentadoras, obtener completa estabilidad, navegar a grandes alturas y alcanzar grandes velocidades".

Para ello proponía una aeronave conformada por un tren de aterrizaje triciclo sobre el que estaba colocado un

JOVEN TAPATIO, INVENTOR DE UN AEROPLANO



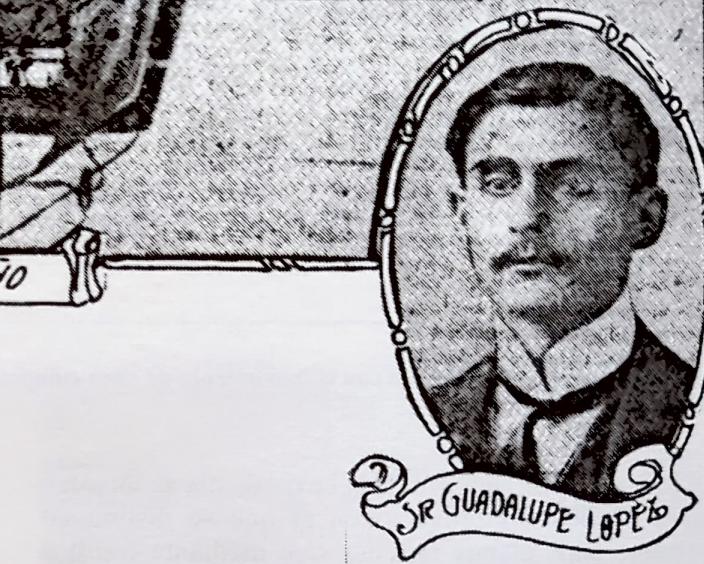
Uno de los primeros mexicanos en construir un aeroplano fue Guadalupe Mejía López, cuyo "Jalisco" no llegó a volar. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

cuero hecho de dos cilindros en los que iban dos motores que movían a dichos cilindros que estaban rodeados por espirales y que giraban cada uno ellos en sentido contrario al otro. Así se pretendía que la misma fuerza sirviera de propulsión y de sustentación. Finalmente, tenía un timón de dirección en la parte frontal. Dado lo extraño del proyecto ha sido una verdadera fortuna haber conseguido un dibujo del mismo, que ilustra estas páginas.⁸

EL CONCURSO DEL CENTENARIO

El México alegre y confiado del porfiriato se había entusiasmado con las fiestas del Centenario que se llevarían a cabo durante todo el año de 1910, especialmente en el mes de septiembre, para conmemorar en forma brillante los cien años de la Independencia Nacional.

Entre los grandes planes para celebrar tan importante acontecimiento figuraba una "Semana de Aviación" que habría de efectuarse durante el mes de septiembre y a la que se invitaría a varios pilotos de los más notables de ese momento que contendrían con los pilotos locales. Mientras la prensa difundía estas noticias, se responsabilizó a la Comisión Nacional del Centenario para que en su agenda incluyera la mencionada semana aérea. Como no había pilotos locales ni aviones que pudieran enfrentar a las figuras extranjeras, se creó un gran ambiente entre todos los aficionados para fabricar aeroplanos o para traerlos del extranjero, y luego proceder a entrenarse para participar en la famosísimo concurso. A algunos de esos proyectos nos hemos referido líneas antes.



Entre los pilotos provenientes del extranjero se barajaban los nombres de Louis Bleriot, Leon Morane, Leon Delagrange, Louis Paulham, Hubert Latham, los hermanos Wilburgh y Orville Wright y Glenn Curtiss, entre otros.

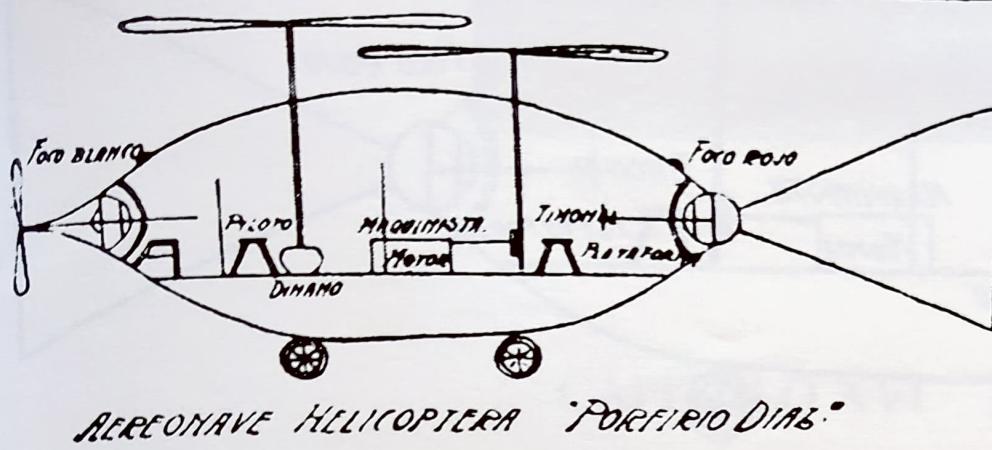
UN BLERIOT FANTASMA

Carlos Sánchez Navarro, un notable deportista de la época, decidió comprar un monoplano Bleriot Modelo XI, equipado con motor Anzani de 25 hp. Como debido a sus negocios no pudo ir a Europa para recibir el entrenamiento adecuado, tal y como le recomendara el propio Bleriot, Sánchez Navarro decidió que, aunque resultara más difícil, lograría llegar a dominar el aeroplano "atendiendo las indicaciones que se me envíen desde París". Por supuesto que la idea del deportista mexicano era la de participar en los festejos del Centenario.

Conforme a las declaraciones a la prensa, el aeroplano había salido de París con destino a México el 21 de octubre de 1909 y, de acuerdo a los cálculos de su comprador, la aeronave debía estar en Veracruz para el 26 de noviembre siguiente. Pocos días después esperaba tenerlo en México donde lo armaría e iniciaría las prácticas de inmediato hasta llegar a volarlo.⁹

Pese a las seguridades ofrecidas por Carlos Sánchez

AHORA VUELVE A SER UN OBRERO EL QUE HA IDEADO UN AERONAVE



Otro inventor fue Juan García Villalobos, de San Luis Potosí, quien propuso una complicada aeronave/helicóptera. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

Navarro a los periodistas, no hemos encontrado referencia alguna respecto a la posible llegada a México del citado avión.

EL "JALISCO"

El interés despertado por la aviación (aunque todavía no se empleaba este vocablo) fue tal, que el Congreso de Jalisco organizó una sesión especial para escuchar y analizar las propuestas de tres jaliscienses que se decían inventores de dos tipos de aeroplanos. El ciudadano Guadalupe Mejía López presentó un modelo en miniatura de un aeroplano y Francisco García Jiménez y Julio Chávez Alamos, presentaron un proyecto de aeronave que llamaban "manipoaéreo". Los diputados locales ofrecieron ayudar a los inventores jaliscienses con el objeto de que el Gobierno Federal se interesara en la fabricación de dichos aeroplanos, ya que había "un gran entusiasmo porque sea Jalisco el que encabece el movimiento aviador en la República Mexicana".¹⁰

En efecto, para los primeros días de noviembre de 1909, el joven Guadalupe Mejía López se encontraba en la capital de la República con los planos de su invento y el modelo a escala. Lo acompañaban los mecánicos Salvador Gómez e Isidro Manjarrez, que eran sus colaboradores. El viaje a la Ciudad de México había tenido por objeto patentar el invento, crear una sociedad mediante la venta de acciones y presentar el proyecto al Secretario de Fomento y al gobernador del Distrito Federal, Guillermo de Landa y Escandón, para que se tomara en cuenta a la aeronave para el Concurso del Centenario. El inventor llegaba a la Capital recomendado por varios diputados jaliscienses y por el gobernador coronel Miguel Ahumada. Guadalupe Mejía López traía también entre sus papeles la opinión técnica del ingeniero y mayor de ar-

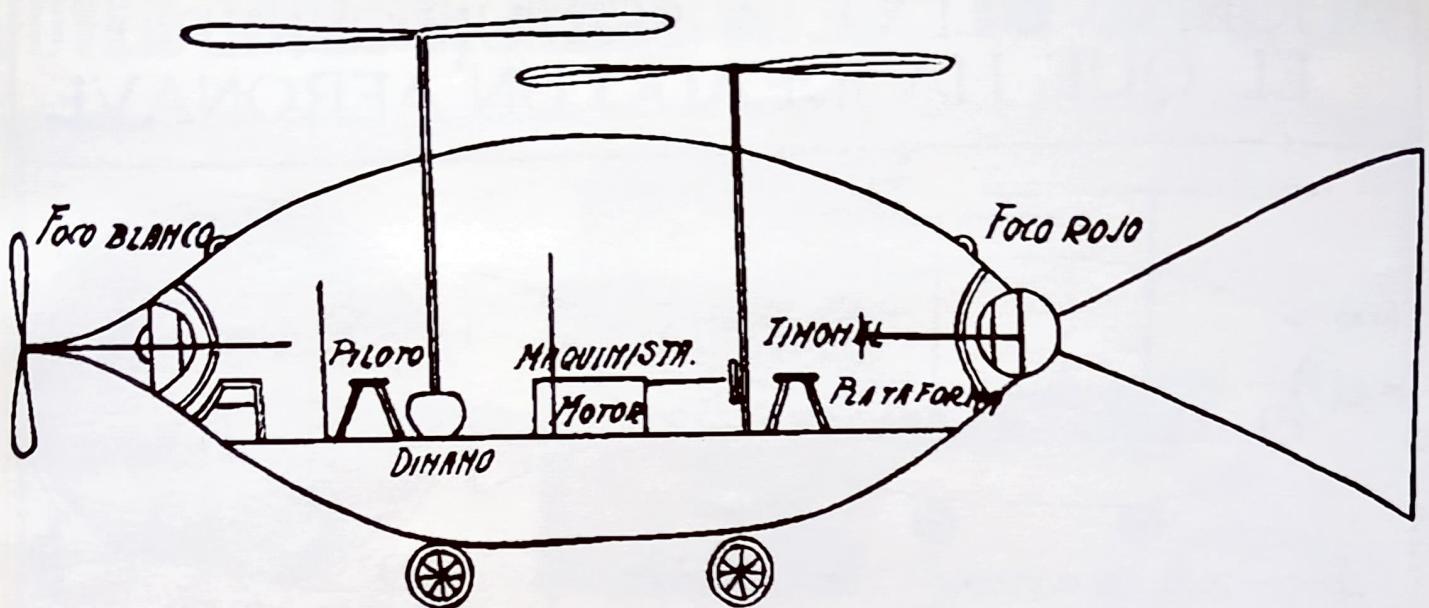
tillería Emiliano Sánchez quien, después de minuciosos estudios, había dictaminado que el proyecto era técnicamente factible. Pese a que Mejía López había dedicado, según informaba, dos años a estudiar y mejorar su proyecto, al que fue haciendo muchas modificaciones, el aeroplano "Jalisco" no llegó a construirse.¹¹

LA AERONAVE-HELICOPTERA

Llama poderosamente la atención el proyecto o invento de Juan García Villalobos, oriundo de San Luis Potosí, hijo de un coronel que realizó estudios de ingeniería en los Estados Unidos. En los días en que presentó su proyecto tenía 33 años y trabajaba en el Ferrocarril Mexicano como jefe de patio.

García Villalobos tenía importantes antecedentes técnicos pues ya había patentado varios artificios de su invención. Cuando terminó todo el proyecto y los planos de su "aeronave-helicóptera", se los llevó al señor José Casarín, secretario de la Comisión Nacional del Centenario, para que estudiara la posibilidad de hacerse cargo de su fabricación cuyo costo sería de aproximadamente doce mil pesos cada unidad.

El proyecto era un aerodino de forma elíptica que tenía cinco metros en su eje mayor y dos metros y veinticinco centímetros en el menor. En el vértice frontal se colocaba una hélice de dos aspas que era impulsada por un motor de gasolina de 15 caballos que proporcionaría 1,500 revoluciones por minuto. Otra planta de potencia iría colocada en el centro de la aeronave y daría impulso a dos hélices de movimiento horizontal que girarían en sentido contrario. Para el caso de que los motores fallaran, el artefacto tenía dos alas retráctiles que se desplegaban "a la simple presión de un botón que va en los pies del maquinista del centro".



AERONAVE HELICÓPTERA "PORFIRIO DÍAZ"

La aeronave/helicóptera "Porfirio Díaz" en detalle. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)



Alberto Braniff, corredor de automóviles, fue de los primeros mexicanos en interesarse por la aviación para participar en el Concurso del Centenario. (Fototeca Nacional, INAH)

Esta aeronave, propuesta por Juan García Villalobos como "aeronave-helicóptera", ofrecía la particularidad de poder hacer vuelos horizontal y verticalmente, a voluntad del "timonel". Su inventor propuso a la Comisión del Centenario que si se llegaba a fabricar, llevara el nombre de "Porfirio Díaz".¹²

Este proyecto fue registrado en la Oficina de Patentes y Marcas de la Secretaría de Fomento con fecha 11 de febrero de 1910 y se le otorgó la patente provisional número 10,155.¹³

Notas del capítulo XV

¹Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 4 (8777)

²Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 29 (8817)

³Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 30 (8894)

⁴Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 31 (8995)

⁵Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Exp. 32 (8996)

⁶Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 33 (9034)

⁷Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 34 (9635)

⁸Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 38 (1000)

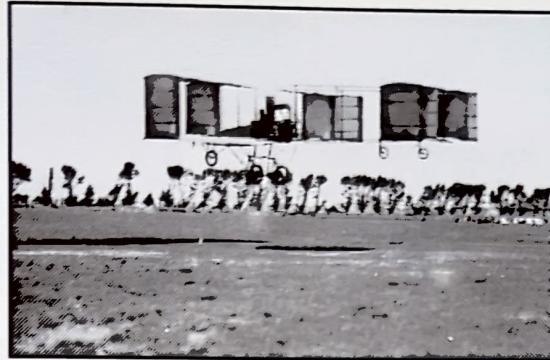
⁹El Imparcial. 28 de octubre de 1909.(HN)

¹⁰El Imparcial. 28 de octubre de 1909.(HN)

¹¹El Imparcial. 5 y 14 de noviembre de 1909.(HN)

¹²El Imparcial. 28 de diciembre de 1909.(HN)

¹³Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 39 (10155)



CAPITULO XVI

El primer vuelo de un aeroplano

Todo el mundo estaba conmocionado por los grandes acontecimientos que protagonizaba la aviación. La barrera mítica que derribara a tantos Icaros había sido vencida. Después del tímido, pero legendario vuelo de los hermanos Wright el 17 de diciembre de 1903 en Kitty Hawk, cada año se lograba un nuevo avance en la aviación; pero el año de 1909 había sido protagonista de un acontecimiento que, pese a las limitaciones de los medios de comunicación, en pocas horas dio la vuelta al mundo y dejó atónitos a los habitantes de un planeta que, como nunca antes, comenzaba a ser distinto: Louis Bleriot cruzó el Canal de la Mancha a bordo de un aeroplano y, además, vivía para contarla. ¿Hasta dónde llegaremos?, se preguntaba la gente.

Hemos visto los grandes esfuerzos fallidos hechos en México para lograr el primer vuelo de un aeroplano. Habrá, finalmente, de imponerse el criterio de quienes pensaban que para empezar lo más conveniente era traer un avión del extranjero, cuyo tipo y modelo ya hubiera volado exitosamente.

ALBERTO BRANIFF

Entre quienes pensaban de esa manera se encontraba el deportista Alberto Braniff Ricard, quien se había distinguido como corredor de motocicletas y automóviles, pero también como pelotari y hasta como boxeador y torero. Era Braniff un auténtico "junior" de su época: riquísimo, joven y soltero, pero impulsado por un espíritu

audaz y aventurero que lo llevó a abandonar la comodidad de la vida de los jóvenes de su estatus social, para enfrentarse a cuanto reto pudiera presentarse o provocara él mismo.

Además de dinero y espíritu aventurero, tenía mentalidad de triunfador pues le gustaba el éxito y sabía que para lograrlo había que prepararse adecuadamente. Braniff no era un mediocre veleta que intentara todo y no lograra nada. Se preparaba para todo arduamente y por eso triunfaba en cuanta extraña aventura emprendía. Es de considerarse el mérito excepcional que tuvo Alberto Braniff, nacido de una de las familias más ricas y de más prestigio de la alta sociedad de entonces, siendo el menor de un grupo de hermanos que se dedicaban a los negocios tan brillantemente como lo hiciera antes su padre y que ocupaban los escaños de los consejos de administración de las empresas más importantes del país. Alberto, dedicado a tan peligrosas aficiones, debió ser considerado como la "oveja negra" de la familia, por lo que, seguramente, tendría que superar una gran oposición para llevar a cabo tantas "locuras". El colmo debió ser su afición al "aeroplano", cuando era raro el día en que los periódicos no traían la crónica de un accidente de aviación con sus correspondientes muertes. Sin embargo, todo lo superó este hombre que, si bien es cierto que no tuvo el talento de su padre y hermanos para los negocios, poseyó un espíritu de aventura y una firme voluntad, propia de los pioneros, de los iniciadores y de los que forjan algo nuevo en la vida. Y fue a este mexicano a

quien le correspondió ser el primero en el país en elevarse a bordo de un aeroplano.

Nos lo retratan muy bien estas palabras de un periodista:

"Quienes lo han visto batirse con los mejores peleadores, poner banderillas y consumar la suerte suprema en la faena taurina en nuestros principales cosos; quienes lo han contemplado cruzar como una exhalación por las pistas automovilísticas, no extrañarán que el conocido 'sportman' don Alberto Braniff sea ahora un entusiasta aviador, un aeroplano que ha recibido el espaldarazo de ley a la vera misma de los afamados conquistadores del aire".¹

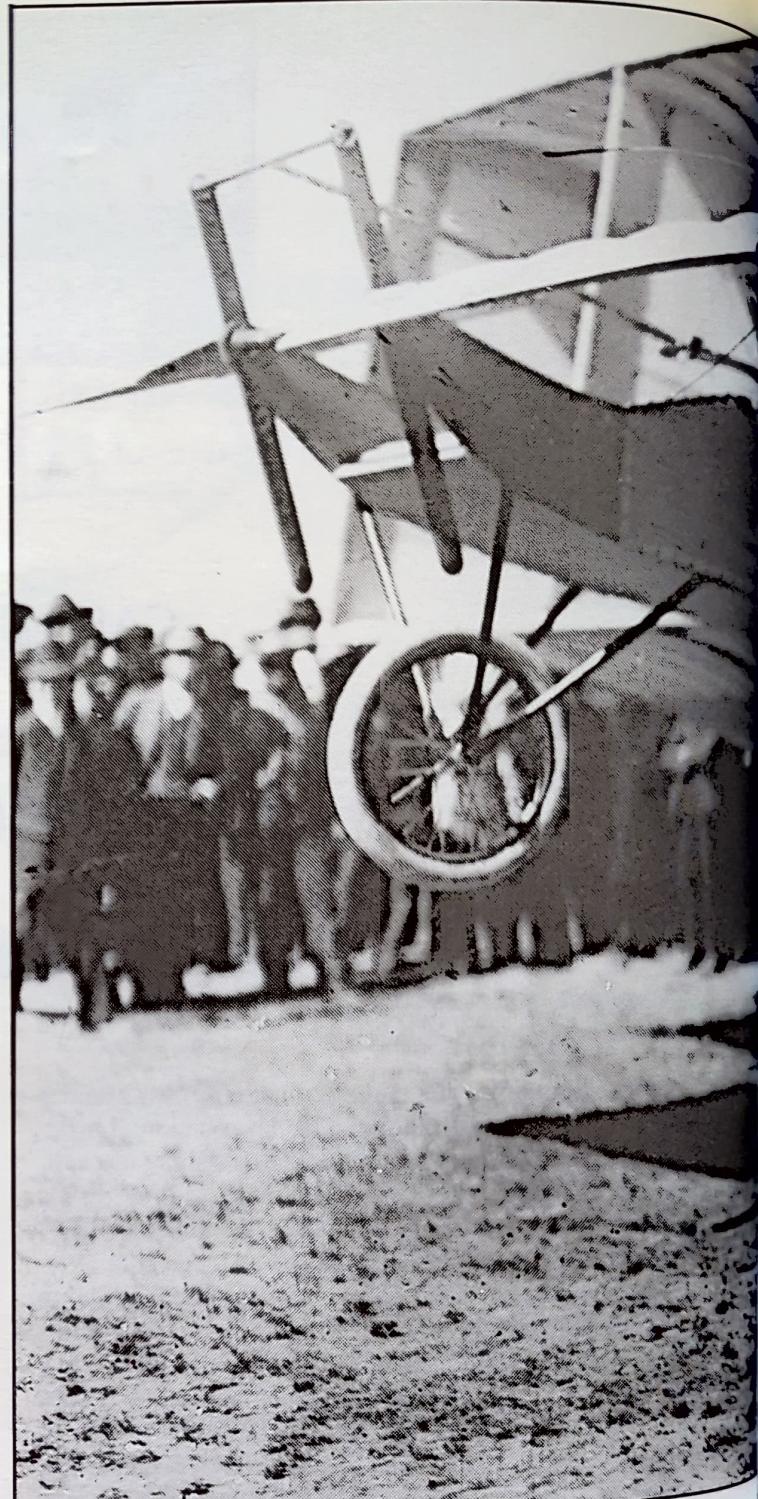
Al parecer, cuando Alberto Braniff viajó a Europa acompañando a su señora madre, doña Lorenza Ricard, ya llevaba la idea de adquirir un aeroplano para participar en el Concurso del Centenario. Este viaje, que tenía por objeto pasar una temporada entre España y Francia, culminando con un veraneo en Biarritz, le permitió estar en el país donde aquel verano se efectuaron importantísimos acontecimientos, como fueron el cruce del Canal de la Mancha, ya citado, la participación de la aviación en el Salón del Automóvil y la celebración de la "Gran Semana de Reims", evento éste en que intervinieron pilotos franceses, ingleses y norteamericanos.

Una mañana, estando Braniff en la playa de su chalet en compañía de familiares y amigos, pasó sobre ellos un aeroplano. Braniff se subió a su automóvil y siguió la trayectoria de la nave aérea hasta llegar al lugar donde aterrizó. Se encontró con que el aviador era Maurice Tabuteau, a quien pagó 50 francos para que le diera una vuelta por el aire. Así lo hizo el piloto francés a bordo del Voisin.²

Habiendo conocido de cerca el aeroplano y volado a bordo de uno de ellos, a Braniff ya no le quedó la menor duda sobre su nueva y apasionada afición. Arregló lo necesario con la empresa Appareils d'Aviation Les Frères Voisin y se trasladó a Issy-les-Moulineaux, donde tenían un campo de prácticas para el aprendizaje de los pilotos. Allí llevó a cabo los entrenamientos que se efectuaban en el amanecer, cuando la atmósfera estaba en plena quietud. El quinto día de actividades se salió del campo y chocó con unos árboles, afortunadamente sin consecuencias. Finalizado el breve curso, dejó un pedido en firme en la fábrica para que le enviaran a México un biplano Voisin.³

Culminadas las vacaciones los Braniff regresaron a México. Como Alberto esperaba ya la llegada del biplano y planeaba dedicarse de lleno a la práctica de este nuevo deporte, decidió organizar una corrida de toros para despedirse de la afición. El día 8 de diciembre de 1909 se encerró con seis toros de San Nicolás Peralta en la plaza de toros "El Toreo" de la Condesa. Aunque los toros fueron mansos, los cronistas especializados dijeron que Braniff había realizado algunas buenas faenas y que estuvo muy artista, especialmente en un par de banderillas al tercero de la tarde.

El famoso biplano Voisin, que con tanta expectación se esperaba en México, llegó a Veracruz el día 9 de diciembre a bordo del vapor francés "La Navarre", pre-



viamente desarmado y empacado en tres grandes cajas. Al pasar aduana quedó constancia de que su valor era de 25,000 pesos.⁵

Finalmente, las cajas con el aeroplano llegaron a la Ciudad de México, por la estación de San Lázaro del Ferrocarril Interoceánico. Desde allí fueron trasladadas al lugar escogido por Alberto Braniff que era un amplio llano del Rancho de Valbuena⁶, cercano a la estación y a la Escuela de Tiro, en donde había mandado construir un amplio hangar de madera y lámina. Con el avión vino a México el mecánico Alfonse Ploquin quien había trabajado con Paulham y tenía una gran experiencia. El tuvo



Alberto Braniff y su aeroplano en diciembre de 1909, listos para enfrentarse a su reto más grande: volar a la altura de la Ciudad de México. (Fototeca Nacional. INAH)

a su cargo, con la ayuda de otros mecánicos mexicanos, el desempacar las diferentes partes y componentes del aeroplano y armarlo debidamente.⁷

El día 21 de diciembre de 1909 el aeroplano estuvo en condiciones de salir del hangar, "que así es como se designa al garaje o casa en donde se abrigan estos modernos aparatos". El avión de Braniff era un biplano Voisin, serie 13, número económico 331, que estaba equipado con un motor ENV de 25 caballos de fuerza que movía una hélice impulsora de acero, de dos palas y de 2.60 metros de punta a punta con 1200 revoluciones por minuto. Dicho motor iba colocado detrás del asiento del

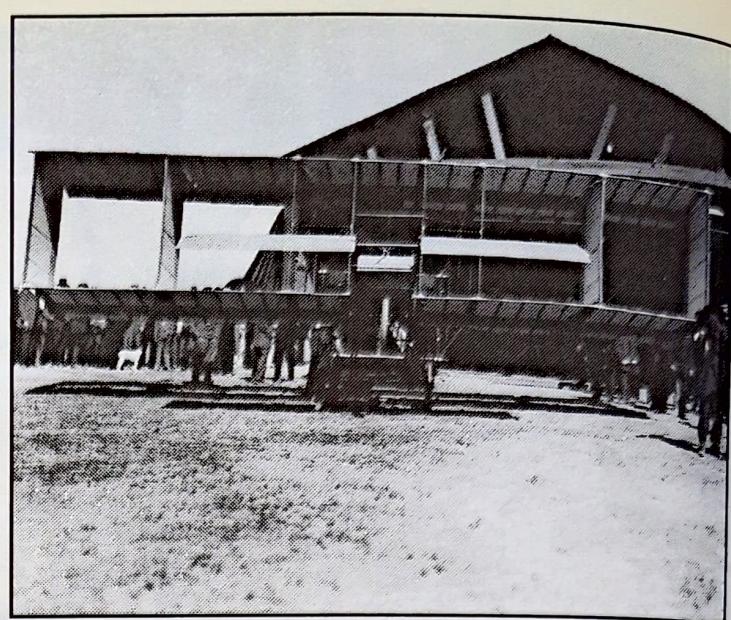
piloto. El biplano tenía dos alas celulares en el centro y atrás y adelante otros dos conjuntos celulares, de los cuales el delantero servía para subir y bajar la aeronave y el posterior hacia de timón de dirección. Bajo el motor iban las ruedas del tren principal y bajo los planos delanteros iba una tercera rueda dirigible. Todo este complejo artefacto de acero, madera, alambre y tela tenía un peso de 550 kilogramos, sin piloto. La envergadura era de 10.50 metros.⁸

El Gobierno del Distrito Federal logró que la Secretaría de Guerra y Marina enviara a los llanos de Valbuena una sección del Batallón de Zapadores que se

encargó de los trabajos de nivelación de terreno, de tapar zanjas y de quitar piedras en un pentágono irregular de unos doce mil metros cuadrados, en el que se iniciaba una pista de casi un kilómetro de longitud. También ayudaron a Braniff a colocar una serie de banderines que delimitaban el campo y que, de acuerdo a los colores, ayudaban a efectuar las maniobras correspondientes.⁹

El día 26 de diciembre de 1909 Alberto Braniff hizo las primeras carreras por tierra con el Voisin con el objeto de identificarse con la máquina, ajustar el motor y lograr una buena carburación. El aeroplano fue la gran sensación de la Ciudad de México y como se había anunciado por la prensa que esa mañana lo sacarían y tratarían de volarlo, asistió una gran cantidad de gente. El piloto intentó varias veces elevarse, pero no lo consiguió por la escasa potencia y porque fallaron unos cilindros. Cuando se arregló este desperfecto, de nuevo Braniff intentó hacer un despegue, pero solamente logró un pequeño salto y al caer a tierra estuvo a punto de atropellar a cinco espectadores que se atravesaron en el camino de la aeronave, debido a que el público había desbordado los límites del campo y a que era un único gendarme quien estaba encargado de velar por el orden.

El día 1 de enero de 1910 Braniff fue de nuevo a Valbuena con todas las intenciones de volar pues sus mecánicos le habían reportado que el avión estaba en perfectas condiciones después de haber arreglado los cilindros, afinado el carburador y haber conseguido una nueva mezcla de gasolina. Al abrirse las puertas del hangar y salir el aeroplano "hubo una sensación general". La máquina fue colocada en la plataforma y, tras varios intentos, el mecánico puso en marcha el motor con la ayuda de la manivela. La hélice causaba un gran ruido y los ayudantes detenían el aeroplano. Cuando se hicieron los ajustes convenientes en el carburador, el piloto Braniff tomó asiento y se hizo cargo de los controles: la mano derecha en el "manubrio de dirección" y la izquierda en la palanca del motor. Entre los aplausos de la multitud dio la señal de "soltar" y el aeroplano arrancó en medio de una

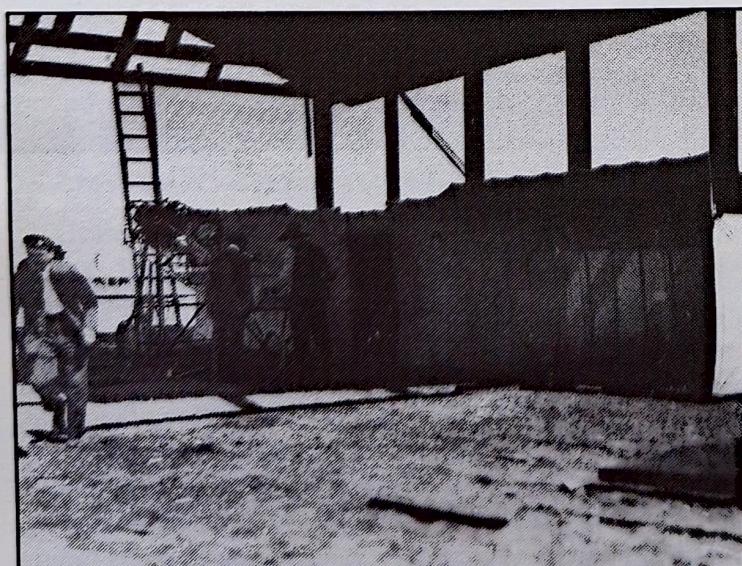


La espectacularidad de las alas celulares del Voisin de Braniff destacan en Valbuena. (Fototeca Nacional. INAH)

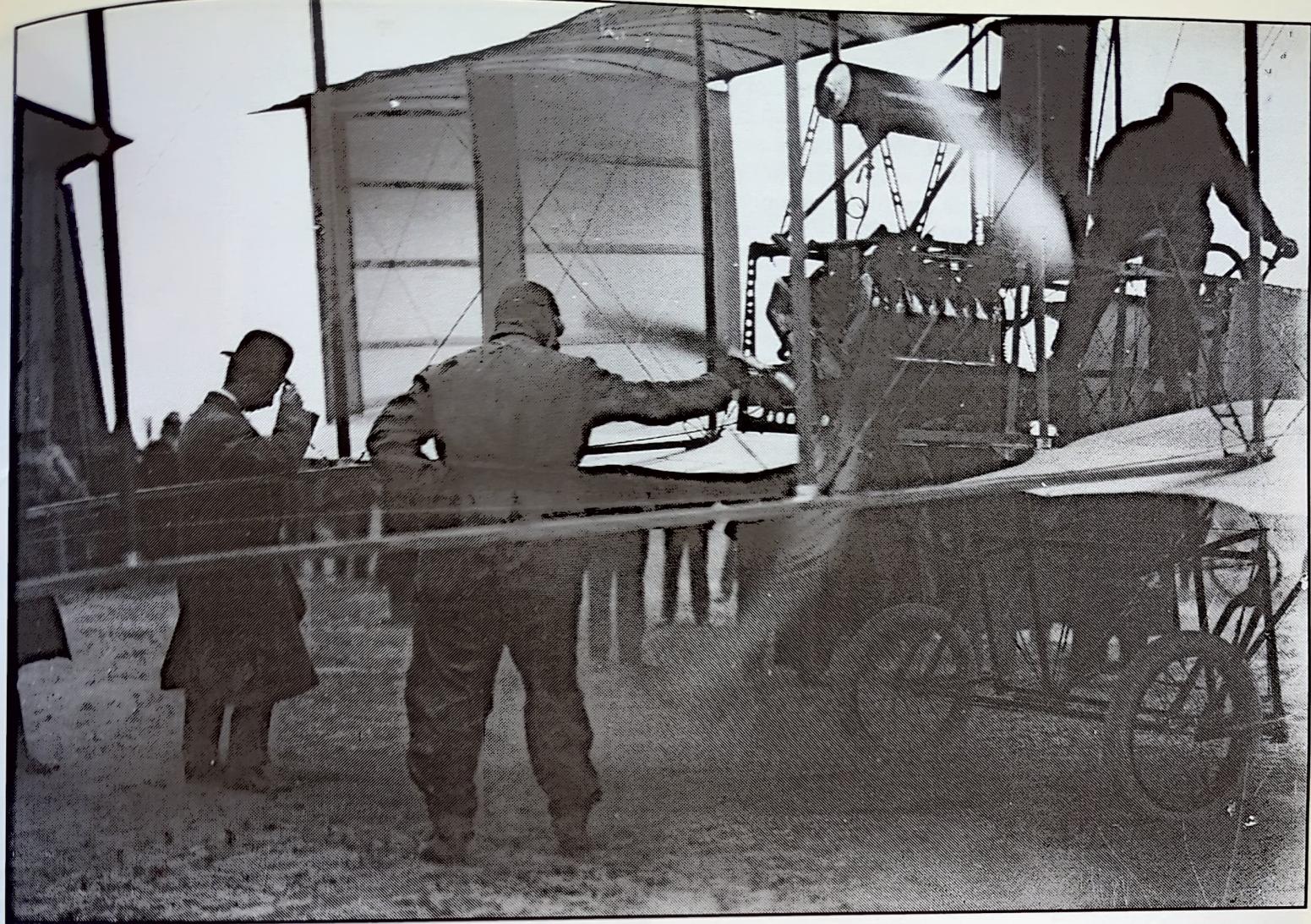
gran polvareda, pero llegó al final de la pista sin lograr elevarse, por lo que hubo de regresar a la plataforma, junto al hangar. Braniff dijo a los mecánicos que revisaran nuevamente los cilindros y el carburador, pues el motor no alcanzaba la potencia necesaria para el despegue. Despues realizó un nuevo intento y en la carrera parecía que una ráfaga de viento favorable iba a hacer despegar a la aeronave pero, cuando parecía que el avión por fin se iba al aire, la gente se atravesó de nuevo en la trayectoria del aeroplano y el piloto tuvo que desviarse abruptamente y en la maniobra se rompió una varilla de madera del "cubo de la cola".¹⁰

Alberto Braniff adoraba la publicidad por lo que todos sus planes, proyectos y sueños se los transmitía a los periodistas, entre quienes tenía excelentes amigos; incluso, llegó a contagiarlos de su propio y gran entusiasmo. Sin embargo, esta afición a hacerse publicidad se volvió en su contra pues fueron muy grandes las cantidades de público que asistía a Valbuena a presenciar sus incipientes pruebas lo que entorpeció los ya de por sí difíciles trabajos que suponían el tratar de lograr las primeras anheladas ascensiones. Desde luego que Braniff también calculó mal las posibilidades de volar en el Valle de México que estimó mucho más fáciles de lo que realmente resultaron. Finalmente, cansados los periodistas de asistir a presenciar carreras por tierra y ningún vuelo, terminaron por atacarlo furiosamente por sus fallidos intentos, sin valorar mesuradamente el esfuerzo y dificultades que suponía hacer volar un aeroplano a la altura a que se encuentra la Ciudad de México.

Escarmentado y casi en solitario, pues únicamente lo acompañaban su chofer, el mecánico y algún amigo íntimo, Braniff siguió tozudamente esforzándose por lograr un vuelo con el Voisin, por pequeño que este fuera. El día 8 de enero de 1910, prácticamente sin testigos, Alberto Braniff se presentó nuevamente en Valbuena. Tras varias pruebas con el motor, éste alcanzó una alta cifra de revoluciones por lo que el aguerrido piloto se subió "al puesto de mando" del aeroplano, aceleró y partió a gran



En el hangar, aún inconcluso, se realizaron los trabajos de armado del Voisin que Braniff encargó en Francia. (Fototeca Nacional. INAH)



Braniff, con el dinamómetro, comprueba las revoluciones del motor ENV de 25 caballos de su Voisin. (Fototeca Nacional. INAH)

velocidad por el campo. "Voló derecho una distancia de cerca de 500 metros y luego se elevó graciosamente a una altura de veintiséis pies, descendiendo de nuevo corriendo por cerca de doscientos metros y luego volvió a elevarse como un pájaro hasta más o menos la altura anterior". Aterrizó y regresó junto al hangar, donde fue recibido con todo entusiasmo por los escasos presentes. Afortunadamente había un periodista que nos dejó esta brevísima crónica del suceso que estuvo a punto de perderse y de no haber quedado registrado en los anales de nuestra historia aeronáutica.¹¹

Como esta noticia, en exclusiva, fue publicada en primera página, sus amigos periodistas presionaron a Braniff para que realizara un nuevo intento y pudieran cubrir el evento con toda propiedad y tomar algunas placas. La noche del día 9 de enero don Alberto Braniff recibió en su casa a los reporteros de dos periódicos cuyos directores eran sus amigos íntimos y quedaron en verse al día siguiente temprano en Valbuena.

El día 10 de enero de 1910 amaneció completamente nublado y con mucho frío. Cuando Braniff llegó al entronque de la calzada México-Puebla con el camino a Valbuena, un grupo de personas lo siguió hasta el hangar, uniéndose a los que allí se encontraban. En total no llegaban a cien espectadores los que iban a presenciar las

pruebas. Era la una de la tarde y para entonces el cielo había abierto por completo y se disfrutaba de un buen sol además de un aire suave. Todo el campo estaba completamente despejado y al fondo del mismo se divisaban las tiendas de campaña de los zapadores. El aeroplano llevaba un buen rato fuera del hangar y se le habían hecho todos los arreglos necesarios. Ploquin dijo a Braniff que todo estaba en orden por lo que puso en marcha el motor y abrió todo el escape de gasolina aumentando considerablemente las revoluciones de la hélice. Braniff ascendió al asiento del piloto y pronto hizo la señal para que los que lo sujetaban soltaran el aeroplano. Este se enfiló raudo por tierra levantando un nube de polvo. Segundos después disminuyó la polvareda y se pudo apreciar que el aeroplano estaba volando; pasó sobre las tiendas de campaña de las que salieron admirados los soldados y siguió elevándose más. Después de un lento viraje llegó a la altura de los árboles. El avión regresó al campo, descendió, tocó tierra y se fue de nuevo al aire y ascendió aún más para pasar frente al hangar en donde "los espectadores, entusiasmados, locos verdaderamente, lo aplauden y gritan". Hizo un viraje más y aterrizó. Braniff recibió felicitaciones y abrazos de sus amigos y los aplausos de unos cuantos espectadores entusiastas.¹²

Dos periódicos del día siguiente, 11 de enero de 1910,

fueron bien elocuentes del éxito de Braniff, pues le dedicaron grandes titulares en primera plana, algunas fotografías y un gran espacio a la crónica del suceso: el que calificaron como "el primer" vuelo de un aeroplano en la Ciudad de México y en la República Mexicana, en el que se habían alcanzado unos veinticinco metros de altura. *El Heraldo*, que mostraba más interés que los demás por los temas deportivos, publicó una foto del avión y un retrato de Braniff. Junto, había un recuadro que decía textualmente:

"A ALBERTO BRANIFF correspondió la suerte de ser el Primer Aviador que ascendió en un aeroplano en toda la AMERICA LATINA. *El Heraldo* conmemorará esta fecha honrosa para México, otorgando a Alberto Braniff una MEDALLA DE ORO con una inscripción alusiva".¹³

El que *El Imparcial* y *El Heraldo* calificaran como de "primer vuelo" el efectuado por Alberto Braniff el día 10 de enero de 1910, ignorando los realizados el día 8, independientemente de la altura y distancia alcanzadas, que fueron registrados en la edición correspondiente del *The Mexican Herald*, contribuyó a que se crearan muchas dudas sobre la fecha de los acontecimientos aquí reseñados. Creemos haberlas despejado al citar, con todo detalle y precisión, hechos, fechas y fuentes. Los celos periodísticos resultaron enemigos de la precisión histórica; sin embargo no hay la menor duda: el primer vuelo de un aeroplano en México lo efectuó Alberto Braniff el día 8 de enero de 1910.

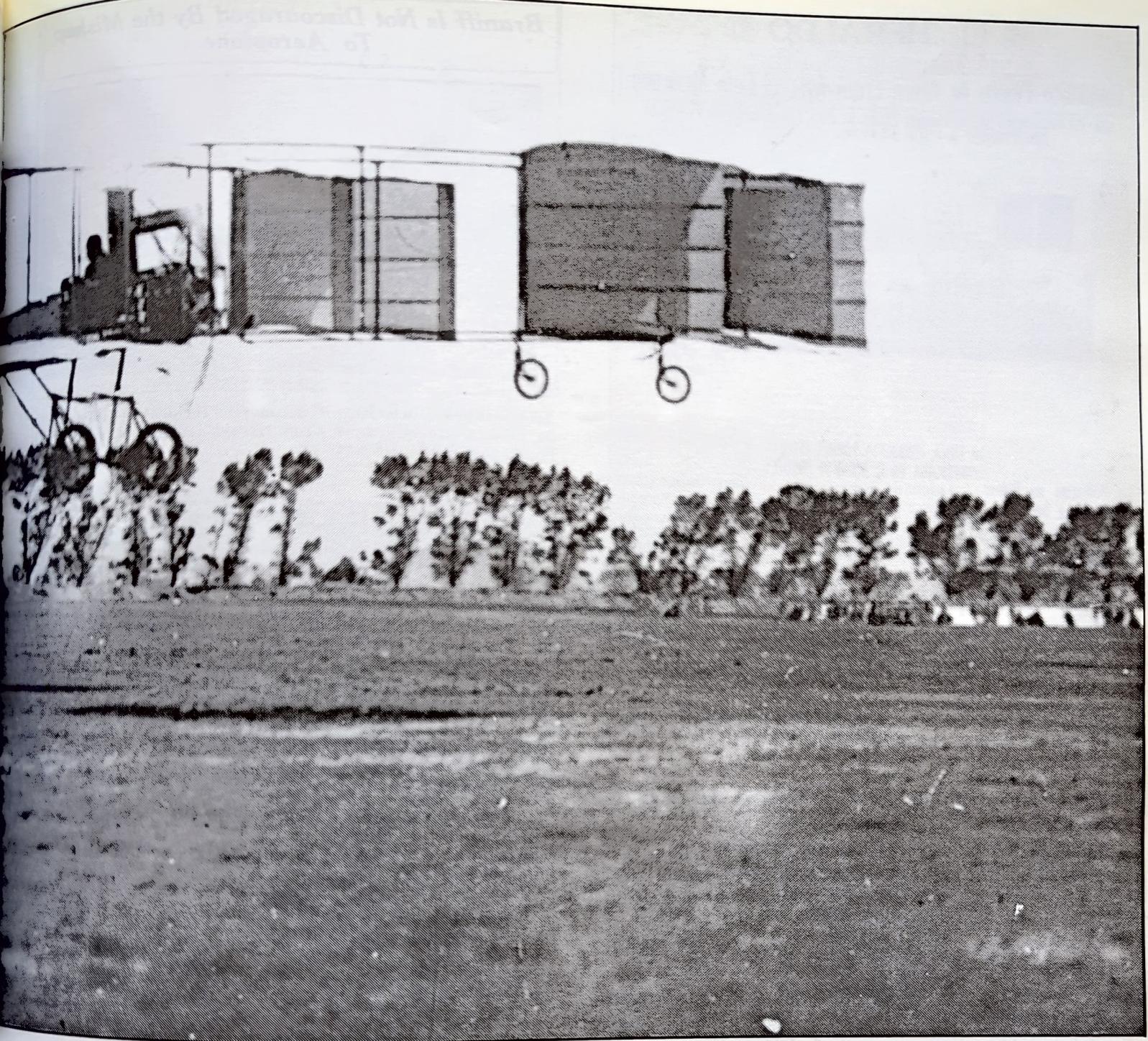
Para el 12 de enero Braniff tenía pensado tratar de efectuar otro vuelo, pero aunque lo intentó no pudo hacerlo a causa de un desperfecto en algún mecanismo. En realidad no volverá a irse al aire hasta el 30 de enero de 1910. Ese día realizó varios intentos por despegar, pero siempre regresaba al punto de partida sin lograrlo, habiendo llegado a dar algunos saltos, nada más. Pero Braniff estaba resuelto a repetir su hazaña y una y otra vez, tras la revisión de los mecánicos y la reposición de la gasolina, regresaba a la pista tratando de irse al aire. Por fin, tras una carrera en la que el motor dio lo máximo, el aeroplano se hizo al aire gallardamente. El piloto hizo un extenso viraje y regresaba a la pista. Tocó tierra, pero Braniff debió detectar un aire favorable y de nuevo despegó e inició un vuelo cada vez más alto; pero el avión mantenía una actitud imposible de sostener. Los asistentes con conocimientos aeronáuticos presintieron el final. Efectivamente, cuando el avión estaba a unos cuarenta metros del suelo, con "todo el timón de profundidad arriba y la cola muy baja" parecía que se iba a desplomar. Por un instante logró equilibrarse iniciando un descenso, pero, estando a unos treinta metros, se precipitó a tierra sin que el aguerrido piloto pudiera evitarlo. El biplano quedó prácticamente destrozado y Braniff resultó con varias contusiones y un brazo seriamente lastimado.¹⁴

Alberto Braniff no se frustró por el accidente y no abandonó la pasión por el vuelo mecánico. Por el contrario, decidió pedir un nuevo avión a Francia. Sin embargo, seguramente aconsejado por su mecánico, ordenó también la reparación del Voisin. El trabajo más importante fue el de fundir las partes necesarias para forjar la



horquilla de la rueda de nariz y este trabajo se estaba terminando a mediados de febrero de 1910.¹⁵

Culminadas las reparaciones Braniff no logró volver a volar en la Ciudad de México. Cansado de hacer carreras por tierra y dar saltitos, pensó llevar el Voisin a Veracruz. Dedujo, lógicamente, que si el problema del aeroplano era la escasa potencia del motor con relación a la elevación de la Capital de la República, estando a nivel del mar el rendimiento sería mucho mayor y las posibilidades de volar muy superiores. Se llegó a decir que Braniff mandó traer de las playas veracruzanas unos zopilotes, de aquellos que se colocan con las alas abiertas frente a la brisa marina y ascienden sin esfuerzo alguno hasta grandes alturas en que casi ni se ven. Dicen que Braniff llevó tres



Majestuoso vuelo de Braniff con el Voisin en los llanos de Valbuena en enero de 1910. (Cortesía Lic. J. Lascurain)

de estos zopilotes a Valbuena en tres días diferentes y que apenas llegaron a ascender a unos quince metros. Al parecer, decidió irse a volar a Veracruz con el Voisin después de esta prueba tan contundente y convencido de lograr un gran éxito.¹⁶

Sin embargo, por alguna razón que desconocemos, este viaje no se llevó a cabo y Braniff ni siquiera viajó a Veracruz con su aeroplano.

El primer vuelo de un mexicano con un aeroplano se había llevado a cabo, efectivamente, aunque no con la brillantez que los mexicanos y el propio aviador hubieran deseado. Pero así suelen ser los inicios, más prometedores que brillantes. Para la Historia, en que el primero es únicamente cuestión de cronología que no de tamaño, el

vuelo efectuado por Alberto Braniff en el Voisin el día 8 de enero de 1910, en los llanos de Valbuena, es el primero de un avión en México. Fueron los balbuceos del inicio, pero de suma importancia porque resultó el primer vuelo de un avión en la República Mexicana y en toda América Latina.

Los periódicos satíricos no perdonaron a Braniff y quedan algunas muestras de envenenados dardos, como esta nota publicada en una revista capitalina:

"Don Alberto Braniff, la gloria de América Latina, en vista de su mal éxito en esta capital con el aparato importado de allende los mares, y habiendo resuelto volar a viva fuerza, ha ordenado a su mecánico lo traslade a Boca del Monte, donde emprenderá un volido hacia abajo para



Primera página de *El Heraldo* del 11 de enero de 1910, dedicando el espacio más importante al segundo de los vuelos de Braniff. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

Maltrata. Buen éxito deseamos al intrépido aeronauta y que no se maltrate".¹⁷

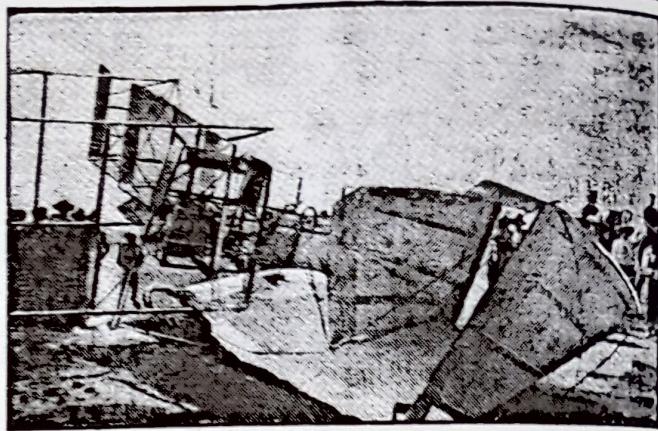
En trabajos anteriores dije, pues así lo creía, que Alberto Braniff fue el primer hombre de habla española en volar en el mundo y México el primer país de Latino América en que volaba un avión.

Con respecto a la primera afirmación debo admitir que no es totalmente cierta, pues antes de que Braniff volara en México e, incluso, de que lo hiciera en la escuela de los hermanos Voisin en Yssy-Les-Moulineaux en septiembre de 1909 ya había volado un chileno. Fue el joven José Luis Sánchez Besa que participó volando en la Gran Semana de Reims en agosto de 1909, aunque el "carnet" de piloto, número 155, lo obtuviera más tarde.¹⁸

Sí sostenemos que México fue el primer país de Latinoamérica en que voló un avión. El que más se aproxima fue el que realizó en Buenos Aires el italiano Ricardo Ponzelli, el día 30 de enero de 1910.¹⁹

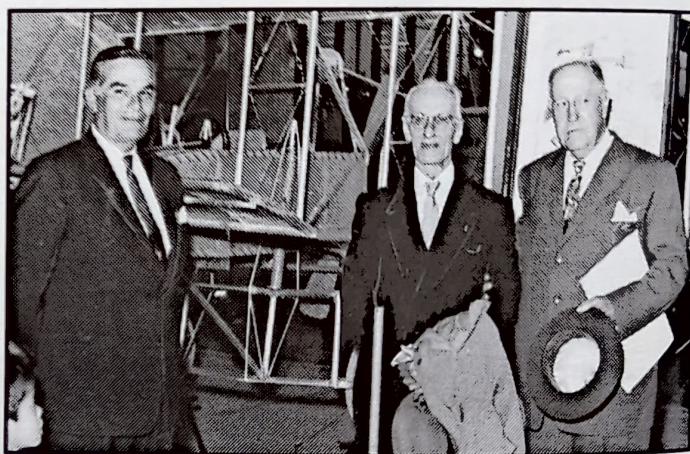
Sobre los "dardos satíricos" en contra de Braniff por lo poco brillante de sus vuelos, debemos recordar algo fundamental: la Ciudad de México se encuentra a 2,230 metros sobre el nivel del mar y, cuando Braniff hizo aquí sus primeros pequeños vuelos, el récord mundial de altura estaba en poder de Hubert Latham, sobre Antoinette VI, logrado en Chalons, Francia, y era de 453 metros. No es hasta el 3 de diciembre de 1910 en que León Morane alcanzó 2,582 metros (8,469 pies).²⁰

Braniff Is Not Discouraged By the Mishap To Aeroplane.



THE VOISIN MACHINE AFTER SUNDAY'S ACCIDENT.

Así quedó el Voisin de Braniff después del accidente del 30 de enero de 1910, según el *The Mexican Herald*. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)



Cincuenta años después, el día 8 de enero de 1960, al celebrarse el Cincuentenario del primer vuelo de un avión en México, se reunieron el Secretario de Comunicaciones y Transportes, ingeniero Walter C. Buchanam, el ingeniero Gabrielle Voisin y don Alberto Braniff. (Archivo del autor)

Notas al capítulo XVI

¹El Imparcial. 17 de octubre de 1909.(HN)

²Grandes vuelos en la Aviación Mexicana. Manuel Ruiz Romero. México, 1986.(BA)

³El Imparcial. 17 de octubre de 1909.(HN)

⁴El Imparcial. 7 y 9 de diciembre de 1909.(HN)

⁵El Imparcial. 11 de diciembre de 1909.(HN)

⁶En aquella época se escribía Valbuena y no Balbuena, como se hace en la actualidad.

^{7, 8, 9 y 10}El Imparcial. 22 y 27 de diciembre de 1909 y 2 de enero de 1910.(HN)

¹¹The Mexican Herald. 9 de enero de 1910.(HN)

¹²El Imparcial. 11 de enero de 1910.(HN)

¹³El Heraldo. 11 de enero de 1910.(HN)

¹⁴El Imparcial. 31 de enero de 1910.(HN)

¹⁵El Heraldo. 16 de febrero de 1910.(HN)

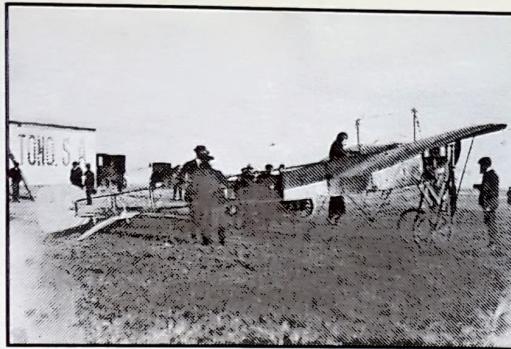
¹⁶El Imparcial. 10 de marzo de 1910.(HN)

¹⁷La Tarántula. 23 de enero de 1910.(HN)

¹⁸Enciclopedia de Aviación y Astronáutica. Editorial Garriga. Barcelona, España, 1972.(BA)

¹⁹Grandes vuelos en la Aviación Mexicana.

²⁰Gran Atlas de la Aviación. Enzo Angelucci. SARPE. Madrid, España, 1985.(BA)



CAPITULO XVII

Buen Tono y mejor ambiente

Los vuelos de Braniff supieron a poco a los capitalinos, en parte por sus limitaciones en tiempo, altura y distancia, pero, sobre todo, porque se efectuaron en un campo de Valbuena prácticamente desierto. Es más, una gran cantidad de gente no creía que fuera cierto lo que relataban los periódicos. Y es que las primeras sesiones, cuando el Voisin solamente hacía carreras por tierra, las presenciaron varios miles de personas y cuando sí logró efectuar aquellos rudimentarios y primerizos vuelos lo hizo ante escasos testigos. Fue como enseñarle un juguete a un niño y luego quitárselo. Pero había quedado abierto un panorama que se antojaba impresionante.

EL BUEN TONO

La vanguardista visión comercial de don Ernesto Pugibet, que entre 1907 y 1909 había traído tres dirigibles para promover los cigarros de su fábrica "El Buen Tono", lo alentó ahora a utilizar un aeroplano tipo Bleriot con los mismos fines.

Este aeroplano llegó a la Ciudad de México el día 7 de enero de 1910 y de la estación del ferrocarril se transportaron las cajas al hangar que dicha empresa previamente había construido también en los llanos de Valbuena, a un kilómetro de donde se encontraba el de Braniff. Lo iba a tripular el "conocido sportman" Mauricio Raoul Duval, que no tenemos la seguridad de que viniera de Francia con el aeroplano para tal comisión o fuera un piloto francés que se encontraba en México. Aunque el

cronista dice que Duval "se ha ofrecido galantemente" para manejar el aeroplano de "El Buen Tono", nosotros creemos más viable lo primero, ya que Pugibet difícilmente hubiera dejado algo tan importante al azar.¹

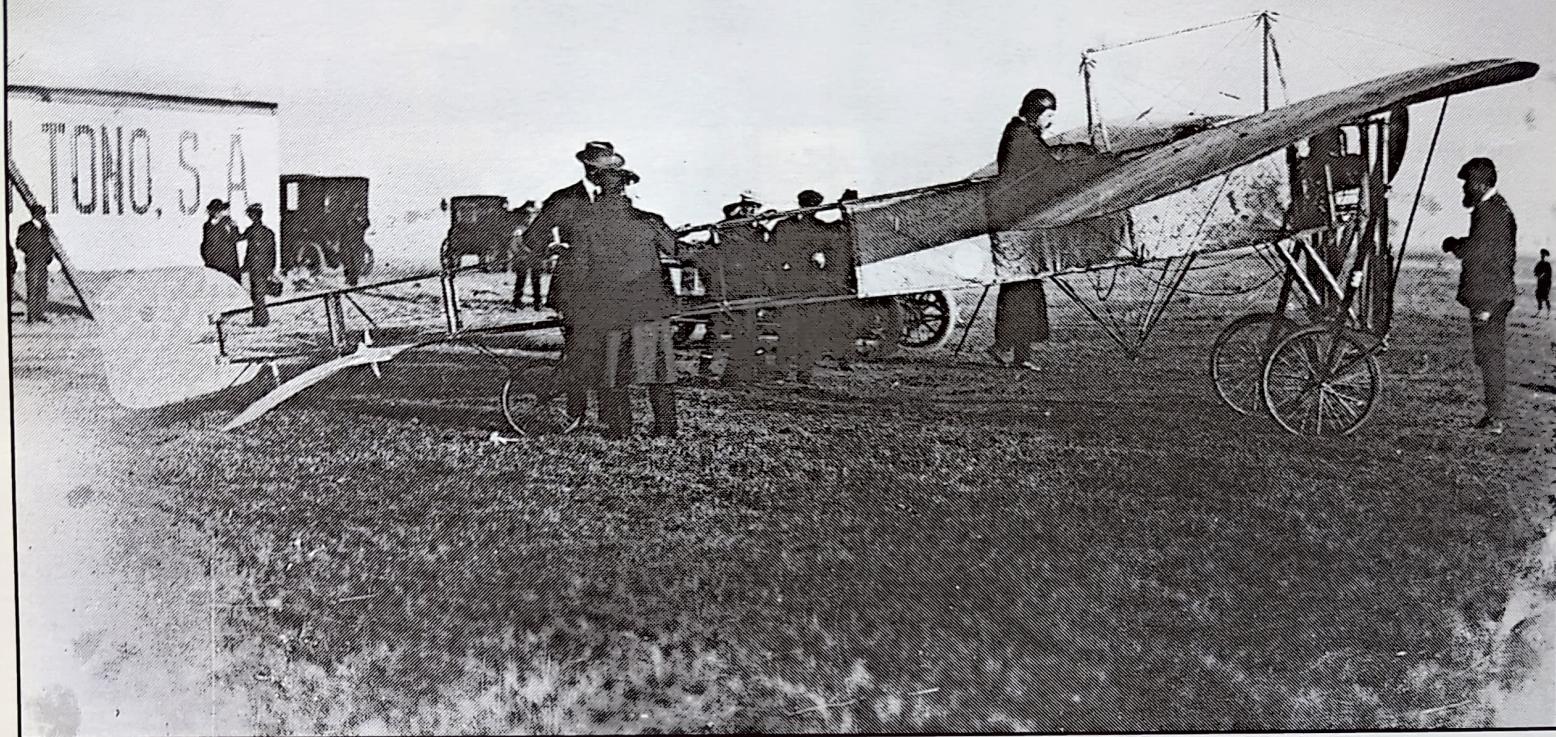
El aeroplano Bleriot llamó mucho la atención de los capitalinos en general, pero muy especialmente de los aficionados y enterados en cosas de aviación, por ser monoplano y tener unas características muy distintas al ya conocido biplano Voisin de Braniff.

Se trataba de un aeroplano de casi la mitad del tamaño del Voisin. Era un Bleriot Modelo XI, número de serie 32, equipado con un motor Anzani de tres cilindros y 25 caballos, que daban a la hélice -teóricamente- 1,500 revoluciones por minuto. La hélice era de madera de dos palas con 2.10 metros de longitud. El fuselaje estaba montado sobre un sencillo chasis y del empotre de ambos salían las alas. En total pesaba 380 kilogramos.

Todo el mundo se las prometía muy felices, pues el aspecto del Bleriot era mucho más aerodinámico, gallardo, volador, en suma, que el Voisin. Sin embargo, el mecánico y el piloto estaban preocupados porque el motor apenas daba 23 caballos.²

Previendo que no podía ser muy exitosa la exhibición de este aeroplano por el escaso caballaje del motor y sabiéndose ya los inconvenientes que esto produjo a Alberto Braniff, la empresa mandó pedir a Francia un motor Daraq de 30 caballos, del que se podía esperar mayor rendimiento.³

Por más intentos que hizo el piloto Duval, el Bleriot se



Piloto y ayudantes se esfuerzan por hacer volar el Bleriot Modelo XI de "El Buen Tono" en Valbuena. (Archivo del autor)

negaba a despegar sus ruedas del suelo, ante la desesperación de Pugibet. El mecánico Bonnevie trabajaba afanosamente en el motor, haciendo cambios y ajustes, así como preparando mezclas de gasolina, pero Duval no lograba irse al aire. Los días 20, 21 y 22 de febrero de 1910, se hicieron otras pruebas sin resultado alguno. Por tal motivo la empresa decidió esperar a que llegara el motor de mayor potencia para poder llevar a cabo los esperados vuelos de publicidad.⁴

EL AMBIENTE DE UNA EPOCA

Detrás de los sueños de los que se pensaban inventores de aeroplanos, de la tímida hazaña de Braniff y del profundo fracaso del Bleriot de "El Buen Tono", había un ambiente, un trasfondo, un interés generalizado por todo lo que era aviación que no puede pasar desapercibido para quienes tratamos de rescatar la historia de los inicios de la aviación mexicana.

Ese ambiente se vivía en toda la ciudad y no solamente en los llanos de Valbuena los días de "experimentos" en que los modernos pájaros artificiales trataban de desafiar las leyes de la gravedad. El interés por la aviación se reflejaba en lo cotidiano: la gente hablaba de biplanos y monoplanos en el hogar, en el trabajo, en el café, en la calle...

El interés por cosas de aviación rebasaba los límites de lo útil y práctico, de las máquinas y de los aviadores, de las grandes hazañas o de los pequeños pero meritorios

intentos de los pioneros mexicanos, para fundirse con el mundo de la fantasía, de los sueños. Un periódico publicó en su suplemento dominical un cuento titulado "Alas en llama" que ocupaba más de una página y cuya presentación mereció una ilustración policroma de gran tamaño. El tema de la historia se "palpa" desde las cinco primeras líneas: "De un salto rápido, el aeroplano emprendió el vuelo. Y en seguida, una vez repuesta de la primera emoción, Clara, colocada en el estrecho asiento junto a Luciano Chatel, comenzó a saborear las delicias de la nueva sensación..."

El autor del cuento se llamaba Michel Corday -muy a tono con el tema, el ambiente y la época-, y la ilustración estaba firmada por J. Molina.

Aunque parezca increíble para la época, la prensa dio cabida a un artículo titulado "La aviación y el Derecho Internacional", en el que se hacía referencia a un viejo fallo judicial emitido por el juez lord Elemborough, quien sentenció que "el aire no pertenece a persona alguna y no puede haber usurpación de un dominio donde es imposible plantar mojones o trazar límites". El autor, cuyo nombre no aparece en el artículo, termina diciendo que, ante los éxitos que estaban teniendo los aeroplanos y los dirigibles, las naciones tendrían que comenzar a tomar medidas para ejercer el derecho de "vedar a todos los aviadores extranjeros el acceso a su zona". Terminaba asegurando que los expertos en Derecho Internacional iban a tener mucho trabajo.⁵

Apenas cuatro meses después de publicarse este ar-

tículo, circuló la noticia de que los gobiernos de México y de los Estados Unidos de América estaban intercambiando opiniones sobre la conveniencia de firmar un tratado de aviación entre ambos países, en vista de los grandes progresos que hacia la navegación aérea. Una nota periodística al respecto, afirmaba que el tratado "se lo había propuesto" el embajador mexicano en Washington, Francisco León de la Barra, al secretario de Estado norteamericano Philander Knox.⁷

En un relato que hoy consideraríamos como de "regreso al pasado", un desconocido autor ofrece una crónica sobre el México de 1910, pero que se supone escrita cincuenta años después. Uno de los párrafos dice textualmente: "Llegaron las primeras máquinas, nos trajeron biplanos y otros monoplanos. Los aviadores se dividieron en dos campos, los monoplanistas y los biplanistas. Pero lo cierto es que las dos escuelas, aparte del mérito de la iniciación, era a cada cual peor. Biplanos y monoplanos eran unos armastostes grotescos. Volaban por medio de aquellos pesadísimos motores, semejantes a los que usaban los antiguos automóviles. Era imposible pararse en el aire. Los motores eran unas carracas. En cuanto ocurría la menor avería, o se acababa la gasolina, el armastoste se venía abajo, como un pato cuando recibe una perdigona".⁸

Este poco alentador artículo reflejaba, muy especialmente, una situación vivida en ese entonces en México que, si bien pudo haber ocurrido igual en cualquier país del mundo, aquí cobró una muy especial notoriedad. Efectivamente, los aficionados a las cosas de la aviación estaban divididos en dos bandos antagónicos: los que defendían que el futuro de la aviación estaba en lo más ligeros que el aire (dirigibles) y los más pesados que el aire (aeroplanos); pero a su vez, estos últimos se subdividían en otros dos grupos igualmente irreconciliables: monoplanistas y biplanistas, y cada uno de los bandos en cuestión encontraba como justificación al poco éxito inicial de los aviones en México, al hecho de que tal o cual avión fuera monoplano o biplano.

Los acontecimientos aeronáuticos del extranjero ocupaban un lugar siempre destacado en los periódicos y revistas mexicanos. Llama poderosamente la atención el gran espacio que un diario dedicó a describir las virtudes del aeroplano Demoiselle, diseñado y fabricado por Santos Dumont, que llevaba el título subyugante, aún para nuestros días, de "La aviación al alcance de todas las fortunas". Después de deshacerse en elogios sobre el avión, se enfatizaba en la fácil maniobrabilidad y bajo costo que hacía suponer que el Demoiselle revolucionaría la industria aeronáutica mundial y el aeroplano estaría al alcance de todos, "pues su manejo era más sencillo que el de un automóvil y su precio muy bajo".⁹ Durante las primeras exhibiciones de la Moisant, en febrero de 1911, nos vendría un Demoiselle que mostró una cara muy distinta a la que describía el columnista.

Todo era posible en aquel ambiente tan peculiar. Un periodista aprovechó una información internacional para terminar la nota con la letra de una canción muy de moda en aquellos días. La noticia decía que en la escuela de Louis Bleriot en Pau, Francia, había unos veinte alumnos



El industrial Ernesto Pugibet, dueño de "El Buen Tono", después de los dirigibles trajo aviones para hacer publicidad a su empresa. Aquí, en 1911, conversa con Roland Garrós. (Fototeca Nacional. INAH)

aprendiendo el arte de volar, de entre los cuales destacaba la presencia de unas señoritas. "Con este atractivo que la escuela ofrece -decía el columnista-, nada tendrá de extraño que el mejor día salga por esas nubes algún aeroplano cantando aquello de:

*Yo me enamoré del aire,
del aire, del aire, del aire,
del aire de una mujer.*

*Como la mujer es aire,
es aire, es aire, es aire,
del aire me enamoré.¹⁰*

EL "PACHUCA"

El inteligente e inquieto Juan Guillermo Villasana plasmó en la realidad uno de los múltiples proyectos que tenía en sus carpetas de dibujo y construyó un aeroplano al que equipó con un motor Curtiss proveniente de una lancha. Con sus amigos transportó dicho aeroplano a su natal Pachuca en cuyo velódromo llegó a efectuar tres vuelos el día 11 de abril de 1910.

Según consta en el acta levantada dicho día "el modelo de aeroplano 'Pachuca', inventado y construido por el señor Juan Guillermo Villasana verificó, sin ninguna interrupción, tres vuelos de treinta y cinco metros de longitud a una altura variable de entre dos y tres metros, cubriendo en total la distancia de ciento cinco metros".

Firmaron dicha acta sus amigos y compañeros de construcción: Alfonso Domínguez Illanes, mecánico electricista; José M. García Jr., mecánico instalador; y los testigos Pedro Corral Jr., S. Villegas, R.C. Monroy y John Pengelly.¹¹

UNA MALA NOTICIA

En vista de que el avión de Braniff apenas había podido realizar un vuelo rudimentario y se había roto, y que el Bleriot de "El Buen Tono" no había podido ni

siquiera despegar, y por tanto no habría aviones y pilotos mexicanos que se enfrentaran a los extranjeros, la Comisión Nacional del Centenario informó en abril de 1910 que se daba por cancelado el proyectado Concurso de Aviación que se iba a efectuar en septiembre de 1910 durante las fiestas patrias del Centenario.¹²

MAS INVENTORES E INVENTOS

Seguramente que debido al estimulante proyecto del Concurso de Aviación y al magnífico influjo de los primeros aunque rústicos vuelos de Braniff, la inventiva nacional fue acicateada y durante 1910, pese a todo, hubo varios registros de patentes.

El señor Rodolfo Aizpuro, de profesión empleado y residente en la Ciudad de México, el día 7 de marzo de 1910 presentó una solicitud de patente para un monoplano al que denominó "Santero".

Se trataba de un fuselaje triangular sobre el que iba un motor que accionaba dos hélices, una delantera y otra trasera, la primera de las cuales tenía el doble del diámetro de la segunda y ambas podían funcionar simultáneamente o de una manera independiente la una de la otra. Las alas, parecidas a las de una libélula, estaban hechas en su contorno con un tubo de acero y cubiertas de "cauchú" impermeable.¹³

Mariano D. A. Guerra, de San Luis Potosí, el día 5 de abril de 1910 reivindicó un proyecto titulado "aeronave, automóvil, navío", ya que, según él, se trataba de "un vehículo adaptado para rodar sobre la tierra, volar en el aire y avanzar en el agua" que, además, iba provisto de un paracaídas que se desplegaba rápidamente "como medio de seguridad".

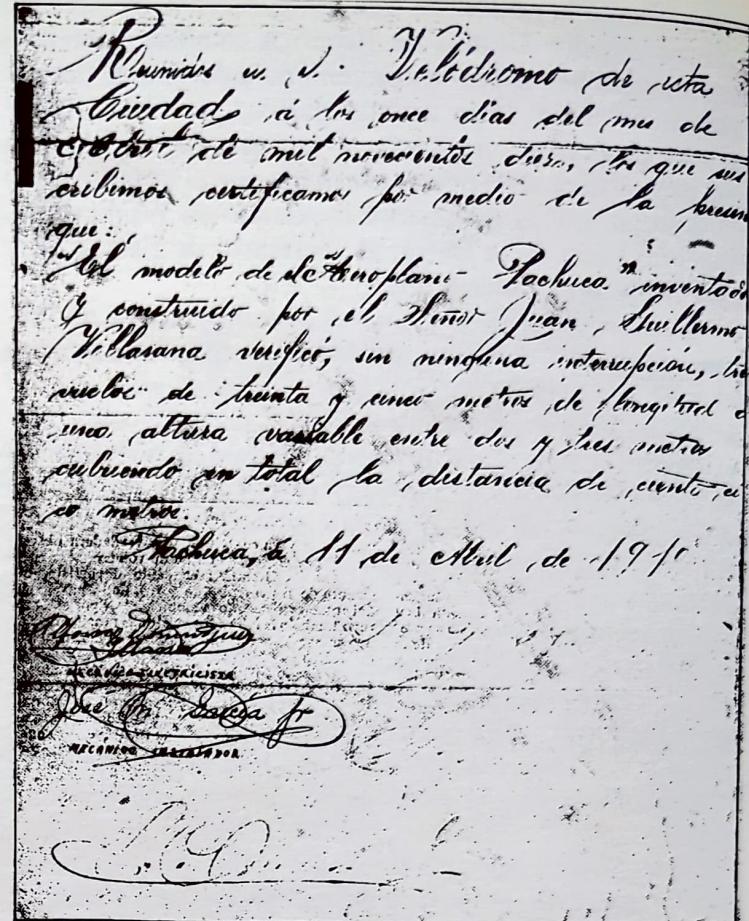
Concretamente se trataba de patentar lo siguiente: "la combinación de un casco con motor, provisto de alas plegadizas en su borde, ruedas de ante-tren en la parte inferior impulsadas desde dicho motor, hélices movidas por planos verticales en la proa y en la popa del casco, una hélice giratoria en plano horizontal debajo de dicho casco, un timón de dirección lateral en la popa; con un paracaídas unido a dicho casco".¹⁴

El industrial mexicano Tereso Moreno, residente en la capital de la República, el 4 de julio de 1910 presentó una solicitud de patente para "mejoras en máquinas voladoras o aeroplanos". Específicamente proponía un nuevo sistema de propulsión en lugar de las hélices convencionales pues trataba de equipar una máquina voladora "con una rosca de Arquímedes de grandes aletas lo cual a la mayor energía de su propulsión asegura la estabilidad en el espacio, obrando como giróscopo".

También había mejorado el sistema de suspensión de los motores e incorporaba el empleo de "un nivel o manómetro registrador de la inclinación, cuya lectura indica la posición del aeroplano en el espacio, indicando los grados que tenga, para cualquiera de los lados".¹⁵

El 25 de octubre de 1910, el señor Antonio Valenzuela, de profesión agricultor con residencia en Celaya, Guanajuato, solicitó patente para un invento que él llamaba "aero-plano motociclo".

Según el señor Valenzuela su invento aprovechaba



Acta del primer vuelo del aeroplano "Pachuca" de Juan Guillermo Villasana, el 11 de abril de 1910. (Revista Tohtli)

"un motociclo de construcción común y corriente" al que se le adaptaban una transmisión que movía la hélice "girada en un armazón especial" y dos alas situadas en "lados opuestos" que podían ser bajadas o subidas "según se esté en el aire o en tierra".¹⁶

De nuevo el industrial Tereso Moreno, domiciliado en la calle de Carpio de la Ciudad de México, presentó otro proyecto el 29 de octubre de 1910. Se trataba del biplano "Méjico" cuya propulsión se hacía por medio de dos rosas de Arquímedes que giraban en sentidos opuestos y que por tener cuerdas invertidas proporcionaban un mismo sentido de avance. Partía de la base de una barca con dos quillas en la que iban los motores que movían las "rosas" y añadía el señor Moreno una gran cantidad de planos fijos y móviles, así como de estabilizadores, que hacen que los dibujos de su proyecto nos recuerde a un cuadro cubista.¹⁷

LA TERMINOLOGIA AERONAUTICA

Finalmente, tenemos que hacer algunos comentarios sobre la terminología aeronáutica que se empleaba en aquella época, tanto en la prensa como entre los aficionados. La aviación, como toda actividad novedosa, requiere del empleo de términos y expresiones igualmente nuevas, mismas que provienen de dos fuentes fundamentales: incorporando adaptaciones del idioma propio o aceptando vocablos procedentes del extranjero.

Como en casi todo el mundo, en México se aplicaron



Juan Guillermo Villasana López, distinguido pionero de la aviación mexicana. (Casasola)

en la aviación muchos términos de origen naval. Por ejemplo, nave aérea o aeronave, para denominar al aeroplano; babor y estribor, para referirse al costado izquierdo o derecho del aeroplano; timón, para el plano de deriva; eslora, por largura; etc.

Del extranjero, fundamentalmente del francés, ya que aunque la aviación no nació en Francia allí es donde tuvo su mayor desarrollo inicial, se tomaron muchos términos usados muy frecuentemente. Por ejemplo: Atterrissage, viraje, hangar y vol-plané. Aterrizaje, castellanizado, tardó aún algún tiempo en emplearse; hangar, quedó hasta nuestros días, así como viraje. Vol-plané se empleó hasta los años veintes.

Otros muchos términos fueron improvisados de acuerdo a la simple lógica, independientemente de que

luego tuvieran o no fortuna respecto a su empleo. Por ejemplo: aterrizar, por aterrizar; volido, por vuelo; y aeroplano, por aviación, entre otros.

Es notable la ausencia en aquella época de vocablos hoy comunes. Al avión se le llama de mil formas, menos avión: aeronave, nave aérea, aeroplano, monoplano, biplano, máquina, artefacto, etc. En lugar de despegue se emplean otros términos, como elevarse, ascender, irse al aire, etc., pero nunca se usó por entonces el verbo despegar.

Piloto llega usarse alguna vez, pero es poco frecuente. Comúnmente se emplean los términos aviador, aeroplano, monoplano, biplano y hasta volador.

Aeronáutica es también una palabra aún no empleada. Seguramente que, en razón a un orden de continuidad, en cuanto a la aerostación, algunos emplearon el término volación; además, de claro está, aviación.

Aeropuerto, lógicamente, es un vocablo que aún no existía; pero era muy común emplear el de aeródromo, seguramente por el hecho de que desde mucho antes existían hipódromo, velódromo, autódromo, etc. Igualmente, se usó muchísimo lo de "campo de aviación".

Con respecto al campo de aviación o aeródromo de Valbuena, enfatizaremos en el hecho de que, aunque actualmente y desde hace muchísimos años, se escribe Valbuena, desde los primeros momentos y hasta bien avanzadas las actividades aeronáuticas siempre se escribió Valbuena.

Notas del capítulo XVII

¹El Imparcial. 8 de enero de 1910.(AGN)

²El Imparcial. 10 de enero de 1910.(AGN)

³El Imparcial. 16 de febrero de 1910.(AGN)

⁴El Heraldo. 21 y 23 de febrero de 1910.(HN)

⁵El Imparcial. 16 de enero de 1910.(HN)

⁶El Imparcial. 17 de enero de 1910.(HN)

⁷El Imparcial. 31 de mayo de 1910.(AGN)

⁸El Imparcial. 22 de marzo de 1910.(HN)

⁹El Imparcial. 24 de marzo de 1910.(HN)

¹⁰El Imparcial. 27 de marzo de 1910.(HN)

¹¹Cronología Aeronáutica de México. Doroteo Negrete. Revista "Tohtli".(HA)

¹²El Imparcial. 7 de abril de 1910.(HN)

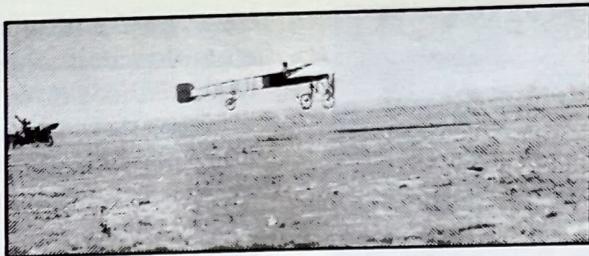
¹³Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 40 (10243)

¹⁴Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 41 (10345)

¹⁵Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 42 (10604)

¹⁶Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 46 (11116)

¹⁷Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas. Galería 5. Legajo 316. Exp. 47 (11137)



CAPITULO XVIII

Nuevas esperanzas

Se había producido ya una pequeña explosión que provocó una reacción en cadena cuyo final era impredecible. El año de 1910, de suma trascendencia para la historia de la Nación, lo va a ser también para la aeronáutica mexicana. Antes de terminarse la era porfirista aún quedaban muchas hazañas por suceder en el aire de México.

MIGUEL LEBRIJA

El deportista mexicano Miguel Lebrija Urtutegui, ya citado como piloto de globos y de planeadores, habría de ocupar también un lugar entre los pioneros de la aviación.

Miguel, quien mantenía relaciones comerciales con la empresa cigarrera de "El Buen Tono", como lo prueba la manta anunciando los productos de dicha compañía en la canastilla del globo cautivo, solicitó a Ernesto Pugibet que le permitiera tratar de volar el Bleriot con el que no pudo Duval.

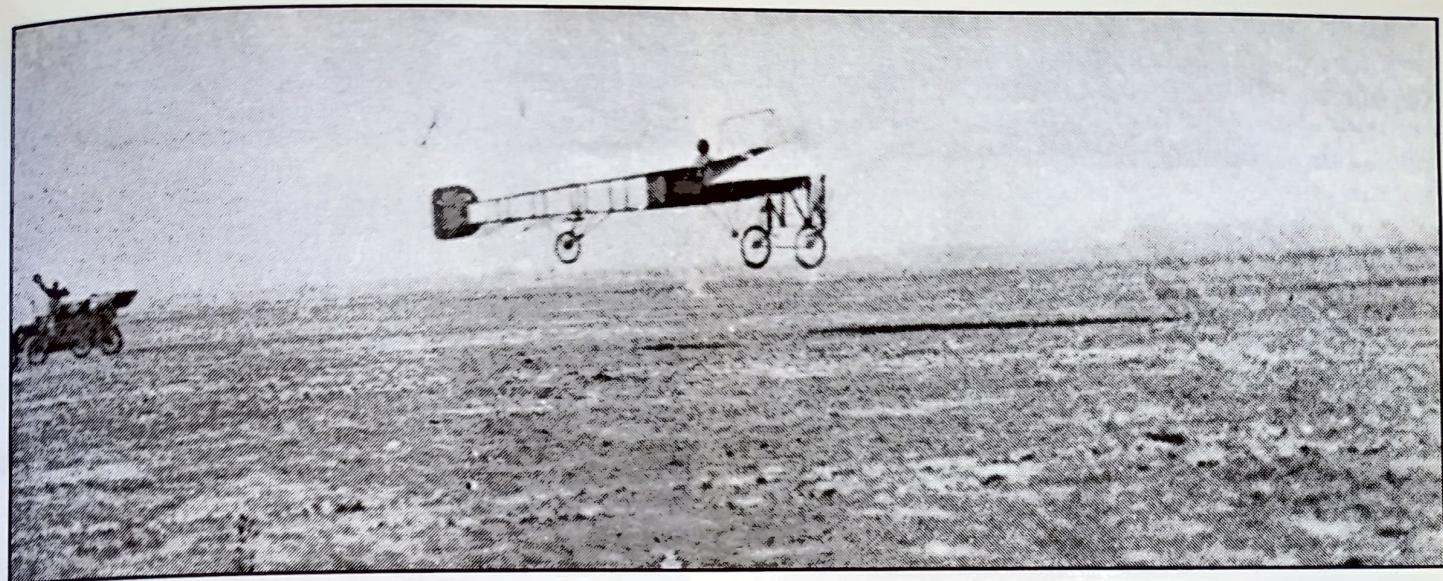
El notable y entusiasta aficionado, que en esa época tenía a su cargo las ascensiones con el globo cautivo, se identificó muy bien con la máquina y sus características y para el 14 de mayo de 1910 estuvo en condiciones de atreverse a volar y lo hizo varias veces con toda felicidad. Efectivamente, Lebrija sí pudo hacer volar al Bleriot de "El Buen Tono" en forma bastante destacada y nada casual puesto que fueron muy numerosos los vuelos que hizo con dicho aeroplano.

El ya citado 14 de mayo el deportista mexicano llevó a cabo un total de quince ascensiones pues, lograda felizmente y con cierta facilidad la primera, estuvo in-

cansable sacando partido a tan brillante oportunidad.

Muchas de las ascensiones fueron una continuación de anteriores, pues Lebrija, después de un descenso, tocaba tierra y volvía a acelerar para irse al aire, mostrando en todo momento un gran dominio del aeroplano. Los vuelos los efectuó a una altura que osciló entre los cinco y los veinte metros, y la mayor distancia cubierta fue de algo más del medio kilómetro, lo que los expertos estimaron de sumamente exitoso pues se trataba de la primera vez que volaba en aeroplano; un aeroplano que, precisamente, se había negado a volar llevando a bordo a un profesional como era Duval. Cuando terminó la sesión, Miguel Lebrija recibió las felicitaciones y abrazos de sus amigos, así como los aplausos de los escasos espectadores.¹

El domingo 15 de mayo ya hubo una mayor concurrencia en el campo de aviación pues se habían anunciado los "ejercicios" que iba a efectuar Lebrija con el Bleriot de "El Buen Tono". Para la mayoría era la primera oportunidad de ver volar un avión por lo que entre el numeroso público hubo un gran entusiasmo en todo momento. Lebrija hizo ese domingo ocho felices despegues mostrando, nuevamente, un gran control sobre el aeroplano que le obedecía dócilmente. Durante el tercer vuelo paró el motor y se enfiló al campo para aterrizar planeando, o como se decía entonces, en "vol plané". Un cronista comentaba que, ante aquella hazaña "las manos se cansaban de aplaudir". Lebrija, muy ecuánime, indicó que aquellos vuelos eran solamente pruebas para llegar a dominar completamente el aeroplano, para conocer sus virtudes y sus defectos, y que, solamente cuando eso ocurriera a completa satisfacción se atrevería a efectuar



Lebrija logró hacer volar bastante exitosamente el Bleriot XI con el que efectuó numerosos vuelos entre los meses de mayo y junio de 1910. (Revista *Tohtli*)

vuelos de altura y de duración. Por lo pronto, la ciudad capital de la República, ávida de nuevas sensaciones, ya tenía un nuevo ídolo para sus multitudes.²

Lebrija estaba tan "picado" con el Bleriot que el martes 17 de mayo se presentó de nuevo en Valbuena donde llevó a cabo otra serie de ascensiones, ocho en total, destacándose aquella en que, a una altura de unos 15 metros, se acercó a la estación de San Lázaro y pasó sobre un tren en marcha. La empresa de "El Buen Tono" aseguraba que muy pronto llegaría el nuevo motor y entonces el aeroplano podría volar sobre la ciudad. Miguel Lebrija había hecho que el volar pareciera "una cosa sencilla".³

El motor Anzani del Bleriot se calentaba mucho y por

eso Lebrija tampoco se atrevía a alejarse del aeródromo de Valbuena. Como precaución siempre lo seguía por tierra un automóvil en el que viajaban varios de sus amigos por si había necesidad de prestarle auxilio en caso de accidente. Estas medidas eran lógicas en un hombre como Lebrija, muy valiente, pero que sabía lo suyo de mecánica y aviación.

La prensa anunció que el motor Anzani iba a ser sustituido por un Daraq que tenía mayor potencia y "que está listo para ser montado en el Bleriot".⁴

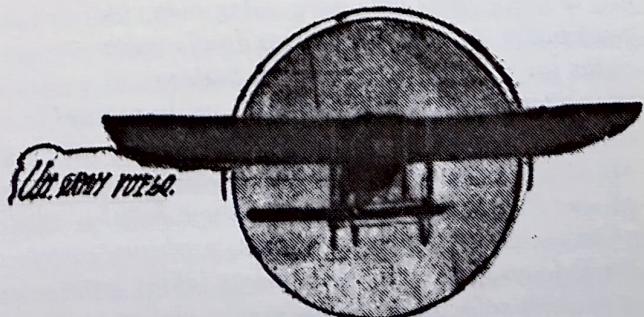
Lamentablemente, a partir de ese momento, no vuelve a saberse nada del Bleriot ni de Lebrija, lo que nos hace suponer que pudieron ocurrir cualquiera de estas dos

NOTAS DE SPORT - - -

AYER HIZO NOTABLES VUELOS EL MONOPLANO BLERIOT

UN NUEVO TRIUNFO DEL AVIADOR SEÑOR LEBRIJA

EL APARATO VOLÓ AYER TRANQUILAMENTE COMO AGUILA ENORME HACIA EL SOL LEVANTE



Prueba documental de la gran promoción que la prensa hizo de los vuelos de Lebrija con el Bleriot de "El Buen Tono". (Hemeroteca Nacional, Fondo Reservado. UNAM)

cosas: se rompieron las relaciones entre el piloto y la empresa o no dio resultado el nuevo motor. El caso es que, por una u otra razón, durante mucho tiempo no volvió a hablarse más del Bleriot, de "El Buen Tono" ni de su piloto Lebrija. Y, cuando ambos vuelven a la palestra, será por otras razones, como veremos más tarde.

EL SUEÑO DE LAS GENERACIONES

Como decía un periodista de la época, estamos "en vísperas de dominar los aires". En México no se habla de otra cosa y mientras unos trabajan y otros sueñan, los poetas dan rienda suelta a su inspiración, entre ellos Amado Nervo, que nos ha dejado este bellísimo poema que publicó un periódico capitalino con el indicativo de "inédito", cuyo texto puede considerarse como una auténtica oda al aeroplano.

POEMA

(Inédito)

*¡Pájaro milagroso, colosal ave blanca
que realizas el sueño de las generaciones;
tú que reconquistaste para el Angel Caído
las alas que perdiera luchando con los dioses;
pájaro milagroso, colosal ave blanca,
jamás mis ojos, hartos de avizorar visiones,
se abrieron más que ahora para abarcar tu vuelo,
mojados con el llanto de las consolaciones!.*

*¡Por fin!, ¡por fin!, clamaba mi espíritu imperioso;
¡por fin!, ¡por fin!, decía mi corazón indócil;
¡por fin!, cantaba el ritmo de la sangre en mis
venas;
¡por fin tenemos alas los hijos de los hombres!*

*¡Padre que ansiabas ésto, que moriste sin verlo,
poetas que por siglos soñásteis tales dones,
Icaros lamentables que despertávais risas,
hoy, sobre vuestras tumbas vuela zumbando,
enorme,
el milagroso pájaro de alas nevadas
que cristaliza el sueño de las generaciones!*

*¡Y se abren para verle más aún vuestras cuencas
y vuestros huesos áridos se coronan de flores!
Señor, yo que cansado del trajín, triste y frívolo
del mundo, muchas veces ansié la eterna noche,
hoy te digo: ¡más vida para volar, más vida
para poder cernerme como un águila sobre
todas las vanidades y todas las bellezas,
proyectando sobre ellas mi vasto vuelo prócer!*

*¡Ya tenemos nuevo Pegaso los poetas!
¡Y qué Pegaso, amigos, nos restituye Jove!
¡Exaltación divina llene nuestros espíritus,
un Tedeum Laudamus de nuestros labios brote
y mueran sofocadas por las manos viriles,
viejas melancolías, vagas preocupaciones!*



Amado Nervo, el notable poeta nayarita, escribió un bellísimo poema dedicado al aeroplano en 1910, cuando residía en Europa. (Fototeca Nacional. INAH)

*¡A vivir!, ¡a volar! ¡Borremos nuestras fronteras!
¡Gobiernos, vanamente queréis hacer un óbice
de lo que es un gran signo de paz entre los pueblos!
¡No mancilléis al pájaro celeste con misiones
de guerra; él las rechaza: nació para el mensaje
cordial y siembra besos de paz entre los hombres!*

Amado Nervo.⁵

No podemos asegurar que el ilustre poeta nayarita pudiera hacer efectivos sus deseos de llegar a volar en un aeroplano, como lo manifiesta cuando pide a Dios más vida para satisfacer ese sueño. En la fecha de la publicación de este poema Nervo residía en Francia, donde tantos e importantes acontecimientos aeronáuticos estaban ocurriendo, que sin duda le inspiraron. Pero no hemos podido saber si tuvo la fortuna de efectuar algún vuelo.

Lamentablemente, su otro sueño, el de que los aviones no se transformaran en elementos de guerra, muy pronto se confirmaría todo lo contrario y es que el mundo, por desgracia, no se rige por el sentimiento de los poetas.

LA AVIACION MILITAR

El Ejército Mexicano había mostrado un vivo interés por los globos y dirigibles en los tiempos en que estos eran los únicos medios para desplazarse en el espacio. Con el nacimiento de la aviación, del vuelo con los más pesados que el aire, los militares dedicaron una especial atención a sus posibles aplicaciones.

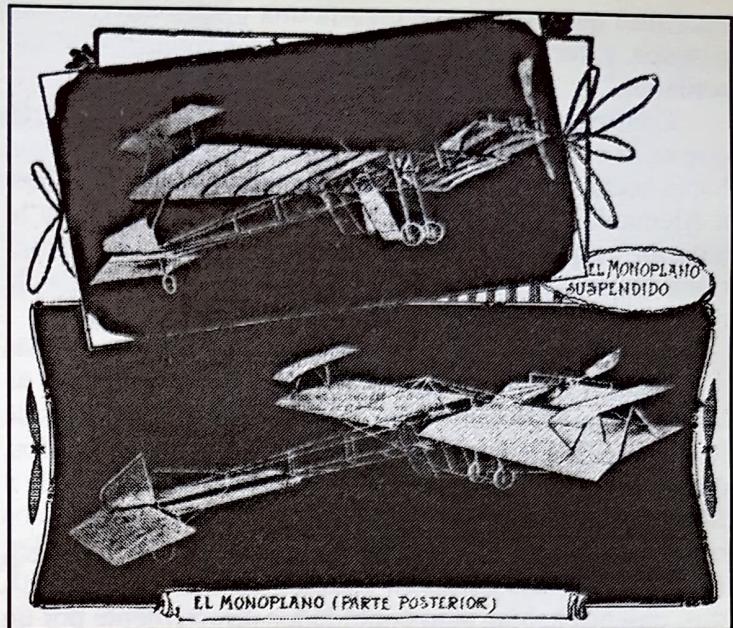
Dado el interés de los militares por la aviación y al hecho de que, en caso de cristalizar un proyecto, sería el Ejército el principal usuario, los ingenieros Arturo Certucha y Leopoldo Sea, diseñaron e hicieron los cálculos y planos de un avión tipo monoplano, que en enero de 1910 presentaron a consideración de la Secretaría de Guerra y Marina, en donde, inicialmente, se vio el proyecto con interés.

Al parecer los ingenieros Certucha y Sea tenían una considerable formación en materia de ingeniería aeronáutica (aunque todavía no se le llamara así), pues habían realizado estudios al respecto y habían ido a los Estados Unidos para conocer personalmente los talleres de los hermanos Wright y de Glenn Curtiss.

El monoplano, "tipo caballito del diablo", tenía un fuselaje y estructura muy similares al Bleriot. El motor era giratorio, tenía 7 cilindros, 50 caballos de potencia y su hélice alcanzaría las 1,500 revoluciones por minuto. Poseía una envergadura de 13 metros y de 13 metros era también su longitud, con 50 metros cuadrados de superficie cargante (superficie de sustentación). Todo, potencia del motor y rendimiento, estaba calculado para la altura de la Ciudad de México por lo que su capacidad de carga estaba en la relación de 5 kilos por metro cuadrado de superficie y tenía únicamente un peso de 250 kilos. Los materiales para su construcción eran madera de abeto y lino barnizado. Podría alcanzar una velocidad de más de 60 kilómetros por hora y elevarse hasta 300 metros de altura.

Según los diseñadores el avión ofrecía algunas características exclusivas y de su propia invención, como un timón compensador que le permitiría hacer acrobacia y maniobras como el "loop at loop". La estabilidad estaba garantizada por dos pequeñas alas paralelas a las alas principales. También incorporaba "detalles muy notables, que aventajan a todos los aparatos de aviación, conocidos hasta hoy". Finalmente, habrá que consignar que la construcción de cada avión tendría un costo de únicamente 3,000 pesos, lo que resultaba un regalo si tenemos en cuenta que el Voisin de Braniff costó 25,000 pesos, claro, que incluyendo la transportación de Francia a México. Sin embargo y pese a que se aseguraba que "este invento dará gloria a los modestos inventores a la ciencia mexicana", lamentablemente no llegó a fabricarse ni un sólo avión.⁶

La evolución de la aviación en todo el mundo captó la



Los ingenieros Arturo Certucha y Leopoldo Sea diseñaron este modelo de aeroplano con la idea de que lo construyera y pusiera en operación el Ejército Mexicano. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

atención de los mandos militares y México no había de ser la excepción. Lo mismo que con anterioridad se enviaron oficiales mexicanos a Estados Unidos y Europa para que estudiaran aerostación, ahora se envió a Francia al mayor Nicolás E. Martínez, profesor de la Escuela Militar de Aspirantes, a estudiar aviación. La primera referencia que tenemos de la estancia de este oficial mexicano en Europa, nos la da un periódico francés con la siguiente nota, fechada el 9 de septiembre de 1910: "Oficiales extranjeros en Mourmelon. Loygorri (español), hizo hoy un prolongado vuelo en aeroplano subiendo quinientos metros sobre el nivel del mar. En su viaje aéreo llevó como pasajeros al comandante Martínez, del Estado Mayor Mexicano, y al capitán de ingenieros español, Sarmiento".⁷ Esta información no puede ser totalmente cierta porque en Mourmelon estaba una de las escuelas de Louis Bleriot, cuyos aviones Modelos XI y XI-2, eran monoplazas y biplazas. El primer triplaza no se produjo hasta 1912 en que se entregó el único modelo Bleriot XIII. Es decir, Loygorri pudo volar a Martínez y luego a Sarmiento a bordo de uno de los biplazas de la escuela, pero no a ambos al par.

De acuerdo a unas declaraciones hechas a la prensa por el general Bernardo A. Palafox, jefe del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, se había hecho un proyecto para la creación de dos parques, uno de aerostación y otro de aviación. Conforme a las instrucciones de la Secretaría de Guerra y Marina se envió a oficiales mexicanos a estudiar en el extranjero estas nuevas especialidades. En octubre de 1910, según la información del general Palafox, el mayor de Ingenieros Octavio Guzmán acababa de regresar de Estados Unidos donde estudió un curso de aerostación aplicada al ramo militar. En ese momento se encontraba en Estados Unidos el teniente de Ingenieros Rafael Alducin y el también teniente del mismo cuerpo, Federico Cervantes, estaba en Francia. El general Palafox

confirmó que primero se crearía una gran parque de aerostatos y luego se organizaría una escuadrilla de aeroplanos.⁸

Confirman las declaraciones anteriores el hecho de que en el extranjero se supiera que el gobierno mexicano había hecho un pedido de aviones a Francia y de dirigibles a Alemania. Un periódico norteamericano informaba lo anterior asegurando que en el país germánico se encontraba un representante del gobierno llevando a cabo la compra de un número no determinado de dirigibles.⁹

Con respecto a los aviones, la información es más amplia. Decía que Roland Garrós llevaba la comisión de adquirir seis aeroplanos para el Ejército Mexicano, tres de la marca Bleriot y otros tres Farman. El propio Garrós, quien iba a ser el comandante de la escuadrilla, vendría a México con los seis aeroplanos y otros tres pilotos. Los restantes tripulantes serían Didier Masson y A. Deulliet, franceses por ese entonces volando en los Estados Unidos, quienes habían sido contratados directamente por un agente mexicano. El proyecto era que dichos pilotos entrenaran a militares mexicanos y luego se fueran de México.¹⁰

El periódico dice que "si el método de pelear con aeroplanos resulta tan efectivo como Díaz y los militares piensan, con un número relativamente pequeño de máquinas se podrá crear un terrible estrago en las filas de los insurrectos".¹¹

Durante el año de 1911, cuando ya se estaban produciendo cambios drásticos en el gobierno de la República, siguió habiendo un considerable movimiento en el ejército en materia de noticias relacionadas con la aerostación y la aviación.

Repartido en varios números de ese año la publicación especializada *Revista del Ejército y Marina* publicó un completísimo trabajo titulado "Comunicaciones en Campaña", cuyo capítulo VI está totalmente dedicado a la especialidad y se titulaba "Nociones sueltas sobre Aerostación y Aviación" y en él se explicaba, con mucha atingencia, lo que eran los más ligeros que el aire y los más pesados que el aire, así como sus cualidades, potencialidades y posibles aplicaciones en actividades militares. Eran autores del mencionado trabajo el coronel de Ingenieros Alberto Canseco, el teniente coronel de Ingenieros Vito Alessio Robles y el capitán 2o. de Artillería L. González Salas.¹²

La misma publicación incluía meses después un amplísimo texto titulado "Una opinión inglesa sobre el empleo de los aeroplanos y los dirigibles en campaña". Curiosamente el texto original provenía de una conferencia dictada por el mayor Baden Powell ante los jefes

del ejército británico, pero se había tomado de la reproducción que se había hecho de la misma en la publicación francesa *Revue d'Infanterie*, en cuya introducción se leen estas interesantísimas palabras:

"Nacido ayer, el aeroplano ya ha adquirido derecho de ciudadanía en nuestro ejército... Así es que la cuestión del empleo táctico y estratégico de las 'máquinas volantes' está a la orden del día en la mayor parte de los ejércitos".¹³

Con respecto al movimiento de jefes y oficiales relacionados con la aviación, nos encontramos bastantes novedades en dicho año.

El día 27 de mayo de 1911 el mayor Nicolás E. Martínez causó baja en la comisión que desempeñaba en Europa y alta en el Estado Mayor del Presidente Provisional de la República, licenciado Francisco León de la Barra.¹⁴

El día 11 de agosto de 1911 el capitán 2o. de Ingenieros Alberto Méndez, quien se encontraba ya en Europa, terminaba un corto período de vacaciones y causaba alta en la escuela "Bleriot Aeronautique" de París para realizar los estudios de piloto aviador.¹⁵

En enero de 1912 llegó a la Ciudad de México el Capitán 2o. de Ingenieros Alberto Méndez, quien venía titulado de piloto aviador, después de haber hecho los estudios correspondientes en la escuela Bleriot.¹⁶

De todos los militares aquí citados, solamente tendría intervención en cosas de aviación, y de forma muy limitada, el teniente Federico Cervantes, como veremos en su momento.

Dada la situación del país no podía esperarse más del sector militar que estaba involucrado en la solución de problemas de mayor trascendencia.

Notas del capítulo XVIII

¹El Imparcial. 15 de mayo de 1910.(AGN)

²El Imparcial. 16 de mayo de 1910.(AGN)

³El Imparcial. 18 de mayo de 1910.(AGN)

⁴El Imparcial. 29 de mayo de 1910.(HN)

⁵El Imparcial. 9 de octubre de 1910.(HN)

⁶El Imparcial. 20 de enero de 1910.(HN)

⁷La Matin. 9 de septiembre de 1910, citado en El Imparcial del 28 de septiembre de 1910.(HN)

⁸El Imparcial. 11 de octubre de 1910.(AGN)

^{9, 10 y 11}Los Angeles Herald. 15 de mayo de 1911.(Archivo de Santiago Flores)

^{12, 13, 14 y 15}Revista del Ejército y Marina. Año 1911.(SDN.B)

¹⁶El Imparcial. 3 de enero de 1912.(HN)



CAPITULO XIX

De nuevo en el aire

La suerte estaba echada y la constancia de aquellos "locos con ganas de matarse" iba a continuar avalladora. Quienes habían probado las mieles que proporcionaba la conquista del aire, quienes habían saboreado el éxtasis de separarse de la tierra, aunque fuera por escasos minutos y metros, querían más, mucho más, especialmente desde que los fabricantes estaban produciendo motores que habían permitido a los aviones alcanzar alturas similares a la elevación de la Ciudad de México. Por tanto, volar en la Metrópoli ya no era un sueño imposible o limitado a sobrevolar el polvo o el lodo de los llanos de Valbuena.

ALBERTO BRANIFF Y EL FARMAN

Alberto Braniff no quedó insatisfecho con los escasos logros obtenidos con el Voisin por lo que pidió a Europa un avión con mejores características y que tuviera un motor de más potencia pues anhelaba continuar la actividad emprendida que, si bien le había otorgado los honrosos laureles de ser el primero en volar en México y América Latina en un aeroplano, no le habían proporcionado la inigualable sensación de sentirse dominador de aire. Como convencido "biplanista", el avión pedido a Europa era un biplano Farman.

Este aeroplano era muy distinto del Voisin, aunque conservaba el principio del diseño tipo "canard" con un motor Renault de 80 caballos colocado detrás del piloto moviendo una hélice impulsora. Además, tenía capacidad para dos personas.

Para el día 15 de febrero de 1911 los mecánicos habían dejado totalmente listo el aeroplano y Braniff

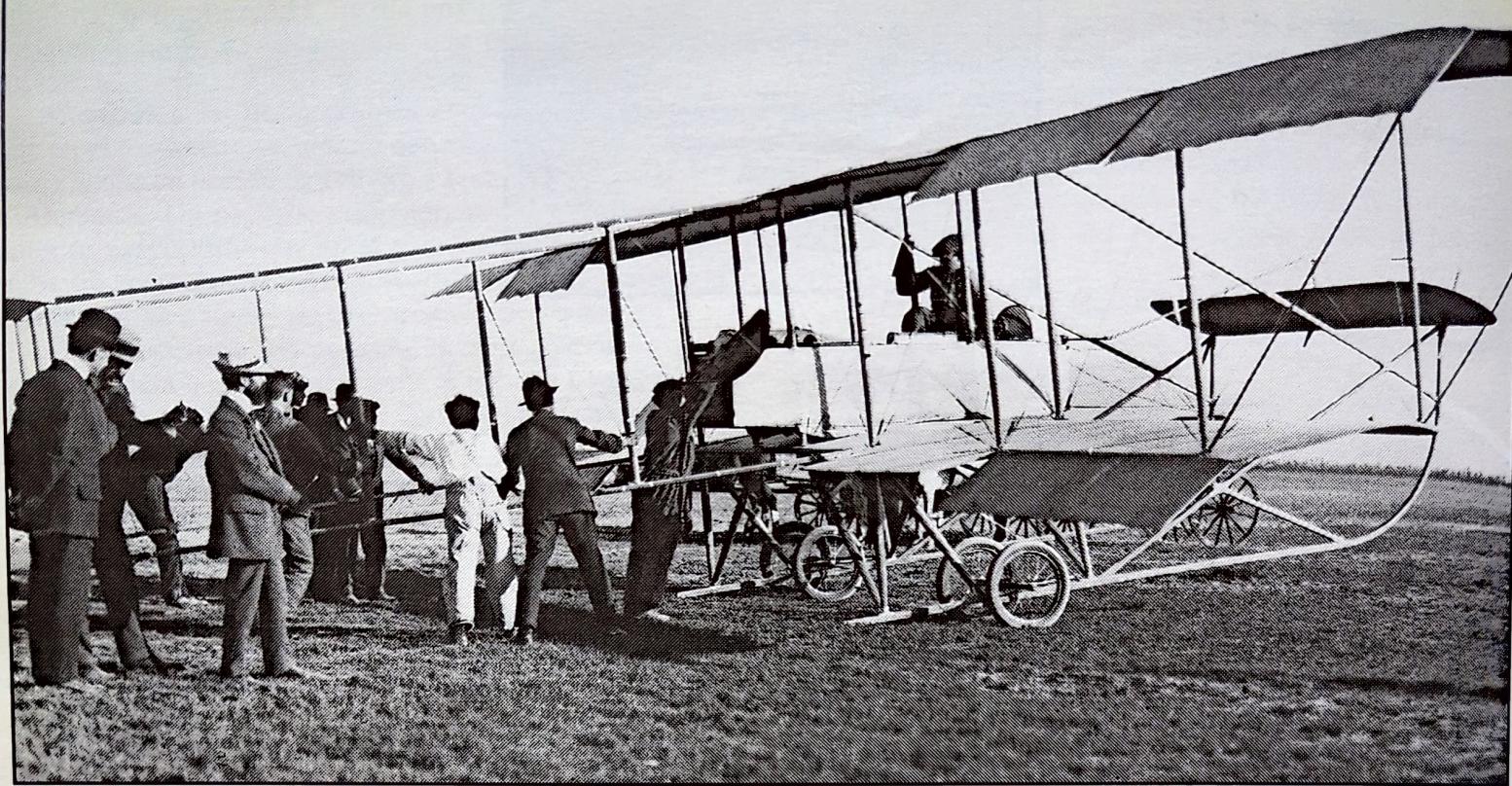
invitó a la prensa a conocerlo. Todos quedaron de acuerdo en que ahora el piloto sí alcanzaría mayores éxitos.¹

Para el 22 de febrero Braniff, que había dominado y "sentido" el avión en carreras por tierra, llegó temprano a Valbuena en compañía del periodista Rafael Reyes Espíndola, director del periódico *El Imparcial*, a quien había prometido un vuelo en el Voisin, sin que hubiera podido cumplir su promesa.

Reyes Espíndola quedó impresionado del nuevo aeroplano y más aún de la habilidad que mostró Braniff en su primer vuelo. Fue ésta una excelente experiencia pues el motor funcionó muy bien y Braniff despegó tranquilamente y se alejó del campo hasta donde, quienes se habían quedado junto al hangar, seguían viendo el aeroplano pero ya no escuchaban el ruido del motor. El avión hizo un viraje muy amplio, siguió una trayectoria paralela a una hilera de árboles que había al final del campo y tras otro viraje regresó aterrizando felizmente mediante una buena maniobra que le permitió quedar frente al hangar.

Tras los aplausos de todos los asistentes, los mecánicos revisaron la aeronave y su motor, y como todo lo encontraran satisfactoriamente, Braniff y Reyes Espíndola subieron a sus respectivas cabinas ataviados con "traje adecuado para ensayos: capacete de cuero y algodón, grueso suéter de lana y amplio pantalón".

El periodista describió el vuelo diciendo que la carrera por tierra fue muy brusca por lo irregular de la superficie y porque el avión no tenía amortiguadores; el momento del despegue fue notorio porque el avión dejó de dar brincos y comenzó una marcha suave; la realidad de saberse en el aire fue notable cuando el periodista se



No satisfecho con sus rudimentarios vuelos en el Voisin, Alberto Braniff trajo un aeroplano Farman, con el que tuvo algo más de éxito. (Fototeca Nacional. INAH)

sintió "ligero e incorpóreo" mientras que la línea del horizonte descendía, dando la impresión de que no eran ellos los que subían, sino que la tierra bajaba. Desde el aire contempló como pasaban fácilmente sobre campos, caminos y árboles percibiendo una impresión de dominio sobre todo ello.

Después de una vuelta por los alrededores del campo, Braniff hizo un buen aterrizaje, con el beneplácito de los concurrentes y gran felicidad del periodista que había sido el primer pasajero mexicano a bordo de un avión.

En la tarde, Braniff volvió a efectuar otros vuelos y, por comentarios de espectadores que asistieron a los ensayos, ascendió hasta 40 metros.²

El jueves 23 volvieron a volar el Farman y su piloto Alberto Braniff. En la mañana hizo dos vuelos y en la tarde otro, uno de ellos con una duración de más de diez minutos y en todos ellos el piloto mostró "confianza en el manejo de su aparato".³

El viernes 24 nuevamente hizo varios vuelos y en uno de ellos llevó como pasajero a un reportero del periódico *Daily Record*.⁴

Durante las exhibiciones de la Moisant International Aviators, Braniff voló casi todos los días en que lo hicieron los pilotos extranjeros. Ha sido un poco difícil seguirle la pista a todos sus vuelos durante dichas actividades ya que los reporteros en sus crónicas lo relegaron a un segundo plano, y algunas veces ni lo mencionan.

El día 25 de febrero de 1911, en que los pilotos de la Moisant debutaron en la Ciudad de México, Braniff hizo un vuelo en el que se mantuvo a treinta metros y permaneció por bastante tiempo en el aire.⁵

El día 26 de febrero, en que asistió el presidente de la República, general Porfirio Díaz, el piloto mexicano también actuó durante la exhibición, recibiendo los aplausos del público y las felicitaciones del propio general Díaz.⁶

Pese al fuerte viento, también voló Braniff el día 27, dando dos vueltas completas al campo.⁷

El 1 de marzo tuvo un accidente en su segundo vuelo del día cuando llevaba como pasajero al capitán Salvador Bravo, profesor de la Escuela Militar de Aspirantes. Tras el despegue, Braniff se alejó del campo, más allá de la hilera de árboles que limitaba uno de sus costados. Cuando se encontraban fuera de la vista del público, la cola del avión pegó contra un árbol y el piloto se vio obligado a aterrizar de emergencia. Un automóvil fue a recoger a Braniff y al capitán Bravo y los mecánicos se hicieron cargo de arreglar los desperfectos del aeroplano.⁸

Durante los días 3 y 5 de marzo, en que finalizaron las actuaciones de los pilotos de la Moisant, Alberto Braniff volvió a realizar más vuelos en su biplano Farman, siendo muy aplaudido en las dos ocasiones.⁹

No volvemos a saber nada más de Braniff hasta las segundas exhibiciones de los pilotos de la Moisant, en noviembre de 1911. Seguramente que durante este intervalo de tiempo siguió practicando su deporte favorito pero, es probable que, al no protagonizar hechos más notables que los ya enumerados, la prensa no se ocupó de él.

El día 22 de noviembre de 1911, en que las nuevas estrellas de la Moisant debutaron ante el público capitalino, Braniff hizo un deslucido vuelo pues, casi al despegar tuvo que aterrizar debido a un problema en el carburador.¹⁰



El Farman de Alberto Braniff con su piloto en los controles preparándose para el primer vuelo en los llanos de Valbuena. (Fototeca Nacional. INAH)

Su último intento de volver a volar fue el 25 de noviembre pero, nuevamente, apenas efectuado el despegue debió aterrizar. Según informó luego Braniff a los periodistas, las hélices que tenía ya estaban en muy malas condiciones, por lo que había procedido a solicitar el envío de otras nuevas a Francia.¹¹

Cuando en diciembre de 1911 comenzó a volar Martín Mendía con notable éxito, concretamente el 21 de dicho mes, Braniff estuvo en Valbuena pero ni siquiera sacó el aeroplano del hangar ya que seguía sin tener hélice.¹²

Y de nuevo Alberto Braniff desaparece del panorama como "aeroplanista", pero en el año de 1914, como reseñamos en el apartado de aerostatos, volvió nuevamente con sus grandes aficiones al vuelo, pero ya con un globo que trajo de Europa.

El gran romántico de la aviación y la aerostación, ya casado, no regresó a disputar el dominio del espacio a los nuevos ídolos de México. Como un día lo hiciera en su calidad de torero, aeronáuticamente también se cortó la coleta.

EL NUEVO BLERIOT DE "EL BUEN TONO"

Pugibet no había perdido las esperanzas de que un aeroplano hiciera publicidad a los cigarros de su fábrica "El Buen Tono", por lo que mandó pedir a Francia un nuevo Bleriot, éste modelo XI Bis, equipado con motor Gnome de cincuenta caballos y hélice Chauvier. En enero de 1911 llegó con él a la Ciudad de México André Bellot, poseedor de un carnet de piloto aviador extendido por el



Alberto Braniff en el Farman listo para iniciar los vuelos. (Fototeca Nacional. INAH)



Aprovechando las primeras exhibiciones Moisant, Alberto Braniff hizo numerosos vuelos con su biplano Farman. (Fototeca Nacional. INAH)

Aeroclub de Francia, y como mecánico el también francés apellidado Dadaine.¹³

En varias ocasiones trató el piloto Bellot de despegar con el Bleriot, pero únicamente logró frustrantes carreras por tierra, pues sólo consiguió unos brinquitos sin llegar propiamente a volar. El día 24 de febrero, tras uno de los múltiples intentos fallidos de Bellot, el mecánico Dadaine, que por lo visto también era piloto o sabía volar, solicitó permiso para manejar el aeroplano asegurando que él sí podría hacerlo volar. Efectivamente, logró despegar con él aparentemente muy bien, pero pronto perdió el control del aeroplano cayendo éste a tierra aparatadamente, rompiéndose la hélice y sufriendo considerables daños el fuselaje.¹⁴

Pese a que el éxito no acompañó a la empresa de "El Buen Tono" en lo tocante a la operación de los aviones Bleriot, puede estimarse que su participación fue muy positiva en el desenvolvimiento de la aviación en sus inicios, pues supuso un gran aliciente. No terminaría aquí su labor, ya que durante las primeras exhibiciones Moisant en la Ciudad de México, proporcionó a este grupo de pilotos profesionales un importante conjunto de materiales y refacciones a precio de costo, entre ellas dos alas, un timón de profundidad, ruedas, bujías, etc. Posteriormente patrocinó muchos e importantes eventos que significaron, igualmente, considerables avances en el desarrollo de la aviación mexicana.¹⁵

La capacidad profesional de los pilotos franceses que

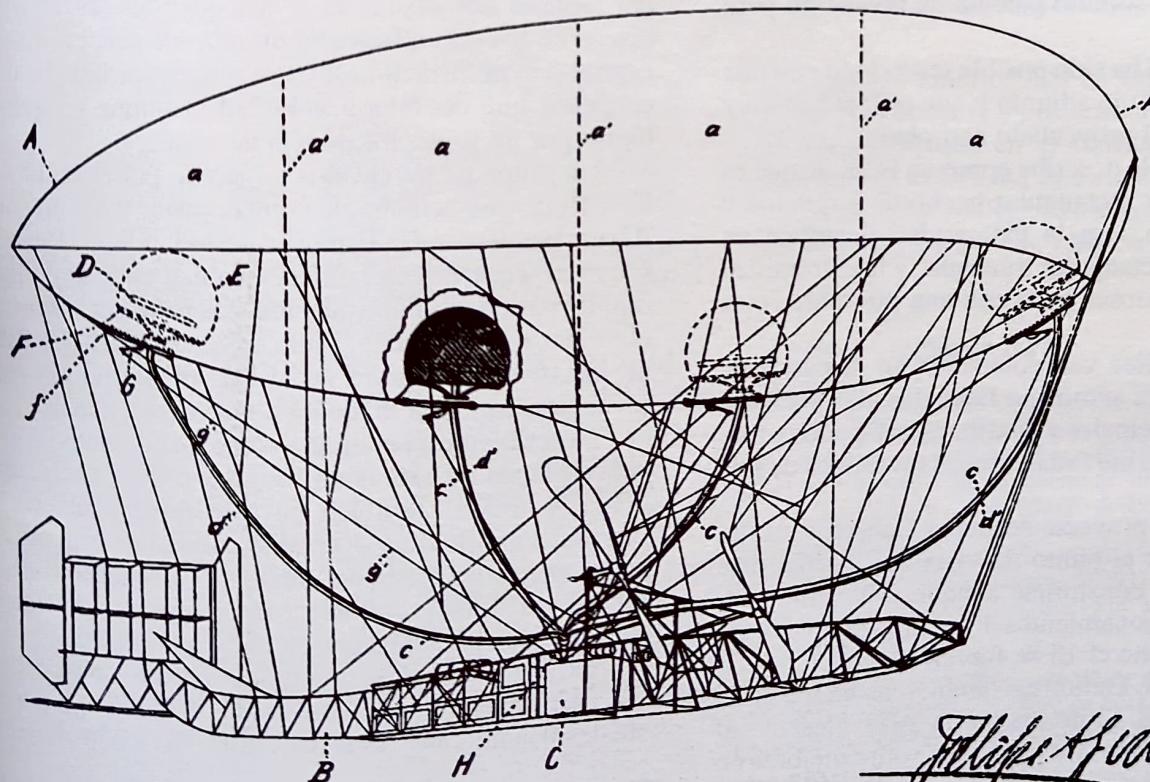


"El Buen Tono" trajo este segundo Bleriot, ahora un Modelo XIBis con motor Gnome de 50 caballos, que tampoco pudo hacer volar el piloto francés que contrató Pugibet. Sin embargo, sí lo pudo volar muy exitosamente Roland Garrós, como se aprecia en esta fotografía. (Fototeca Nacional. INAH)

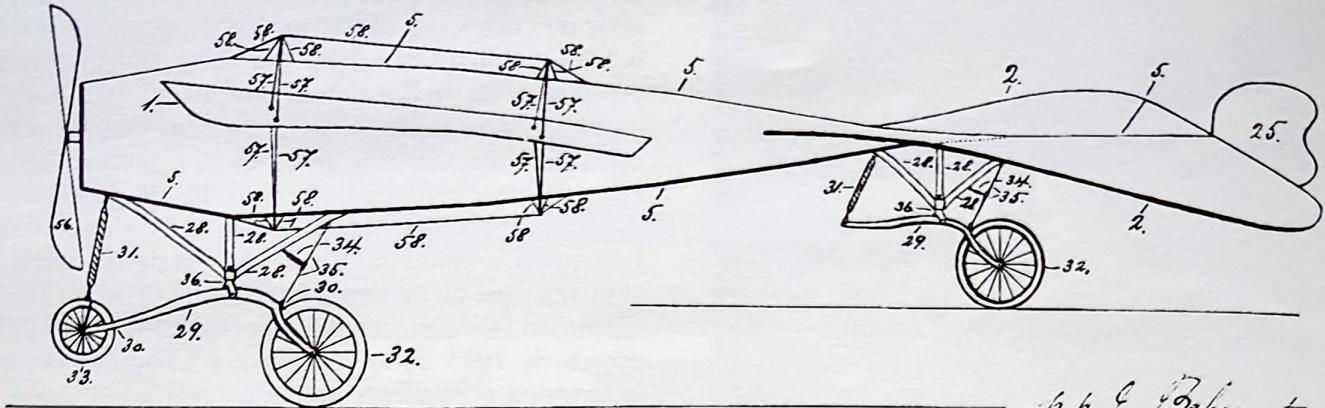
trajo la empresa para volar sus aviones fue severamente cuestionada por los aficionados mexicanos ya que el piloto "amateur" Miguel Lebrija logró hacer una larguísima serie de vuelos con el Bleriot XI con el que Duval apenas había logrado unas carreras por tierra. Igualmente ocurrió en el caso de Bellot con el Bleriot XI Bis, pues nunca logró volar pese a que René Simón, con un aeroplano igual hizo vuelos muy meritorios, e incluso espectaculares, en la Ciudad de México. Es de destacarse muy especialmente la actuación brillantísima de Roland Garrós quien, a bordo del Bleriot XI Bis de "El Buen Tono", el mismo que no pudieron hacer volar el piloto Bellot y el mecánico Dadaíne, realizó el memorable vuelo del 10 de marzo de 1911 entre Valbuena y Chapultepec, que relatamos en el siguiente capítulo.

LOS ULTIMOS INVENTORES

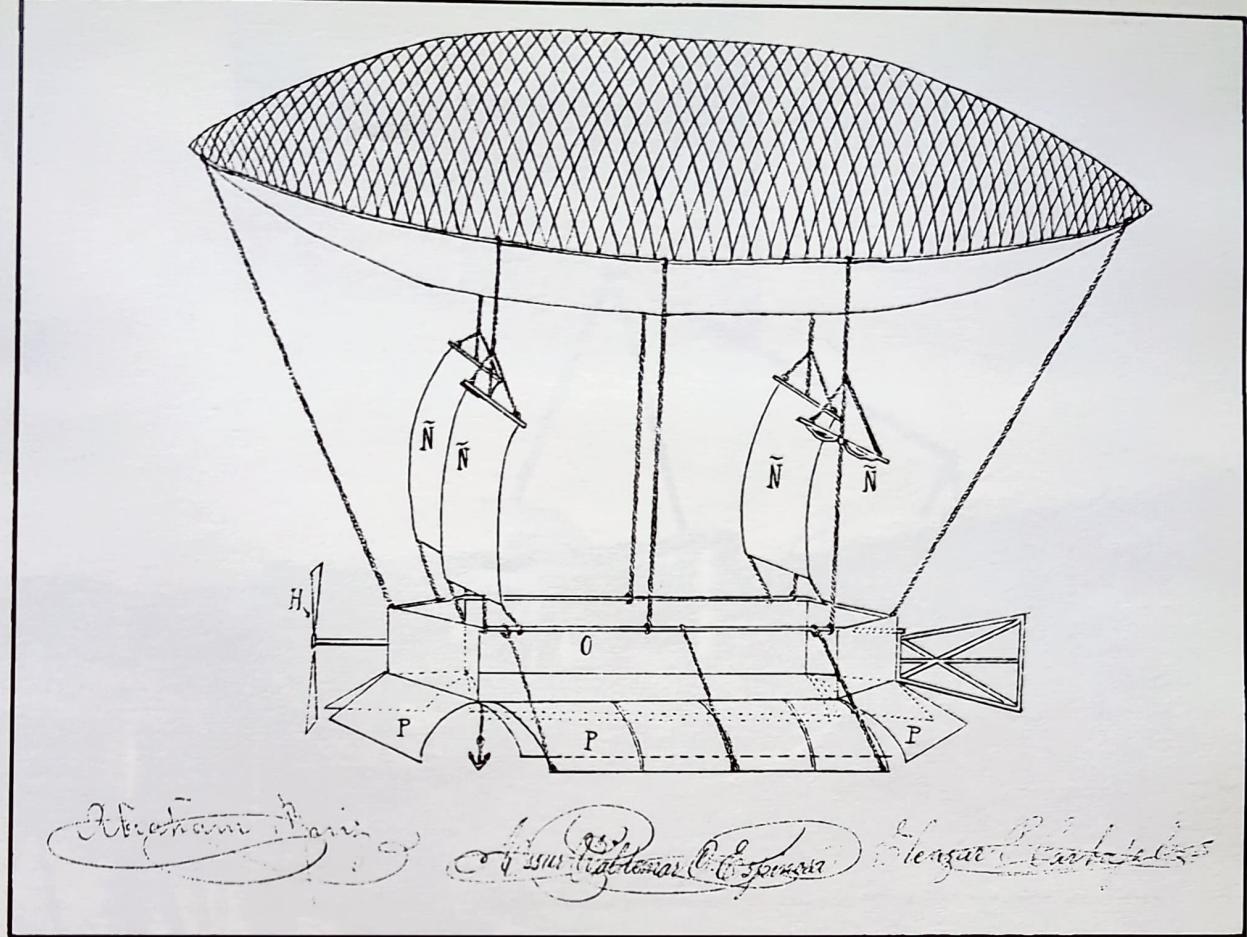
En México se vivía un ambiente aeronáutico de muy alto nivel y, además de todos los anteriores acontecimientos, felizmente cristalizados unos y los más quedados a nivel de buenas intenciones, hay un interés inusitado por el vuelo y aunque la mayoría ya se han definido por los más pesados que el aire quedan aún quienes se interesan por los dirigibles. Entre los inventores de la



Felipe Gutiérrez hizo este interesante proyecto al que incorporó, de su invención, unos quemadores de gas que el piloto podía encender y apagar a voluntad, así como regular la intensidad de la flama. Eran alimentados por unos tubos conectados mediante válvulas a la máquina colocada en el puesto de mando. (AGN)



Este dirigible, con sus cuatro velas, fue un proyecto del estudiante Assur Waldemar Espinosa en 1911, pero ya resultaba anacrónico. (AGN)



puede manejar el piloto que acciona una válvula de admisión que hincha el paracaídas, que es de seda y actúa casi como globo".¹⁹

Con respecto a los inventos registrados en la Oficina de Patentes y Marcas de la Secretaría de Fomento, tanto sobre aerostación como sobre aviación, que son a los que en este libro nos hemos referido, conforme al orden cronológico de sus registros, hemos de hacer algunas aclaraciones.

1. Las patentes de invención no se refieren a los equipos en general, sino a las aportaciones que realmente sean innovaciones. Por tanto, no se pretende registrar como inventos los globos, los dirigibles, los aeroplanos, los motores, etc., sino únicamente los equipos o sistemas realmente originales que, por supuesto, se supone que colaboraban al vuelo. Es por esta razón que en la mayoría de los casos no se dispone de una descripción general del globo, dirigible o aeroplano en que planean aplicar esos elementos para los que se solicita la patente de invención. Por esta razón, muchas solicitudes de patente van acompañadas únicamente de la descripción y dibujos de los elementos o equipos relacionados con la reivindicación.

2. Por tratarse de un material archivado en gruesos tomos encuadrados, resulta muchas veces imposible reproducir los grabados. En otras ocasiones, por ser reproducciones en copias heliográficas, en las que el dibujo se reduce a unas leves líneas blancas sobre el papel teñido de azul, es imposible lograr fotocopias.

Todo lo anterior nos ha impedido anexar mayor información literaria y gráfica sobre los diversos proyectos de invención que en el transcurso de los años se presentaron en la Oficina de Patentes, algunos de los cuales, pese a no haberse llegado a construir, resultan sumamente interesantes además de viables.

Notas del capítulo XIX

¹El Imparcial. del 15 de febrero de 1911.(HN)

²El Imparcial. 23 de febrero de 1911.(HN)

³El Imparcial. 24 de febrero de 1911.(HN)

⁴El Imparcial. 25 de febrero de 1911.(HN)

⁵El Imparcial. 26 de febrero de 1911.(AGN)

⁶El Imparcial. 27 de febrero de 1911.(AGN)

⁷El Imparcial. 28 de febrero de 1911.(AGN)

⁸El Imparcial. 2 de marzo de 1911.(AGN)

⁹El Imparcial. 4 y 6 de marzo de 1911.(AGN)

¹⁰El Imparcial. 23 de noviembre de 1911.(HN)

¹¹El Imparcial. 26 de noviembre de 1911.(HN)

¹²El Demócrata Mexicano. 22 de diciembre de 1911.(HN)

¹³El Imparcial. 6 de enero de 1911.(HN)

¹⁴El Imparcial. 25 de febrero de 1911.(HN)

¹⁵El Imparcial. 26 de febrero de 1911.(AGN)

¹⁶Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas.

Galería 5. Legajo 316. Exp. 5 (11494)

¹⁷Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas.

Galería 5. Legajo 316. Exp. 5 (11573)

¹⁸Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas.

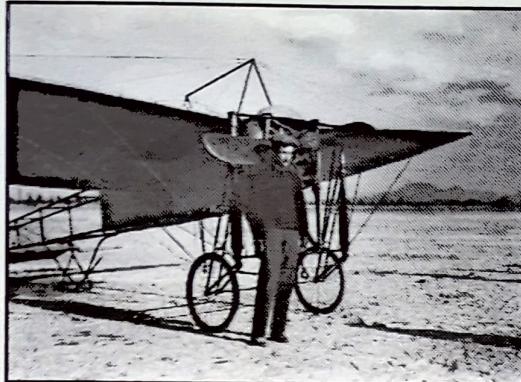
Galería 5. Legajo 316. Exp. 7 (12485)

¹⁹Archivo General de la Nación. Fondo de Patentes y Marcas.

Galería 5. Legajo 316. Exp. 4 (13484)



Roland Garrós y su Bleriot en los llanos de Valbuena de la Ciudad de México. (Fototeca Nacional. INAH)



CAPITULO XX

Las primeras exhibiciones Moisant

Al iniciarse el año de 1911 y tras las escasas actividades habidas durante el año anterior, se anunciaron varios acontecimientos aeronáuticos para el país sobre la base de contratar pilotos extranjeros experimentados que ofrecieran exhibiciones en México.

El empresario norteamericano Kenneth L. Bernard llegó a la Capital de la República para entrevistarse con el gobernador del Distrito Federal con el objeto de obtener los permisos y apoyos necesarios para presentar una "Semana de Aviación" en la que participarían los connotados aviadores Hubert Latham, francés; James W. Radley, inglés, y Glenn H. Curtiss, norteamericano, quienes por ese entonces acababan de ofrecer muy exitosas actuaciones en Los Angeles, California. También tuvo una reunión con los directivos de la empresa Ferrocarriles Nacionales, con el mismo objeto. Este plan, evidentemente, fracasó.¹

Posteriormente los periódicos publicaron una noticia fechada en San Francisco, California, en el sentido de que el grupo que iba a venir a México sería el que patrocinaba el coronel George H. Pippy, que estaba integrado por los aviadores norteamericanos Eugene Ely y Charles H. Willard, entre otros. Tampoco tuvo éxito esta propuesta.²

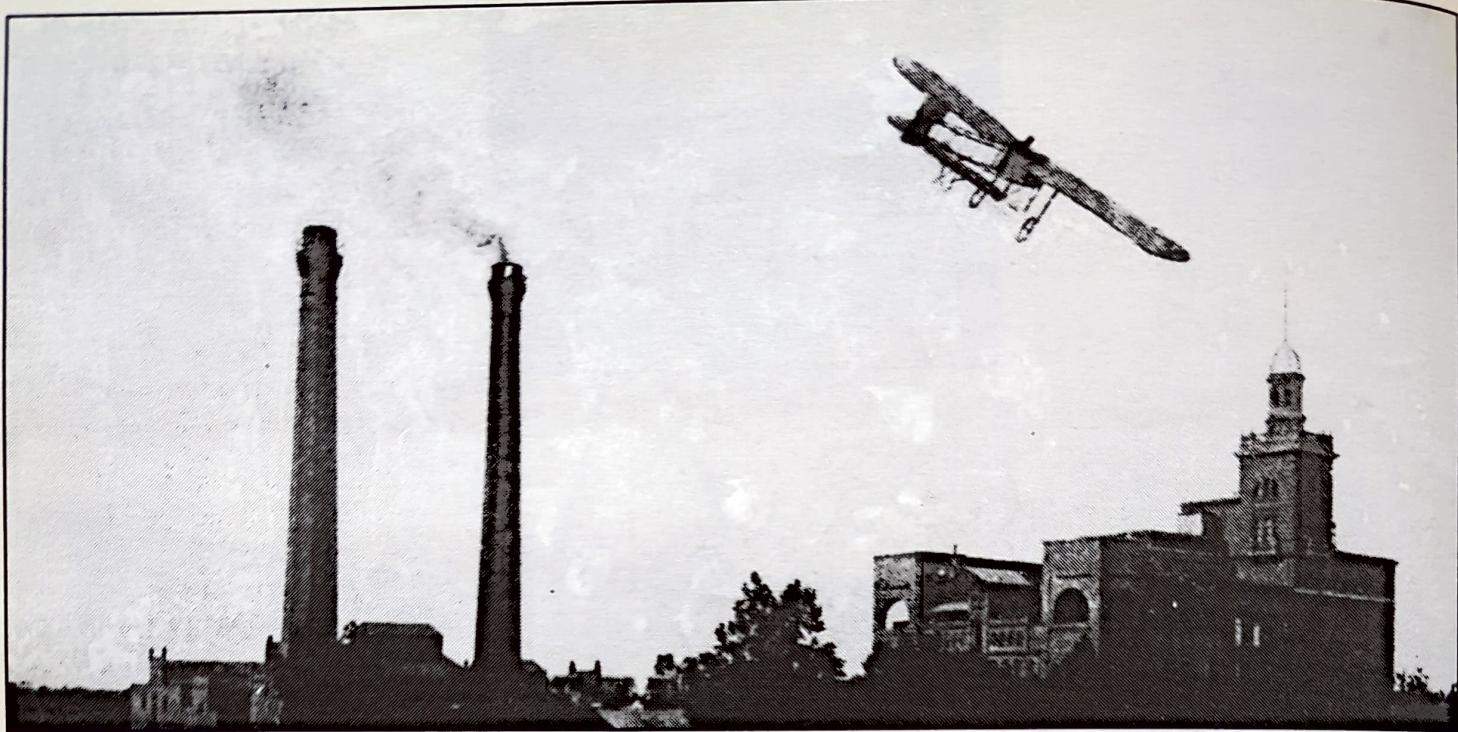
Sin embargo, fue un grupo de inversionistas mexicanos el que promovió la presentación de aviones y pilotos en la República, pudiendo obtener el concurso del grupo organizado por los hermanos John y Alfredo Moisant, que, tras su actuación en Nueva Orleans (donde falleció John a causa de un grave accidente) estaban

actuando por diversas ciudades del estado de Texas. Este grupo, llamado "Moisant International Aviators", había sido creado varios meses antes por los hermanos Moisant, unos norteamericanos de origen francés que tenían en Nueva York un aeródromo, hangares y escuela de vuelo. Aprovechando el invierno en que en esa ciudad hace mucho frío y suele haber intensas nevadas, viajaban por el sur haciendo presentaciones mediante contrato que, además, servían de propaganda a su escuela y aviones, ya que eran los representantes de la casa Bleriot cuyos aeroplanos modificaban y vendían con el nombre de Bleriot-Moisant.

El grupo de aviadores de este conjunto estaba formado por los norteamericanos Joe Seymour y Charles K. Hamilton, el irlandés John J. Frisbie, los franceses René Simón, Roland Garrós y René Barrier y el suizo Edmond Audemars. Aviones y pilotos estaban causando sensación en cuanta ciudad se presentaban, de modo que los capitalinos se las prometieron muy felices en espera de actuaciones brillantes conforme relataba la prensa que eran las exhibiciones de estos ya famosos aviadores, en contra de los muy meritorios pero limitados logros que se habían efectuado en México durante el año de 1910.³

EN MONTERREY

Procedentes de El Paso, Texas, los integrantes de la Moisant International Aviators llegaron a Laredo y de allí pasaron a Monterrey, Nuevo León, primera ciudad me-



Uno de los aviones Bleriot de la Moisant vuela sobre la fábrica de la Cervecería Cuauhtémoc, patrocinadora de las exhibiciones que este grupo dio en Monterrey en febrero de 1911. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

xicana en la que se presentaron. Para ello se había habilitado un espacioso terreno junto al Parque Zambrano, en el que se colocaron tribunas y se preparó adecuadamente, mediante la aportación económica de un grupo de empresas regiomontanas encabezadas por la Cervecería Cuauhtémoc. El entusiasmo fue muy grande y a Monterrey llegaron gentes procedentes de Texas, Tamaulipas y Coahuila, abarrotando los hoteles.⁴

El primer día, 19 de febrero de 1911, volaron René Simón y Roland Garrós. Simón estuvo más de 30 minutos en el aire y llegó a sobrevolar la ciudad; Garrós recorrió más de 20 kilómetros, y ambos realizaron perfectos aterrizajes, recibiendo sendas ovaciones de un entusiasmado público que por primera vez presenciaba el vuelo de los aviones.⁵ Durante ese vuelo de 20 kilómetros, Roland

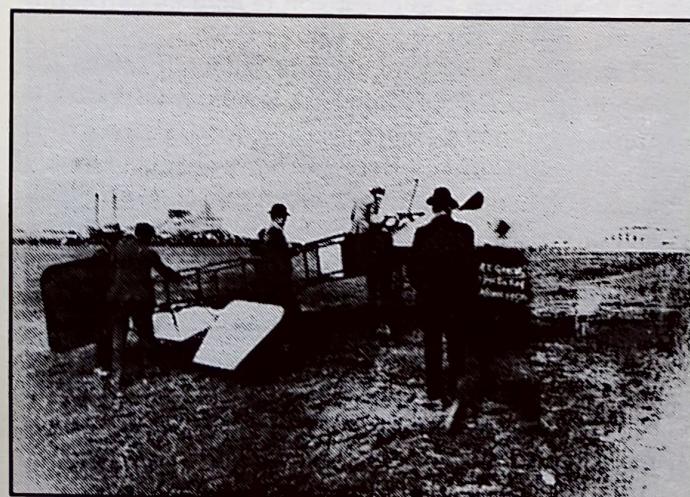
Garrós, además, llegó a ascender a 4,820 pies de altura.⁶

El segundo día resultó aún más brillante pues volaron René Simón, René Barrier y Roland Garrós, quienes, según el cronista "electrizaron al público". Barrier trató de hacer un vuelo de altura pero cerca de los cuatro mil pies tuvo un problema en el carburador y debió descender, llegando a tierra aterido de frío. Simón llegó cerca del Cerro de la Silla donde hizo varias evoluciones antes de regresar al campo. Roland Garrós tuvo a su cargo un vuelo de más de veinticinco millas a "campo traviesa". Todos aterrizaron perfectamente y el numeroso público que, pese al intenso frío reinante presenció los vuelos, tributó estruendosas ovaciones a cada uno de los pilotos.⁷

El tercer y último día volaron René Simón y Roland Garrós. Simón hizo vuelos de circunvalación al Parque y cada vez que pasaba sobre las tribunas efectuaba pronunciados descensos dando a los espectadores la sensación de que el avión se iba a estrellar contra ellos. Garrós realizó otro espectacular vuelo ascendiendo en amplia espiral hasta más de cuatro mil pies y el descenso lo efectuó lentamente describiendo unos muy marcados "ochos" sobre el campo para aterrizar perfectamente tras veinte minutos en el aire. Nuevamente los pilotos recibieron cálidas ovaciones de los regiomontanos.⁸

EN LA CIUDAD DE MEXICO

A las nueve de la noche del día 22 de febrero arribó a la ciudad Capital del país el grupo integrante de la Moisant International Aviators, formado por un total de 65 personas entre empresarios, pilotos, mecánicos y trabajadores diversos. Llegaron procedentes de Monterrey y fueron recibidos en la Estación Colonia por un numeroso público que los ovacionó. Los pilotos eran los mismos que



Un Bleriot XI preparándose para efectuar un vuelo teniendo como fondo la Cervecería Cuauhtémoc. (Cortesía del Museo Monterrey)

estuvieron en Monterrey, aunque Hamilton ya se había disgustado con Alfredo Moisant y por eso no había actuado en la ciudad regiomontana y tampoco lo haría en la Ciudad de México, mientras que Joe Seymour era más corredor de automóviles que piloto, por lo que su actuación consistía en correr en un automóvil equipado con motor de 150 caballos, simulando que perseguía a los aviones en sus carreras por tierra al despegar y al aterrizar.⁹

Para estas exhibiciones en la Ciudad de México, que en la prensa recibieron diversos nombres como Temporada de Aviación, Semana de Aviación, Decena de Aviación y Concurso Internacional de Aviación, se arreglaron los llanos de Valbuena y se instalaron unas grandes tribunas. La empresa organizadora del festival aéreo contó con la ayuda material y financiera de los gobiernos de la República y del Distrito Federal. Como el ya llamado aeródromo de Valbuena estaba próximo a la vía del tren México-Puebla de la empresa Ferrocarril Interoceánico, se puso un servicio especial desde la estación de San Lázaro hasta la mayor proximidad al campo. Desde las diferentes colonias de la ciudad el público podía trasladarse en tranvía hasta la parada de San Lázaro; allí, con sólo mostrar el boleto de entrada al aeródromo, se tomaba el tren que realizaba el transporte hasta el campo de aviación.

Como una gran cantidad de espectadores asistirían al campo a bordo de sus carrozas o automóviles, se tomaron las necesarias providencias para que el tránsito rodado fuera lo más fluido posible y se reservaron grandes espacios de terreno para estacionar los vehículos.

El importe de los boletos fue el siguiente: entrada a tribunas 2.50 pesos, entrada a general sin acceso a tribunas 1 peso, y entrada fuera del límite del campo 0.50. Para visitar los hangares y acercarse a las "máquinas" era necesario pagar otros cincuenta centavos.

En la prensa capitalina se publicaron numerosos anuncios con esta información, indicando también los lugares donde podían adquirirse los boletos, que eran reconocidos establecimientos situados en el centro de la ciudad, como los hoteles St. Francis y Porters, la tabaquería El Bouquet y otros.

En el campo se instalaron grandes carpas de lona para dar cobijo a los aeroplanos, a las que los expertos llamaban "hangars".¹⁰

La expectación en la Ciudad de México fue enorme, así como en las ciudades circunvecinas de donde se desplazaron a la capital muchos viajeros durante las exhibiciones. En todos los hogares capitalinos, así como en paseos, cafés y demás lugares públicos, no se hablaba de otra cosa que de aeroplanos y aviadores.

El día 25 de febrero de 1911, al mediodía, una multitud se dirigía por las avenidas y calles a pie, en bicicleta, en coche de caballos, en automóvil o en tranvía hacia San Lázaro y desde allí continuaban hasta el improvisado campo de aviación, bien en sus propios medios de transporte por la Calzada México-Puebla y la mayoría en ferrocarril. Las calles de Correo, Amor de Dios y San Lázaro estaban pletóricas de gentes que alegremente comentaban el espectáculo que iban a presenciar y que había

tenido un preámbulo el día anterior en que René Simón había hecho una desmonstración exclusiva para la prensa, durante la cual tripuló un Bleriot-Moisant equipado con motor de 50 caballos, con el que estuvo en el aire durante 17 minutos durante los cuales dio cuatro vueltas sobre el campo a una altura de doscientos pies para luego dirigirse sobre la estación del Ferrocarril Interoceánico, sobrevolar el poblado de San Lázaro y regresar al campo saludando a los presentes con su gorra en una mano, aterrizando con una segura maniobra. Pero esto era solamente un aperitivo comparado con lo que estaba a punto de iniciarse.

El primer día de exhibiciones fue realmente sensacional, tanto por la brillantez de los vuelos como por las circunstancias adversas del Valle de México en que fueron realizadas. En el terreno despejado situado entre los hangares y las tribunas, que sirvió de plataforma de operaciones, se efectuaron a la vista del público los trabajos de ajuste de alas, planos de profundidad y dirección, así como el de los motores. Correspondió a René Simón efectuar el primer vuelo de la tarde y, ante más de doce mil ansiosos espectadores, el joven piloto de veinticuatro años trepó a la cabina, se abrochó el cinturón de seguridad, accionó el acelerador y el avión corrió rápidamente frente a un viento considerable; a los pocos segundos estaba en el aire y siguió ascendiendo hasta lograr unos trescientos pies de altura, dio tres vueltas sobre el aeródromo efectuando los virajes con gran suavidad y dominio. Para finalizar su actuación, Simón se enfiló hacia las tribunas en un descenso pronunciado para pasar sobre las cabezas de los espectadores, entre el griterío del público, aunque unos lo hacían por entusiasmo y otros presas de pánico. Luego regresó al campo e hizo dos toques y despegues antes del aterrizaje final, llevado a cabo frente a las tribunas desde donde surgió una tremenda ovación. El vuelo había durado diecisésis minutos.

La segunda actuación estuvo a cargo de un jovencito de veintidós años llamado Roland Garrós, que ya gozaba de gran fama, pero que con el transcurso de los años llegaría a ser uno de los grandes y legendarios mitos de la aviación mundial. Este joven deportista se haría famísimo en México donde se granjeó la admiración y simpatía general, pero muy especialmente, por los amantes de la aviación que lo llegarían a tener por un ídolo. Garrós se caló los lentes y ascendió a la cabina de un Bleriot-Moisant. Varios ayudantes sujetaban el aeroplano por los planos de cola, mientras el piloto aceleraba al máximo el motor manteniendo el brazo en alto; cuando lo bajó, que era la señal convenida, los ayudantes soltaron el aeroplano que se deslizó velozmente alcanzando muy pronto una altura considerable, manteniéndose en ascenso constante siguiendo dirección al este. Aproximadamente a unos cinco kilómetros, inició el regreso en continuo ascenso, de forma que al llegar al aeródromo de Valbuena traía una altura de mil ochocientos pies ante el asombro del público. El piloto, tras un rapidísimo descenso en espiral, repitió el paso sobre las tribunas en las que un público excitado aplaudía, gritaba y agitaba pañuelos, gorras y sombreros. Luego dio dos vueltas sobre el campo y aterrizó suavemente ante el entusiasmo de los espec-



Miguel Lebrija (derecha) departió ampliamente con los pilotos de la Moisant. Aquí aparece con René Barrier. (Fototeca Nacional, INAH)

tadores. Más tarde voló René Barrier, quien empleó otro Bleriot-Moisant igual a los anteriores con el que despegó y pronto viró hacia el Peñón sobrevolando el balneario. Cuando regresaba a Valbuena, tuvo una falla en el motor por lo que hizo un rápido aterrizaje con toda la máquina bañada en aceite. Este mismo día el mexicano Alberto Braniff hizo un vuelo en su biplano Farman, manteniéndose en el aire por "bastante tiempo" a una altura de unos treinta metros.¹¹

El público resultó impresionado por esta primera actuación de los pilotos visitantes y por toda la ciudad circularon comentarios entusiastas para sus vuelos. Sin embargo, esta actuación del sábado 25 había sido solamente el inicio de una serie de extraordinarios acontecimientos.

El domingo 26 asistieron a Valbuena unas treinta mil personas entre las que se encontraba el presidente de la República, general Porfirio Díaz, a quien acompañaban algunos miembros de su familia así como de su Estado Mayor, además del titular de la Secretaría de Guerra y Marina y el gobernador del Distrito Federal, entre otros altos funcionarios. Los cronistas se impresionaron con las hazañas de los aviadores y contaban que, por fin, en la Ciudad de México pudieron disfrutar de lo que realmente era el dominio del aire por la aviación cuyos alcances solamente habían podido intuir por los tímidos intentos de los primeros pasos dados el año anterior. Uno de esos periodistas decía: "fue preciso que nuestros ojos vieran por sí mismos en los aires a los enormes aves para que se convencieran de que la conquista del aire es una hermosa realidad, una realidad que ayer ha pasmado a treinta mil personas congregadas en los llanos de Valbuena, con el espíritu puesto en el extremo de una intensa emoción".

La afluencia de público resultó tan grande que fueron muchísimas las personas que no habían llegado a la puerta de entrada del campo cuando el festival terminó, incluyendo unos cuatrocientos vehículos que se quedaron atrapados en la Calzada de San Lázaro.

La exhibición dio inicio después de que se le rin-

dieron honores al Presidente de la República, recibido con grandes aplausos del público que respetuosamente escuchó los acordes del Himno Nacional.

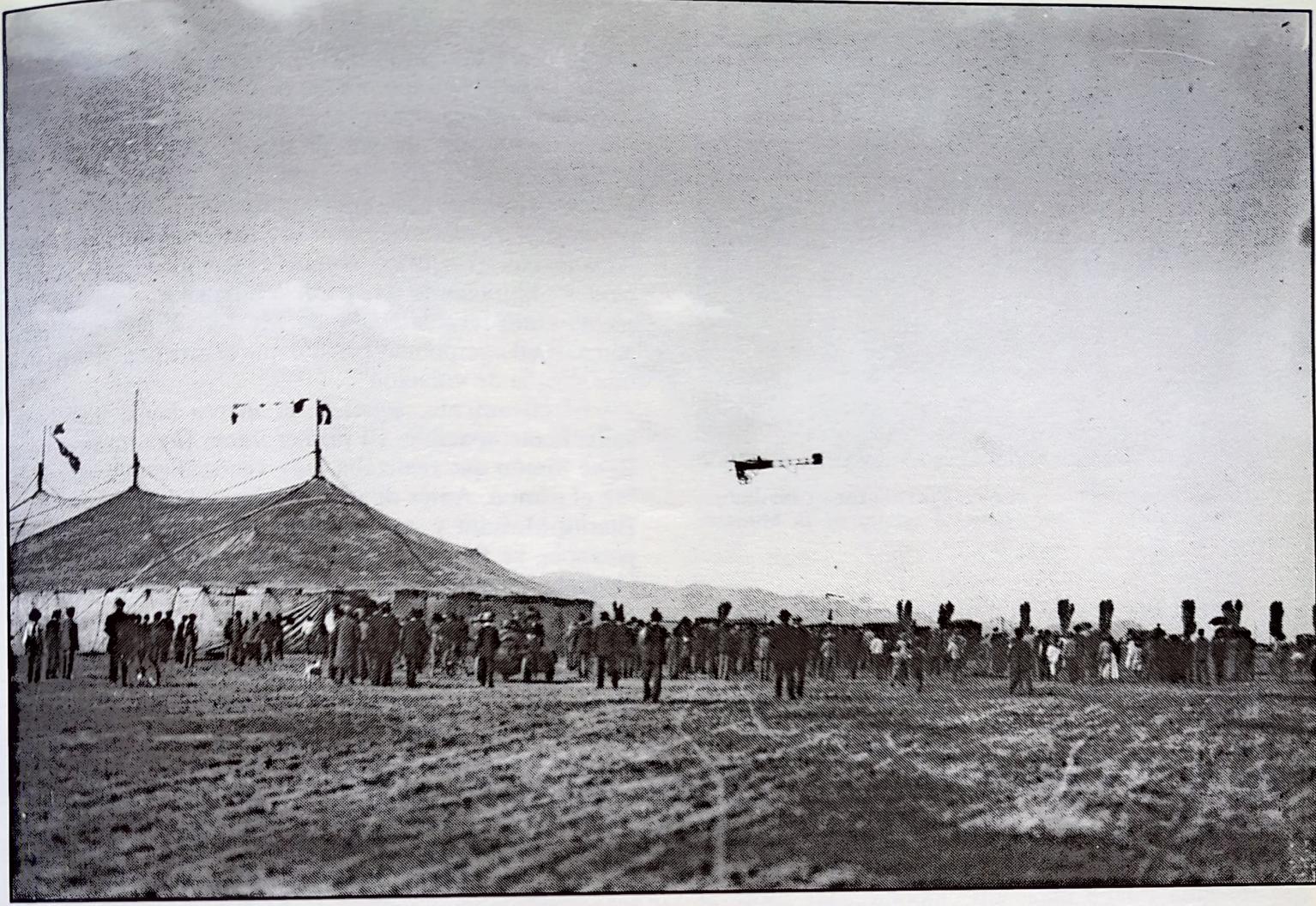
El cielo, que había estado encapotado, se abrió como si deseara compartir el entusiasmo del público cuando aparecieron en el lugar de salida el avión Bleriot-Moisant y su piloto René Simón. Una vez que el aviador tomó su puesto, rugió el motor a su máxima potencia y el aeroplano salió como una saeta elevándose rápidamente para hacer un semicírculo sobre el campo, luego se dirigió hacia el norte y desde el rumbo de El Peñón regresó a Valbuena, a unos novecientos pies de altura, para luego descender y hacer admirables planeos sobre las tribunas, logrando después un aterrizaje emocionante y preciso que fue premiado con una gran ovación. René Simón fue llevado a la tribuna en que se encontraba el Presidente Porfirio Díaz quien lo felicitó efusivamente.

Entretanto, otro Bleriot-Moisant con René Barrier en los controles, aceleró y se fue al aire en un rápido y perfecto despegue para, inmediatamente que logró el "misse au point", remontarse a las alturas e irse en dirección al poblado de Los Reyes; de allí retornó hacia El Peñón y luego siguió rodeando Valbuena hacia el Sur para volver al campo después de un recorrido de 40 kilómetros en algo más de 12 minutos, culminando su exitoso vuelo de "cross country" con una perfecta "recalada" y un "limpio" aterrizaje. Igualmente, fue clamorosamente aplaudido y también recibió el saludo y felicitación del Mandatario.

Cuando las bocinas anunciaron a Roland Garrós se produjo una mayor expectación entre el numeroso público. A bordo de otro Bleriot-Moisant como los anteriores realizó un perfecto "decollage", breve y preciso, para comenzar a elevarse gallardamente en forma constante, manteniendo inicialmente dirección hacia el oriente. En aquellos tiempos en que nuestro hermoso valle no era víctima de la contaminación, resultó factible algo que hoy nos puede parecer imposible: que "el aeroplano se destacara admirablemente sobre el fondo en el que aparecían los dos volcanes, el Popocatépetl y el Ixtaccíhuatl, habiendo logrado llegar a las estribaciones de la Sierra de Santa Catarina". Cuando el avión era casi un punto en el limpio horizonte, se vio cómo el piloto viraba en rumbo opuesto para llegar, siempre ascendiendo, hasta San Lázaro y regresar sobre el aeródromo como una ligera gaviota, ya que apenas se oía el ruido del motor. Garrós estaba a dos mil pies sobre los espectadores que solamente veían la silueta del aeroplano que "se cernía majestuoso sobre los más hermosos matices crepusculares". El piloto hizo un descenso muy rápido y aterrizó con un perfecto "vol-plané" quedando el avión frente a las tribunas, entre el griterío de un público delirante de entusiasmo. Cuando poco después Roland Garrós se acercó a la tribuna a saludar al Presidente, recibió otra gran ovación.

Mientras volaba, Garrós se trató de preparar para el vuelo al Demoiselle, un avión diseñado y fabricado por Santos Dumont. Tripulado por Edmond Audemars, después de dos intentos fallidos por despegar, logró elevarse unos cinco metros pero casi enseguida tuvo que aterrizar, por lo que no se insistió más en hacerlo volar.

Intercalado entre los pilotos de la Moisant, volvió a



Bella panorámica en la que se aprecia plenamente el ambiente de Valbuena durante las primeras exhibiciones Moisant. (Fototeca Nacional. INAH)

actuar Alberto Braniff, quien recibió calurosos aplausos del público e, igualmente, el saludo y las felicitaciones del Presidente de la República.

Como al aterrizar Garrós una gran cantidad de público invadió la pista haciendo peligrosas las maniobras, se dio por terminada la exhibición aunque aún quedaba pendiente un vuelo de René Barrier.¹²

Durante el tercer día de vuelos, el lunes 27 de febrero, se volvieron a realizar muy importantes demostraciones, también ante una gran asistencia de público, aunque inferior a la del domingo anterior. A las cuatro en punto de la tarde, "con regularidad ferroviaria", René Barrier despegó en un Bleriot-Moisant con dirección oriente para luego regresar por El Peñón; de allí se dirigió al aeródromo y, después de ligeras evoluciones, aterrizó con fácil precisión tras diez minutos de vuelo.

Luego despegó René Simón, quien ascendió con toda facilidad, bajó para tocar tierra y volverse a ir al aire y después aterrizó tras un perfecto "vol-plané". Estuvo en el aire siete minutos y se elevó hasta doscientos pies.

El tercero en participar ese día fue Roland Garrós a bordo también de un Bleriot-Moisant. Despegó fácilmente y tomó altura hasta unos mil pies, para dedicarse a hacer sobre el público vistosas evoluciones demostrativas del gran dominio que tenía del avión. Luego se fue hacia San

Lázaro, desde donde regresó realizando un viraje cerradísimo y al llegar al campo descendió sobre la pista pasando a tres metros del suelo sobre un grupo de fotógrafos que se tiraron a tierra con todo y cámaras. Cuando se elevaba Garrós agitó su gorra y el público se deshizo en aplausos. Después de 20 minutos en el aire aterrizó y fue nuevamente muy ovacionado.

Posteriormente, y en forma casi simultánea, despegaron René Barrier y René Simón con sus respectivos Bleriot. Ambos se elevaron a unos mil pies y permanecieron en el aire haciendo "contrastes magníficos". Simón voló durante once minutos y Barrier por dieciséis.

Como el día anterior, el Demoiselle volvió a ser sacado del hangar pero no pudo volar. Pese al fuerte viento también participó en la exhibición Braniff que dio dos vueltas al campo con su biplano Farman ya muy familiar para los espectadores.

El público aplaudió con gran entusiasmo la actuación de los pilotos. Garrós, entrevistado por los periodistas, dijo que volar en el Valle de México significaba enfrentarse a un aire enrarecido que dificultaba la respiración y a unas fuertes ráfagas que repentinamente hacían subir o bajar al avión con violencia. Los periódicos también publicaron ese mismo día un anuncio de la Compañía Mexicana de Petróleo "El Aguila", en el que se decía que



El presidente de la República, general Porfirio Díaz y familiares, presencian los vuelos de los aviones y pilotos de la Moisant. (Casasola)

su gasolina había sido la preferida por Braniff, Simón, Garrós y Barrier en sus "maravillosos vuelos del domingo".¹³

El día 28, último de febrero, hubo otra sesión de vuelos a la que asistió una gran cantidad de gente por ser día feriado. Unas diez mil personas se dieron cita en Valbuena siguiendo con sumo interés cuanto ocurría en el campo desde los preparativos iniciales.

El primer vuelo de la tarde lo efectuó René Simón quien ascendió a unos doscientos pies de altura y durante once minutos estuvo haciendo "hipódromos" sobre el campo con perfecta simetría, sobre un Bleriot-Moisant, pese a lo fuerte del viento.

Aún no aterrizaba Simón cuando despegó Roland Garrós, también en Bleriot-Moisant. Después de ascender y descender sobre el público subió a unos mil pies para lanzarse con el motor parado en perfecta espiral con disminución del diámetro de los círculos conforme descendía, hasta tocar tierra tras un apretadísimo viraje. El vuelo había durado diecisiete minutos y tuvo un final que electrizó al público que premió al piloto con una gran ovación.

Pese a que el viento arrebia, René Barrier despegó con un Bleriot-Moisant e hizo diversas maniobras que entretuvieron al público que se percató de lo difícil que era controlar el aeroplano por las fuertes ráfagas de viento, por lo que piloto y avión descendieron muy pronto.

Como hubiera una mejoría en las condiciones del clima, despegaron Roland Garrós y René Simón, quienes con sus respectivos Bleriot estuvieron entreteniendo a los espectadores con vistosas maniobras cruzándose en el aire para culminar con una persecución en la que ambos aviadores se alternaron en los lugares, en algo semenjante a lo que después se conoció como "pelea de perros" en la guerra aérea. Por la muestra de habilidad y dominio de los aviones fueron muy aplaudidos.

Nuevamente el Demoiselle de Audemars se negó a volar, lo mismo que el biplano Curtiss de Frisbie, que estaba averiado.¹⁴

EL IDOLO

El día 1 de marzo de 1911 ocurrieron varios acontecimientos muy importantes, pero muy especialmente se destaca un vuelo sensacional hecho por Roland Garrós que terminó por granjearse la admiración de los mexicanos que lo calificaron, sin lugar a dudas, como el mejor aviador del mundo. Ante unas ocho mil personas el piloto francés materializó en la Ciudad de México lo que Amado Nervo calificó como "el sueño de las generaciones", logrando lo que parecía imposible: "que la entrañada atmósfera del Valle de México abriera sus capas aéreas a un cuerpo más pesado que el aire para dar paso a una hazaña de volación".

Efectivamente, aquel 1 de marzo hacía una tarde sumamente apacible. El primer vuelo le correspondió a René Simón que realizaba muy vistosas evoluciones sobre el campo. Antes de que aterrizará, Garrós subió a su Bleriot-Moisant y cuando el motor Gnome dio toda su potencia, se lanzó al aire con un despegue sumamente elegante y seguro. Se acercó a Simón pero de pronto decidió tomar altura e irse con rumbo a poniente hasta que se perdió de la vista de los espectadores. Cuando las bocinas anunciaron su regreso hubo un gran suspiro de alivio. En efecto, procedente del rumbo de la Ciudad de México, hacia donde todavía no había volado nadie en avión, llegaba Garrós con una buena altura; cruzó sobre el campo y continuó su vuelo ahora hacia el oriente hasta perderse nuevamente de la vista de quienes en Valbuena presenciaban el espectáculo. Cuando comenzó a cundir la ansiedad entre el público, de nuevo las bocinas anunciaron que por el rumbo de El Peñón se acercaba un aeroplano; era Garrós que regresaba al campo donde hizo un descenso sobre las tribunas antes de aterrizar. El vuelo había tenido una duración de casi cuarenta y cinco minutos, se habían recorrido unos sesenta kilómetros y la altura máxima había sido de más de cuatro mil pies. El piloto fue premiado con una ovación estruendosa aunque el público no conocía aún todos los detalles del vuelo que fueron comentados al día siguiente en los periódicos en los que se contaba que Garrós se encontró en una atmósfera muy tranquila y decidió ir al Castillo de Chapultepec, así que tomó el borde sur de la ciudad por la Calzada de San Antonio Abad, luego la Colonia Roma y después la Condesa, apenas trazada, para no sobrevolar por la zona habitada. Así llegó a Chapultepec, haciendo un descenso bastante notable sobre el Castillo para de nuevo tomar altura y regresar al campo. En su viaje de regreso disfrutó de la impresionante vista de la ciudad que desde la altura parecía un "inmenso tablero de ajedrez". Al llegar a Valbuena llevaba de nuevo una considerable altura por lo que se animó a continuar el vuelo hacia el oriente hasta llegar a unas "montañas ocres con cráteres" sobre las que llevaba más de cuatro mil pies de altura. Allí decidió regresar y pasó por un pueblo, que luego se identificó como Los Reyes y continuó el regreso hasta localizar El Peñón y las tribunas repletas de gente en Valbuena. Todos los periódicos del día siguiente resaltaban la hazaña de Garrós en primera plana.

Ese día también voló René Barrier, exitosamente. El



Panorámica de Valbuena en la que se aprecian la amplitud de los llanos, las carpas que daban cobijo a los aviones, una buena cantidad de público y la gallarda presencia de un Bleriot. (Fototeca Nacional. INAH)

Demoiselle de Audemars logró despegar y llegar a una altura como de diez pies para casi de inmediato desplomarse y romperse una rueda. También se sacó el biplano Curtiss de Seymour que tampoco voló por falta de potencia.

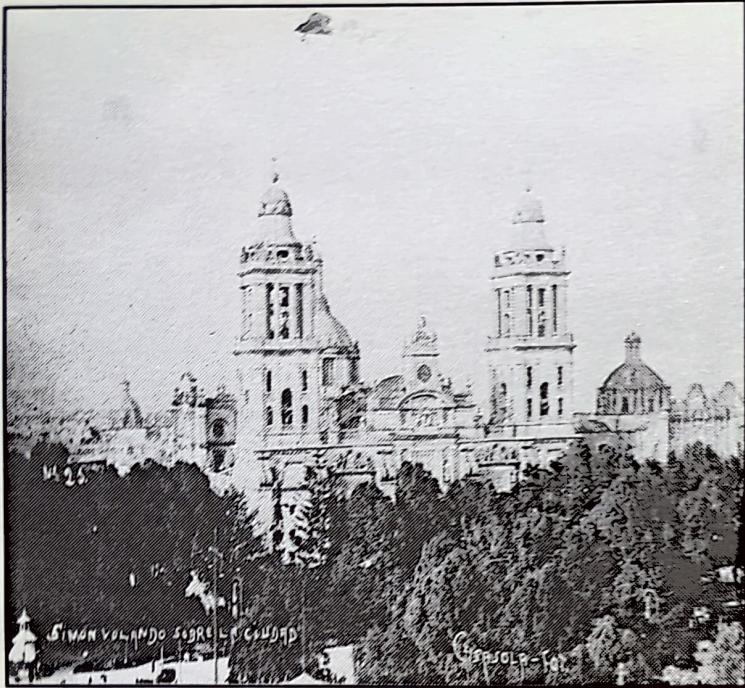
Igualmente, el mexicano Alberto Braniff hizo dos vuelos con su Farman. El primero de ellos solo y en el segundo acompañado del capitán Salvador Bravo, durante el cual tuvieron un aterrizaje de emergencia debido a que la cola del avión pegó con unos árboles y fue necesario aterrizar en pleno descampado. El piloto y su acompañante fueron rescatados por un automóvil que salió en su búsqueda.¹⁵

El vuelo efectuado por Roland Garrós este día desde Valbuena a Chapultepec, de allí a Los Reyes y regreso a Valbuena, merece nuestra atención muy especial, sobre todo por lo referente a la altura alcanzada por el piloto. Los periódicos de la capital publicaron un anuncio de la Compañía Mexicana de Petróleo "El Aguila" diciendo que su gasolina, el Bleriot y Roland Garrós habían formado un trío insuperable que consiguieron un récord de altura de 12,192 pies sobre el nivel del mar (3,671 metros), es decir, 4,851 pies sobre el nivel del terreno.

Una revista norteamericana dice que Roland Garrós

alcanzó una altura de 12,710 pies sobre el nivel del mar, conforme al reporte telegráfico enviado por Moisant citando el barógrafo del aeroplano y la califica como "la más alta alcanzada por un aeroplano en el mundo". Entre la cifra mencionada en el anuncio y la que cita la publicación norteamericana hay una diferencia de 518 pies, debido a que la referida publicación toma como la elevación de la Ciudad de México en 7,861 pies, en vez de los 7,341 que realmente tiene.

De todas formas es indiscutible que el vuelo de Roland Garrós del día 1 de marzo de 1911 en la Ciudad de México era un récord de altura y de distancia, pues hasta esa fecha nadie había volado en la República sesenta kilómetros ni llegado tan alto. En esa fecha el récord mundial de altura certificado por la FAI (Federation Aeronautique International) estaba en poder de Geo Legagneux, quien el 9 de diciembre de 1910, con un Bleriot equipado con motor Gnome de 50 caballos había ascendido a 10,168 pies (3,100 metros) en Pau, Francia. Es el propio Garrós quien el 4 de noviembre de 1911, en Saint Maló, Francia, alcanzó un récord mundial también certificado por la FAI con una altura de 12,824 pies (3,950 metros) tripulando un Bleriot equipado con motor Gnome de 70 caballos.¹⁶



El Bleriot de René Simón volando sobre la Catedral de la México en el Zócalo. (Casasola)

Las exhibiciones del día 3 de marzo resultaron también muy del agrado del público que en gran cantidad asistió al campo de aviación de Valbuena. El primer vuelo lo hizo René Simón que realizó vistosas maniobras sobre un supuesto acorazado que se había marcado en el piso con banderolas de colores. En unas de las pasadas de Simón sobre el acorazado arrojó unas naranjas que llevaba en una bolsa. Ninguna dio en el blanco pues, sin elementos que fijaran el ángulo de tiro, las naranjas quedaron a merced de la fuerza de la gravedad, cayendo algunas de ellas sobre las tribunas causando "la hilaridad de la concurrencia al verse 'bombardeada' de tan extraña manera, lo que impidió que se pensara en serio si el aeroplano pueda ser un arma formidable".

Posteriormente despegó Roland Garrós, también con un Bleriot-Moisant, haciendo verdaderos derroches de habilidad en vuelo bajo, pasando varias veces sobre las cabezas de los espectadores. Luego se retiró del campo para enfrentarse a una tormenta que se avecinaba sobre Valbuena haciendo que el público se emocionara por la temeridad mostrada. Entre densas nubes, relámpagos, lluvia y viento, regresó y aterrizó felizmente.¹⁷

La exhibición del día siguiente, 4 de marzo, resultó muy deslucida a causa de mal tiempo. Solamente voló Roland Garrós y ya muy tarde. El francés le echó ganas y realizó lucidas y arriesgadas maniobras con su Bleriot-Moisant, enfrentándose al fuerte viento.

Aprovechando precisamente estas condiciones, un grupo de aficionados trató de hacer volar un enorme papalote. A pesar de que lo sujetaban más de veinte hombres, no lograron mantenerlo estable y se vino a tierra rompiéndose.¹⁸

El domingo 5 de marzo, volvió a llenarse Valbuena con un público que no salió defraudado. René Simón, con un Bleriot-Moisant, hizo una exhibición estupenda a base de una gran cantidad y variedad de maniobras sobre el

campo, mostrando su gran dominio de la máquina. Luego voló Roland Garrós, con otro Bleriot-Moisant, realizando un recorrido hasta la Basílica de Guadalupe, sobre la que dio varias vueltas, para regresar al campo y dejar "fríos" a los espectadores con un espectacular descenso en "volplané" seguido de un aterrizaje muy violento.

Posteriormente despegaron, casi simultáneamente, Roland Garrós y René Barrier, ambos sobre Bleriot-Moisant. A base de habilidad se estuvieron persiguiendo el uno al otro con gran satisfacción del público. Todavía estaban ambos en el aire cuando fueron premiados con una sonora diana a cargo de la banda de música que se encontraba en el campo para amenizar el evento.

Igual que el día anterior, también Alberto Braniff realizó un vuelo con su Farman, siendo muy aplaudido. Pese a las excelentes condiciones climatológicas del día, muy propias para el vuelo, no pudieron despegar ni el Curtiss de Joe Seymour ni el Demoiselle de Audemars, aunque ambos pilotos lo intentaron en varias ocasiones.

El público disfrutó las excelentes maniobras realizadas por los pilotos y en cada actuación les tributó estruendosas ovaciones. El éxito fue tan grande que Alfredo Moisant decidió que el Concurso Internacional de Aviación se prolongaría otros cuatro días más.¹⁹

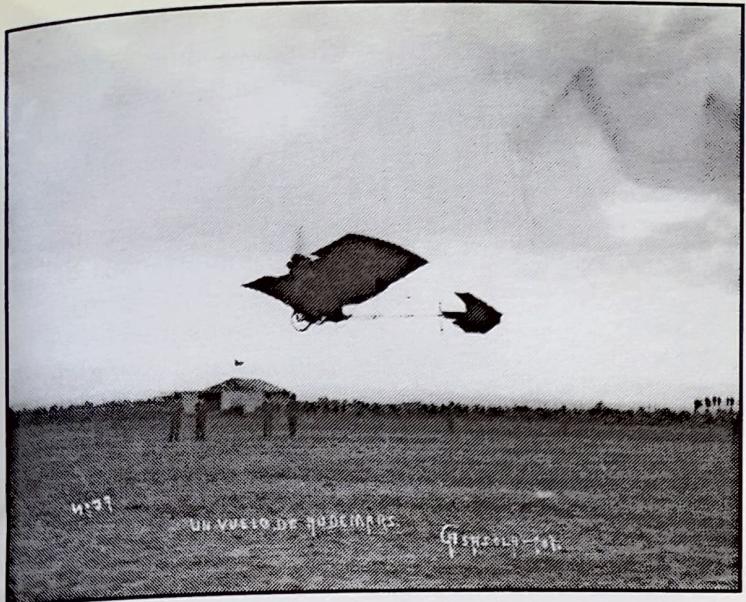
El día 6 de marzo, primer día de la ampliación de la estancia de la Moisant International Aviators en la Ciudad de México, fue desastrosa desde el punto de vista de la asistencia, pues apenas un centenar de personas aparecieron en los graderíos del aeródromo de Valbuena, ya que hacía un tiempo horrible con fuertes vientos y amenaza de lluvia; pese a lo cual los pilotos hicieron vuelos muy meritarios.

René Barrier, con un Bleriot-Moisant, estuvo siete minutos en el aire realizando maniobras sumamente hábiles y vistosas. René Simón estuvo un tiempo semejante y también realizó muy seguras e interesantes evoluciones que culminaron con un brillante aterrizaje. Roland Garrós llevó a cabo tres vuelos y en todos ellos exhibió su enorme capacidad de piloto sin igual. Culminó la desapacible tarde con otro vistoso vuelo de René Simón.²⁰

El día 7 hizo también un fuerte viento y solamente voló Roland Garrós, pese a que entre los espectadores se encontraban los marinos franceses que estaban en la Ciudad de México en visita oficial, encabezados por el comandante de la flota almirante Daufaure de Lajarde y que procedían de los acorazados "Gloire" y "Condé" y del crucero "Amiral Aube", que se encontraban surtando en el puerto de Veracruz.

En honor a los marinos, paisanos suyos, decidió Garrós hacer un vuelo y, pese a los elementos tan contrarios, estuvo bastante brillante mostrando especialmente su dominio envidiable sobre la máquina. Después de aterrizar el piloto fue a las tribunas a saludar a los representantes de la marina francesa y el almirante Lajarde, al estrecharle la mano, le dijo: "Es el primer vuelo que veo de una máquina más pesada que el aire y tengo verdadero orgullo de haber recibido de un compatriota este gran placer".

Como en días anteriores, Edmond Audemars trató de hacer volar su Demoiselle pero no lo consiguió, pese a que el fuerte aire favorecía su despegue.²¹



El Demoiselle que tripulaba el suizo Edmond Audemars hizo un único, breve y bajo vuelo en la Ciudad de México. (Fototeca Nacional. INAH)

MANIOBRAS MILITARES

Las exhibiciones del día 8 fueron de las más brillantes y lucidas, pues se conjugaron el buen tiempo y unas maniobras militares nunca antes presenciadas en México. Consistieron en una prueba especial para el Ejército con el objeto de mostrar la posible utilización del avión en acciones bélicas, aunque también asistió numerosísimo público. La Secretaría de Guerra y Marina proporcionó todos los elementos necesarios y a la demostración asistieron el titular de dicha dependencia, los militares con asignaciones específicas, los observadores y todos los oficiales de la guarnición francesa de servicio.

De acuerdo a los periodistas "las pruebas de aviación militar que se efectuaron en los llanos de Valbuena, como número brillantísimo de la temporada que hoy termina, fueron un éxito; pero un éxito que sobrepasó a cuanto se preveía". Y no era para menos ya que en verdad los pilotos estuvieron brillantes y a ello se sumó la intervención militar que le dio mayor espectacularidad.

Se trataba de que los aviones descubrieran dos baterías de artillería, una colocada cerca del aeródromo de Valbuena y la otra al pie del Cerro de la Estrella. Una vez localizadas los pilotos informarían de su posición exacta. Posteriormente, una de las baterías sería bombardeada desde el aire y el piloto tendría que cuidarse de no quedar a merced de sus cañones.

Primero voló René Simón permaneciendo en el aire unos minutos para probar su máquina. Luego despegó Roland Garrós que trató de volar sobre la ciudad, pero se regresó al campo dado el fuerte viento, para aterrizar perfectamente después de hacer varias maniobras sobre las tribunas.

Es indispensable resaltar que este vuelo de Roland Garrós lo efectuó a bordo del Bleriot XI Bis, propiedad de la empresa "El Buen Tono", que llevaba en México unos meses y al que su piloto el francés André Bellot no pudo ni siquiera hacer despegar. Este mismo aeroplano tuvo un

accidente cuando el mecánico Dadaíne trató de volarlo, pero luego fue reparado. Así quedó demostrado que la habilidad y pericia del piloto eran tanto o más decisivas que la altura de la Ciudad de México o la calidad de la gasolina, a quienes se había culpado del fracaso del Bleriot. El mismo avión, con un piloto de la jerarquía de Roland Garrós, efectuó un excelente vuelo, pero avión y piloto aún habrían de hacer juntos mayores hazañas.

Ya con el objeto de localizar las mencionadas baterías de artillería, salió de vuelo René Barrier con su Bleriot-Moïsant, realizando muy interesantes evoluciones desde una altura de 1,000 pies, pero regresó sin haber situado el lugar donde estaban los objetivos.

René Simón despegó después y se dirigió hacia el poniente tomando altura, luego cambió de rumbo varias veces hasta que se dirigió hacia Iztapalapa, regresando a Valbuena donde informó de su descubrimiento: la batería de artillería situada al pie del Cerro de la Estrella.

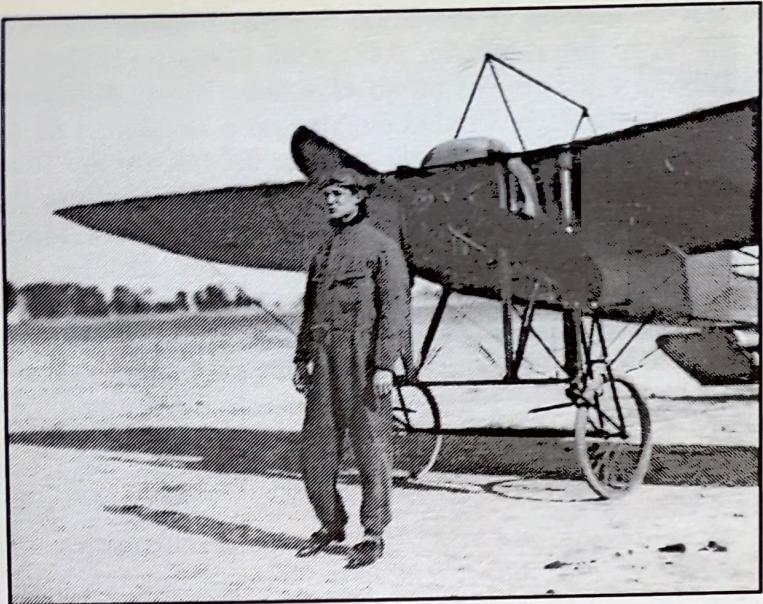
El siguiente vuelo correspondió a Roland Garrós cuya misión era la de bombardear la batería; sin embargo, cuando el piloto se encontraba haciendo evoluciones sobre el objetivo, se produjo un paro en el motor del avión. Por fortuna llevaba muy buena altura y en vez de aterrizar en el terreno más próximo decidió llegar hasta Valbuena planeando, lo que logró con suma habilidad haciendo un aterrizaje muy bueno entre los aplausos del público que se había dado cuenta de sus dificultades.

Como final del programa Roland Garrós, con el Bleriot XI de "El Buen Tono", realizó un nuevo vuelo para bombardear a la batería de artillería colocada detrás del "Grand Stand" del aeródromo que estaba al mando del capitán Francisco Hernández. Garrós colocó alguno de los proyectiles -las famosas naranjas- sobre las piezas de artillería y éstas comenzaron a disparar con fuego de salva. "La máquina sobre los cañones que disparaban formaban un conjunto precioso e imponente", dijo al día siguiente un periodista. Los espectadores quedaron impresionados de las demostraciones efectuadas que tuvieron que suspenderse porque se estaba haciendo de noche.²²

Al respecto, Roland Garrós escribió en su diario: "En México, nuestro director tuvo la idea de un intermedio militar. Se había convenido con las autoridades locales que nosotros nos dejaríamos bombardear por una batería de artillería y que contestaríamos con unos proyectiles que no eran otra cosa que naranjas, que varias compañías ocuparían los alrededores y que debíamos de dar cuenta de nuestras operaciones a los grandes jefes del ejército. Todo se hizo como estaba previsto y el número obtuvo un éxito considerable. Los artilleros dispararon, claro está, con proyectiles sin bala, pero nuestras naranjas, cuando daban en el blanco, no siempre eran agradables de recibir...".²³

LAS HAZAÑAS

El último día de exhibiciones, 9 de marzo, resultó sumamente interesante y exitoso pues los tres franceses, René Simón, René Barrier y Roland Garrós hicieron vuelos sumamente atractivos para el público, aunque el de



El francés René Simón y su Bleriot/Moisant en Valbuena. (Fototeca Nacional. INAH)

mayor relevancia fue el de René Simón quien, a bordo de un Bleriot-Moisant, se elevó sobre el campo y se dirigió a la ciudad sobrevolando la Plaza de la Constitución y la Catedral sobre la que dio varias vueltas ante la admiración de los asombrados capitalinos que fueron testigos de hecho tan extraordinario. Luego se dirigió a la esquina en donde se encontraba el edificio de "El Puerto de Veracruz", evolucionando sobre el mismo para ganar el premio anunciado por dicha empresa para el primer piloto que hiciera semejante acto.²⁴

Mientras los integrantes de la Moisant International Aviators desmantelaban carpas y empacaban aviones, motores y demás elementos y luego viajaban a Veracruz, Roland Garrós se quedó en la Capital de la República un día más en el que habría de efectuar el vuelo más famoso de México en esa temporada y por mucho tiempo. El día antes la prensa había anunciado que el piloto francés, ídolo de México, iba a volar sobre la ciudad con el Bleriot XI Bis de "El Buen Tono" y que pasaría sobre las instalaciones de esta empresa. Poco antes de la hora convenida de aquel 10 de marzo, las calles y plazas de los alrededores de la mencionada compañía estaban llenas de gente cuyas miradas se dirigían hacia el cielo para observar el aeroplano. Roland Garrós despegó de Valbuena, tomó altura y se enfiló hacia la ciudad para sobrevolar las instalaciones "El Buen Tono" y luego continuar hacia los llanos de Anzures, al otro extremo de la capital, en donde le habían marcado con unas banderas el área más adecuada para aterrizar. Así lo hizo en forma por demás segura y confiable después de dar varias vueltas sobre un terreno que desconocía por completo. Lo esperaban el señor Ernesto Pugibet, dueño de "El Buen Tono", con su automóvil, y el diputado José R. Portilla. Garrós descendió del avión que se quedó al cuidado de unos amigos, subió al automóvil de Pugibet y se marcharon hacia el restaurante "Chapultepec" que estaba muy cerca y en donde el almirante Dafaure de Lajarde y demás oficiales franceses eran agasajados por altos mandos del Ejército y la Marina mexicanos, entre quienes se encontraban el

subsecretario de Guerra y Marina, general Manuel Mondragón, el teniente coronel Porfirio Díaz hijo y el capitán de navío Manuel Azueta. La sorpresa de los comensales fue mayúscula cuando apareció Garrós y sus acompañantes certificaron que "había llegado en aeroplano para tomar un café con sus amigos", cumpliendo una promesa que les hiciera días antes pero a la que nadie tuvo en cuenta por considerar que era una fanfarronada del piloto.

Después de bromear con los marinos franceses y los militares mexicanos, Garrós regresó a su avión en automóvil, despegó en Anzures y nuevamente cruzó la ciudad en sentido contrario para llegar felizmente a Valbuena y aterrizar. Era la hazaña de quien por su carácter y talento seguiría protagonizando hechos que lo llevaron a ocupar un lugar de honor entre los más distinguidos y brillantes pilotos de toda una época.²⁵

No cabe duda de que los aviones y pilotos de la Moisant habían cubierto todas las expectativas de los capitalinos desde el punto de vista del espectáculo pues así fueron testigos de vuelos totalmente plenos y efectivos además de brillantes. También fueron muy relevantes las lecciones técnicas y prácticas que habían dejado y que serían fundamentales para proyectos y realizaciones posteriores. Pero lo más importante es que toda esta serie de acontecimientos que habían sacudido por igual a la opinión pública, a los aficionados a la aviación y las autoridades, se habían desarrollado sin accidentes.

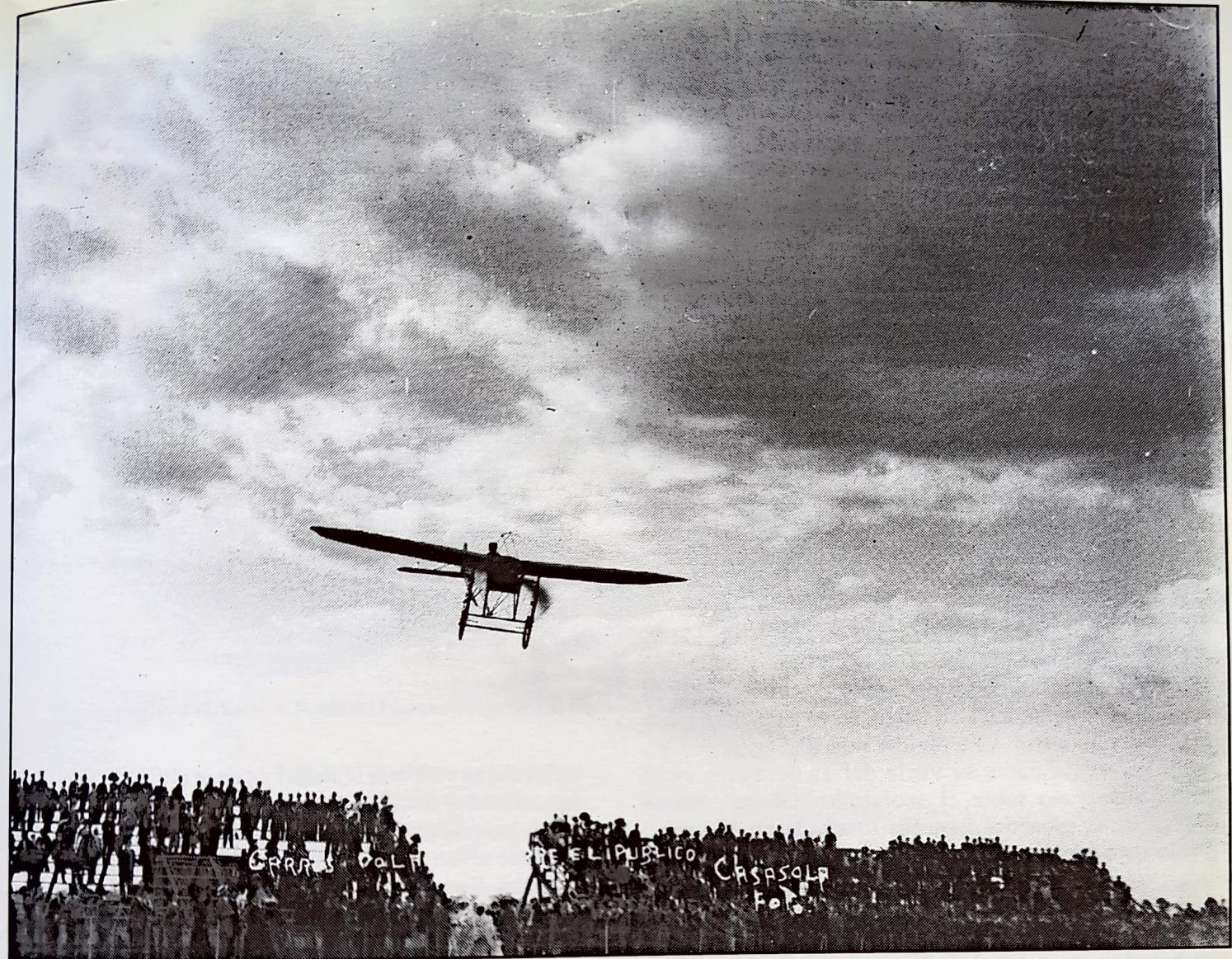
Un periódico de la capital aseguró que como consecuencia de las exhibiciones y del óptimo resultado de las experiencias de tipo militar que se efectuaron, el Gobierno mexicano había hecho a la Moisant un pedido por siete aeroplanos para integrar una escuadrilla aérea al servicio del ejército. Esta información periodística no la hemos podido refrendar con documentos oficiales, pero concuerda con otras similares en contenido y procedencia.²⁶ Sin embargo, como señalaremos en otro lugar, cualquier convenio contraído entre el gobierno de Porfirio Díaz para el equipamiento de aeróstatos o aviones no tendría valor dada la renuncia del 25 de mayo de ese año de 1911 al cargo de Presidente de la República.

EN VERACRUZ

De la Ciudad de México la Moisant International Aviators se trasladó a Veracruz, donde habrían de tomar un barco para viajar a La Habana y de allí a Nueva York.

En la bella ciudad y puerto hicieron tres exhibiciones muy exitosas utilizando como campo de aviación unos llanos situados en el rumbo de Santa Fe, junto a la vía del tren.

El primer día volaron René Simón, que hizo una demostración de sus grandes habilidades; luego voló René Barrier, quien llegó a ascender hasta poco más de tres mil metros; y nuevamente René Simón quien hizo una buena exhibición. La asistencia fue de unas dos mil personas, pero habrían podido presenciar las exhibiciones muchas más de no haber sido tan deficiente del servicio de trenes.²⁷



El segundo Bleriot de "El Buen Tono" pasa sobre las tribunas repletas de público en Valbuena tripulado por Garrós. (Fototeca Nacional. INAH)

El segundo día los veracruzanos fueron testigos de otro notable vuelo de Roland Garrós. El ya famosísimo y queridísimo piloto francés despegó del campo de Santa Fe y realizó numerosas evoluciones ante un maravillado público. Luego enfiló hacia la ciudad, llegó al puerto y se entretuvo buen tiempo volando por encima de los buques de guerra franceses, especialmente sobre el "Gloire", buque insignia de la escuadra, y después regresó al campo donde fue recibido con grandes aplausos. Finalmente, Réne Simón hizo un vuelo de unos veinte minutos dejando boquiabiertos a los asistentes.²⁸

El día 12 se efectuó la última actuación ante otros dos mil espectadores. Volaron los Bleriot-Moisant de Barrier y Simón. Lo más destacado fueron tres vuelos efectuados por Audemars con su Demoiselle que, por fin, a nivel de mar pudo despegar y mantenerse en el aire.²⁹

El día 14 de marzo de 1911, aviones, pilotos y demás personas de la Moisant International Aviators abandonaron la República mexicana con destino a La Habana a bordo del barco francés "La Champagne". Con ellos se cerraba una página muy importante de nuestra historia aeronáutica.

EL MITICO GARROS

El autor, en sus largos años de conversar con veteranos de nuestra aviación, recuerda numerosas pláticas relacionadas con la presencia de los pilotos y aviones de la Moisant en México. Especialmente interesantes y muy relacionadas con el tema, fueron las conversaciones con el capitán P.A. Felipe H. García, graduado en 1918 y luego director del Museo de Aeronáutica de la Fuerza Aérea Mexicana, cuyo hermano mayor, Juan, por 1910 y 11 era amigo entrañable e inseparable de Juan Guillermo Villasana, y con el ingeniero Antonio Sánchez Saldaña, de larga carrera aeronáutica y quien desde los 16 años de edad se hizo amigo inseparable de Miguel Lebrija a quien acompañaba en sus aventuras desde 1910. Se trata, por tanto, de dos testigos de excepción de esos "tiempos heróicos". De las conversaciones con ellos recuerdo en especial algunos detalles relacionados con la personalidad de Roland Garrós, mismos que, ensamblados con los testimonios documentales de la época, ayudan a definir el talento y el talante del que, repetimos, pasaría a la historia como uno de los pilotos más brillantes de su época.

Uno de los acontecimientos comentados fue la solicitud que el industrial francés Ernesto Pugibet hiciera a Garrós para que tratara de volar el Bleriot XI Bis, traído para hacer publicidad a los productos de su empresa "El Buen Tono". Se asegura que Bellot, el piloto que vino para volarlo y que no lograra ni siquiera hacer un despegue, le decía al frustrado don Ernesto: "N'est pas possible, monsieur, n'est pas possible".

Sin embargo, contando con el permiso de Alfred Moisant, Garrós voló exitosamente el Bleriot con los resultados que hemos relatado y Pugibet, sumamente enojado, corrió con cajas destempladas a Bellot, tachándolo de inepto.

Otro hecho atribuido a Garrós está relacionado con su vuelo sobre el acorazado "Gloire" en Veracruz. Resulta que los marinos franceses bromearon con el piloto sobre la posible utilidad y eficacia de "su cacharro volador". Garrós les prometió tomar café con ellos una tarde llegando al restaurante en aeroplano, acontecimiento que hemos relatado detalladamente y del que hay suficientes documentos probatorios. Conforme a mis recuerdos de las conversaciones con las personas citadas, el almirante De Lajarde, durante la sobremesa en cuestión, también emitió alguna opinión desfavorable sobre la aplicación de la aviación en asuntos militares. Me contaron que Garrós, respetuosamente, le contestó: "Señor almirante, cuando llegue usted a Veracruz, a su barco, se va a encontrar con un regalo mío que no va a olvidar nunca".

Al parecer, durante su vuelo del 11 de marzo en el puerto, a su paso sobre el acorazado "Gloire", buque insignia de la escuadra francesa fondeada en Veracruz, Garrós dejó caer un ramo de flores dedicado al almirante.

La primera de estas anécdotas, o sea la de presentarse en avión a tomar café con los marinos, está avalada por pruebas documentales definitivas. La segunda traté de confirmarla revisando el periódico *El Dictamen* de Veracruz, que se editaba en la época pero, dado su mal estado de conservación, no me lo permitieron en la empresa editora. La prensa de la capital refiere el vuelo sobre la ciudad, el puerto y los barcos de guerra, pero no dicen nada sobre el tan significativo ramo de flores.

No tiene nada de extraño esta actitud de los militares profesionales sobre la incipiente aviación. Edmond Petit en uno de sus interesantes libros, refiere que el general Ferdinand Foch, al culminar una exhibición aérea a principios de los años diez, se retiró de la misma diciendo a sus acompañantes con tono despectivo: "Esto es deporte".

Ya que citamos a Petit, en una de sus mencionadas obras dice textualmente: "Sea como fuere, el primer duelo aéreo -en plan de broma- parece ser el que enfrentó a Roland Garrós y Audemars durante una reunión en Buc, el año de 1913. Pero muy pronto serían las bromas..."³⁰

Al respecto, Jaime Montoto y de Simón, dice textualmente: "En julio de 1914, durante un festival aéreo celebrado en Manheim, Alemania, tuvo lugar el primer combate aéreo simulado. Fue realizado por dos pilotos: el francés Roland Garrós y el suizo Edmond Audemars. Poco se podía figurar Garrós que, en menos de tres meses,



El legendario Roland Garrós. (Original de Cecilia Lazzeri)

la ficción se volvería realidad y que él abriría la lista de los denominados ases".³¹

A propósito de este "parece ser" de Petit y al "primer combate aéreo simulado" de Montoto, queremos enfatizar lo dicho líneas antes de este mismo capítulo sobre las incipientes "peleas de perros" que protagonizaron en la Ciudad de México Roland Garrós y René Simón, el día 28 de febrero y Roland Garrós y René Barrier, el 5 de marzo, ambos en 1911, dos años antes del acontecimiento a que se refiere Edmond Petit y se califica de "primer duelo aéreo".

Si nos atenemos a la cronología, esos acontecimientos, por "primera vez", se efectuaron en México.

LOS PILOTOS DE LA MOISANT

Como hemos visto los pilotos que vinieron a México con la Moisant International Aviators, fueron Alfred Moisant, Joe Seymour, Charles K. Hamilton, John J. Frisbie, René Simón, René Barrier, Edmond Audemars y Roland Garrós.

Alfred Moisant, director de la organización de aviadores que llevaba su apellido, era piloto pero en México no voló. Los hermanos John, Alfred y Matilde Moisant, hijos de franceses, nacieron en los Estados Unidos. Por razones familiares vivieron varios años en El Salvador y luego radicaron en San Francisco. Los tres fueron aviadores. John y Alfred fundaron la Moisant Aviation School, donde formaron a numerosos pilotos, entre ellos varios mexicanos y también organizaron la Moisant International Aviators con el objeto de dar exhibiciones aéreas de tipo comercial y promover su escuela y la venta



Grupo de pilotos y otros componentes de la Moisant observando los vuelos de sus compañeros. De frente, al centro, están René Simón y René Barrier. (Fototeca Nacional. INAH)

de aviones Bleriot que, con algunas modificaciones en sus talleres, fueron los Bleriot-Moisant. John murió en Nueva Orleans en un accidente el 31 de diciembre de 1910 por lo que Alfred se responsabilizó de la dirección del grupo al frente del cual vino a México a principios de 1911. A finales del mismo año regresó a México con otro grupo de pilotos entre los que estaba su hermana Matilde. Tanto Alfred como Matilde Moisant dejaron la aviación y murieron alejados de ella.

De Joe Seymour únicamente hemos logrado saber que era norteamericano y no actuaba como aviador sino como conductor de un automóvil que desarrollaba gran velocidad y se presentaba con él durante las exhibiciones aéreas, como una especie de intermedio.

Charles Keerney Hamilton es un conocido pues fue el piloto del primer dirigible que trajo a México "El Buen Tono". Era norteamericano y voló cometas (papalotes), planeadores, globos, dirigibles y aviones. Piloto nato trabajó con Glenn Curtiss y luego para la Moisant con la que vino a México. Poseía el "brevette" número 12 de los Estados Unidos. Murió en 1914 a causa de una hemorragia pulmonar. (Ver capítulo XI de este libro).

John J. Frisbie era irlandés y aprendió a volar en la propia escuela Moisant, con cuyo grupo vino a México. René, de nacionalidad francesa, era el más joven de

los pilotos, además de muy temerario y le llamaban el "Beau Brummel" de la aviación.

De René Barrier solamente hemos podido saber que era francés.

Edmond Audemars nació en Ginebra, Suiza, y se hizo piloto en la escuela Bleriot. Compró uno de los primeros Demoiselle fabricados por Santos Dumont y lo volaba con la Moisant cuando vinieron a México. A su regreso a Europa realizó fantásticas exhibiciones en compañía de Roland Garrós. Durante la Primera Guerra Mundial fue piloto de pruebas de la fábrica Morane. Falleció en París en 1970.

Sin duda alguna que fue Roland Garrós el más famoso de los aviadores de la Moisant International que visitaron México. Había nacido en las Islas Reunión, colonia francesa en el Caribe, en 1888. Aprendió a volar en París con Santos Dumont y en compañía de Audemars viajó a Estados Unidos, incorporándose al grupo de Moisant. Ya hemos relatado sus hazañas en México. A su regreso a Europa se dedicó a dar exhibiciones con Audemars, logrando ambos gran fama. Ganó varias competencias nacionales e internacionales. Efectuó un vuelo entre Francia y Túnez que fue el primer cruce por aire del mar Mediterráneo. Ingresó a la aviación militar francesa durante la Primera Guerra Mundial, destacándose por su pericia y

arrojo. Colocó una ametralladora en su avión que disparaba de frente, aunque algunas balas daban en su propia hélice a la que había protegido con una placa metálica para que se desviaran. Con este dispositivo logró la primera victoria aérea en el mundo disparando el arma el propio piloto, luego fue derribado y hecho prisionero, pero consiguió escapar. Se reincorporó al servicio activo y fue derribado y muerto el 5 de octubre de 1918. Se le considera uno de los pilotos más famosos de todos los tiempos.

LOS AVIONES DE LA MOISANT

La Moisant International Aviators trajo a México 4 aviones monoplanos Bleriot-Moisant, un monoplano Santos-Dumont Demoiselle y un biplano Curtiss.

El Bleriot-Moisant era básicamente un Bleriot XI Bis al que le hicieron algunas ligeras modificaciones los mecánicos de Moisant en sus instalaciones de Nueva York, especialmente aumentando la curvatura de sus alas. Las características básicas de estos monoplanos eran las siguientes: 7:80 metros de envergadura, 8 metros de longitud y 2.59 de altura. Poseía una superficie alar de 13.93 metros cuadrados. Su estructura era de tubo de acero y maderas de bambú y fresno, con revestimiento de tela engomada. Los ejemplares que vinieron a México estaban equipados con motores Gnome de 7 cilindros con potencia de 50 caballos, cada uno de los cuales movía una hélice tractora Chauvier de madera con dos palas.

El Demoiselle fue diseñado y fabricado originalmente por Alberto Santos Dumont, el famoso brasileño residente en París que no lo patentó y permitió que quien así lo deseara empleara libremente su diseño. Tenía una envergadura de 5.10 metros, una longitud de 8 y la superficie alar era de 10.20 metros cuadrados. La estructura era de tubo de acero y bambú. El modelo más avanzado del Santos-Dumont Demoiselle fue el Serie 20 que estaba impulsado por motor Dutheil-Chalmers (Darraq) de dos cilindros que le proporcionaban una potencia de 30 caballos. El peso total era de 143 kilogramos (sin piloto) y la velocidad máxima era de 90 kilómetros por hora. Se trataba de un avión muy económico y de fácil manejo, pero que en la Ciudad de México solamente pudo volar una vez a muy escasa altura pero sí hizo varios vuelos en Veracruz.

El Curtiss que vino a México era un Biplano Modelo D, monoplaza, equipado con motor también Curtiss de 50 caballos en V que movía una hélice impulsora. Sus características fundamentales eran: 9.95 metros de envergadura, 11.97 de longitud y 3.50 de altura. Era biplano con estructura de acero y madera de fresno, con revestimiento de algodón. Este avión no pudo volar en México.

Puede llamar la atención el hecho de que los pilotos de la Moisant volaran en la tarde, cuando en el Valle de México hay mayor turbulencia. Lo normal, en otras la-

titudes, era volar en las mañanas muy temprano durante las horas en que la atmósfera está más tranquila. Sin embargo, además de que a esas horas no podría haber asistido el público, había que tener en cuenta que por la gran elevación de la Ciudad de México (2,230 metros sobre el nivel del mar) los aviones necesitaban de la ayuda de un buen aire de frente para despegar, dado el bajo rendimiento de los motores. Por otro lado, el viento era también el peor enemigo de los aeroplanos de la época por su escasa estabilidad. Así es que, si no había aire suficiente no se podía volar, pero si era excesivo, tampoco.

Sin que hayamos podido averiguar los motivos, el piloto norteamericano Richard K. Hamilton se disgustó con Alfred Moisant y por eso no voló ni en Monterrey ni en México, pese a que sí vino con el grupo. Al parecer el problema estuvo relacionado con la propiedad de un avión por lo que Roland Garrós lo demandó ante la justicia mexicana porque no le pagaba los 3,000 dólares del importe de un Bleriot que le había vendido y, a su vez, Hamilton demandó a Moisant porque no le devolvía un avión de su propiedad.³²

Notas del capítulo XX

¹El Imparcial. 11 de enero de 1911.(HN)

²El Imparcial. 27 de enero de 1911.(HN)

³El Imparcial. 15 de febrero de 1911.(HN)

⁴y ⁵El Imparcial. 20 de febrero de 1911.(HN)

⁶The Mexican Herald. 20 de febrero de 1911.(HN)

⁷El Imparcial. 21 de febrero de 1911.(HN)

⁸El Imparcial. 22 de febrero de 1911.(HN)

⁹El Imparcial. 23 de febrero de 1911.(HN)

¹⁰El Imparcial. 24 y 25 de febrero de 1911.(AGN)

¹¹El Imparcial. 26 de febrero de 1911.(AGN)

¹²El Imparcial. 27 de febrero de 1911.(AGN)

¹³El Imparcial. 28 de febrero de 1911.(AGN)

¹⁴El Imparcial. 1 de marzo de 1911.(AGN)

¹⁵El Imparcial. 2 de marzo de 1911.(AGN)

¹⁶Las cifras nacionales están tomadas de El Imparcial de los días 2 y 5 de marzo de 1911.(AGN). La revista norteamericana es Aeronautics de abril de 1911, publicada en Nueva York.(Copia del Archivo de Santiago Flores). Los records mundiales de altura están tomados del Atlas Encyclopédico de Aviones Civiles por Enzo Gelucci. Editorial Orvesa, Barcelona, España, 1982.(BA)

¹⁷El Imparcial. 4 de marzo de 1911.(AGN)

¹⁸El Imparcial. 5 de marzo de 1911.(AGN)

¹⁹El Imparcial. 6 de marzo de 1911.(AGN)

²⁰El Imparcial. 7 de marzo de 1911.(HN)

²¹El Imparcial. 8 de marzo de 1911.(AGN)

²²El Imparcial. 9 de marzo de 1911.(AGN)

²³Historia Mundial de la Aviación. Edmond Petit. Ediciones Punto Fijo, Barcelona, España, 1967.(BA)

²⁴El Imparcial. 10 de marzo de 1911.(AGN)

²⁵El Imparcial. 11 de marzo de 1911.(AGN)

²⁶The Mexican Herald. 7 de marzo de 1911.(HN)

²⁷El Imparcial. 11 de marzo de 1911.(AGN)

²⁸El Imparcial. 12 de marzo de 1911.(AGN)

²⁹El Imparcial. 15 de marzo de 1911.(AGN)

³⁰Historia Mundial de la Aviación.

³¹Los Precursores. Jaime Montoto y de Simón. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid, España, 1993.(BA)

³²El Imparcial. 1 y 5 de marzo de 1911.(AGN)



CAPITULO XXI

Segundas exhibiciones Moisant

En el supuesto caso de que se hubiera hecho algún convenio entre el Gobierno mexicano y la Moisant International no tendría ningún valor dada la renuncia del general Porfirio Díaz al cargo de Presidente de la República, el 25 de mayo de 1911. Por otro lado, la información disponible nos dice que el gobierno porfirista planeaba equipar al Ejército mexicano con una unidad de dirigibles que se pensaban comprar en Alemania y una escuadrilla de aviones que se habían encargado a Francia, para lo cual, según decíamos en el capítulo XVIII, se había comisionado a Roland Garrós.

Ante el cambio de administración, Alfredo Moisant volvió a aprovechar el duro invierno neoyorquino para hacer otra gira a México con el objeto de presentarse en varias ciudades incluyendo, por supuesto, a la Capital de la República, para promover los aviones y la escuela.

LAS PRIMERAS MUJERES

El grupo de la Moisant International Aviators llegó por segunda vez a la Ciudad de México en la noche del 9 de noviembre de 1911. Esta vez se ofrecía una novedad sensacional que impactó a los capitalinos: entre los pilotos venían dos damas. Efectivamente, eran Harriet Quimby y Matilde Moisant, ambas norteamericanas. Los hombres eran de distintas nacionalidades: el capitán Donald Patrick Hamilton y George M. Dyott, británicos; el francés André Houpert y los norteamericanos Charles H. Willard y J. A. D. McCurdy.

Los aviones fueron cinco monoplanos Bleriot XI Bis tipo Moisant, un biplano Curtiss y dos monoplanos Deperdussin, uno de ellos de dos plazas.¹

Para manejar las actuaciones del grupo Moisant en la República, tanto desde el punto de vista organizativo como financiero, se creó una empresa titulada Compañía Mexicana de Aviación, que presidía el señor Romagnac.

La inauguración de estas exhibiciones, que recibieron el nombre de Gran Temporada de Aviación, se anunció para el día 16 de noviembre de 1911 en el aeródromo de Valbuena.²

Los precios de las entradas para este gran espectáculo eran los siguientes: tribunas generales, 3.00 pesos por persona; tribunas de primera clase, 2.00 por persona; tribunas de segunda clase, 1.00 por persona; entrada general, 0.30 por persona; estacionamiento, 1.00 por vehículo; abono a tribunas de primera clase para 11 exhibiciones, 10.00 por persona. También incluían dichos precios la transportación en los trenes del Ferrocarril Interoceánico desde San Lázaro a Valbuena.³

Efectivamente, tal y como estaba previsto, las exhibiciones dieron comienzo el 16 de noviembre de 1911 contándose con una no muy numerosa asistencia porque también era día de carreras. Aunque se habían anunciado las exhibiciones para las cuatro hubo que esperar durante algún tiempo hasta que hiciera un poco más de aire, pues la tarde estaba demasiado tranquila para volar. Las actividades las inició André Houpert, jefe de pilotos, quien dio un par de vueltas al campo a bordo de un Bleriot-



La aviadora Matilde Moisant, que vino a México con el segundo grupo de pilotos organizado por su hermano Alfred. (Casasola)

Moisant. El segundo vuelo lo efectuó la señorita Matilde Moisant, la primera mujer que tripulaba un avión en la República mexicana. Tuvo una duración de únicamente cinco minutos empleando un Bleriot.

Luego despegó George Dyott con el Deperdussin y aunque su primera actuación fue sobria y corta, sus pasadas sobre las tribunas fueron muy aplaudidas y mostraron que el piloto tenía un gran dominio de sobre la máquina. Antes de que tomara tierra Dyott, despegaron la señorita Harriet Quimby en un Bleriot y McCurdy en el biplano Curtiss. Por un momento hubo tres aviones en el aire simultáneamente causando una gran impresión entre los espectadores, aunque el Curtiss aterrizó casi inmediatamente.

Como el público que se encontraba en las tribunas de segunda clase se desbordara por falta de vigilancia e invadiera el área de operaciones, fue indispensable suspender la exhibición.⁴

La segunda sesión de la Moisant se efectuó el sábado 18 de noviembre y resultó muy brillante. Comenzó nuevamente André Houpert con Bleriot-Moisant, que hizo un vuelo muy espectacular bordeando la ciudad de México por sus límites del sur llegando de Valbuena a Chal-

pultepec para regresar al aeródromo después de permanecer veintidós minutos en el aire.

Le siguió Dyott con el Deperdussin que hizo un vuelo rutinario de diez minutos. Posteriormente despegó la Quimby con su Bleriot-Moisant que dio varias vueltas al campo y se alejó hacia el sur perdiéndose de la vista de los espectadores. Salió de nuevo Dyott, al parecer para seguir a la señorita Quimby, pero regresó a los quince minutos sin información de la aviatrix por lo que se organizó un equipo terrestre que fuera a buscarla. Cuando iban a salir los automóviles la Quimby llegó al campo e hizo una buen aterrizaje, siendo muy aplaudida por un público muy entusiasmado pues había estado en el aire durante treinta y siete minutos.

Nuevamente volvió de despegar el Deperdussin con Dyott a los controles y el capitán Hamilton de pasajero, aterrizando tras siete minutos de vuelo. Luego volvió a volar Dyott llevando consigo al automovilista Angel Pinal e Icaza, ganador de la reciente carrera entre México y Puebla. Con esta demostración de Dyott terminaron las actividades del día.⁵

El día 19 de noviembre hubo otra actuación igualmente llena de interés, aunque sin acontecimientos de mayor importancia. Quizá lo que más interesaba a los capitalinos era ver volar a las mujeres. Este día voló Matilde Moisant tres veces, siempre a bordo de un Bleriot-Moisant. En la primera ocasión inició las actividades de la tarde y estuvo en el aire más de veinte minutos haciendo vistosas evoluciones sobre el aeródromo. Luego hizo un despegue sobre la entrada de general de forma que los espectadores pudieron apreciar con todo detalle el aeroplano y finalmente hizo un tercer vuelo con duración de trece minutos.

George Dyott despegó con el Deperdussin biplaza llevando al capitán Donald P. Hamilton como pasajero pero, debido a que el avión volaba mal por exceso de peso, tuvo que aterrizar precipitadamente para dejar a Hamilton en tierra y luego regresar al aeródromo. En automóvil fueron a rescatar a Hamilton. Posteriormente hicieron otro vuelo Houpert y el propio Dyott. Todos fueron muy aplaudidos y los periodistas obsequiaron un ramo de flores a la señorita Moisant.⁶

La mayor concurrencia de público fue la del día 20 de noviembre aunque los vuelos no resultaron nada brillantes debido al fuerte viento reinante toda la tarde. Más bien fueron rutinarios, como para cumplir con el compromiso.

La primera en despegar fue Matilde Moisant que dio varias vueltas al aeródromo a unos 750 pies de altura con su Bleriot-Moisant, permaneciendo en el aire durante diecisiete minutos. Luego despegó Harriet Quimby, también con Bleriot-Moisant, llegó a una altura de 1,000 metros sobre el campo y luego hizo un descenso muy pronunciado y rápido para terminar con un seguro aterrizaje. Nuevamente despegó la señorita Moisant para llevar a cabo vistosos virajes y aterrizar con perfecto "volplané". Finalmente, despegó Dyott con el Deperdussin haciendo muy hábiles maniobras que culminaron con un elegante aterrizaje. No hubo más vuelos porque el viento arreció y se consideró peligroso continuarlos.⁷

Al siguiente día, 21 de noviembre, la concurrencia fue muy escasa por la falta de espectacularidad del día anterior. Volaron la señorita Moisant, que hizo diversas maniobras con gran habilidad; luego lo hizo la señorita Quimby que dio varias vueltas al aeródromo volando algunas veces muy bajo, pasando cerca de las cabezas de los espectadores; después siguió Dyott que logró una buena altura e hizo un magnífico aterrizaje, y finalmente, volvió a despegar Matilde Moisant que se fue hacia el sur de la ciudad y como tardaba en regresar se prendió una gran fogata para ayudarla a encontrar el campo pues comenzaba a obscurecer. Afortunadamente regresó bien tras un vuelo de veintiseis minutos durante el cual llegó a ascender a 2,500 pies.⁸

Más desairada aún resultó la actuación del día 22 de noviembre ya que el público fue aún más escaso y los pilotos estuvieron muy reservados en sus actuaciones.

La señorita Quimby hizo un vuelo hasta el cerro de La Estrella y luego le siguió la señorita Moisant con un vuelo rutinario sobre el aeródromo. Alberto Braniff trató de despegar con su biplano Farman en dos ocasiones, pero no pudo lograrlo. Dyott dio unas cuantas vueltas sobre el campo. Por último Matilde Moisant despegó también aterrizando poco después. El espectáculo resultó tan pobre que para la prensa lo más llamativo de la tarde fue que Harriet Quimby se tomó unas fotografías teniendo en brazos al enano González, de 60 centímetros de altura, que trabajaba en un teatro capitalino y se encontraba entre los espectadores.⁹

El día de mayor actividad fue el viernes 23 en que se efectuaron un total de diez vuelos aunque muy cortos pues hacía mucho viento. Los espectadores fueron escasos ya que asistieron "únicamente los muy amantes de la aviación".

El primero en volar fue el jefe de vuelos André Houpert. Le siguió la señorita Moisant que estuvo 12 minutos en el aire "rompiendo el hielo" de la tarde. Continuó la señorita Quimby con una permanencia en el aire de 10 minutos. Luego George M. Dyott estuvo 10 minutos volando y se vio precisado a aterrizar con el motor echando mucho humo. De nuevo Matilde Moisant voló durante 14 minutos llegando a 400 pies de altura. Alberto Braniff hizo un vuelo de 1 minuto. Le siguió nuevamente la Quimby que estuvo en el aire durante 15 minutos y efectuó "una de las vueltas más bonitas" que se dieran al campo. Por segunda vez despegó Braniff con su Farman realizando un vuelo de 2 minutos. Luego Dyott hizo un segundo vuelo de 10 minutos y finalizó el día con otro vuelo de la Moisant, esta vez de 4 minutos.¹⁰

De nuevo volvió a resultar muy gris la actuación del día 24 de noviembre en que también hubo muy poca asistencia. Volaron las damas Quimby y Moisant, haciendo dos vuelos cada una. Además André Houpert, también con un Bleriot.¹¹

VUELAN LOS FAMOSOS

Ante el poco entusiasmo de parte del público y la actuación bastante gris de los pilotos, a través de la prensa se anunció que el día 25 se harían vuelos muy espec-



La aviadora norteamericana Harriet Quimby en un Bleriot. (Casasola)

taculares, aunque luego resultara que lo más notable de ese día fue un vuelo que hizo el famosísimo torero Rodolfo Gaona en el Deperdussin con Geo Dyott como piloto. El público ovacionó grandemente al famosísimo diestro cuando dejó el palco y se acercó al avión, pero sobre todo cuando descendió del mismo después de su "bautismo" de aire. En broma comentó a los periodistas que lo entrevistaron que había sido la primera vez que había visto a los toros "empequeñecidos", pues desde la altura así se apreciaban a su paso sobre unos corrales. "Ojalá que así se vieran en el ruedo" dijo el torero.

Para llevar a cabo este vuelo Dyott hizo un despegue solo y luego otro con Hamilton de pasajero. Cuando comprobó que todo estaba bien en el Deperdussin, hizo el vuelo con Gaona que duró ocho minutos elevándose hasta unos seiscientos pies. Posteriormente voló el capitán Hamilton en el Deperdussin y las damas Quimby y Moisant hicieron dos vuelos cada una y otro más Dyott.¹²

El domingo 26 se debieron suspender las actividades dado el vendaval que se desató en Valbuena. El presidente de la República, don Francisco I. Madero, asistió al campo pero solamente pudo ver los aviones en sus hangares ya que ni siquiera se pudieron sacar por temor a que el fuerte viento causara algún daño. El señor Madero escuchó atentamente las explicaciones que se le dieron y prometió asistir otro día para presenciar los vuelos.¹³

Debido al viento se suspendieron las exhibiciones y se reanudaron hasta el jueves 30 de noviembre. Posteriormente, ya no hubo más hasta el domingo 3 de diciembre, que serían las últimas de la Moisant en la Ciudad de México, pues continuarían su gira por otras ciudades del país.

El día 30 de noviembre hubo una gran asistencia de público pues se había anunciado que asistiría el Presidente de la República y que en su honor los pilotos desplegarían lo mejor de su repertorio. A la llegada del presidente don Francisco I. Madero, la banda de Artillería interpretó el Himno Nacional y un pelotón de soldados le rindió los honores propios de su alta investidura. Despegaron, uno



El Deperdussin biplaza de Geo M. Dyott sirvió para que volaran los famosos; en turno el torero Rodolfo Gaona. (Casasola)



Miguel Lebrija lleva en su automóvil a las señoritas Quimby y Moisant. (Casasola)

tras otro, Geo Dyott, Matilde Moisant, Harriet Quimby y el capitán Hamilton, quienes fueron aterrizando en el mismo orden, de forma que hubo un momento en que se encontraban evolucionando sobre el campo cuatro aviones en forma simultánea.

Alberto Braniff, que durante días había intentado hacer volar a su Farman sin lograrlo, en este día pudo hacer dos ascensiones en uno de los cuales pasó dos veces sobre las tribunas.

El vuelo más llamativo fue, sin duda, el que efectuó Dyott en el Deperdussin llevando como pasajero al Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, don Francisco I. Madero, quien de esta manera resultó ser el primer Jefe de Estado en el mundo que voló en un avión. Por las especiales circunstancias de este vuelo, de entre las que destacan el factor de "por primera vez en el mundo", este acontecimiento se tratará con la mayor amplitud en un capítulo aparte para analizarlo con la relevancia que se merece.

Los periódicos de la capital dedicaron llamativos titulares y gran espacio al vuelo del señor Madero que fue muy aplaudido por todos los presentes.¹⁴

El domingo 3 de diciembre terminaron las exhibiciones en la Capital de la República que volvieron a resultar muy deslucidas por el intenso frío, el viento y el escaso público que concurrió a Valbuena.

Volaron Dyott en dos ocasiones y Harriet Quimby en una. Alberto Braniff volvió a quedarse con las ganas de despegar pese a que había equipado a su Farman con tanques de combustible de mayor capacidad pues tenía planeado ese día realizar un vuelo récord de permanencia en el aire.

De esta forma tan poco llamativa terminaron las segundas exhibiciones de la Moisant International Aviators en la Ciudad de México.¹⁵

EN GUADALAJARA

A mediados de diciembre los aviones y pilotos de la Moisant estuvieron realizando vuelos en la ciudad de Guadalajara, Jalisco.

Se llevaron a cabo en unos llanos de la hacienda El Cuatro, próxima a la ciudad, en donde se preparó un terreno y se colocaron unas tribunas. Los precios de las entradas fueron de 2.00 pesos en preferencia, 1.00 en general y de 0.50 al campo.¹⁶

Las actuaciones más notables de los pilotos de la Moisant en Guadalajara fueron las siguientes: El día 11 de diciembre Houpert hizo un vuelo inaugural con mala suerte pues tuvo una pérdida de potencia en el motor y debió descender casi inmediatamente de haber despegado. Continuó la señorita Moisant que igualmente debió enfrentarse a un paro de motor que la obligó a aterrizar de emergencia fuera del campo de aviación, por lo que debió ser rescatada mediante el envío de varios automóviles que le prestaron ayuda. De nuevo Houpert llevó a cabo un tercer vuelo en el que alcanzó una altura de unos 500 metros. Finalmente cerró la presentación la señorita Harriet Quimby que llegó a volar por los ranchos de El Castillo, Arroyo de Enmedio, San Martín, Teteposco, Tonalá, Santa Cruz y Los Monos. Duró tanto el vuelo que como tardaba en regresar y estaba ya por entrar la noche, se encendió una gran hoguera para que le sirviera de guía para localizar el campo. Sin embargo, su regreso se llevó a cabo sin novedad cuando aún había claridad suficiente.¹⁷

Ante escaso público se llevó a cabo la segunda actuación de la Moisant en Guadalajara: únicamente volaron la señorita Moisant y Houpert.¹⁸

Para el tercer día de exhibiciones, el resumen de vuelos fue el siguiente: Las señoritas Moisant y Quimby hicieron dos vuelos cada una con duración de 10, 13, 14 y 9 minutos, respectivamente. Luego voló Houpert que hizo un largo recorrido permaneciendo más de 15 minutos en el aire. Hubo un numeroso público que llenó totalmente tribunas y palcos, pese al deficiente servicio de trenes.¹⁹

EN EL BAJIO

El domingo 31 de diciembre de 1911 la ciudad de León, Guanajuato, fue escenario de una exhibición a cargo de los pilotos Matilde Moisant y André Houpert,



Miguel Lebrija también voló con Geo M. Dyott en el Deperdussin. (Fototeca Nacional. INAH)

con aviones Bleriot-Moisant. La señorita Quimby se separó de la organización en Guadalajara embarcándose en el tren con rumbo a la ciudad de México tras haber tenido un serio disgusto con los empresarios.

Los vuelos se efectuaron partiendo de los llanos de La Trinidad. Primero voló Houpert y luego lo hizo la señorita Moisant, logrando ambos buena altura y una larga permanencia en el aire. Luego despegaron los dos casi simultáneamente y ascendieron hasta 1,500 pies haciendo maniobras que entusiasmaron al público que los aplaudió fuertemente al hacer espectaculares y perfectos aterrizajes. Entre los asistentes se encontraba el obispo de la diócesis, monseñor Valverde Téllez.

La segunda actuación estaba anunciada para el día 1 de enero pero, como hacía mucho viento, los dos pilotos que quedaban en la Moisant se negaron a volar. Ante la inminencia de un motín por las airadas protestas del público se decidió a volar Houpert. Pese al fuerte viento logró despegar a las 4:54 de la tarde y con bastantes dificultades logró estar en el aire unos 27 minutos con

gran inestabilidad pero con manifiesto contento por parte del público. Mas una fuerte corriente de aire lo desplazó del campo de aviación dirigiéndolo a la sierras circunvecinas. Como el piloto no regresaba a la media hora el público abandonó el campo. Los organizadores procedieron a la búsqueda encontrándolo a las 10 de la noche en la ranchería de Jerez, en donde había logrado aterrizar sin mayores problemas.²⁰

LOS PILOTOS DE LA MOISANT

En esta segunda ocasión en que la Moisant vino a México trajo una gran cantidad de personal, destacando los pilotos, ninguno de los cuales había estado en México con anterioridad. Por sobre todos llamaron la atención las dos mujeres, Matilde Moisant y Harriet Quimby. Con ellas vinieron también, como dijimos en su momento, el francés André Houpert, los norteamericanos Charles A. Willard y J. A. D. McCurdy y los británicos Donald P. Hamilton y George M. Dyott.



Fotografía de Harriet Quimby en la que puede apreciarse su serena belleza con la que conquistó a los mexicanos. (Archivo del autor)

Matilde Moisant era hermana de John y Alfred, fundadores de la escuela que llevaba su apellido, en la que ella misma aprendió a volar. Había nacido en Earl Park, Indiana, el 13 de septiembre de 1887. Vino a México formando parte de la Moisant International Aviators que por segunda ocasión visitaba el país y voló en las ciudades de México, Guadalajara y León. De regreso a Estados Unidos siguió volando hasta la muerte de su compañera Harriet Quimby. Vivió algunos años en El Salvador, donde tenía familiares, y finalmente fijó su residencia en Los Angeles, donde trabajó para la Cruz Roja hasta su fallecimiento ocurrido en Glendale, California, el 6 de enero de 1964.

Harriet Quimby había nacido en Arroyo Grande, California, y estudió periodismo, profesión que ejerció como reportera en varias publicaciones, entre ellas *Leslie's Weekly* de Nueva York. Aprendió a volar en la escuela Moisant y obtuvo el certificado número 37 del Aeroclub of America el 1 de agosto de 1911. Vino a México, como hemos visto, con el grupo Moisant que nos visitó por segunda ocasión. Voló en las ciudades de México y Guadalajara, ciudad esta última en la que se enojó con los organizadores y se separó del grupo. En los Estados Unidos siguió volando en ocasiones haciendo pareja con Matilde Moisant. Fue la primera mujer en cruzar el Canal de la Mancha en aeroplano. Durante una exhibición en Harvard Field, Boston, el 1 de julio de 1912 el avión que tripulaba entró en barrena y salió despedida de su



Timbre conmemorativo de los Estados Unidos con el que se recuerda la memoria de Harriet Quimby, la primera mujer que cruzó el Canal de La Mancha en avión. (Colección del autor)

asiento pues no había puesto el cinturón, perdiendo la vida en el trágico accidente.

El francés André Houpert vino a México en calidad de Piloto en Jefe y voló con bastante frecuencia en las ciudades de México, Guadalajara y León. Todos los informes sobre sus actuaciones lo muestran como un piloto hábil y responsable.

El norteamericano Charles Foster Willard era graduado de la Universidad de Harvard. Aprendió a volar solo en el famoso aeroplano "Golden Flyer" propiedad de Glenn Curtiss, mientras éste se encontraba en Europa. Obtuvo la licencia número 10 de los Estados Unidos en el verano de 1910. Efectuó varios vuelos importantes entre ellos uno realizado en San Francisco durante el cual estableció contacto telegráfico desde su aeroplano con una estación terrestre de T.S.H. Vino a México con la Moisant como piloto del biplano Curtiss con el que nunca pudo efectuar una ascensión y regresó a los Estados Unidos sin haber volado en México. A partir de 1913 trabajó con Curtiss como ingeniero en jefe en diseño de hidroaviones. En 1916 pasó a la Aeromarine Plane and Motor con el mismo cargo. Diseñó varios motores y en los años de la depresión dejó la aviación y fundó una fábrica de productos químicos para el tratamiento de metales que tuvo gran auge durante la Segunda Guerra Mundial.

El también norteamericano John Alexander McCurdy vino a México como Willard, en calidad de piloto del biplano Curtiss. Logró volar el día 16 de noviembre de 1911, aunque se vio obligado a aterrizar muy pronto por un serio desperfecto del avión. Es muy probable que tanto el Curtiss como Willard y McCurdy regresaran antes que sus compañeros ante la imposibilidad de que el biplano volara, ya que ninguno de los tres fue anunciado cuando se prorrogó la estancia de la Moisant en la Ciudad de México. De nuevo en su país McCurdy formó parte del Curtiss Exhibition Team y en enero de 1911 voló de Key West a La Habana. Pronto debió abandonar el vuelo por un problema en la vista. Durante la Primera Guerra Mundial se dedicó a la construcción de aviones como el Curtiss JN4. Fue director de la Curtiss Aeroplane Co. y de la Curtiss-Reid Aircraft. Trabajó para el Departamento de Guerra del Canadá. Murió en Montreal el 25 de junio de 1961.

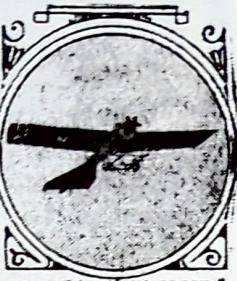
EL CAMPO DE AVIACION FUE TOMADO POR ASALTO

El Público Invadió el
Campo Deseoso de
Contemplar de Cer-
ca á las Avia-
doras y sus Apa-
ratos

Ayer por la tarde dio principio la
temporada de aviación. La tarde por
sus más pronto para los aviadores.



MISS MOISANT AL
REGRESAR DE SU PRIMER
VUELO



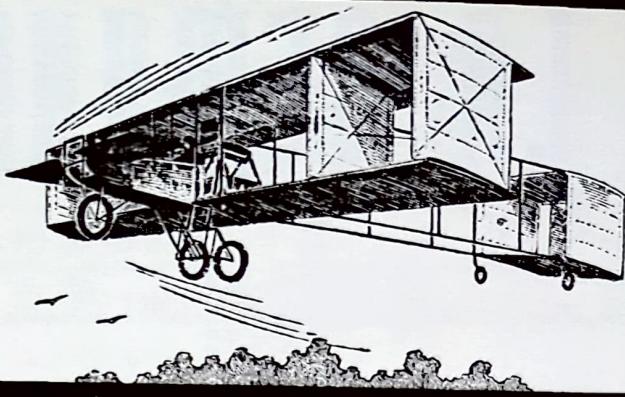
MISS MOISANT AL
REGRESAR DE SU PRIMER
VUELO



La presencia de las damas aviadoras contribuyó notablemente al éxito de las Segundas Exhibiciones Moisant, como lo muestra esta información periodística. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

El británico Donald Patrick Hamilton era capitán del ejército y se hizo piloto en Hendon, Londres. Tuvo de compañero a George M. Dyott y juntos fueron a Francia donde compraron cada uno un Deperdussin, con los que viajaron a Estados Unidos. Allí se enrolaron con la Moisant, organización con la que llegaron a México en 1911. Voló en México y en Veracruz y no pudo hacerlo en Progreso, Yucatán, por lo que fue a parar a la cárcel. El día 6 de septiembre de 1912 murió en Stevenage, Inglaterra, al caer el avión en que volaba con el teniente A. Steward.

George M. Dyott era un ingeniero inglés que mostró un gran interés por la aviación, haciéndose piloto en Hendon, donde tuvo de compañero a Hamilton, con el que viajó a Estados Unidos después de comprar un biplaza Deperdussin. Llegó a México con el grupo Moisant y voló en las ciudades de México, Veracruz y Progreso. El día 21 de noviembre de 1911 fue protagonista de uno de los vuelos que pasaron a los anales de la aviación mexicana, al llevar en su aeroplano Deperdussin al presidente de la República don Francisco I. Madero, que fue así el primer jefe de estado en el mundo que voló en un avión. Se destacó como piloto muy audaz y a la vez equilibrado. De México regresó a los Estados Unidos y fue instructor en la escuela Sloane de Long Island, Nueva York. Participó en numerosas exhibiciones por diversas ciudades de la Unión Americana. Regresó a su natal Inglaterra al iniciarse la Primera Guerra Mundial y fue instructor de pilotos militares. Regresó a los Estados Unidos y luego



LOS AVIADORES NUNCA SE EXPONEN USAN SIEMPRE LO MEJOR

Durante toda la temporada de aviación
en el aeródromo "Valbuena", se usará la

"NAFTOLINA"

y los aceites lubricantes de la

COMPANIA MEXICANA

DE PETROLEO

"EL AGUILA", S. A.



Av. Juárez 92 y 94.
Abarlado 113 Bis.

Tel. Mexicana 1623.
Tel. Ericsson 1170.

MEXICO, D. F.

Anuncio de la compañía "El Aguila", fabricante de gasolinas y lubricantes, aprovechando la presencia de los aviones y aviadores. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

viajó por Sudamérica y África como explorador aéreo y vendedor de aviones. En uno de sus viajes a la selva amazónica en que llevaba un avión Bellanca no regresó, aunque se supo luego que se había quedado voluntariamente a vivir en una plantación de la selva.

LOS AVIONES DE LA MOISANT

Para la segunda visita a México la Moisant International Aviators trajo cinco aviones Bleriot-Moisant, así como dos Deperdussin (uno biplaza y otro monoplaza) y un biplano Curtiss.

Los Bleriot-Moisant eran básicamente iguales a los que vinieron en la primera oportunidad, es decir, se trataba de los modelos Bleriot XI BIS equipados con motores Anzani de 50 hp. a los que la Moisant hacía algunas modificaciones ya comentadas. Estos excelentes aeroplanos fueron los que volaron las damas Matilde Moisant y Harriet Quimby, así como André Houpert.

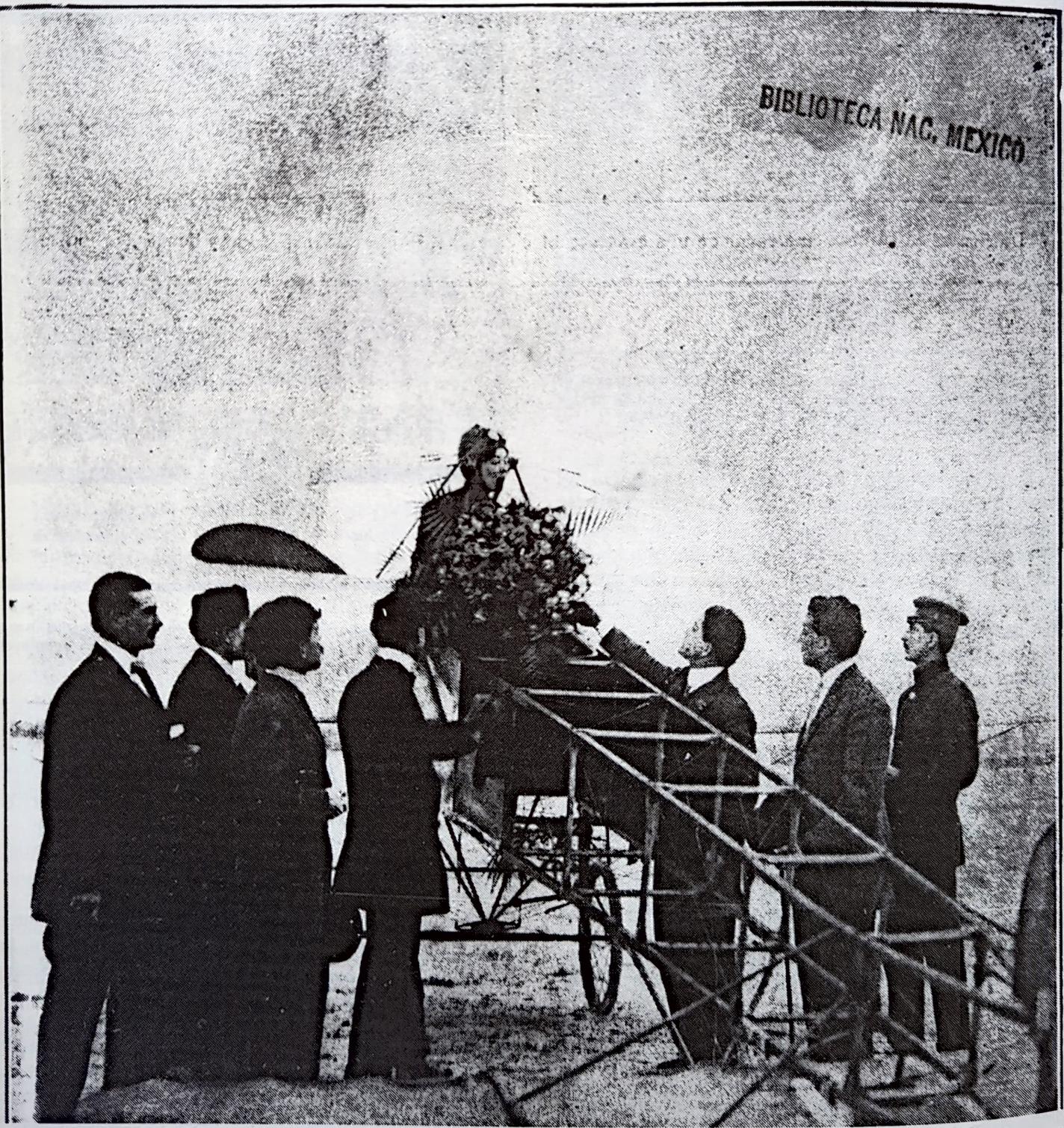
LA SEMANA ILUSTRADA

AÑO II

MÉXICO, 24 DE NOVIEMBRE DE 1911

NÚM. 108

BIBLIOTECA NAC. MEXICO



Los periodistas capitalinos entregaron un ramo de flores a la señorita Matilde Moisant. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)



Charles F. Willard, piloto norteamericano que vino a México pero no pudo volar con el Biplano Curtiss D. (Archivo del autor)

Dyott y Hamilton trajeron dos aeroplanos Deperdussin de su propiedad que habían comprado en Francia con los que se embarcaron hacia América y enrolado a la Moisant. El de Dyott era biplaza y estaba equipado con un motor Anzani de 60 hp.; el de Hamilton era monoplaza y tenía motor Anzani de 30 hp.

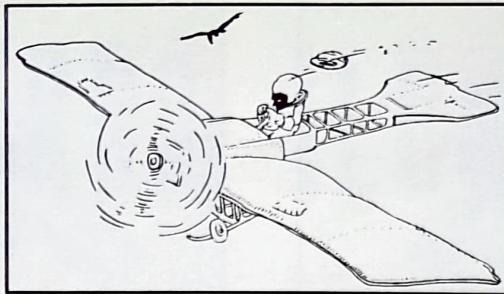
El biplano Curtiss era básicamente igual al modelo que vino a México con las primeras exhibiciones Moisant, o sea, un Biplano Curtiss D, ahora probablemente en la versión D-8 que tenía un motor de 60 hp. en lugar de los 50 del anterior. De todas formas, tampoco este aeroplano pudo volar en México. Nos lo asegura la prensa cuando nos dice que McCurdy debió de aterrizar casi apenas iniciado su primer vuelo por una seria avería y ya no se cita más al aeroplano y sus pilotos y nos lo ratifica Juan Guillermo Villasana en su informe a las autoridades militares mexicanas, cuando afirma que los Curtiss no volaron en México.²¹



Las aviadoras Matilde Moisant y Harriet Quimby al regresar de México a los Estados Unidos. (Tomada del libro *Her Mentor Was An Albatross*. Black Hawk Publishing Co.)

Notas del capítulo XXI

- ¹El Imparcial. 10 y 11 de noviembre de 1911.(HN)
- ² y ³El Imparcial. 14 de noviembre de 1911.(HN)
- ⁴El Imparcial. 17 de noviembre de 1911.(HN)
- ⁵El Imparcial. 19 de noviembre de 1911.(HN)
- ⁶El Imparcial. 20 de noviembre de 1911.(HN)
- ⁷El Imparcial. 21 de noviembre de 1911.(HN)
- ⁸El Imparcial. 22 de noviembre de 1911.(HN)
- ⁹El Imparcial. 23 de noviembre de 1911.(HN)
- ¹⁰The Mexican Herald. 24 de noviembre de 1911.(HN)
- ¹¹El Imparcial. 25 de noviembre de 1911.(HN)
- ¹²El Imparcial. 26 de noviembre de 1911.(HN)
- ¹³El Imparcial. 27 de noviembre de 1911.(HN)
- ¹⁴El Imparcial. 1 de diciembre de 1911.(HN)
- ¹⁵El Demócrata Mexicano. 4 de diciembre de 1911.(HN)
- ¹⁶El Demócrata Mexicano. 7 de diciembre de 1911.(HN)
- ¹⁷El Demócrata Mexicano. 13 de diciembre de 1911.(HN)
- ¹⁸El Demócrata Mexicano. 20 de diciembre de 1911.(HN)
- ¹⁹El Demócrata Mexicano. 25 de diciembre de 1911
- ²⁰El Imparcial. 3 de enero de 1912.(HN)
- ²¹Ver Capítulo XXVI de este libro.



CAPITULO XXII

Vuelo del presidente Francisco Madero: el primero de un jefe de Estado

El Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, don Francisco I. Madero, fue el primer jefe de Estado del mundo que en el ejercicio de su cargo voló en un avión.

Efectivamente, el día 30 de noviembre de 1911, el señor Madero fue pasajero en un vuelo que efectuó el piloto George M. Dyott con un avión Deperdussin, saliendo de los llanos de Valbuena y durante unos diez minutos estuvo en el aire, transformándose el acontecimiento en el acto más relevante durante las exhibiciones que por segunda vez daban en la Ciudad de México los aviones y pilotos de la Moisant International Aviators.

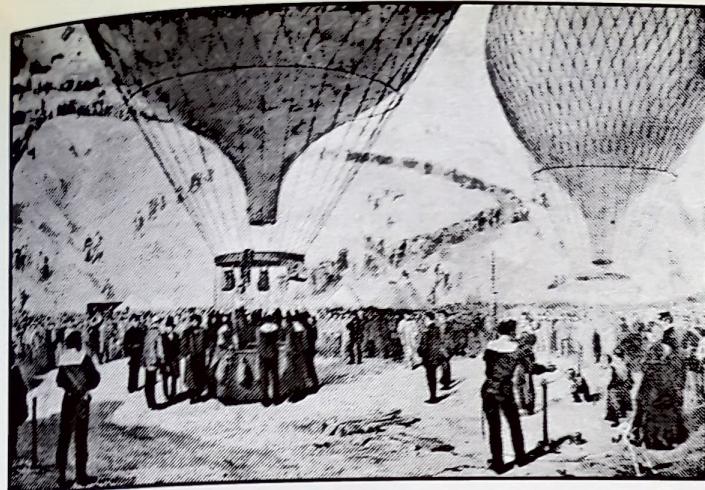
Se tiene el hecho por un acto de considerable relevancia mundial por tratarse de "un por primera vez en el mundo" y porque el presidente Madero, quien apenas iniciaba su gestión, hacía contacto con la aviación, de la que pasaba así a formar parte en forma por demás destacada y llamativa y de la que luego continuaría siendo protagonista fundamental pese a su poco tiempo al frente de los destinos de la Nación.

Como en las publicaciones aeronáuticas extranjeras, sean enciclopedias, libros de historia general o regional, efemérides, o bien libros técnicos, no se hace mención alguna al hecho y, sin embargo, sí hay citas en sentido contrario, sin el deseo de entablar polémica con alguien, vamos a esforzarnos por resumir, a modo de introducción del capítulo, todos los hechos registrados por la historia en lo que se refiere a los vuelos efectuados por reyes, pre-

sidentes u otros jefes de estado, tanto en aerostatos como en aviones, así como de los acercamientos habidos entre dichos personajes y los aeroplanos en los inicios de la aeronáutica mundial. Pudiera parecer obvia la insistencia en remarcar el hecho pero, por tratarse ésta de una historia de la aviación mexicana, creemos que a "un por primera vez en el mundo" debemos dedicar todo el tiempo y espacio que sean necesarios.

LA AEROSTACION

El más antiguo antecedente al respecto se remonta al año de 1783 en que los hermanos Montgolfier, tras el éxito alcanzado haciendo volar los primeros aerostatos del mundo, muy especialmente durante la demostración que hicieron en París ante los miembros de Academia de Ciencias, fueron invitados a efectuar una presentación de su descubrimiento en los jardines del Palacio de Versalles, residencia de los Reyes de Francia. Los Montgolfier construyeron un globo especialmente para la demostración que habrían de hacer ante Luis XVI y María Antonieta, al que incorporaron una canastilla. El día 19 de septiembre de 1783 el globo en cuya canastilla se habían colocado un carnero, un gallo y un gato, se elevó efectuando un espectacular vuelo de ocho minutos, para después descender a tierra a unos dos kilómetros del lugar de la elevación. Luis XVI quedó tan impresionado que otorgó a los hermanos Montgolfier la condecoración de la Orden de San



Escena que representa el vuelo histórico de Gambetta, evacuado en globo del París sitiado por los prusianos. (Archivo del autor)

Miguel y mandó acuñar una moneda con la siguiente inscripción: "Pour avoir rendu l'airnavigable". Cabe mencionar que hasta entonces aún no había volado en globo ningún ser humano y el primero en hacerlo fue Pilatre de Rozier el 21 de noviembre del mismo año, también en un aerostato tipo Montgolfier.¹

Fue Francia también el escenario de otro gran acontecimiento relacionado con tema en cuestión, pues después del desastre de Sedán el 2 de septiembre de 1870, en que el ejército francés fue derrotado en toda la línea por los prusianos y hecho prisionero el emperador Napoleón III, el Cuerpo Legislativo creó un gobierno de Defensa Nacional a cuyo frente colocaron a León Gambetta quien se hizo de inmediato cargo de preparar la defensa de París ante el incontenible embate germano. La capital de Francia no podía resistir el sitio por lo que el Cuerpo Legislativo aprobó la salida del encargado del gobierno para que se trasladara a otra ciudad y allí organizar la liberación de Francia. Gambetta abandonó la ciudad sitiada el 7 de octubre de 1870 a bordo de un globo burlando el asedio alemán y se instaló en Tours con los objetivos mencionados. Este fue el primer viaje aéreo hecho por un jefe de estado.²

El 27 de junio de 1889 la reina-regente de España, doña María Cristina, se acercó a presenciar una de las ascensiones aerostáticas que realizaba el regimiento de telégrafos del Ejército Español en los terrenos de la Casa de Campo, próximos a los jardines del Palacio Real. Como la reina mostrara gran curiosidad por conocer el funcionamiento del globo cautivo y de los servicios que prestaba al ejército, se le dieron toda clase de explicaciones; pero luego manifestó el deseo de participar en la ascensión que se tenía preparada. La reina subió a la canastilla en compañía del coronel Ayllón y otros oficiales permaneciendo en el espacio, a trescientos metros de altura, durante un tiempo considerable contemplando el paisaje y las privilegiadas vistas de la capital de España y sus alrededores. Doña María Cristina desempeñaba el cargo de jefe de estado en calidad de reina-regente por la muerte del rey Alfonso XII, su marido, y la minoría de edad de su hijo, quien luego sería Alfonso XIII. Con motivo de este acontecimiento se acuñó una medalla

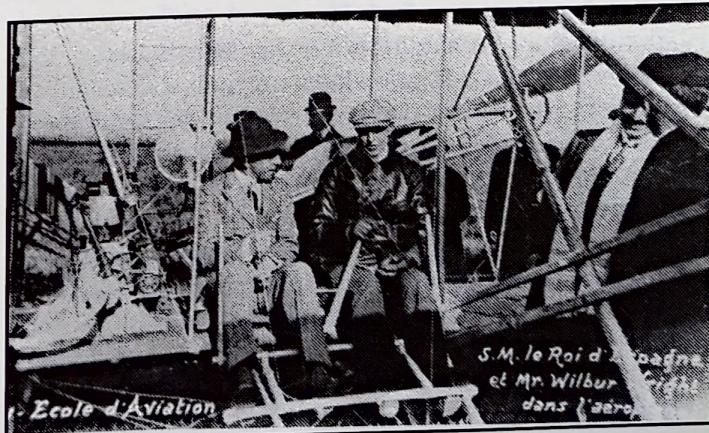
conmemorativa que en el anverso tenía grabados un globo con la fecha "27 de Junio de 1889" y en el reverso la siguiente leyenda: "A.S.M. la Reina Doña María Cristina, en grata memoria de su primera ascensión en globo militar. El Batallón de Telégrafos".³

LOS AVIONES

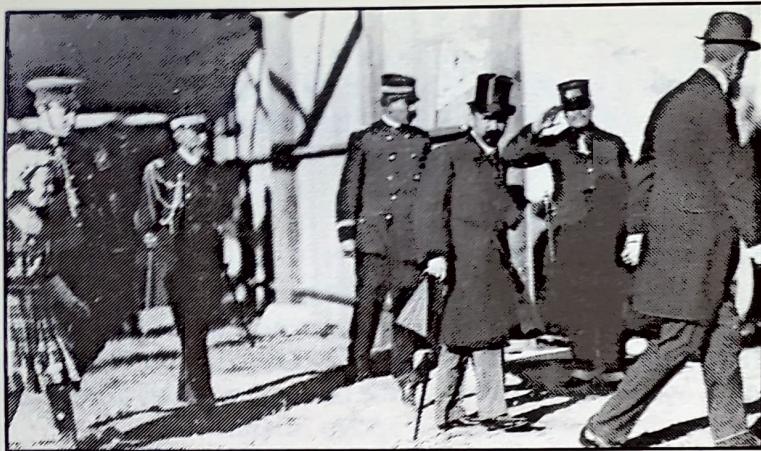
La incorporación de los más pesados que el aire va a proporcionar nuevos retos a los que no van a ser ajenos los mandatarios dado el carácter prioritario que el desarrollo de la aviación tuvo en diversos países, en la mayoría de los cuales progresaban con el apoyo oficial.

La primera vez que un jefe de estado se llegó a sentar en el puesto de control de un avión fue en Pau, Francia, cuando el rey de España don Alfonso XIII, a su paso por dicha ciudad, visitó el aeródromo en donde el connotado pionero norteamericano Wilbur Wright tenía una escuela de pilotos en el capo de Pont-Long y con quien aprendieran a volar los más tarde famosos Paul Tissandier, el conde Charles de Lambert y el capitán Paul Ciraville. El rey de España visitó, el día 2 de marzo de 1909, el campo donde trabajaba Wright, se acomodó en el puesto de mando de su aeroplano y recibió ligeras explicaciones de Wright pero, definitivamente, no voló.⁴

Durante los días 22 al 29 de agosto de 1909 se celebró en los campos de Bétheny, próximos a la ciudad francesa de Reims, la "Gran Semana de Aviación" que fue una verdadera exhibición de cuanto volaba en el mundo en ese momento pues participaron con sus aeroplanos los constructores franceses Esnault Pelterie, Henry Farman, los hermanos Voisin, Paulham, Latham, Lefevre y Bleriot, así como el brasileño radicado en Francia Alberto Santos Dumont y los americanos Glenn Curtiss y Wilbur Wright con sus respectivas aeronaves. Dada la relevante importancia mundial que había cobrado Francia tras el reciente cruce del Canal de la Mancha por Bleriot, el evento fue inaugurado por el presidente de la República Francesa, Clement Fallières, quien asistió a los primeros actos, inspeccionó todos y cada uno de los aviones conversando con sus constructores y pilotos, pero también es definitivo que no participó en ninguno de los numerosos vuelos que se hicieron.⁵



El rey de España, don Alfonso XIII, sentado en un aeroplano con Wilbur Wright, en Pau, Francia, durante un viaje por ese país en 1909. (Crónica de la Aviación Española)



El presidente de los Estados Unidos Mexicanos, don Francisco I. Madero, visitando los hangares de Valbuena. (Casasola)

El día 25 de septiembre fue el propio presidente Fallières quien inauguró la Exposición Internacional Aérea que se llevó a cabo en el "Grand Palais" de París en donde se exhibieron los aviones de la época, pero sin la posibilidad de que hubiera vuelos.⁶ Durante el mes de octubre siguiente también fue París escenario de la Gran Semana de Aviación en la que se hicieron vuelos muy notables, pero es claro que tampoco voló el presidente francés que la había inaugurado.⁷

Al año siguiente, 1910, y sin que hayamos podido precisar las fechas exactas, el piloto y constructor francés León Moranne efectuó unos vuelos de promoción por varios países de Europa y durante su estancia en San Petersburgo, una de sus actuaciones fue presenciada por el zar Nicolás II, en compañía de varios miembros de su familia, pero desde luego tampoco voló, pues solamente lo hizo su primo el gran duque Sergio.⁸

En el mismo año de 1910 aprendió a volar el príncipe Enrique de Prusia que tuvo su propio avión pero, aunque era miembro de la familia real alemana como sobrino del emperador, no era jefe de estado.⁹

Los famosos norteamericanos como Orville Wright, Glenn Curtiss y Glenn Martin, entre otros, dieron numerosas exhibiciones por diversas ciudades de los Estados Unidos con el objeto de hacer la aviación lo más popular posible. En una de estas actuaciones, efectuada en San Louis, Missouri, el señor Theodore Roosevelt subió a un avión tripulado por Arch Hozsey el 10 de octubre de 1910 siendo muy aplaudido por los espectadores. Este acontecimiento ha sido tomado en una publicación oficial norteamericana, hecha con base a efemérides, para considerar esa fecha a la que corresponde "el primer vuelo de un presidente", citando como protagonista al señor Roosevelt. Pero lo cierto es que en ese momento el señor Roosevelt era ex-presidente de los Estados Unidos de América y quien desempeñaba el puesto de presidente era el señor Taft, desde un año antes del vuelo de referencia.¹⁰

¿QUE PASA EN MEXICO?

Ya hemos relatado la actuación de la Moisant International Aviators en México en febrero/marzo de 1911

(capítulo XX) cuando aún era Presidente de la República el general Porfirio Díaz y hemos comentado el interés de los militares por incorporar dirigibles y aviones al ejército.

Sin embargo, la renuncia del general Díaz el 25 de mayo de dicho año dejaba en suspenso cualquier tipo de compromiso adquirido entre el gobierno de México y la Moisant.

Tras las elecciones generales fue designado Presidente de la República el líder de la revolución democrática, don Francisco I. Madero, quien tomó posesión de su cargo el día 6 de noviembre de 1911.

La Moisant regresó a México con el objeto de renovar los contactos con el nuevo gobierno y se llevaron a cabo las segundas exhibiciones a las que también ya se ha hecho referencia. (Capítulo XXI).

El domingo día 26 de noviembre el presidente Madero asistió al campo de Valbuena para presenciar las exhibiciones del día, pero como hubo un fuerte viento se suspendieron por lo que el señor Madero fue atendido en los hangares en donde se le mostraron los aviones y se le dieron explicaciones sobre su uso y capacidades.

El día 30 de noviembre, nuevamente el presidente Madero estuvo en el aeródromo de Valbuena y ese día sí hubo una intensa actividad pues volaron casi todos los aviones y pilotos. Cuando George M. Dyott terminó una de sus ascensiones fue al palco a invitar al Presidente de la República para que lo acompañara en un vuelo. Ignoramos si el piloto tenía conocimiento o no de que el presidente aceptaría la invitación. El caso es que el presidente Francisco I. Madero abandonó el lugar en el que se encontraba en compañía de sus familiares y miembros de su Estado Mayor, se dirigió al campo y subió al avión para sentarse en la parte delantera del mismo. Dyott hizo lo



El piloto británico Geo M. Dyott llevó al presidente Madero en un vuelo a bordo de su biplaza Deperdussin. (Fototeca Nacional, INAH)

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA EN EL AERODROMO DE BALBUENA



La prensa metropolitana se hizo eco del vuelo presidencial, como lo atestigua esta información de *El Imparcial* del 1 de diciembre de 1911. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

propio en el asiento posterior como piloto, aceleró, efectuó una breve carrera y se fue al aire. Después de un vuelo de unos diez minutos, descendió perfectamente y con toda seguridad. El Presidente Madero, que había sido aplaudido efusivamente al subir al avión, recibió una estruendosa ovación al descender del mismo.

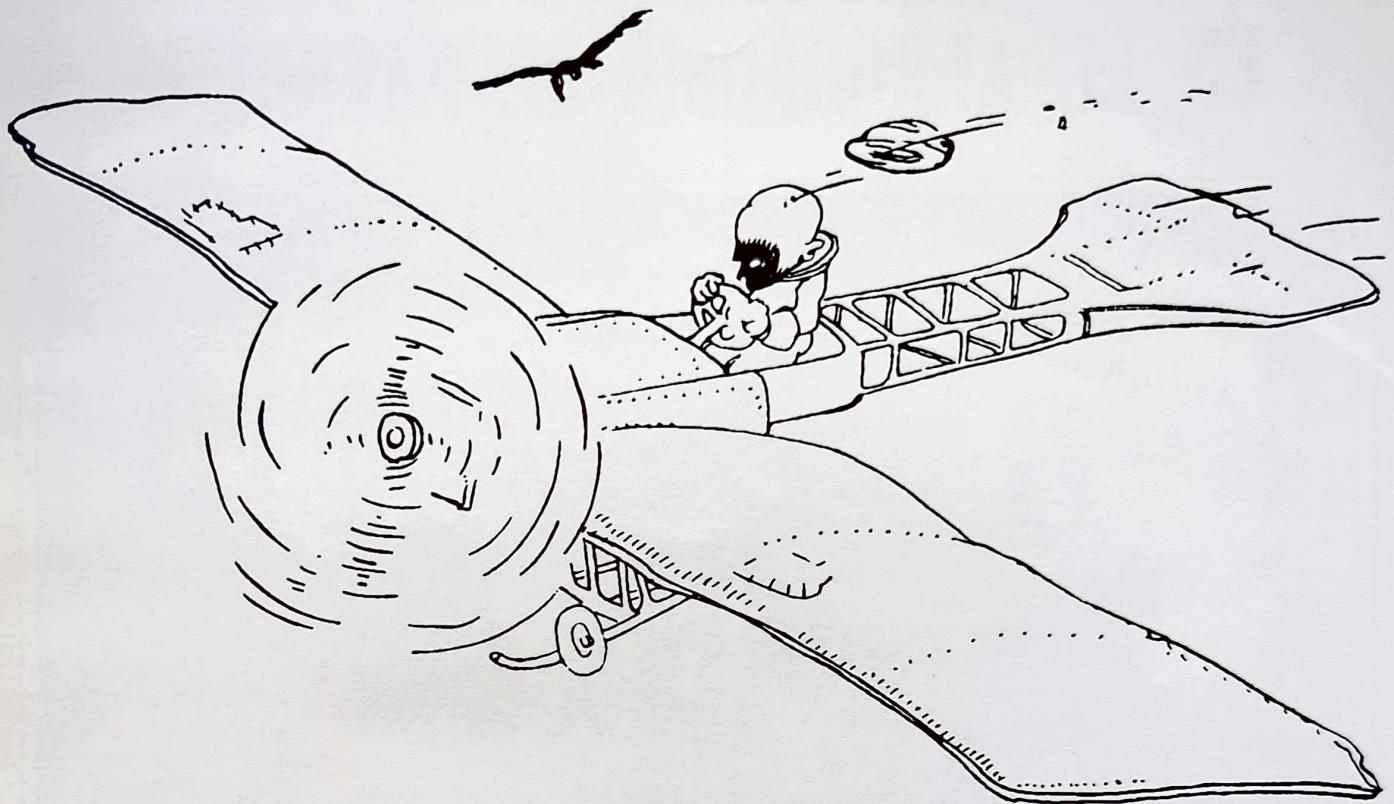
Este acontecimiento significaba, como hemos dicho anteriormente, un "por primera vez en el mundo" por lo que recibió una gran difusión en los medios de información nacionales y extranjeros. Los periódicos de la Capital de la República acogieron en primera plana la noticia, dedicándole grandes titulares y muy amplia información. "El vuelo más sensacional de la tarde fue el que hizo Dyott, llevando de pasajero al señor Presidente Madero, que en medio de los vivas y aplausos tomó asiento en el Deperdussin. Dyott dio una vuelta al aeródromo y aterrizó a los pocos minutos. El señor Madero,

al descender del aparato, fue recibido con dianas y aplausos", decía uno de ellos.¹¹

"El vuelo fue magnífico pues duraría unos doce minutos, y como fue bastante elevado, proporcionó al señor Madero la ocasión de admirar a sus anchas el admirable panorama de nuestro valle", comentaba otro.¹²

La prensa internacional también se hizo eco de tal hecho. "El comentario ha sido, como las opiniones, muy diverso. Unos en alabanza han dicho que el gobernante demostró ser un hombre de grandes vuelos. Otros dicen que hizo mal en correr ese riesgo", decía un periódico argentino.¹³

"El señor Madero, actual Presidente de México, ha obtenido la distinción de ser el único jefe de estado en volar en un aeroplano. George M. Dyott lo llevó en un biplaza Deperdussin en la Ciudad de México", comentó una revista norteamericana.¹⁴



El Sr. Madero rayó á gran altura ¡Naturalmente!

Caricatura de *Multicolor* del 7 de diciembre de 1911 con la temática del vuelo presidencial. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

Efectivamente, como muy bien dice el periódico argentino, el vuelo de don Francisco I. Madero fue objeto de aplausos y críticas. Lo elogiaron sus partidarios y una gran parte del pueblo como un hecho que mostraba su valentía, determinación y carácter moderno. Lo censuraron acremente sus enemigos políticos, que eran muchos, diciendo que el vuelo había sido una muestra más de su carácter irresponsable.

LA SEMILLA

El presidente Madero, protagonista de este acontecimiento, dispuso poco después que unos jóvenes mexicanos, todos ellos apasionados de la aviación, fueran a Estados Unidos para tomar el curso de piloto aviador y fueron ellos la semilla con la que posteriormente tomaría carta de naturaleza la aviación militar mexicana. Pero esto será tema de un capítulo posterior.

Notas del capítulo XXII

¹Histoire de l'Aviation. Rene Chambe. Editorial Flammarion, París, Francia, 1948.(BA)

²Historia de la Navegación Aérea. Arthur Gordon. Editorial Labor, Barcelona, España, 1966.(BA)

³ y ⁴Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña. Madrid, España, 1946.(BA)

⁵Crónica de la aviación. Edouard Chemel y otros. Plaza y Janés, España, 1992.(BA)

^{6, 7, 8} y ⁹Historia Mundial de la Aviación. Edmond Petit Editorial Punto Fijo, Barcelona, España, 1967.(BA)

¹⁰Fifty Years of Powered Flight. 1903-1953. Editada por el Comité Nacional de la Celebración del Cincuenta Aniversario del vuelo de los hermanos Wright con la colaboración del Departamento de Historia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.(BA)

¹¹El Imparcial. 1 de Diciembre de 1911.(HN)

¹²El Demócrata Mexicano. 1 de Diciembre de 1911.(HN)

¹³La Argentina. 4 de Diciembre de 1991. Citado por El Demócrata Mexicano del 11 de Enero de 1912.(HN)

¹⁴Aeronautics. 10 de Diciembre de 1911.(Archivo de Santiago Flores)



CAPITULO XXIII

Un fin de año muy activo

Aunque los éxitos son pocos la inquietud es muy grande, cuestión fundamental para avanzar en tan vanguardista materia como era la aviación en 1911.

En semejante situación las expectativas son de mayor alcance que los logros, pero queda el resollo de la pasión por dominar la nueva actividad que inquieta a unos, hace pensar a otros y apasiona a todos.

¿QUIEN ERA ALVAREZ?

Las fuentes históricas nos han jugado una mala pasada a los que pretendemos ahondar en la historia de la aviación mexicana, pues todos hablamos y hacemos referencia a un piloto Alvarez, del que en realidad sabemos muy poco por no decir que nada.

Una revista norteamericana nos dice en un anuncio de la Escuela Moisant de Hampstead, New Jersey, Estados Unidos, que en dicho centro de estudios, el primero de América, se habían graduado un grupo de 11 pilotos: Matilde Moisant, Harold Kantner, F. E. DeMurias, G. W. MacKay, Francisco Alvarez, S. S. Jerwan, M. F. Bates, J. Héctor Worden, Harriet Quimby, Jesse Seligman y Clarence de Giers.¹

Las señoritas Matilde Moisant y Harriet Quimby son muy conocidas para nosotros pues formaron parte de la Moisant International Aviators que a finales de 1911 estuvo en las ciudades de México, Guadalajara y León, dando exhibiciones.

Harold Kantner era un técnico aeronáutico que formó

parte de la Moisant y dirigió las modificaciones a los aviones Morane-Saulnier que se transformaron en Monoplanos Moissant-Kantner, de los cuales llegaron varios a México en 1914 cuando Alberto Salinas Carranza organizó la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista.

S. S. Jerwan quedó en la Escuela Moisant como instructor de vuelos y fue el maestro de los hermanos Aldasoro, Juan Pablo y Eduardo, dos de los "cinco primeros" que hicieron el aprendizaje de pilotos en la mencionada escuela.

John Héctor Worden también trabajó para la Moisant y fue uno de los dos pilotos que llegaron con los dos aviones que el gobierno maderista recibió en Torreón, vía Tampico, para equipar al ejército que desde esa ciudad de La Laguna se aprestaba para aplastar a las tropas de Orozco. Como capitán asimilado al ejército federal, estuvo algún tiempo en México tomando parte en la campaña del norte a que hemos hecho referencia, a las órdenes del general Victoriano Huerta y del coronel Guillermo Rubio Navarrete.

Los restantes no tienen ninguna relación con el problema que tratamos, por lo que no haremos aquí mayor referencia a ellos.

Nos queda el gran enigma que es Francisco Alvarez. Según la publicación norteamericana de referencia y la prensa local, todo lo que sabemos es que estudió con los pilotos antes mencionados en la Escuela Moisant en Hampstead, New Jersey; vino a México en compañía de Worden con los dos primeros aviones que llegaron de la

EVERYBODY CAN FLY

LEARN HOW AT THE

Moisant Aviation School

at Hempstead Plains, Long Island

Well-known Moisant School Graduates licensed by The Aero Club of America. **¶** Most of our Licensed Pilots Employed by us.

Miss Mathilde Moisant

Mr. S. S. Jerwan

Mr. Harold Kantner

Mr. M. F. Bates

Mr. F. E. DeMarias

Mr. J. Hector Worden

Capt. G. W. MacKay

Miss Harriet Quimby

Mr. Francisco Alvarez

Mr. Jesse Seligman

Mr. Clarence de Giers

Moisant Monoplanes Used

For Handsome Illustrated Booklet Address

The Moisant International Aviators

U. S. Rubber Building

Broadway & 58th Street, New York City

Anuncio publicado en la revista *Fly Magazine* en el que aparece el nombre de Francisco Alvarez entre los graduados en la Escuela Moisant. (Archivo de Santiago Flores)

Moisant; en Torreón tripuló uno de dichos aeroplanos chocando con los cables del tranvía Torreón-Lerdo, rompiendo la máquina, sin que volvamos a saber nada más de él. ¿Era civil? ¿Era militar? Las listas de nombres de militares comisionados en Estados Unidos o Europa por la Secretaría de Guerra y Marina para estudiar aerostación o aviación, no incluyen su nombre. Por tanto, Alvarez es un verdadero enigma.

LOS GRADUADOS

Por lo que respecta a los progresos del mayor de Estado Mayor Nicolás E. Martínez, en Francia, y del teniente Rafael Alducin en Estados Unidos, la prensa mencionó que proseguían avanzando en sus respectivos cursos de pilotaje.²

Para finales de año, concretamente en la noche del 20 de diciembre de 1911, llegó a la Ciudad de México en ferrocarril después de dos años de estancia en Francia, el capitán 2o. de Ingenieros Federico Cervantes, quien traía los títulos de aeronauta y piloto aviador. El informe dice que el capitán, egresado del Colegio Militar, estuvo diez meses en el Primer Regimiento de Ingenieros de Francia con cuya unidad tomó parte en las maniobras anuales del ejército de ese país en 1910; luego recibió un curso de

piloto de aerostatos que terminó en abril de 1911; posteriormente ingresó en la escuela Farman de Chalons, Mourmelon, para graduarse como piloto aviador de aeroplanos recibiendo el título en julio de dicho año. Acababa de iniciar un curso de piloto de dirigibles cuando falleció su señor padre, el licenciado Eutimio Cervantes, por lo que se vio obligado a regresar al país.³

EL AEROCLUB DE MEXICO

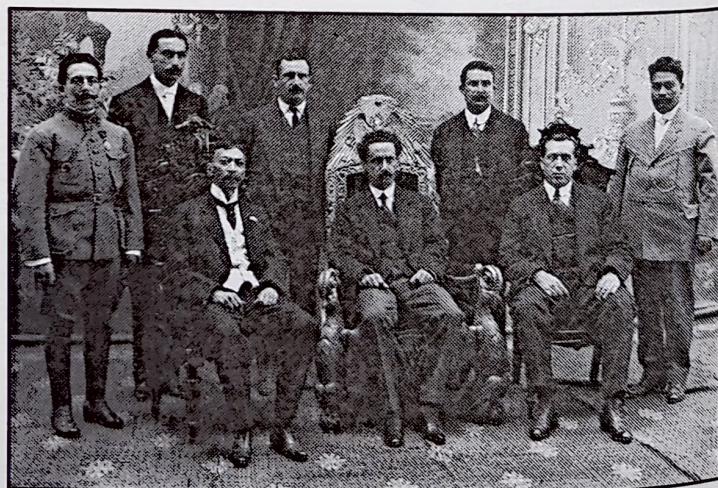
Fundado en febrero de 1911, el Aero Club de México estaba presidido por Alberto Braniff y tenía de directivos a Fernando de Teresa, vicepresidente; José de Jesús Pliego, tesorero; Myrtill Schwartz, secretario; Edmundo Schwartz, subsecretario; Tomás Braniff, Manuel García Teruel, Juan de Lara y Carlos Muller, vocales. Eran socios de dicho Aero Club de México Enrique Fernández Castellot, José López Negrete, Luis Reyes Espíndola, Paul Hudson, Miguel Lebrija, Ernesto T. Simondetti, J. J. Méndez, H. G. Gerber, Salvador R. de la Fuente, Ignacio de la Torre y Mier, José B. Soriano, S. A. Smith, Clarence Sivaum y Martin Kastle.

Los socios del Aero Club de México designaron al Presidente de la República, general Porfirio Díaz, Presidente Honorario; y al Secretario de Guerra y Marina, general Manuel González de Cossío, Vicepresidente Honorario. La sede de este club estaba en General Prim 125, Colonia Juárez, en la Ciudad de México.

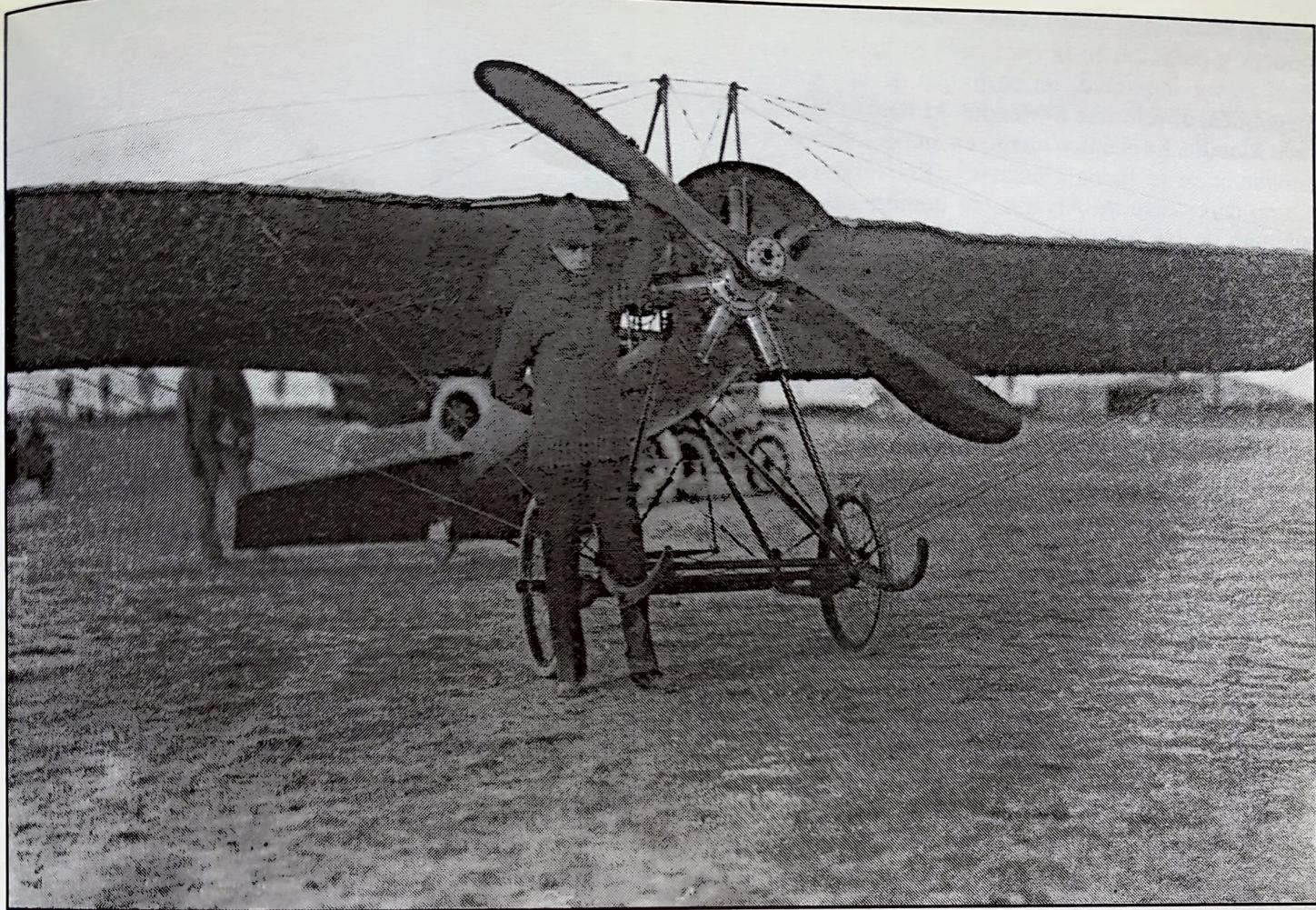
El Club se fundó el 24 de febrero de 1911 y realmente llevó a cabo muy pocas actividades, pese a que su principal objetivo era "el de impulsar la aviación por todos los medios posibles".⁴

PROYECTOS IRREALIZABLES

Cuando se hacían los preparativos de la carrera automovilística México-Puebla, que anualmente organizaba el periódico *El Imparcial*, se pensó y anunció que paralelamente a la carrera terrestre se efectuaría otra aérea.



Federico Cervantes (a la izquierda de uniforme) se graduó en Europa como piloto de dirigibles y de aeroplanos. Aquí aparece como integrante del gabinete del presidente provisional Francisco Lagos Cházaro en calidad de secretario de Comunicaciones. (Fototeca Nacional. INAH)



Martín Mendía con su Deperdussin en Valbuena. (Fototeca Nacional. INAH)

Mientras la carrera terrestre seguiría el camino que pasaba por Calpulalpan, los aeroplanos harían su vuelo "en línea recta, cruzando el Popocatépetl y el Iztaccíhuatl para descender al cerro de Guadalupe, testigo de tantos hechos históricos".⁵

Faltando pocos días para que se efectuara la carrera, en la prensa se anunció que el piloto Martín Mendía se preparaba para tomar parte en ella, así como los aviadores de la Escuela Mexicana estaban adaptando depósitos de combustible de mayor capacidad a sus máquinas para "intentar el paso aéreo a través de los volcanes".⁶

Se decía que Alberto Braniff había ya equipado su avión con tanques de combustible adicionales y había realizado diversos vuelos de entrenamiento, incluyendo alguno nocturno. Martín Mendía se entrenaba con el Deperdussin biplaza con el que esperaba realizar grandes hazañas. Se aseguraba también que iban a participar en dicha carrera los pilotos británicos George M. Dyott y Donald P. Hamilton, que aún estaban en la capital del país con sus respectivos Deperdussin, uno monoplaza y el otro biplaza.⁷

Por supuesto que la carrera aérea soñada no se llevó a cabo por ser en esa época imposible dada la escasa potencia de los motores de los aviones y el poco radio de acción de los mismos.

Vísperas de la Navidad de 1911 se anunciaron en Tampico unas exhibiciones de vuelos para los días 23, 24

y 25 de diciembre con entradas gratis. El anuncio decía que ya se habían arreglado los terrenos necesarios en los llanos de Iturbide, pero no decía quiénes iban a volar. Tampoco nos ha sido posible confirmar si las exhibiciones anunciadas se llevaron a efecto o no.⁸

UN MEXICANO EN EL ZOCALO

Mientras tanto, Martín Mendía probaba el primero de los dos aviones Deperdussin que había adquirido en Francia. Pero, ¿quién era Martín Mendía? Las crónicas nos dicen muy poco de él, apenas lo suficiente para saber que estudió en Francia, que trajo dos aviones Deperdussin y que hizo algunos vuelos sumamente meritorios y a los que haremos referencia en sus respectivos capítulos. Un testimonio oral -entrevista del autor con don Antonio Sánchez Saldaña, entrañable e inseparable amigo de Miguel Lebrija- afirma que Mendía tuvo un accidente con el primero de sus aeroplanos y que, estando encamado en el Hospital Francés, su esposa le entregó a Miguel Lebrija, que había ido a visitarlo e interesarse por su estado, los documentos del segundo de los aeroplanos que aún se encontraba en la aduana a cambio de un automóvil Belleville propiedad de Lebrija. Desconocemos su origen, su formación y su futuro, pues después del accidente de referencia se pierde del panorama aeronáutico mexicano, aunque hay quienes aseguran que durante la Primera

Guerra Mundial se alistó como voluntario en el ejército francés y participó en la contienda en calidad de piloto. Para mayor inquietud, un periódico de la capital de la República, al referirse a Mendía, lo llama Capitán Gustavo Mendía. Es el único medio en que se lo califica como capitán y se le llama Gustavo.⁹ ¿Era también militar? Como en el caso de Alvarez, su nombre no aparece en ninguno de los informes que la Secretaría de Guerra y Marina hizo sobre los jefes y oficiales mexicanos enviados al extranjero a estudiar aerostación o aeronáutica. ¿Era un ex-oficial francés, como se dijo luego para justificar su posible ingreso en el ejército francés para participar en la Primera Guerra Mundial? Misterio en todo ello, por lo que seguiremos relatando los acontecimientos aeronáuticos del México de los últimos días de 1911.

Martín Mendía hizo su primer vuelo en México el día 14 de diciembre de 1911, alcanzando unos 80 metros de altura y logrando dar tres vueltas completas al campo de Valbuena "demostrando tener grandes conocimientos" en el manejo del aeroplano. Hizo un muy buen aterrizaje, pero no pudo controlar al avión en tierra por lo que la máquina se arrastró hasta una zanja resultando con algunos desperfectos que se estimaban fáciles de reparar.

En cuanto tuvo su Deperdussin en condiciones, Martín Mendía reinició las prácticas y el día 20 de diciembre de 1911 se transformó en el primer mexicano en sobrevolar la Ciudad de México. A bordo de su Deperdussin biplaza equipado con motor Gnome de 60 caballos, despegó en Valbuena y muy pronto hizo una buena altura enfilándose primero hacia el sur, luego al este y después al norte, para llegar al cerro del Peñón, atreviéndose a enfilar sobre la ciudad de México sobrevolando las calles de Santísima a unos mil metros de altura para regresar a Valbuena describiendo un arco, efectuando luego un perfecto aterrizaje. Los escasos concurrentes en Valbuena -un reducido grupo de amigos del piloto- lo recibieron con estruendosos aplausos, gritos y vivas, que luego fueron abrazos cuando descendió del avión. Entre los asistentes se encontraba Miguel Lebrija quien invitó a un brindis con champaña en honor de Mendía.¹⁰

De nuevo Martín Mendía repitió la hazaña, pues el día 30 de diciembre volvió a despegar de Valbuena para dirigirse a la ciudad. Quienes transitaban por las calles aledañas a la Plaza de la Constitución y por el propio Zócalo, levantaron la vista hacia el cielo al oír el ruido de un motor sobre sus cabezas gritando entusiasmados mientras observaban una "enorme libélula" que se recortaba sobre el fondo azul del cielo. Fueron centenares las personas que vieron el avión sobre la ciudad, quienes aplaudieron y gesticularon aún a sabiendas de que el piloto no podía enterarse de estas manifestaciones de júbilo. Luego siguió hacia el sur hasta llegar a la Calzada de la Verónica para regresar al campo, donde nuevamente sus amigos y algún público lo recibieron con estruendosos aplausos.¹¹



Martín Mendía a bordo de su automóvil platica con Miguel Lebrija. Mendía fue el primer mexicano que voló sobre el Zócalo capitalino. (Fototeca Nacional. INAH)

LA COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION

El día 16 de diciembre de 1911 se llevó a cabo una junta de accionistas en las oficinas del despacho de abogados Huacuá y Avila en la que se aprobó la escritura constitutiva de la Compañía Mexicana de Aviación.

Esta sociedad se organizó con el objeto de "llevar adelante el contrato celebrado con la Secretaría de Guerra y Marina para el establecimiento de la Escuela Militar de Aviación", que estaría destinada a proporcionar instrucción a oficiales de ejército, así como a todos los particulares que lo desearan. Además, la compañía iba a tener a su cargo la organización de festivales, competencias y todo tipo de espectáculos aéreos. Para tal efecto iba a traer aviones de la mejor calidad, así como pilotos con título de profesores expedidos por el gobierno de Francia.

El capital social de la empresa era de doscientos mil pesos, totalmente suscrito por sus accionistas José Garibaldi, Ubaldo Bassini, Luis Vic y Roumagnac, Carlos Roumagnac y Salvador Artola.¹²

Notas del capítulo XXIII

¹Fly Magazine. Agosto de 1912.(Archivo de Santiago Flores)

²El Imparcial. 4 de marzo de 1911.(AGN)

³El Imparcial. 21 de diciembre de 1911.(HN)

⁴El Imparcial. 25 de febrero y 7 de Marzo de 1911.(AGN)

⁵El Imparcial. 24 de noviembre de 1911.(HN)

⁶El Imparcial. 8 de diciembre de 1911.(HN)

⁷El Imparcial. 10 de diciembre de 1911.(HN)

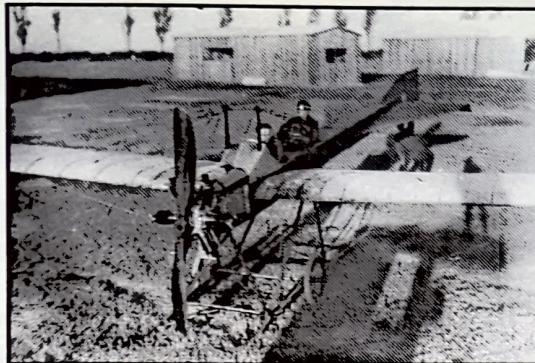
⁸El Imparcial. 20 de diciembre de 1911 (HN)

⁹The Mexican Herald. 21 de diciembre de 1911.(HN)

¹⁰El Demócrata Mexicano. 21 de diciembre de 1911.(HN)

¹¹El Imparcial. 31 de diciembre de 1911.(HN)

¹²El Diario del Hogar. 17 de diciembre de 1911.(HN)



CAPITULO XXIV

El sueño de los audaces

Entre concursos, exhibiciones, "inventos" y otras actividades aeronáuticas, tanto en la capital como en diversas ciudades de la República, muchos de los cuales no pasan de proyectos, transcurren los días y los meses sin mengua del interés y la pasión por todo lo relacionado con la aeronáutica; por el contrario, cada vez es mayor el énfasis aunque los éxitos vayan siempre precedidos de problemas, fracasos y frustraciones como corresponde al contraste de luces y sombras que acompaña a toda nueva era.

No olvidemos que la consagración de la aeronáutica va a influir para que en el mundo se registren cambios tan sustanciales que bien podría hablarse del "antes" y "después de la aviación" en la historia de la Humanidad.

EL CONCURSO DE "EL BUEN TONO"

Don Ernesto Pugibet no cejó en su empeño de emplear la aviación como medio para hacer publicidad a los productos de su empresa cigarrera "El Buen Tono". En esta oportunidad organizó un concurso para premiar el vuelo que cruzara la Ciudad de México con estas condiciones: había que hacer dos vuelos con salida en Valbuena, sobrevolar la Plaza de San Juan en donde se encontraba la fábrica de "El Buen Tono", seguir hasta el Castillo de Chapultepec y de allí regresar al aeródromo pasando por la Calzada de la Reforma y el Zócalo.

Al parecer iban a participar en el concurso Alberto Braniff, Miguel Lebrija, Martín Mendía, George M. Dyott y Donald Patrick Hamilton y se iba a otorgar un valioso premio al piloto que hiciera estos dos recorridos en el menor tiempo.¹

Los únicos que volaron intentando ganar el premio fueron Hamilton y Mendía. En la tarde del 6 de enero de 1912 centenares de gentes se desplazaron a Valbuena o se colocaron por las plazas y avenidas por las que habrían de sobrevolar los aviones. Hamilton despegó y después de ganar altura llegó al caserío de San Lázaro pero no se atrevió a aventurarse a volar sobre la ciudad por lo que regresó al aeródromo.²

Martín Mendía hizo varias evoluciones sobre el campo y se dirigió decididamente a la ciudad a unos 400 metros de altura. Llegó al Zócalo pero tuvo un problema con el control del avión por lo que desde allí se regresó al campo, donde fue recibido con una gran ovación, aunque el vuelo no sirvió para el concurso por no haber cubierto los requisitos del mismo. Martín Mendía contó después a la prensa que cuando se encontraba volando sobre el Zócalo el avión se hundió en un "trou d'air", agujero del aire, que según explicó él mismo son frecuentes "cuando se vuela sobre las ciudades".³

Los demás pilotos no intentaron volar ni el día 6 ni el día 7, fijados para llevar a cabo el mencionado concurso. El mexicano Martín Mendía volvió a volar pero el día 24 de enero de 1912 tuvo un accidente resultando el piloto ileso y los daños sufridos por la aeronave se estimaron como muy leves.⁴

DE NUEVO EN VERACRUZ

Los británicos George M. Dyott y Donald Patrick Hamilton se fueron a dar exhibiciones comerciales a Veracruz. Durante la semana comprendida entre el 14 y el 21



Alberto Braniff y otros pilotos trataron de participar en un concurso organizado por "El Buen Tono", que no tuvo éxito. (Fototeca Nacional. INAH)

de enero de 1912 estuvieron en esa ciudad efectuando vuelos desde un llano en los Caños de Santa Rita. Emplearon el Deperdussin de dos plazas para llevar un pasajero al que daban el "bautismo" de aire, previo pago de

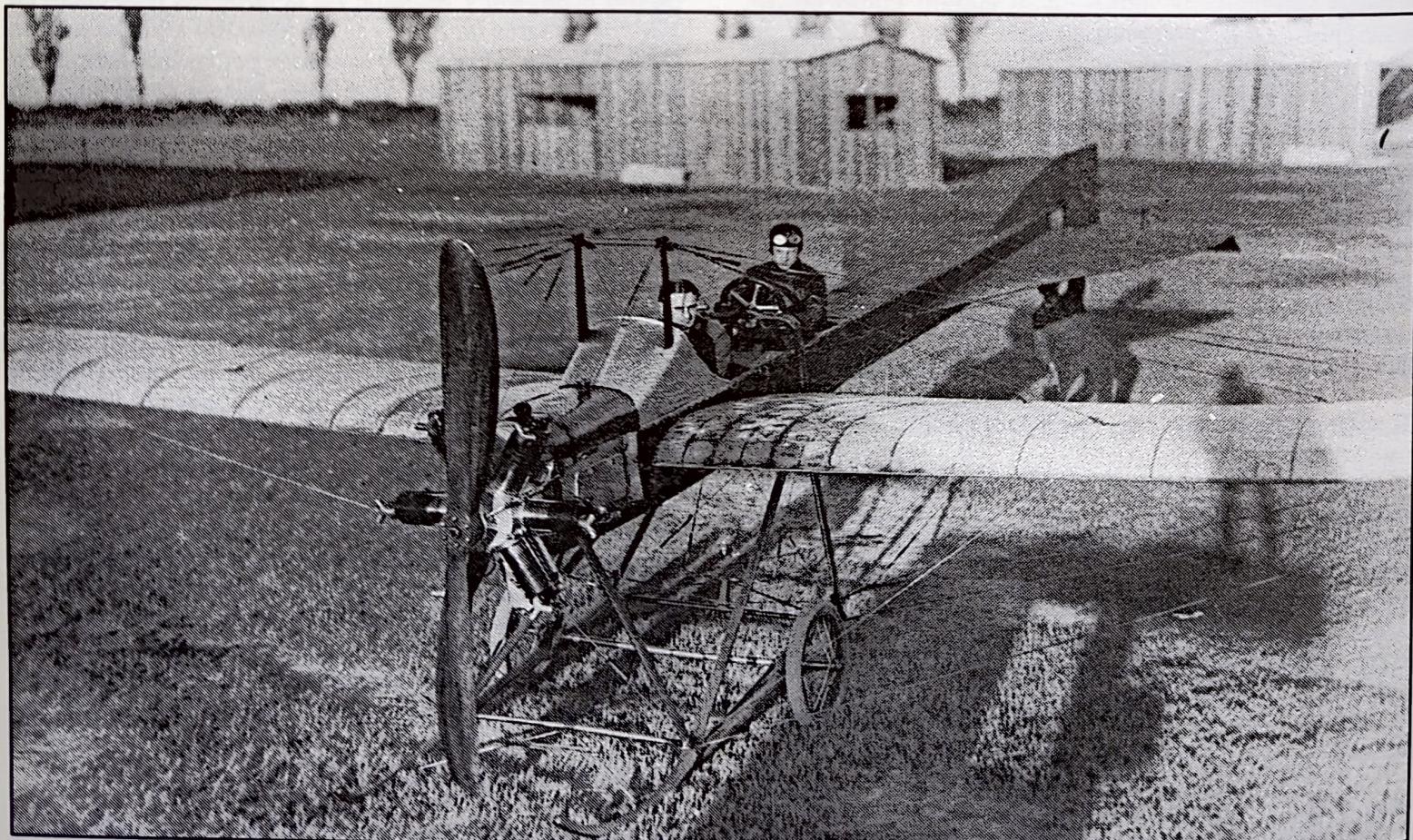
cién pesos. Pese a la nada módica cuota, fueron muchos los veracruzanos que de este modo volaron por primera vez. El campo estuvo todos esos días muy concurrido pese a lo cual "los vuelos de los pilotos propiamente no tuvieron nada de sensacional".⁵

TOCATA Y FUGA

El empresario Fernando Barbachano Bolio, notable comerciante de la Ciudad de Mérida, pensó que los pilotos y aviones significaban la oportunidad de hacer publicidad a su negocio y ganar un buen dinero pues las exhibiciones aéreas atraían a mucho público. Por eso contrató a los pilotos George M. Dyott y Donald Patrick Hamilton quienes en Veracruz se embarcaron con destino a Progreso el día 27 de enero de 1912. Se habían programado los vuelos de exhibición para los días 2, 4 y 5 de febrero de dicho año, para lo cual se efectuó una intensa promoción por medio de carteles y de anuncios en la prensa local.

Los pilotos llegaron con cierta antelación y junto con sus patrocinadores se dedicaron de inmediato a localizar el lugar adecuado para el campo de aviación. Como no encontraron cerca de la Ciudad de Mérida ninguno que reuniera los requisitos se decidió que las exhibiciones se darían en Progreso, cuyas playas ofrecían muchos lugares idóneos y estaba a corta distancia de Mérida con la que estaba unida por un buen sistema de transporte.

La publicidad para promover el evento enfatizaba en



Geo M. Dyott y su compatriota Donald P. Hamilton volaron en Veracruz y protagonizaron en Mérida una aventura que culminó en la cárcel. (Archivo del Ing. E. Velasco)

que Dyott fue el piloto con el que voló el Presidente de la República, don Francisco I. Madero. En una entrevista concedida a la prensa el piloto aseguró que el señor Madero había mostrado una gran serenidad durante el mencionado vuelo efectuado en la Ciudad de México el día 30 de noviembre de 1911.

Los aviones que llevaban Dyott y Hamilton eran dos Deperdussin equipados con motores Anzani, el biplaza de 60 caballos y el monoplaza de 30.

Para el día 2 fueron varios los miles de personas que se congregaron en los alrededores del improvisado campo de aviación en una de las playas de Progreso que estaba engalanado con banderolas de colores y en donde se habían colocado gran cantidad de sillas para los espectadores, amenizando el espectáculo la banda municipal de Mérida. Pese al gran entusiasmo, la bandera que indicaba "norte" estaba colocada en la torre de la estación meteorológica. Los vientos, según informó después el servicio meteorológico, fueron de hasta 30 kilómetros por hora. Presionado por el organizador Barbachano y pese a que el tiempo no mejoraba, Dyott hizo un vuelo a las cinco de la tarde.

El historiador local Raúl Rosado Espínola, lo describe así: "Silencio total del público. El motor acelera. Diez, veinte, cincuenta metros...despegue y asciende. ¡Vuela! Si en ese momento los aplausos, los gritos de emoción y el entusiasmo del público allí reunido hubieran podido impulsar al frágil avioncillo, Dyott hubiera volado a las estrellas".

El valiente piloto británico hizo un vuelo que duró 15 minutos y ascendió hasta doscientos metros de altura. Al aterrizar tuvo que hacer una maniobra brusca pues el viento lo desplazó hacia el público, por lo que se vio obligado a continuar la carrera, ascender y aterrizar después de dar otra vuelta. El público entusiasmado lo aplaudió y lo premió con todo tipo de muestras de entusiasmo. Luego hizo un segundo vuelo permaneciendo en el aire otros 15 minutos y ascendiendo hasta unos 300 metros para recibir nuevamente las muestras del entusiasmo del público cuando aterrizó.

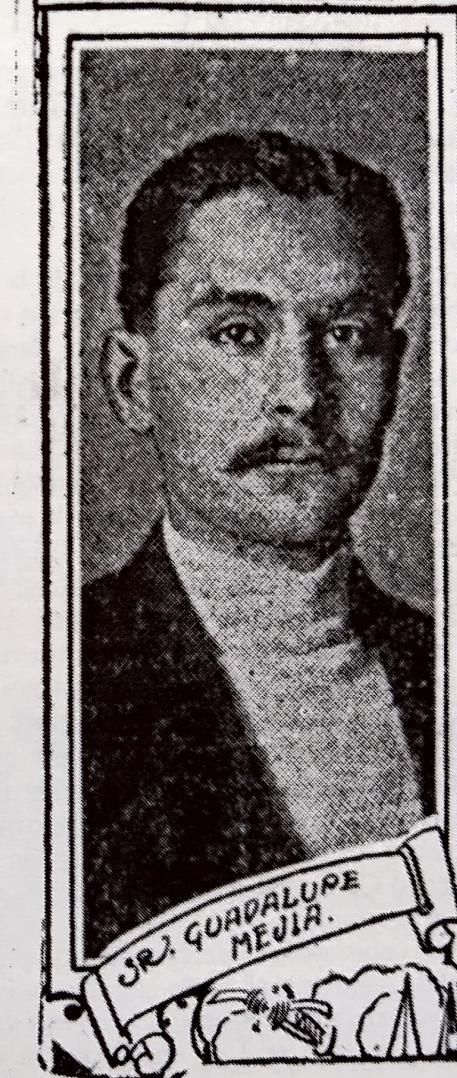
El día 4 de febrero hubo aún más público que el anterior. La aglomeración hizo que los trenes llegaran sobrecargados de gente y con retraso. Esto influyó en la mala disposición de los espectadores que, cuando fueron informados de que no habría vuelos por el mal tiempo reinante, comenzó a armar un escándalo. Presionado por los patrocinadores, a las 5:44 Dyott decidió realizar un vuelo que fue de únicamente tres minutos, pues se trataba de cumplir. Sin embargo, pese a que el viento arreciaba y zarandeaba las palmeras, Dyott decidió despegar de nuevo, no sabemos si por dignidad o por miedo a los irritados patrocinadores y público. Como varias veces pasó sobre los espectadores en forma espectacular el público participó con emoción y entusiasmo, aplaudiendo al valiente piloto cuando aterrizó después de otros quince minutos en el aire.

Quedaba pendiente la exhibición del día 5. Como el viento era sumamente fuerte los pilotos alegaron que no podían arriesgar sus vidas más allá de lo normal y se negaron a volar. Barbachano no aceptó una posible pos-

La Secretaría de Guerra estudiará un monoplano

SE TRATA DE INTRODUCIR EN EL
EJÉRCITO, EL SERVICIO DE
LOS PAJAROS DE ACERO.

Por conducto del señor licenciado A. Escudero, prominente juríscundo del foro jalisciense, será presentado ante el señor Presidente de



la República, el joven inventor Guadalupe Mejía, cuyo retrato dará en otro lugar.

El citado joven ha inventado un aparato de aviación distinto en su mecanismo, al que caracteriza a los demás que se conocen.

Parece que la mente de la Secretaría, tiene el proyecto de introducir en el ejército el servicio de aeroplanos, y por lo tanto examinará, por medio de una comisión técnica, el nuevo pájaro de acero que lo será presentado.

El jalisciense Guadalupe Mejía regresó a la capital del país con un segundo proyecto de aeroplano de su diseño. (Hemeroteca Nacional. Fondo Reservado. UNAM)

posición pues significaba entrar en más gastos y demandó judicialmente a los dos aviadores que fueron detenidos mediante arresto domiciliario en el Gran Hotel, donde se hospedaban.

Valiéndose de diversas argucias y al parecer con la ayuda del cónsul británico, los dos pilotos ingleses embarcaron en Progreso rumbo a los Estados Unidos, dejando plantado a un enojadísimo Barbachano.

Con este "affaire" tan rocambolesco y a la vez tan común en aquellos tiempos, culminaron estas exhibiciones aéreas en Yucatán.⁶

OTRO GRAN CONCURSO DE AVIACION

Henry von Schrader, que formara parte del grupo de inversionistas que contrató a la Moisant International Aviators en sus participaciones en México en 1911, comenzó a realizar las gestiones necesarias para organizar una nueva serie de exhibiciones aéreas que él llamaba pomposamente Gran Concurso de Aviación.

Contando con el apoyo del Presidente de la República, así como de las Secretarías de Gobernación y Obras Públicas, seleccionó un lugar adecuado en los llanos próximos a la estación Natívititas en la Calzada de Tlalpan, en donde se iban a efectuar los trabajos imprescindibles para aplanar el terreno y colocar los hangares y tribunas.

La Gran Temporada de Aviación, como también se la llamó, se iba a efectuar a mediados del mes de marzo de 1912 y se decía que tomarían parte en ella los famosos pilotos Roland Garrós, Edmund Audemars, René Simón, todos ellos ya conocidos en México y otros más. En caso de que éstos no pudieran venir a México se traería a los también famosos Vedrines, Prebost y Frey, quienes iban a participar en Chicago en la Copa Gordon Bennet.

Se despertó un gran interés en general por el mencionado evento pero, muy especialmente, entre los aficionados a la aviación ya que se había anunciado que "iba a poner a pruebas sus conocimientos" el capitán de Ingenieros Federico Cervantes, casi recién llegado de Europa donde había estudiado.⁷

Pese al gran entusiasmo e interés nada de lo planeado se llevó a cabo, seguramente como consecuencia de la rebelión de Pascual Orozco contra el gobierno del presidente Madero, iniciada el 2 de marzo de ese mismo año.

DE LA AMETRALLADORA AL TRIHELICE

Como había ocurrido anteriormente volvieron a presentarse proyectos e inventos cuya utilidad no podremos evaluar ya que no llegaron a cristalizar en realidades tangibles, pero ponen de manifiesto el interés, ingenio y

voluntad de muchos mexicanos por la incipiente aviación en la que todos los días se lograba un pequeño nuevo avance.

El joven Guadalupe Mejía, el inventor del revolucionario aeroplano "Jalisco", que trató que la Comisión Organizadora de las fiestas del Centenario apoyara la construcción del avión, regresó nuevamente a la Ciudad de México con otro proyecto de avión de su invención. Venía ahora con la recomendación del licenciado A. Escudero, notable jurisconsulto de Guadalajara, para que lo recibieran en la Secretaría de Guerra y Marina que había mostrado interés en contar con una escuadrilla de aviones.⁸

Poco después fueron los hermanos Guillermo y Rafael Durand quienes, recomendados por el general Treviño, ofrecieron al titular de la Secretaría de Guerra y Marina, general José González Salas, una serie de elementos de carácter militar de su invención, entre ellos una ametralladora refrigerada por aire, así como "un trihélice y un biplano".⁹

Desconocemos los detalles de los mencionados inventos, pero suponemos que debieron ser poco viables cuando no volvió a hablarse de ellos.

EN PUEBLA

A inicios de abril de 1912 se anunció que durante un festival que iban a efectuar los estudiantes del Colegio del Estado el 14 de dicho mes, con el objeto de recaudar fondos para asistir al Congreso Estudiantil que se preparaba para el siguiente mes de octubre en la Capital de la República, además de una exhibición ecuestre que tendría por escenario el velódromo de esa ciudad, el joven Bulmaro Marín iba a realizar un vuelo "planeado" en un aeroplano de su invención, partiendo del Colegio de los jesuitas para llegar volando hasta el citado velódromo. Con respecto al mencionado vuelo y al planeador no hemos logrado saber más, ni siquiera llegar a tener la certeza de que se llevara a cabo el festival.¹⁰

Notas del capítulo XXIV

¹El Imparcial. 6 de enero de 1912.(HN)

²El Demócrata Mexicano. 7 de enero de 1912.(HN)

³El Imparcial. 7 de enero de 1912.(HN)

⁴El Demócrata Mexicano. 25 de enero de 1912.(HN)

⁵El Demócrata Mexicano. 18 de enero de 1912.(HN)

⁶Vuelo al pasado. Yucatán en las proezas iniciales de la Aviación Mexicana. Raúl Rosado Espínola. Ediciones Komesa. Mérida, Yucatán, 1979.(BA)

⁷El Imparcial. 20, 22, 28 y 29 de febrero de 1912.(HN)

⁸El Demócrata Mexicano. 26 de enero de 1912.(HN)

⁹El Imparcial. 14 de marzo de 1912.(HN)

¹⁰El Imparcial. 5 de abril de 1912.(HN)



CAPITULO XXV

Se interpone la guerra

La Nación mexicana se iba a enfrentar a uno de los momentos más críticos de su historia pues el gobierno del presidente Madero, llegado al poder a través de la manifestación popular en las urnas, se debatía en la incertidumbre creada por la rebeldía de quienes sintieron que la revolución democrática no había satisfecho sus ideales o sus intereses.

Mientras la crisis se gestaba, aún se iban a escribir páginas importantes en la lucha que se había iniciado por dominar la conquista del aire.

LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Al iniciarse el año de 1912 nos encontramos con un aperitivo sumamente interesante y es que la Secretaría de Guerra y Marina había tomado la decisión de crear una Escuela Militar de Aviación que debería contar con hangares y con una flota de varios aviones.

Con tal motivo viajó a la Ciudad de Nueva York el señor Luis de Vic y Romagnac, comisionado por la citada Secretaría para hacer un contrato que permitiera a las fuerzas armadas contar con dichos aviones y para formar un centro de entrenamiento conforme a un proyecto que había sido aprobado y comentado favorablemente en los círculos militares.¹

En el informe de gobierno del Presidente de la República, Francisco I. Madero, leído ante el Congreso de la

Unión el 1 de abril de 1912, en el apartado dedicado al rubro "Guerra y Marina", se decía textualmente lo siguiente:

"En el contrato celebrado para el establecimiento de una Escuela de Aviación en México, se estipuló que se facilitarían todos los aparatos y que se impartiría la instrucción necesaria, sin costo alguno, a los oficiales facultativos que desearan dedicarse al estudio de la materia".²

Seguramente que, como complemento del informe anterior, se publicó en el Diario Oficial el Decreto número 428, de fecha 2 de mayo de 1912, en el que se lee textualmente :

"Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

"Artículo primero. Se faculta al Ejecutivo de la Unión, para elevar el efectivo del ejército permanente, poniendo sobre las armas hasta la cifra de sesenta mil hombres.

"Artículo segundo. Se faculta, asimismo, al Ejecutivo de la Unión, para introducir en la Ley Orgánica del Ejército Nacional, las reformas que estime convenientes a efecto de modificar satisfactoriamente la organización de unidades tácticas, en cuanto a la proporción existente en las clases de tropa, para dotar a los diferentes cuerpos de



Alberto Braniff organizó y costeó un Cuerpo de Voluntarios para ayudar al sostenimiento del régimen del presidente Francisco I. Madero. Aquí, Madero y Braniff pasan revista a estas tropas antes de salir hacia Torreón. (Fototeca Nacional. INAH)

las ametralladoras que juzgue necesarias; establecer servicios de telegrafía inalámbrica; así como de exploración terrestre y aérea y, en general, para todas aquellas innovaciones que coadyuven al propósito de hacer más eficaces los servicios de campaña.

"Artículo tercero. El Ejecutivo dará cuenta al Congreso del uso que hubiera hecho de estas facultades, dentro del término de un año.

"Dado en Palacio Nacional el 2 de mayo de 1912. Francisco I. Madero. Al general de brigada, C. Angel García Peña, Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina. Presente".³

Sin embargo, como tantas veces hemos comentado y seguiremos haciendo, la rebelión de Pascual Orozco en contra del gobierno constitucional de Francisco I. Madero influiría negativamente en la posibilidad de llevar a cabo todos estos y otros proyectos en momentos en que la Nación requería de la dedicación y atención de todo tipo de recursos, especialmente los humanos y económicos.

Es claro que la citada Escuela Militar de Aviación no llegó a funcionar. Los dos primeros aviones traídos a México y que en su momento se comisionaron a las

órdenes de Victoriano Huerta en Torreón, volados por Worden y Alvarez, al terminar la campaña la Secretaría de Guerra y Marina mandó trasladarlos al campo de Valbuena con la idea de que fueran "el primer paso para fundar en México la proyectada Escuela Militar de Aviación".⁴

MUERTE DEL MAYOR NICOLAS MARTINEZ

En el capítulo XVIII comentamos que el mayor de Estado Mayor Nicolás Martínez regresó de Europa en donde hizo el curso de piloto aviador incorporándose el 27 de mayo de 1911 al Estado Mayor del Presidente Provisional de la República, licenciado Francisco León de la Barra.

Cuando tomó posesión de la Presidencia Francisco I. Madero, designó titular de la Secretaría de Guerra y Marina al general José González Salas y éste incorporó al mayor Nicolás Martínez al Estado Mayor de la Secretaría.

Al producirse la rebelión de Pascual Orozco en Chihuahua, el 2 de marzo de 1912, el propio González Salas



Uno de los trenes que transportaban a las tropas al mando del general González Salas, fue alcanzado en Rellano por una "máquina loca" lanzada por los orozquistas, creando gran confusión que terminó con la derrota de las tropas maderistas. Luego, el piloto norteamericano Héctor Worden, dijo que el desastre podía haberse evitado si los trenes hubieran llevado delante aviones exploradores. (Fototeca Nacional. INAH)

se puso al frente de las tropas que marcharon al norte a combatir la rebelión. Derrotado el ejército federal en Rellano, el 24 de marzo de 1912, el comandante en jefe de las tropas y Secretario de Guerra y Marina se suicidó al día siguiente en Corralitos.

En el propio combate de Rellano perdió la vida el mayor Nicolás Martínez cuando trataba de obligar, pistola en mano, a los soldados del 20 Regimiento de Infantería a que hicieran frente al intempestivo y fuerte ataque de las tropas de Orozco. El informe de prensa del acontecimiento dice textualmente: "Surgió entonces el valiente mayor Nicolás Martínez, uno de los oficiales más avenajados; hace uso de su pistola, gritando a aquellos soldados que defecionaban y otro proyectil le partió la frente, dejándolo muerto de manera instantánea".⁵ La situación de deserción entre las tropas federales, muy promovida por la prensa de la época, fue posteriormente puesta en duda por historiadores confiables.

El día 26 de marzo llegaron por ferrocarril a la Ciudad de México una gran cantidad de cadáveres de jefes y oficiales del ejército muertos en Rellano. No llegó el del mayor Martínez, porque no fue encontrado de entre tantos infortunados que quedaron en el campo de batalla. En la Escuela Militar de Aspirantes fue velado simbólicamente y se mandó colocar un gran retrato suyo en un salón.

Nicolás Martínez era egresado del Colegio Militar, obtuvo el título de teniente de Estado Mayor y fue enviado a Alemania a especializarse. A su regreso a México fue uno de los fundadores de la Escuela Militar de Aspirantes de la que también fue profesor. Ascendido a mayor se le envió de nuevo a Europa para que hiciera los estudios de aviación, habiendo regresado con el título de piloto aviador. Además de formar parte del Estado Mayor de la Secretaría de Guerra y Marina, era miembro de la Comisión encargada de la organización de la Escuela Militar de Aviación.

EL CUERPO DE VOLUNTARIOS DE BRANIFF

El connotado aviador Alberto Braniff, ante la situación que afrontaba el gobierno de la República, espe-

cialmente desde la batalla de Rellano, decidió cooperar al sostenimiento del gobierno de Francisco I. Madero organizando un Cuerpo de Voluntarios cuyos sueldos y gastos de instrucción y equipamiento correrían por su cuenta y que se incorporarían como reservistas para que, en caso necesario, formaran parte del ejército regular.

Braniff envió a la prensa capitalina una misiva que era también una convocatoria pública para solicitar la contribución de los voluntarios "puesto que se trata de la defensa de nuestra Patria, cuyos hijos estamos obligados a sacrificarlo todo". Según decía, contaba con el beneplácito del presidente Madero con quien había comentado su proyecto de "formar un cuerpo de reservistas, el cual, previa instrucción en maniobras militares, estará listo, conmigo al frente de ellos, para que, en caso de desmembramiento del ejército, se requieran nuestros servicios".⁶

El reclutamiento y enlistado de voluntarios se inició el día 24 de marzo en los llanos de Anzures iniciándose de inmediato la instrucción militar a cargo de personal comisionado por la Secretaría de Guerra y Marina, como los tenientes Aureliano de la Mora y Miguel Huerta, que fueron auxiliados por los alumnos del Colegio Militar, sargento Eubert Guevara y los alumnos de primera Luis Torres Avila y Juan Rivera Moreno.

En defensa del gobierno de Francisco I. Madero se formaron varios cuerpos de voluntarios, destacándose, el de ferrocarrileros y los voluntarios de Braniff.

A la creación, organización e instrucción del Cuerpo de Voluntarios que llevaba su nombre, dedicó toda su atención el que fuera el primer aviador de México que, por estas penosas circunstancias, se vio obligado a abandonar todas sus actividades aeronáuticas, al menos por el momento.

La decisión de Alberto Braniff de formar un cuerpo de voluntarios para que en caso de necesidad sirviera para reforzar al ejército regular, dio una gran popularidad al ya famoso piloto que recibió el nombramiento de teniente coronel honorario. A nivel familiar, en contrario, ésto le creó una serie de graves problemas en especial por la rotunda oposición de su hermano Oscar que, conjuntamente con otros grandes capitalistas, culpaba a Madero de la situación del país. Ambos hermanos llegaron a atacarse mediante cartas publicadas en los periódicos. Frente a todo y a todos, Alberto continuó en su proyecto hasta el final, pese a que Oscar lo había calificado públicamente de inmaduro.⁷

Alberto siguió con gran interés y empeño la organización de sus voluntarios que, aunque el general Angel García Peña, Secretario de Guerra y Marina, aseguraba que se quedarían en la Ciudad de México para contribuir a su defensa en caso necesario, fueron enviadas a Torreón que se había quedado desguarnecido pues todas las tropas disponibles que allí se concentraron estaban ya luchando en Chihuahua.

El día 7 de junio de 1912 los aproximadamente 300 hombres que formaban el Cuerpo de Voluntarios de Braniff, con el propio Alberto al frente, partieron de la Plaza de la Constitución hasta la estación de ferrocarril con destino a Torreón. Previamente desfilaron ante el Palacio



El Cañón de Bachimba, donde se libró una cruenta batalla en la que las tropas maderistas aplastaron a las orozquistas. El piloto norteamericano Worden, por ese tiempo a las órdenes del general Huerta, dijo que la batalla habría sido más breve y económica en municiones si uno o varios aviones hubieran dirigido el fuego de la artillería. (Fototeca Nacional. INAH)

Nacional en uno de cuyos balcones se encontraba el presidente Madero que los aplaudió emocionado y agradecido.

El día 10 de junio estaban en Monterrey en donde el coronel Justiniano Gómez, hasta entonces jefe del 15o. Batallón de Infantería, tomó el mando de la unidad por órdenes de la superioridad. En la capital neolonesa llamaron la atención los voluntarios por lo bien uniformados que iban.

El día 23 de junio, encontrándose en Torreón, el Batallón Braniff fue embarcado en el ferrocarril con destino a Mapimí. Según los informes disponibles, los diversos destacamentos en que se fragmentó el batallón tuvieron enfrentamientos con grupos enemigos armados. Tanto en Mapimí como en Los Jacales, La Loma y la hacienda de El Refugio, los voluntarios demostraron "valor y buena instrucción".⁸

Cien hombres de los voluntarios de Braniff reforzaron a las tropas de los generales O'Horany Landa que antes de la gran batalla de Bachimba "resistieron el encarnizado ataque de los orozquistas".⁹

Al finalizar la etapa más crítica de la campaña y cumplirse los seis meses del contrato de los voluntarios, el cuerpo fue licenciado, aunque una gran parte de sus integrantes continuaron en filas pues así lo desearon.¹⁰

Fue así como Alberto Braniff abandonó sus aficiones aeronáuticas que por bastante tiempo quedaron en suspenso.

Notas del capítulo XXV

¹El Demócrata Mexicano. 9 de enero de 1912.(HN)

²El Imparcial. 2 de abril de 1912.(HN)

³Diario Oficial. 15 de mayo de 1912.(HN)

⁴El Imparcial. 12 de diciembre de 1912.(HN)

⁵El Imparcial. 27 de marzo de 1912.(HN)

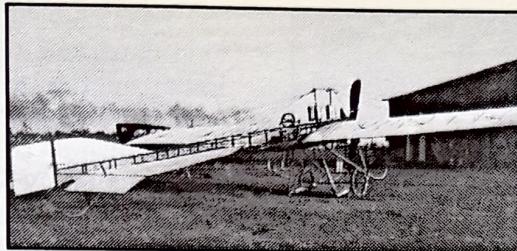
⁶El Imparcial. 16 de mayo de 1912.(HN)

⁷La burguesía mexicana, el emporio Braniff y su participación en la política, 1865-1920. María del Carmen Collado. Siglo XXI Editores, México, 1987.(BA)

⁸El Imparcial. 30 de junio de 1912.(HN)

⁹El Imparcial. 4 de julio de 1912.(HN)

¹⁰El Imparcial. 20 de octubre de 1912.(HN)



CAPITULO XXVI

Grandes logros

Pese a todo, y mientras en el norte de la República se desarrollaban constantes encuentros entre las tropas federales y los diversos grupos rebeldes que se habían unido a los disidentes que acaudillaba Pascual Orozco, en la capital del país -tan cerca y tan lejos del agitado frente-, siguieron su marcha una serie de acontecimientos relacionados con la aeronáutica que, en algunos casos, llegaron a tener un relevante protagonismo en su momento y que más tarde servirían de base para importantes progresos.

MARTIN MENDIA

Martín Mendía mantenía firme su deseo de conquistar lauros para su afición aeronáutica y siguió con los vuelos de ensayo para llegar a alcanzar uno que le proporcionara la satisfacción de un récord. Para ello estuvo haciendo ajustes en el motor de su avión con el objeto de mejorar su rendimiento. También instaló en la aeronave dos barógrafos pues estaba entrenándose para superar el récord de altura en el Valle de México que había logrado Roland Garrós en 1911. Una de las mayores preocupaciones que tenía era la adaptar la respiración a las grandes alturas para, una vez lograda, mantenerse sereno para iniciar un descenso suave, paulatino, sin caer en "excitación nerviosa" pues, una vez en las grandes alturas, "el mayor peligro es la atracción de la tierra que experimenta el aviador" que lo hace caer en descensos precipitados "como le ocurrió al peruano Chávez en los Alpes". Martín Mendía estaba planeando un vuelo desde Valbuena, tomando altura hacia el Oriente para llegar sobre Texcoco con la máxima elevación y allí iniciar el descenso preavido para regresar al aeródromo.¹

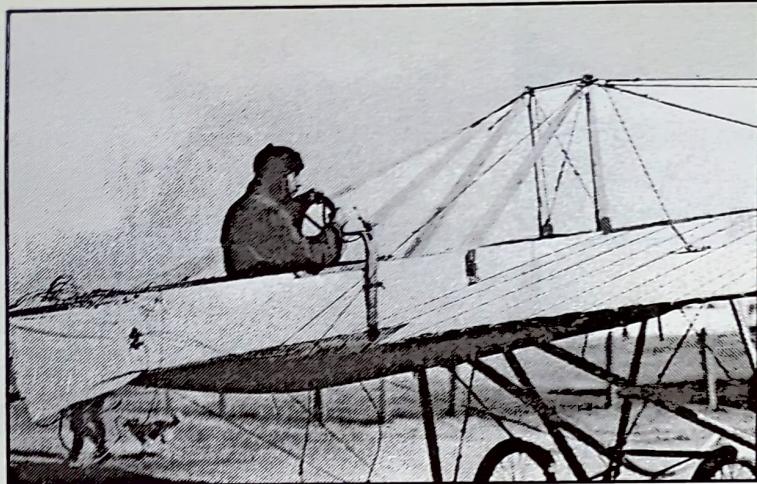
Lamentablemente en uno de estos vuelos de prueba y adaptación a la altura, Mendía se salió del campo después de un aterrizaje y el avión cayó en de las zanjas que circundaban los terrenos, sufriendo el piloto lesiones que ameritaron la hospitalización.

Como referimos en el capítulo XXIII, Miguel Lebrija fue a visitarlo cuando aún estaba encamado y la esposa de Mendía le propuso cambiarle el segundo aeroplano de su marido, que aún estaba en la aduana, por un automóvil, cosa que Lebrija aceptó gustosamente.

De manera tan lamentable México perdió a un excelente deportista que había alcanzado notables éxitos en sus aficiones por el vuelo. Pero, como no hay mal que por bien no venga, el accidente de Mendía y la precavida intervención de su esposa sirvió para poner en manos del inquieto y audaz Miguel Lebrija un avión de muy buenas cualidades con el que pudo llevar a cabo muy interesantes vuelos.

EL PRIMER AVION HECHO EN MEXICO

Juan Guillermo Villasana había trabajado incansablemente en diversos proyectos, así como en la construcción de planeadores y hasta de un rústico avión que, como dijimos en su momento, llegó a realizar algunos cortos vuelos en su natal Pachuca. El contacto con los pilotos, mecánicos y aviones de las exhibiciones Moisant le permitió conocer a fondo las estructuras, motores y superficies de control de todos y cada uno de los modelos y llegó a efectuar algunas reparaciones a los aeroplanos, así como a construir una refacción para el Bleriot de Roland Garrós.³ Esto le dio un conocimiento práctico



Juan Guillermo Villasana en el avión por él construido y aún sin terminar. (Casasola)

sumamente importante, además de sus intensos estudios teóricos. Tan fue así, que un connotado industrial metalúrgico de origen francés, el ingeniero Jacques Poberejsky, que había aprendido a volar en Kiewitt, Bélgica, encargó a Villasana la construcción de un aeroplano tipo Deperdussin, monoplaza, que se fabricaría mediante la copia del que era propiedad de Martín Mendía y para lo cual éste había dado su autorización. Mientras se llevaba a cabo la construcción del avión, Poberejsky viajó a Europa por razones de negocios y de allí se traería el motor y la hélice. Cuando éstos llegaron el avión estaba totalmente terminado por lo que se procedió rápidamente a efectuar los reglajes para la instalación de ambos. Inmediatamente se hicieron las pruebas para adaptar el motor que era un Anzani de 80 caballos.

Luego se hicieron las carreras por tierra y, finalmente, cuando el piloto se sintió confiado en el rendimiento del motor y en la respuesta de los controles, se hizo al aire. En el primer vuelo se elevó a 160 metros y corrió una distancia de cuatro kilómetros. En el aterrizaje el piloto no pudo controlar al aeroplano que se salió del campo y cayó en una zanja, pero Villasana procedió rápidamente a efectuar las reparaciones y el avión pronto estuvo listo para volar de nuevo.⁵

El martes 29 de mayo de 1912 volvió a hacer un vuelo el Deperdussin mexicano con el piloto Poberejsky efectuando únicamente un corto vuelo pues "el motor no estaba trabajando tan bien como deseara el aviador".⁶

Todo el avión a excepción del motor y la hélice fueron hechos en México por los jóvenes Juan Guillermo Villasana y Carlos León, empleando materiales nacionales. Se trató del primer avión hecho en México que logró volar de manera clara.

Lamentablemente el avión resultó destrozado en una noche de gran viento que derribó el techo del hangar en que se encontraba guardado.

No cabe duda de que se había dado una gran paso, especialmente en lo que se refiere al trabajo de Juan Guillermo Villasana, cuya personalidad y capacidad se estaba acrisolando en esos menesteres y posteriormente lograrían manifestarse en plenitud.

Es lamentable el desconocimiento que sobre la aviación mexicana se tiene en el mundo y, especialmente en Latinoamérica, lo que nos lleva a leer textos tan absurdos como éste, publicado en una revista "para el mundo de habla española": "Más tarde, el 20 de septiembre de 1934, vio la luz un nuevo hijo de Elmer (se refiere a Faucett). Era un avión Stinson, Elmer lo presentó durante un vuelo histórico y dejó para la posteridad un ejemplo y un récord: el primer avión construido en Latino América".⁷

No puede hacerse afirmación más disparatada, que solamente puede explicarse por el desconocimiento que hay sobre la historia aeronáutica de México. Como hemos relatado líneas atrás, el mexicano Juan Guillermo Villasana construyó en México un avión tipo Deperdussin a principios del año de 1912, es decir, 22 años antes de que Elmer Faucett hiciera el suyo en Perú.

Si bien el Deperdussin "mexicano" tenía motor y hélice extranjeros, es el mismo caso del Stinson "peruano". Pero hay más: el 16 de mayo de 1917, 18 antes de que volara el avión de Faucett, voló por primera vez un biplano Serie A, el número 6, que además de diseño y construcción netamente nacionales, tenía un motor "Azatatl" y hélice "Anáhuac", ambos diseñados también y fabricados por mexicanos en México. Despues volaron los aviones Serie C y H y se utilizaron los motores "SS México", todos ellos igualmente mexicanos. Por lo tanto, un avión construido en 1934 no podrá ser jamás "el primero de Latino América".

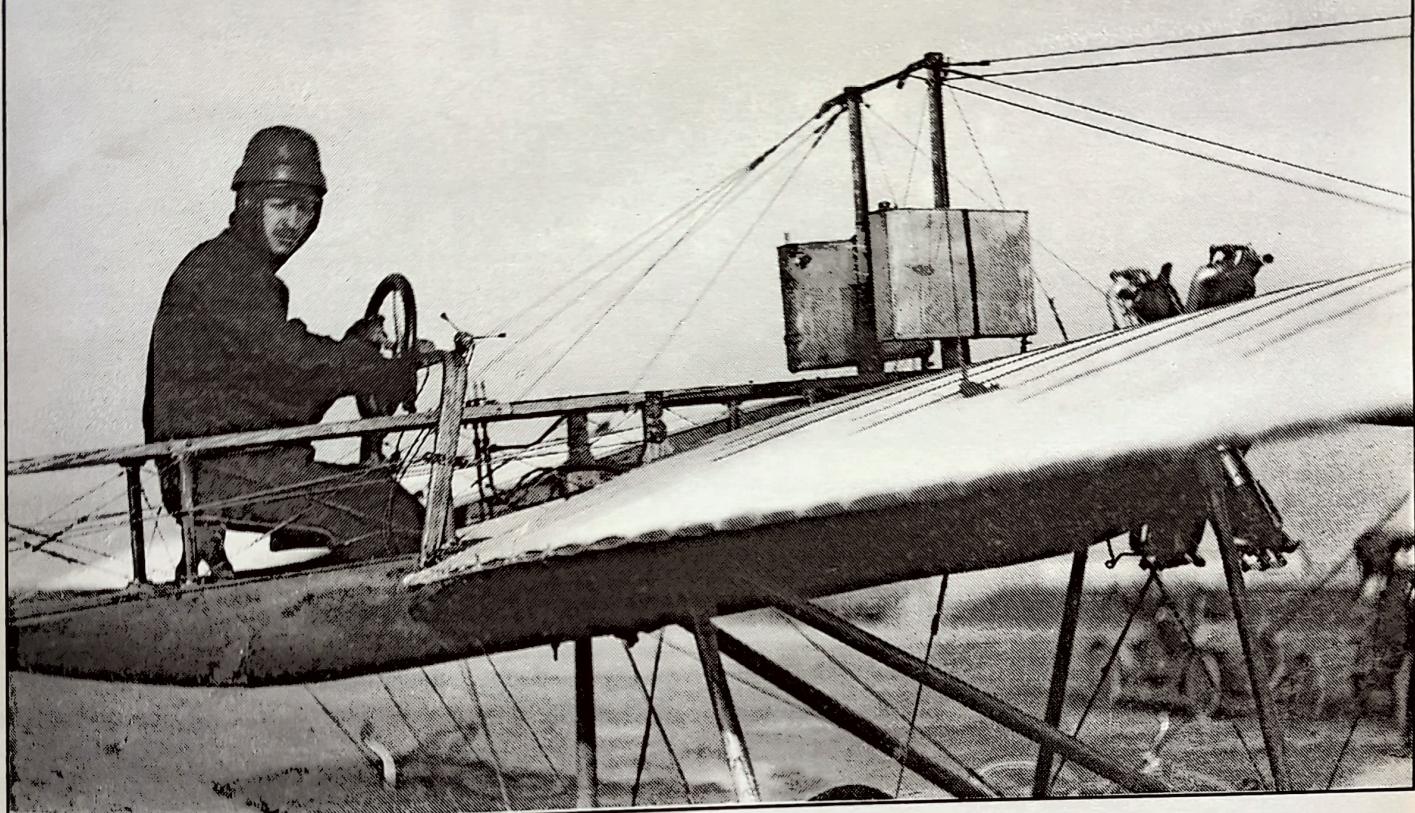
Curiosamente, el avión hecho en México en 1912 por Juan Guillermo Villasana fue bautizado por su constructor con el nombre de "Latinoamérica". ¡Qué ironía!

EL CUERPO DE AVIADORES MILITARES

Al conocerse el proyecto de la Secretaría de Guerra y Marina en lo referente a la creación de la Aviación Militar, fueron varios los interesados en participar en su organización. Ya vimos cómo se creó la Compañía Mexicana de Aviación a finales de 1911, uno de cuyos objetivos era, precisamente, participar en el proyecto.

El aviador Martín Mendía también tuvo interés en intervenir y para ello se entrevistó con el titular de la dependencia, general Angel García Peña, exponiéndole su idea al respecto. Como al Secretario le pareciera interesante la opinión de Mendía, le pidió que le hiciera un proyecto por escrito. Proponía Mendía en su informe la conveniencia de iniciar rápidamente la instrucción comprando aviones en el extranjero a un precio de diez a doce mil pesos para formar a los doce primeros oficiales. Luego se incorporarían los aviones fabricados en México cuyo precio sería de seis mil pesos cada uno. Mendía se ofrecía como instructor con un sueldo mensual de 1,500 pesos ó de 1,000 pesos por alumno graduado. Solicitaba la asistencia de un mecánico con sueldo de 300 pesos mensuales y que los trabajos de campo estuvieran a cargo de un pelotón de soldados de zapadores como, según él, se acostumbraba en Europa.

El Departamento de Ingenieros de la Secretaría de Guerra y Marina contestó el mencionado informe el 27 de mayo diciendo que todo su contenido era razonable pero



El ingeniero Jacques Poberejsky en los controles del primer avión hecho en México, réplica del Deperdussin biplaza. (Fototeca Nacional. INAH)

que, dada la situación del país, no había recursos para llevarlo a cabo.⁸

PROUESTA DE JUAN GUILLERMO VILLASANA

Juan Guillermo Villasana, que había demostrado sus conocimientos y capacidad en la construcción del primer aeroplano hecho en México, que tan exitosamente había volado con el ingeniero Poberejsky, presentó a la Secretaría de Guerra y Marina un largo y complejo trabajo, que reproducimos por su gran valor documental. Villasana contaba con el apoyo de Miguel Lebrija como instructor de vuelo y de Carlos León para la construcción.

Este es el informe de referencia:

"La aviación en México no es un problema de tan difícil solución como han pretendido hacer creer la mayoría de quienes de este asunto se han ocupado en los últimos tiempos.

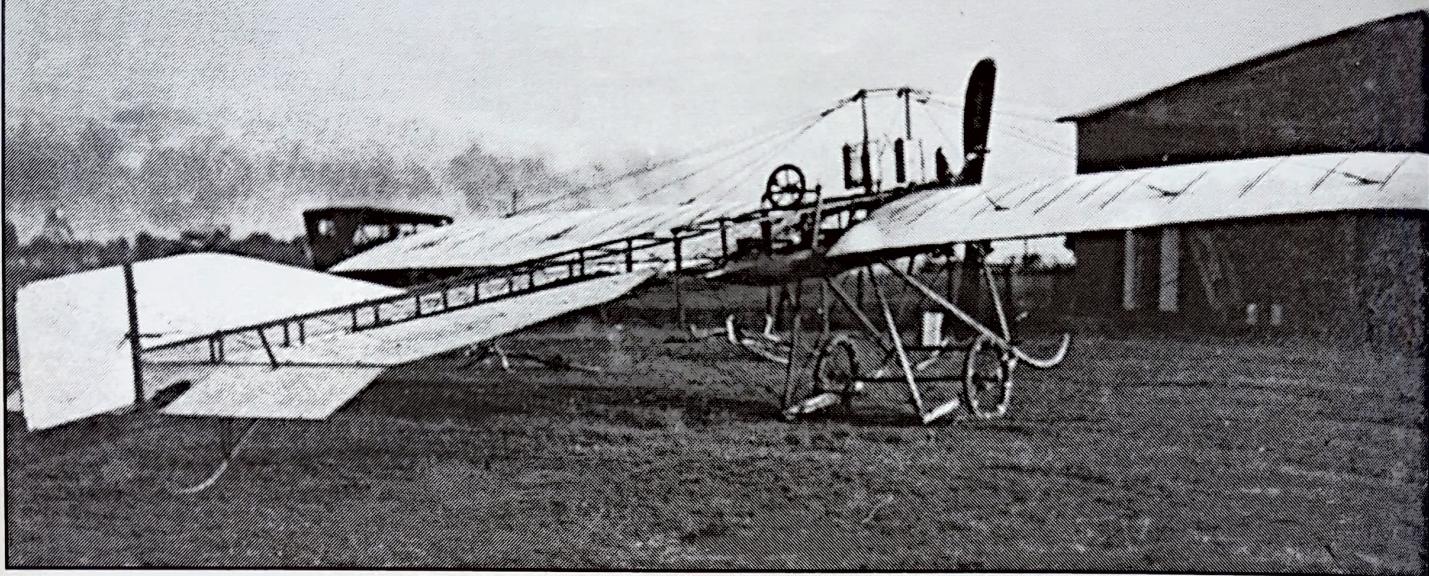
"Un detalle de poca importancia, pero no por eso bien conocido, permite que el vuelo del aeroplano en el Valle de México sea, si no de la duración que en Europa alcanza, sí en las condiciones en que allá se verifica respecto a estabilidad y sustentación. Un aeroplano europeo podrá

volar a estas alturas, lo hemos visto, pero ese vuelo no deja de tener sus peligros y dificultades; esto lo han declarado los aviadores que han tenido ocasión de volar en el valle.

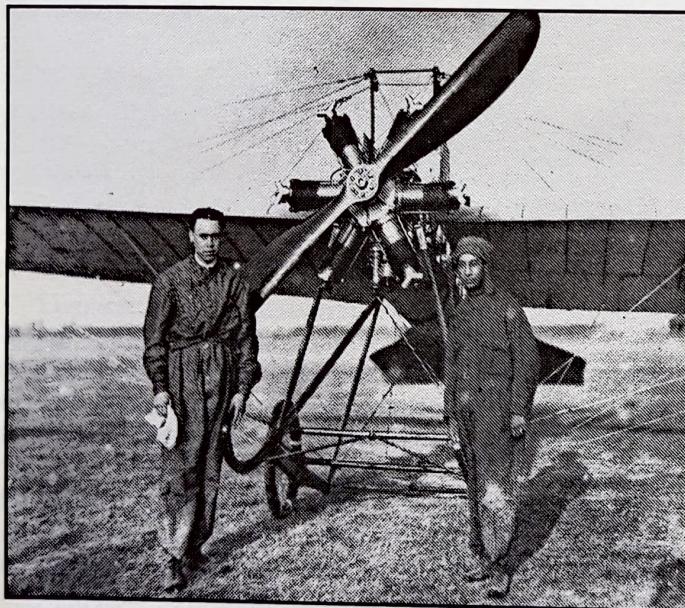
"Estos peligros y dificultades los integran la falta de sustentación y la poca obediencia de los timones, especialmente del de altura. Esto es natural; la teoría lo explica y la práctica lo ha demostrado.

"De aquí que el aeroplano Bleriot, con sus alas de gran curvatura, haya volado en México con menos dificultad que otros que lo han intentado, como el (De-moiselle) que trajo en febrero de 1911 la Compañía Moisant y que a pesar de su poca superficie y reducida potencia sus alas eran planas, así como los biplanos (Curtiss), que intentaron volar sin conseguirlo en Noviembre del mismo año. Ha volado también el biplano (Farman), que si carece de bastante curvatura en sus alas, en cambio éstas son suficientemente grandes (pues llegan a sesenta y cuatro metros cuadrados) para contrarrestar aquel defecto.

"De esto deducimos que el vuelo seguro en México, se verificará aumentando la sustentación de las alas por medio de aumento de su curvatura. No aceptamos el aumento de superficie de que también podemos valernos



El "Latinoamérica", aeroplano, reproducción del Deperdussin biplaza, construido por Villasana y equipado con motor y hélice traídos de Europa. (Casasola)



Juan Guillermo Villasana y Carlos León junto al primer aeroplano construido en México. (Casasola)

por razones poderosas que nos lo impiden: en primera, el volumen que nos obligaría a construir (hangares) enormes y costosos; el transporte resultaría dificultoso y la construcción del ala, complicada y pesada, todo esto contrario a las condiciones, buenas, de un aeroplano militar.

"Pasemos a la maniobra del aeroplano. Esta se dificulta aquí en México por la escasa densidad de la atmósfera y poca superficie de gobierno.

"En la actualidad la mayor parte de los constructores han colocado en sus aparatos apéndices estabilizadores de dirección y unos rudimentarios timones, resultando de aquí que éstos son insuficientes para vencer, con la oportunidad requerida a las superficies estabilizadoras. Para

esto aquí en México, se debe usar un timón de bastante superficie y un pequeño estabilizador fijo y creo que hasta se podría llegar a suprimir éste. La dificultad actual de estas maniobras la he visto claramente en el aeroplano (Deperdussin) del que soy constructor y por declaraciones hechas a mi por el piloto y propietario del aparato, Sr. Jacques Poberejsky, a quien interrogaba después de cada vuelo, formando sus contestaciones una base firme en la que me apoyo para decir lo expuesto en las anteriores líneas.

"Construcción.

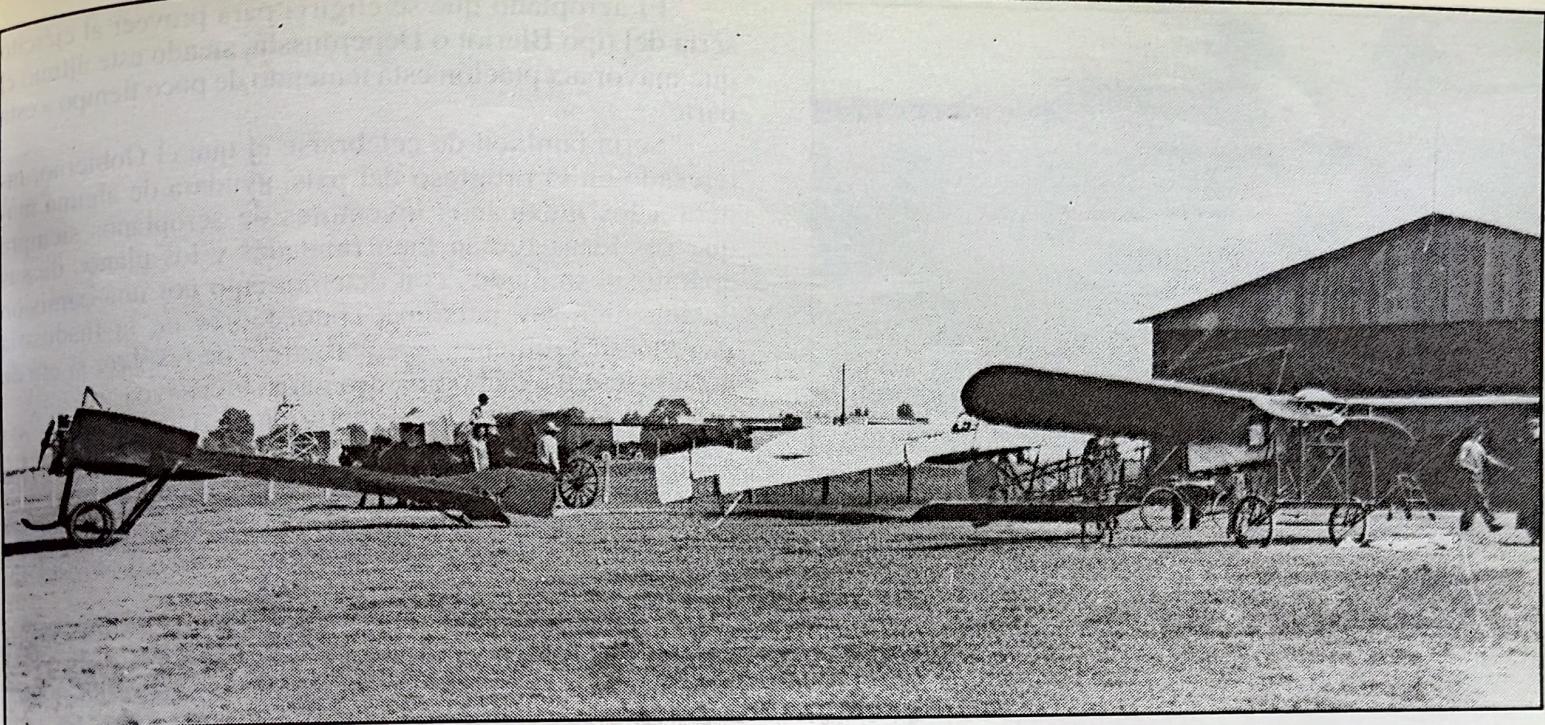
"Dejemos el capítulo referente a las condiciones del vuelo del aeroplano en México, para pasar al capítulo referente a la construcción.

"Esta es tan factible en México, como en Europa y Estados Unidos, y quizás hasta con ventaja en calidad del principal material: la madera.

"El costo de un aeroplano aquí es, contra todo lo que se cree, igual que en Europa o Estados Unidos, sin que por esto sea de mala calidad o acabado.

"Maderas.- En el país disponemos de maderas de superior calidad, que por su abundancia han adquirido precios relativamente bajos, siendo esto lo que ha hecho dudar de su buena calidad para esta clase de delicadas construcciones, pero en realidad no debe existir tal duda, pues si digo esto es por que me he convencido de ello en ocasión de la construcción del aeroplano (Deperdussin) a que he hecho referencia en el capítulo anterior.

"Además, de una ventaja y grande, disponemos en México, el largo de las maderas. Estas sabemos bien que es una dificultad encontrarlas en Europa con un largo mayor de cuatro metros, cosa que en México no sucede, pues llega a seis metros la longuitud de que podemos disponer. Esto es ventaja, como digo antes, por la razón de que los (fuselajes) o cuerpo del aparato, se pueden cons-



El Deperdussin de Miguel Lebrija (izquierda), el "Latinoamérica" (centro) y el segundo de los Bleriot de "El Buen Tono" en Valbuena. (Fototeca Nacional. INAH)

truir de una sola longuitud, evitando así las partes débiles que ocasionarían los empalmes de la madera.

"Siendo de gran longuitud la pieza de madera, es fácil encontrar trozos de buena fibra, que es un requisito indispensable en esta clase de construcciones, siendo esto aún una dificultad en Europa.

"Parte Metálica.- Respecto a la parte metálica del aparato, también es cosa que se puede hacer en México, como en Europa, por ser metales que existen en abundancia y de no difícil laboreo, como el acero, el hierro, el bronce, etc.; el aluminio podría citarse, pero es material que de algún tiempo a esta parte se está eliminando de estas construcciones por su fragilidad.

"Motores.- La única dificultad, si así puede llamarse, es la de los motores, que es fácil de allanar, pidiéndolos a Europa.

"Entre los motores que en mi concepto merecen aceptación están, para el aprendizaje el motor (Anzani), cuya resistencia ha sido bien demostrada y para el uso de los pilotos ya formados, el motor rotativo (Gnome), cuya superioridad a otros lo ha demostrado no en una, sino en bastantes ocasiones.

"Hélices.- Respecto a las hélices, es poco e interesante lo que se tiene que decir. El material hemos visto que existe, por lo cual no me referiré más a él. Unicamente diré que una hélice es la parte de mayor importancia en el aeroplano, pues que de su buen acabado depende el rendimiento del motor. Operarios capaces de llegar a hacer una de estas construcciones, los tenemos, pero su ninguna práctica no les permitiría trabajar con la confianza debida, y si hemos de preocuparnos por el adelanto del obrero, es de imperiosa necesidad la construcción de propulsores en el país, para que el operario perfeccione su práctica en este trabajo y no le cause temor el dedicarse a estos trabajos que él podría creer de suma dificultad.

"Escuela.

"La escuela de aviación en México es indispensable y tendría grandes ventajas. Sabemos que es una dificultad volar en México, pues un piloto que vuela en forma aquí, puede hacer lo mismo en cualquier otra parte, no sucediendo lo mismo si cambiamos el orden de aprendizaje, pues sucedería lo que ha sucedido que existan aviadores que verdaderas hazañas hayan logrado en otros países y sin embargo no han podido hacer lo mismo en México. Entre éstos merecen citarse Willard, últimamente muerto en Boston y que vino a México en Noviembre de 1911 y Audemars, que estuvo en febrero del mismo año.

"Además, los alumnos tendrán ocasión de darse cuenta de la construcción y reparación de los aeroplanos y no sería malo que ellos, de alguna manera ayudarán a ello para recibir una educación práctica, y poder ellos mismos componer sus máquinas en caso de un accidente lejos del campo de maniobras.

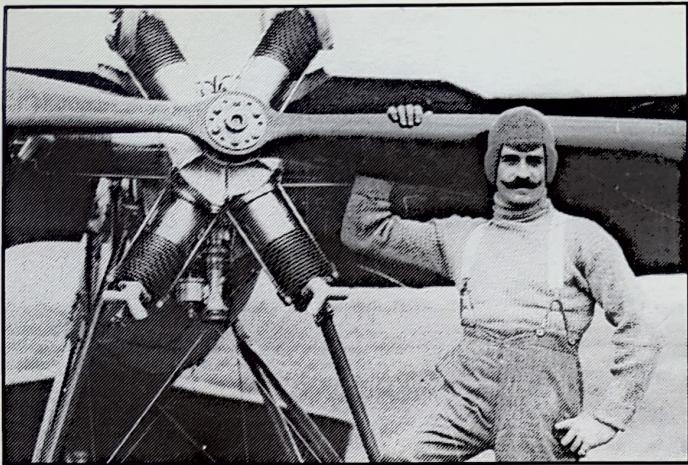
"El lugar donde quedaría establecido el campo de aviación sería fácil de adquirir, aunque no fuera tan cerca de la ciudad, pues esto no es un requisito indispensable. El campo de Balbuena es bueno, pero de extensión muy reducida para poderlo emplear para instrucción, lo que ocasionaría roturas de aparatos y desgracias personales, resultando así muy caro el aprendizaje de los alumnos.

"Esto es lo que puede decirse respecto a la Escuela Militar de Aviación.

"Ventajas.

"Las ventajas existentes con la construcción de aeroplanos en México, son numerosas. En primer lugar, encontramos en ella una fuente de trabajo para el obrero, lo cual, de por sí, es de suma necesidad en las actuales circunstancias por que atraviesa, desgraciadamente, el país.

"Es lógico que en esta clase de trabajo, el obrero gane



El destacado piloto Miguel Lebrija con el Deperdussin. (Fototeca Nacional. INAH)

un salario, si no elevado, sí mayor del que podría adquirir ahora en que no puede aplicar toda su inteligencia y aptitudes en el trabajo, únicamente por falta de ocasión. Con este salario mejorará su indumentaria y su situación pecuniaria, y asimismo, por el trabajo bastante delicado que tiene que desempeñar, tendrá la imprescindible necesidad de poner todos sus sentidos en él, y así llegará a desarrollar su inteligencia y conocimientos hasta llegar a la igualdad con obreros europeos. Y una vez práctico en esta clase de trabajos, los desempeñará con mayor rapidez y perfección.

"Una vez que el público, faltó ahora de animación por la aviación, sea testigo de la construcción de los aeroplanos y vea funcionar la escuela a que he hecho referencia, se verá animado, nacerá en él el entusiasmo y este nuevo Sport se verá pronto muy aceptado.

"Entonces veremos que alguien deja el automóvil para tripular un aeroplano que fácilmente adquirirá por tenerlo inmediatamente disponible y listo para volar.

"Vendrá la demanda de estas máquinas, que nos obligaría a ampliar el taller o a montar otro, de donde vendría el desarrollo de esta industria tan generalizada en Europa como en Estados Unidos.

"Condiciones.

"Las condiciones en que se podría principiar a trabajar son bien fáciles de ser aceptadas por el Gobierno, por ejemplo: Hacer un pedido de cinco aeroplanos, de los cuales se destinarián: dos al servicio de la escuela y tres para el uso de los pilotos militares ya formados. Facilitar el aeródromo o aeródromos para la instrucción de los alumnos. Costear el aprendizaje de los pilotos militares que sería a razón de ochocientos pesos por cada uno, siendo por parte del Gobierno la reparación de los aparatos rotos por ellos, y las cuales se harían al precio del costo.

"El precio de cada aeroplano para la escuela sería de ocho mil pesos y el de cada uno de los destinados al servicio militar, sería el de diez mil pesos, con motor (Gnome), tipo Omega de 50 H. P.

"El importe de estos aeroplanos se cubriría tan luego como fueran entregados volando y probados por el piloto aviador de la casa constructora.

"El aeroplano que se elegiría para proveer al ejército sería del tipo Bleriot o Deperdussin, siendo este último el que mayor aceptación está teniendo de poco tiempo a esta parte.

"Sería también de celebrarse el que el Gobierno, interesado en el progreso del país, ayudara de alguna manera a los mexicanos inventores de aeroplanos siempre que sus ideas fueran bien fundadas y los planos de sus aparatos, estudiados con detenimiento por una comisión de ingenieros y personas conocedoras de la Industria Aeronáutica, quienes se encargarían de resolver si era de aceptarse o no dicho aparato para su ensayo.

"Estos aparatos ensayados quedarían en poder del Gobierno, y si se llegara a ensayar cinco o seis modelos diferentes, uno de ellos, el mejor, se aceptaría como modelo para la construcción de aparatos militares y no habría necesidad de tomar como modelo un tipo de aeroplano extranjero.

"En la actualidad son los monoplanos los más aceptados por todas las naciones para el servicio militar. En realidad son bastantes las ventajas que ofrecen: el desmontar las alas y el estabilizador para colocarlos a cada lado del cuerpo del aparato, es operación rápida y fácil, permitiendo que el aeroplano ocupe una área muy reducida para su transporte, y, siendo fácil la operación de desmontar y montar las alas como el estabilizador, es reducido el personal necesario para ello.

"En esta forma desarmado un monoplano se ha podido llevar al campo de maniobras remolcado por un automóvil y ha sido armado y dejado listo para volar en el término de catorce minutos.

"Pero no por esas razones el biplano debe olvidarse o se debe detestar sus servicios.

"Tiene una ventaja sobre el monoplano y que es grande, la mayor estabilidad y seguridad por consiguiente, que depende de la posición relativa de su centro de gravedad.

"México, 4 de septiembre de 1912.

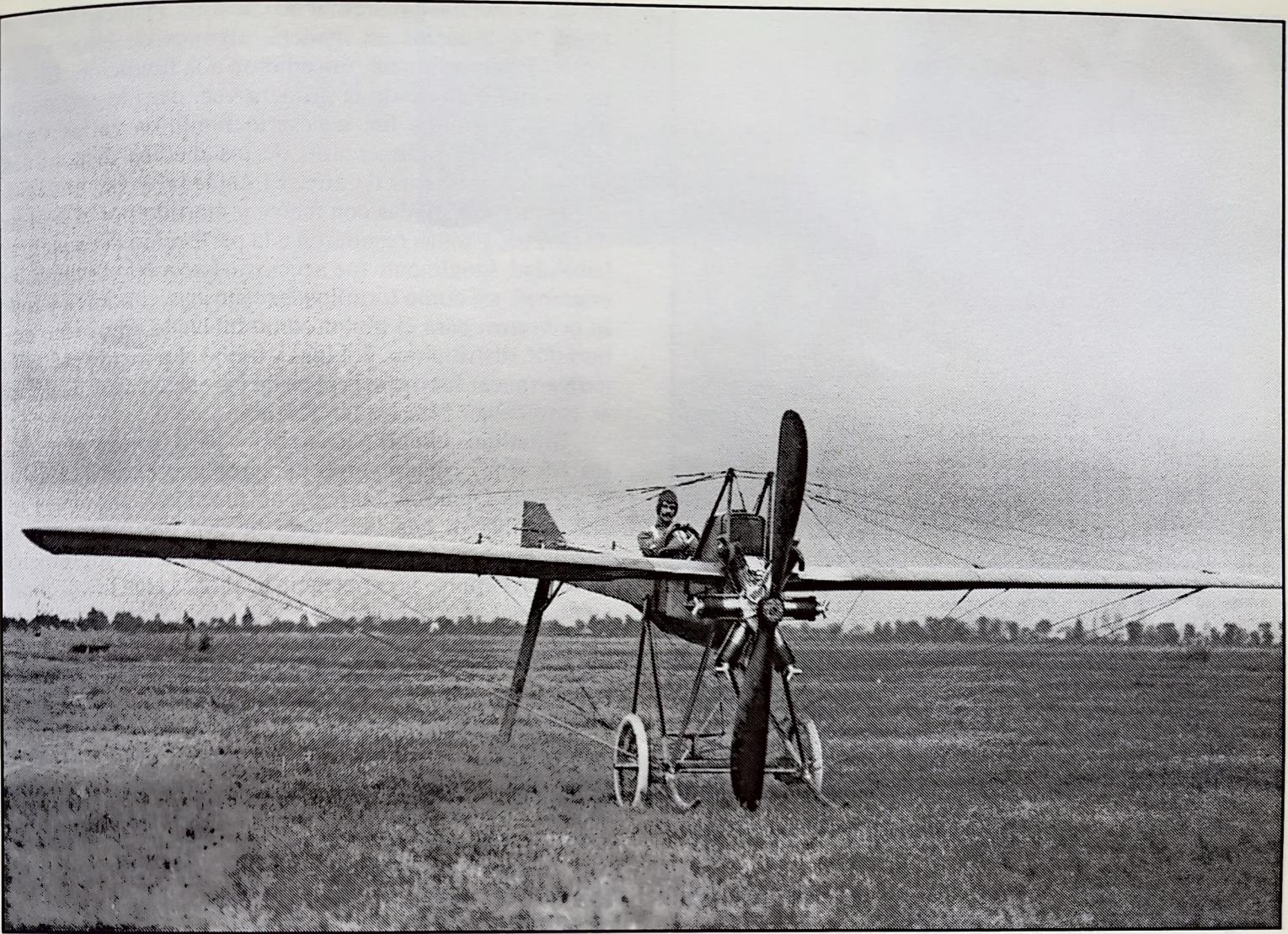
"JUAN GUILLERMO VILLASANA"⁹

NUEVOS EXITOS DE MIGUEL LEBRIJA

Por el procedimiento del canje, un automóvil por un aeroplano, Miguel Lebrija se hizo con el Deperdussin biplaza de Martín Mendiá. Con la ayuda de sus hermanos Jacobo y Roberto y de sus amigos Juan Guillermo Villasana y Antonio Sánchez Saldaña, Lebrija armó el aeroplano Deperdussin "tipo militar" equipado con motor Anzani de 80 caballos.

El primer vuelo se efectuó el día 6 de octubre de 1912 a las siete de la mañana en Valbuena. En esa ocasión Lebrija se mantuvo en el aire durante cinco minutos y su aterrizaje fue muy seguro, por lo que sus familiares y amigos lo abrazaron efusivamente cuando se bajó del avión.

Poco después hizo el segundo vuelo, que tuvo una duración de ocho minutos habiendo ascendido hasta 375 metros, logrando también realizar un buen aterrizaje.



Miguel Lebrija realizando pruebas estáticas con su Deperdussin biplaza en Valbuena. (Fototeca Nacional. INAH)

En la tercera ocasión llevó de pasajero al joven Carlos Castro y permaneció en el aire durante cuatro minutos y aterrizó con toda facilidad y felicidad.

Según la prensa estas pruebas las estaba realizando en privado pues no quería la publicidad hasta no haber practicado lo suficiente para "no exponerse al fracaso".¹⁰

Lebrija continuó intensamente sus vuelos de prueba para tratar de dominar el excelente aeroplano que había obtenido. El día 8 de octubre de 1912 realizó un exitoso y llamativo vuelo hasta la Basílica de Guadalupe. Salió de Valbuena a las siete de la mañana llegando a La Villa con una altura de unos 300 metros; después de efectuar algunas evoluciones sobre la Basílica en las que descendió hasta 200 metros, regresó al aeródromo aterrizando como era su costumbre con gran seguridad. Después volvió a efectuar otros dos vuelos, en el último de ellos acompañado de un pasajero. En esta ocasión aterrizó después de haber hecho un "vol-plané muy lucido" a pesar de que ya hacía un viento muy fuerte.¹¹

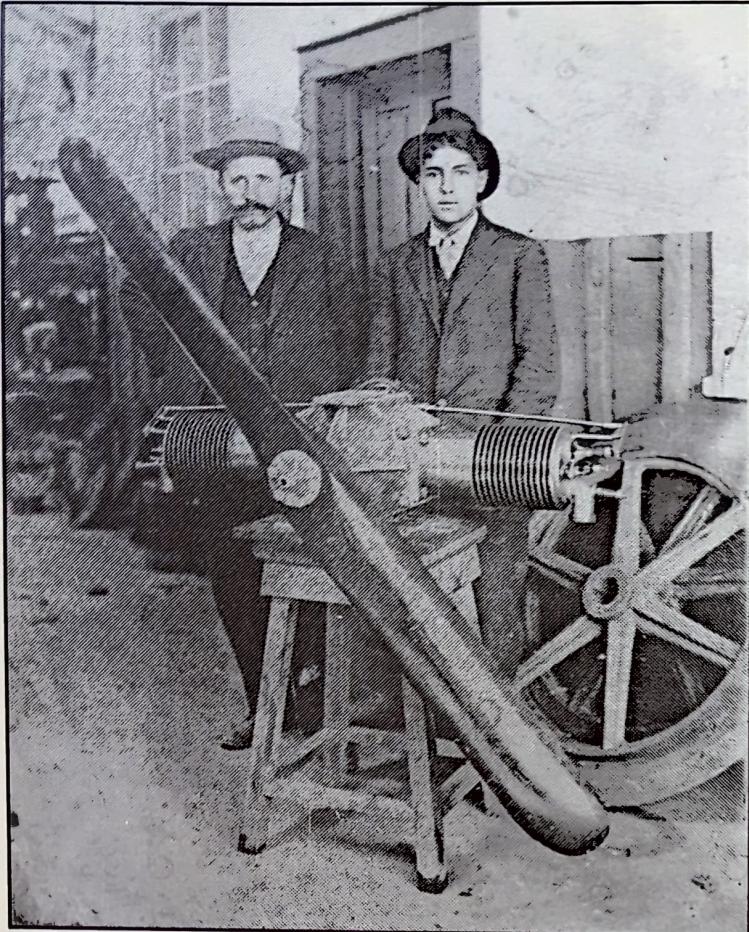
Cuando Lebrija iba a volar a Valbuena pasaba a recoger a sus compañeros a las 6 de la mañana a bordo de un automóvil Naudin, monocilíndrico, al que por el enorme ruido que hacía y la hora de la cita le llamaban "el despertador". Trepados en el auto iban Lebrija, alguno de

sus hermanos y los amigos hasta Valbuena a preparar el avión en el que efectuara aquellos vuelos que llamaron enormemente la atención de los capitalinos y llegaron a ser muy familiares.

El día 20 de octubre probó en el Deperdussin la primera hélice hecha por Juan Guillermo Villasana empleando una técnica de su invención. Lebrija quedó sumamente satisfecho por el rendimiento de dicha hélice que era muy superior a la Chauvier. Este fue el primer antecedente de la que luego sería la famosa hélice "Anáhuac".

A finales de octubre voló sobre Chapultepec y luego realizó varios vuelos saliendo desde Valbuena para llegar y aterrizar en Anzures y de allí despegar para regresar nuevamente a Valbuena. Su avión se hizo famoso en la capital de la República al cruzarla con tanta frecuencia. Mucha gente iba los domingos al campo a presenciar los vuelos de Miguel.

Don Venustiano Carranza, entonces Gobernador de Coahuila, visitó a finales del año de 1912 al Presidente Francisco I. Madero, haciéndose acompañar de su sobrino Alberto Salinas Carranza, recién graduado en la Moisant Aviation School. El Primer Mandatario, dirigiéndose al nuevo piloto, le preguntó:



Don Andrés Aldasoro y su hijo Juan Pablo junto al motor construido por éste. (Archivo F.A.M.)

"¿Viste pasar por aquí a Lebrija?"

En diciembre Miguel Lebrija, que ya había atravesado la Capital con un pasajero a bordo de su avión, voló con la señorita Elisa Díaz Gutiérrez, quien fue la primera mujer mexicana en volar en un avión.

Lebrija continuó los vuelos por los alrededores de Valbuena y sobre la Ciudad de México hasta que en febrero de 1913 se produjo la tristemente famosa "Decena Trágica".¹²

EL PRIMER MOTOR DE AVIACION HECHO EN MEXICO

Después de los vuelos en planeadores en las colonias Roma y Anzures en la Ciudad de México, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez comprendieron que solamente con una planta de potencia adecuada podrían volar con cierta regularidad.

Como en ese tiempo no se podía conseguir en México un motor de aviación decidieron construirlo ellos mismos. Juan Pablo hizo los cálculos y bocetos, Pablo Lozano, estudiante de ingeniería y magnífico dibujante, ejecutó los planos. Después de seleccionar los diversos materiales con que debían producir cada parte, se marcharon a la mina "Las Dos Estrellas" de Tlalpujahua, Michoacán, de la que su padre, el ex-subsecretario de Fomento don Andrés Aldasoro, era el gerente.

El motor proyectado tenía dos cilindros opuestos y

estaba calculado para rendir 40 caballos. Primero hicieron todos los modelos en madera, algunos de ellos varias veces. Posteriormente procedieron a la fundición. El cárter resultó bien desde la primera vez, pero los cilindros, pistones y anillos fue necesario fundirlos varias veces pues, dado lo rudimentario de los medios disponibles, salían con burbujas de aire. El cigüeñal y las bielas de acero fueron forjadas con marro y martillo por el herrero de la mina y todas resultaron a la perfección dada su gran habilidad. Igualmente fue necesario hacer las válvulas, los engranes, así como tornillos, excéntricas, tiradores y todo lo necesario para el motor como tubos de admisión, carburador, distribuidor, bobinas y bujías. La fuente eléctrica para arrancar fueron seis pilas de las que en aquella época se empleaban para los teléfonos.

Simultáneamente a los trabajos para fabricar el motor, los Aldasoro construyeron un aeroplano en el que debía instalarse. Dicho avión tenía un fuselaje triangular y las alas resultaban una verdadera innovación pues eran de perfil "espeso", en contra de lo que se hacía comúnmente en aquella época. La eficiencia de dichas alas fue probada en un túnel de aire hecho por Juan Pablo valiéndose de un ventilador y otros elementos.

En la primera prueba el motor comenzó funcionando perfectamente pero, a los cinco minutos, cuando todo era felicidad entre los presentes, el cilindro derecho se quebró causando una explosión que rompió un tímpano a Juan Pablo que estaba junto al motor verificando la carburação. Tras la curación regresó a las pruebas y fue necesario hacer de nuevo los cilindros, ahora torneados en acero, además de un pistón y una biela. Probado de nuevo, el motor alcanzó las 1,200 rpm. previstas.

Cuando los hermanos Aldasoro realizaban los últimos ajustes al motor para instalarlo en el avión, recibieron una notificación de la Secretaría de Guerra y Marina en la que se les comunicaba que habían sido becados por el Gobierno de la República para tomar un curso de aviación en la Moisant Aviation School, de Long Island, Nueva York, por lo que hubieron de abandonar todos sus proyectos y trabajos.¹³

Notas del capítulo XXVI

¹El Imparcial. 28 de Mayo de 1912.(HN)

²De mis conversaciones con el ingeniero don Antonio Sánchez Saldaña, amigo y compañero de Miguel Lebrija.

³Juan Guillermo Villasana: Una vocación y un destino. Esperanza Villasana Heredia. México, D.F., 1963.(BA)

⁴The Mexican Herald. 30 de Mayo de 1912.(HN)

⁵El Imparcial. 29 de Mayo de 1912.(HN)

⁶The Mexican Herald. 30 de Mayo de 1912.(HN)

⁷Revista Aérea Latinoamericana. Septiembre de 1980. Nueva York. Artículo "Reviviendo el pasado", firmado por Rafael Torres.(HA)

⁸La Aviación durante la Revolución Mexicana. Manuel Ruiz Romero. México, D.F., 1988.(BA)

⁹Revista Tohtli. Noviembre de 1918. Tomo III. Número II.(HA)

¹⁰El Imparcial. 7 de Octubre de 1912.(HN)

¹¹El Imparcial. 9 de Octubre de 1912.(HN)

¹²La Aviación durante la Revolución Mexicana. Manuel Ruiz Romero. México, 1988.(BA)

¹³Documentos de la familia del Tte. Crl. P.A. Juan Pablo Aldasoro Suárez.



CAPITULO XXVII

Los primeros aviones militares

El Cuerpo de Ejército conocido como División del Norte que, al mando del general Victoriano Huerta se concentró en Torreón para combatir la triunfante rebelión de Pascual Orozco en Chihuahua, fue equipado con dos aviones en julio de 1912, cuya actividad y participación es casi imposible establecer con precisión hoy. Sin embargo, nos hemos preocupado por investigar todo cuanto ha sido posible en las fuentes documentales disponibles en México y Estados Unidos al respecto, para obtener la mayor luz posible.

LA CAMPAÑA DEL NORTE

Pascual Orozco, quien fuera de los primeros y más firmes apoyos del ideal político de Francisco I. Madero, encabezó el descontento frente al maderismo llegando a tomar las armas en contra del gobierno legalmente constituido contando con un considerable respaldo en su natal Chihuahua.

Como la rebelión cobrara una gran importancia, el propio titular de la Secretaría de Guerra y Marina se puso al frente de un ejército integrado por dos mil hombres perfectamente armados e implementados.

Estas tropas fueron derrotadas por Orozco en Rellano el día 24 de marzo de 1912. Ante situación tan dramática, al día siguiente el general José González Salas se suicidó en Corralitos.

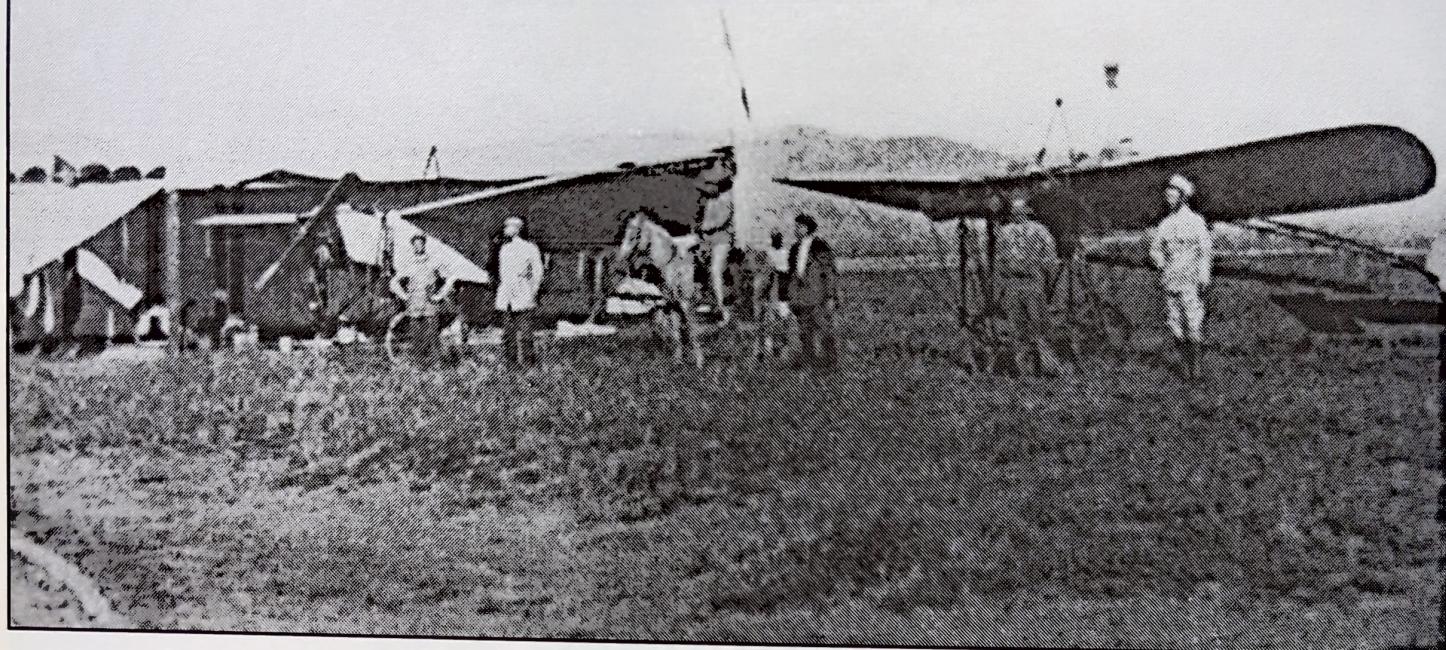
Uno de los hechos más llamativos y relevantes de este primer combate de Rellano fue el enorme daño causado

por una "máquina loca" cargada de dinamita, que fue lanzada contra el primero de los trenes que conducían a las tropas federales. Tras la sorpresa y el desorden, una rápida serie de ataques bien coordinados y ejecutados contra los trenes, causaron un verdadero desastre.

Ante la amenaza de Orozco de dirigirse hacia el sur para tomar la Ciudad de México, para lo cual había logrado reunir un ejército de unos ocho mil hombres armados, algunos de ellos procedentes del ejército federal, el presidente Madero ordenó retomar la iniciativa para detenerlo antes de que su avance resultara imparable, por lo que designó al general de división Victoriano Huerta para mandar el nuevo ejército que había de combatir la rebelión. Huerta concentró tropas en la Ciudad de México y se trasladó hacia Torreón en donde se le siguieron reuniendo otros grupos procedentes de diversos puntos del país.

Con gran lentitud, sumamente criticada por la prensa de la capital, Huerta conformó un ejército formado por tropas de infantería, caballería, artillería y zapadores, varias compañías de ametralladoras y numerosos grupos de los Cuerpos de Rurales. En Torreón se concentraron también las fuerzas irregulares que mandaba Francisco Villa. En total, Huerta reunió un complejo conjunto integrado por unos ocho mil hombres y varios trenes.

Los días 11 y 12 de mayo la División del Norte hizo los primeros ataques serios derrotando a Orozco en Conejos, donde ya se mostraron algunas debilidades de los rebeldes.



Los aviones Bleriot/Moisant que llegaron a Torreón, vía Tampico, para incorporarse a la División del Norte que mandaba el general Victoriano Huerta. (Archivo Ing. Adolfo Villaseñor)

Los días 22 y 23 de mayo de 1912 los orozquistas trataron de impedir el avance de la División del Norte. Huerta tomó la ofensiva y derrotó a Orozco en la segunda Batalla de Rellano.

Los días 3 y 4 de julio la División del Norte derrotó a Orozco en Bachimba. Se destacó en estos combates la artillería federal al mando del coronel Guillermo Rubio Navarrete.

El 4 de septiembre fue el combate de Ojinaga en que resultó herido Orozco quien se refugió en los Estados Unidos. Cuando poco después regresó a México ya sólo encontró partidarios para sostener una guerra de guerrillas.

LOS AVIONES

El día 21 de abril de 1912, cuando se estaba organizando la División del Norte en Torreón, se aseguraba en esa plaza que había salido para Tampico un capitán de Artillería que estaba comisionado para recibir dos aeroplanos que se destinarián al servicio de exploración en la campaña que se avecinaba.¹

Cuando el 24 de junio de 1912 el Cuerpo de Voluntarios de Braniff salía de la Ciudad de México para guarnecer Torreón, se informó que el aviador Alberto Braniff, coronel honorario del Ejército, había sido comisionado por la Secretaría de Guerra y Marina para gestionar la compra de dos aeroplanos biplazas para destinarlos a las operaciones militares. Uno de ellos, se ase-

guraba, iba a estar equipado con "una cámara especial para fotografiar campamentos". Dichos aeroplanos, se decía, estarían en Torreón en 15 días, así como los dos pilotos que los volarían.²

El día 1 de agosto de 1912 se llevaron a cabo en terrenos del Parque Atlético, situado entre Torreón y Gómez Palacio, las pruebas con los primeros dos aviones llegados para integrarse a la División del Norte que mandaba el general Victoriano Huerta.

Uno de los aviones, el monoplaza Bleriot/Moisant, equipado con un motor de 50 caballos, voló el 2 de agosto en la mañana temprano, tripulado por el aviador norteamericano John Héctor Worden. Solamente logró ascender hasta unos doce metros manteniéndose en el aire por únicamente tres minutos en los que recorrió dos kilómetros y tuvo un mal aterrizaje. No comenzaron las pruebas de los aviones con muy buen pie, precisamente, y se argumentó que lo poco exitoso de la prueba se debió a que el motor era nuevo y aún "sufría trastornos".³

El día 3 de agosto se efectuaron unas pruebas un poco más esperanzadoras, aunque solamente con el avión equipado con el motor de 50 caballos. El piloto norteamericano Worden despegó del Parque Atlético a las 6:30 de la mañana, logrando un vuelo de más de treinta minutos llegando a ascender hasta 1200 pies y "efectuando atrevidas evoluciones". El mexicano Francisco Alvarez hizo un despegue pero casi de inmediato, a unos cuatrocientos metros, tuvo que aterrizar debido a una racha de viento.⁴

Las pruebas del día 4, domingo, terminaron con un terrible accidente debido a un choque de trenes de los que transportaban a los espectadores que asistieron a presenciar los vuelos, cuando regresaban desde el Parque a Torreón.

Lo estrictamente aeronáutico del día no pudo resultar más lamentable pues el norteamericano John Héctor Worden no pudo despegar con el biplaza, pese a que el motor era de 100 caballos, pues llevaba a un pasajero. Luego trató de volar el mexicano Francisco Alvarez con el avión de 50 caballos y en la primera maniobra chocó contra unos cables de electricidad, cayendo a tierra después de dar una vuelta de campana. El piloto resultó únicamente con heridas leves. Como además, hacía mucho viento, las pruebas se suspendieron para mejor ocasión. Los asistentes tomaron por asalto los trenes con destino a Torreón. En el camino dos de ellos, con tres vagones cada uno, chocaron al producirse un alcance.⁵ Entre los heridos se encontraba el joven periodista Enrique G. de la Vega, corresponsal de *El País*, quien envió esta crónica para su periódico:

"Torreón, 4 de agosto.

"Encontrándome en estos momentos, nueve de la mañana, en el hospital de sangre establecido por la Cruz Blanca, gravemente herido de ambas piernas, las que me fueron mutiladas en el choque de trenes eléctricos habido entre esta ciudad y Gómez Palacio. Hago esfuerzos sobrehumanos para poder cumplir con mi deber, notificando para *El País* lo acontecido.

"A las seis de la mañana de hoy se efectuaron unas pruebas con los aeroplanos comprados últimamente por el gobierno para el servicio de campaña en las operaciones del Norte. El lugar de las pruebas fue el sitio llamado "El Parque", cercano a esta ciudad.

"Mucha gente transportaron los tranvías eléctricos al lugar de las pruebas. El espectáculo era nuevo y atrayente para los habitantes de Torreón.

"En la primera tentativa no pudo elevarse el aparato pilotado por un americano apellidado Worden, y a quien acompañaba un mecánico francés. El fracaso de la primera prueba se debió a que el motor es deficiente, pues sus explosiones son intermitentes.

"Enseguida un aviador mexicano, Francisco Alvarez, subió a otro aparato más pequeño a una altura de quince metros, donde las ruedas del aeroplano chocaron con los alambres de la fuerza eléctrica que proporciona luz a Torreón, y desde allí cayó el aviador, quien sufrió solo unas escoriaciones en la cara.

"Visto el fracaso de las tentativas para subir, pues el aparato que tripulaba Alvarez quedó inutilizado y el otro no podía subir, se dieron por terminadas las pruebas y la gente se dispuso a regresar a Torreón y Gómez Palacio de donde había cantidad".⁶

Esta fue la última crónica del joven Enrique G. de la Vega, cuyo texto escribió en el hospital ya que en el choque de trenes había resultado con las dos piernas destrozadas. A la una de la tarde del día siguiente, 5 de agosto, falleció.

Con respecto al empleo en la campaña de los men-



John Héctor Worden, piloto norteamericano de la Moisant, que vino a México con Francisco Alvarez para volar los aviones de la División del Norte. (Archivo Ing. Adolfo Villaseñor)

cionados aviones, solamente hemos encontrado una breve referencia en el sentido de que el 25 de agosto "el aeroplano que se encuentra en La Laguna hizo una magnífica exploración durante un vuelo de más de treinta minutos". No dice la nota informativa qué avión se empleó en el mencionado vuelo, ni tampoco quién fue el piloto.⁷

LA PRENSA NORTEAMERICANA

En los Estados Unidos se le dio una considerable importancia a los hechos. Una revista especializada publicó poco después dos fotografías con un breve texto. En él se decía que el aviador J. Héctor Worden realizaba frecuentes vuelos de exploración para el Ejército Federal de México y confirmaba que el avión era un Moisant. En una de las fotos se ve al avión con el piloto listos para iniciar un vuelo y en la otra varias personas se esfuerzan por sacar al avión de entre unos cactus y se dice que "así suelen ser los aterrizajes en misiones militares".⁸

TESTIMONIO DE WORDEN

En septiembre quedó militarmente liquidado el orozquismo tras la victoria en Ojinaga. Lo que iba a seguir era ya una serie interminable de escaramuzas en una gran

superficie territorial, como es la que poseen los estados de Chihuahua, Durango y Coahuila, más propias de la guerra de guerrillas que de una campaña militar en regla. Worden se quedó sin trabajo pues los aviones ya no podían tener aplicaciones, por lo que regresó a Estados Unidos en donde se le recibió con una gran curiosidad por parte de los medios aeronáuticos de aquel país en calidad del primer aviador con experiencia en una guerra "de verdad". Era natural, por tanto, que una publicación especializada le encargara una colaboración en la que plasmara sus experiencias en México.

El trabajo resultante fue un artículo sumamente competente del que pudieron obtenerse conclusiones muy razonables y aleccionadoras. Pero lo que más nos interesa en esta ocasión es saber el uso dado a los aviones. En la presentación del artículo se dice que "el capitán John Héctor Worden, del Ejército Federal Mexicano, goza de la distinción de haber sido el primero y único aviador que hasta el momento ha participado en una guerra real en el Hemisferio Occidental. Es capitán de la Plana Mayor del general Huerta y está asignado al servicio de la División del Norte en Chihuahua".

En su trabajo Worden aseguraba, como resultado de sus experiencias, que el avión ofrecía muy serias limitaciones para bombardear objetivos, que podían prestar una eficiente ayuda para dirigir el fuego de la artillería sobre todo cuando los blancos no estaban a la vista de los artilleros pero, muy especialmente, eran muy útiles para marchar delante de los convoyes de trenes militares proporcionando información fiel e instantánea sobre el estado de la vía y sobre si el enemigo amagaba o no a los trenes, para evitar otra catástrofe como la de Rellano.⁹

CONCLUSION

A la vista de los documentos se puede deducir fácilmente que los aviones comprados para la División del Norte tuvieron una muy escasa aplicación, cosa natural y propia de las limitaciones de los aeronaves de la época totalmente insuficientes para las grandes distancias del territorio en donde se desarrollaron las operaciones, además del severo clima y accidentada orografía. Recor-

demos que los aviones de la Expedición Punitiva, cuatro años después, no fueron mucho más eficientes.

Por el calendario de fechas, si el piloto Worden hizo un primer vuelo de exploración militar exitoso el 25 de agosto de 1912, todavía en las proximidades de Torreón, cuando ya había tenido lugar la batalla de Bachimba (3 y 4 de julio) quiere decir que la llegada del piloto y los aviones a Chihuahua se produjo cuando ya la "guerra militar" estaba decidida y, por tanto, la posible utilidad de ambos era aún más limitada.

Para diciembre de 1912 los dos aviones fueron transportados a la Ciudad de México y recibidos por la Secretaría de Guerra y Marina que había decidido enviarlos a Valbuena para "que sean utilizados por los oficiales que han hecho estudios de aviación" y se pensaba que serían el primer paso para fundar la proyectada Escuela Militar de Aviación.¹⁰

Como punto final sobre el interesante tema diremos que el valor sicológico de la posible aplicación del avión en usos militares fue estimado por encima de su valor real en el momento. Basta para apoyar nuestra afirmación el siguiente texto de una nota periodística de 1912: "El señor comandante del 180. Cuerpo Rural, don Carlos Allen Vallejo, actual prefecto de Puriándiro, se ha dirigido a los vecinos acaudalados de aquel distrito, para que contribuyan con fondos que se destinarán a la compra de un aeroplano de guerra para poder batir a los rebeldes".¹¹

Notas del capítulo XXVII

¹El Imparcial. 22 de abril de 1912.(HN)

²El Imparcial. 25 de junio de 1912.(HN)

³El Imparcial. 3 de agosto de 1912.(HN)

⁴El Imparcial. 4 de agosto de 1912.(HN)

⁵El Imparcial. 5 de agosto de 1912.(HN)

⁶El País. 5 de agosto de 1912.(HN)

⁷El Imparcial. 26 de agosto de 1912.(HN)

⁸Aircraft. Octubre de 1912.(Archivo de Santiago Flores)

⁹Aircraft. Diciembre de 1912.(National Air and Space Museum. Washington. USA)

¹⁰El Imparcial. 12 de diciembre de 1912.(HN)

¹¹El Imparcial. 28 de agosto de 1912.(HN)



CAPITULO XXVIII

Alas sobre la frontera

Los tres mil kilómetros de frontera entre México y los Estados Unidos han sido y lo seguirán siendo, motivo de una permanente serie de "razones y sinrazones" para ambos países. En materia aeronáutica estas motivaciones no van a ser menos complicadas y conflictivas, prácticamente desde el momento en que vuelan los primeros aviones hasta nuestros días, desde el vuelo de Hamilton en febrero de 1911 al más reciente de los convenios bilaterales de transporte aéreo, la presente lucha contra el tráfico de drogas o el control migratorio.

La primera noticia al respecto se genera en el año de 1910, apenas a los siete años de que los hermanos Wright realizaran el primer vuelo en un artefacto más pesado que el aire.

Como el transcurso de la historia nos va a mostrar, en todo el mundo la aviación se inicia con una actividad deportiva para, casi de inmediato, transformarse en fundamentalmente militar. Aquella invocación que Amado Nervo hiciera, en un famoso poema dedicado al aeroplano, para que los artefactos voladores no se destinaran a la guerra, no tendría más valor que el inmenso anhelo del poeta -pleno de sensibilidad y buena voluntad- de que los inventos del hombre le sirvieran a éste para su desarrollo y progreso y no para su destrucción.

SOBRE LAS BAYONETAS

La primera noticia en que se relacionan la aviación y la frontera mexicanoamericana se remonta nada menos que a 1910 en que la prensa se hizo eco de una noticia que luego no se transformó en realidad pues se anunció que durante los días 25, 26 y 27 de febrero iban a efectuar

diversos vuelos en Ciudad Juárez el famoso piloto francés Louis Paulhan, que acababa de ganar varios premios en Los Angeles y otras ciudades de California volando en un Farman. Esto no llegó a suceder, pero debió de ser un proyecto bastante sólido desde el momento en que se le hizo mucha publicidad y se ofrecieron servicios de trenes especiales hasta Ciudad Juárez y El Paso para que, tanto mexicanos como norteamericanos de las ciudades próximas, asistieran a presenciar los vuelos.¹

Sin embargo no tardaría mucho en producirse el primer vuelo sobre la raya fronteriza y que incluso, la rebasara. Cuando la Moisant International Aviators se encontraba en San Antonio, Texas, efectuando una serie de exhibiciones, un cuantioso grupo de gentes armadas se aproximaba a Ciudad Juárez con el objeto de hostigar la plaza transformando en acción bélica la campaña política contra el régimen del general Porfirio Díaz. Ante la amenaza se enviaron tropas desde Chihuahua para reforzar la guarnición de la ciudad fronteriza organizándose la defensa bajo el mando del general Juan J. Navarro. Las tropas rebeldes estaban al mando de Pascual Orozco hijo, y las integraban diversas partidas entre las que se encontraban las que mandaban Lucio Blanco y Francisco Villa. Se trataba de sitiar una ciudad importante situada en la misma frontera con el objeto de presionar a Porfirio Díaz y llamar la atención internacional para obligarlo a renunciar.

Durante la estadía en San Antonio los pilotos de la Moisant tuvieron conocimiento de estos hechos a través de la prensa y, como desde esa ciudad se iban a trasladar a El Paso, separado de Ciudad Juárez únicamente por el cauce del Río Bravo, Charles K. Hamilton y Roland

Get Ready for the Great Aviation Meeting

The World's, Greatest Aviators

Washington Park, El Paso, 2:30 p.m., Feb. 9 to 13, Inc.

**Flying Every Type of Aeroplane in Existence, Monoplanes and Biplanes
From All Parts of the World.**

**Reduced
Rates
On All
Railroads**



INVITE YOUR FRIENDS TO SEE THIS GREAT EVENT

Chas. K. Hamilton

(America)

Rene Berrier

(France)

Rene Simon

(France)

Roland G. Garros

(France)

John J. Frisbie

(Ireland)

Joseph Seymore

(America)

Edmund Andermars

(Switzerland)

It's Going to be the Greatest Event of Its Kind in the Southwest. Better Prepare to come.

Anuncio de la Moisant en el periódico *El Paso Herald* del día 7 de febrero de 1911. (Cortesía de Pedro Pérez Cámara)

Garrós se ofrecieron voluntariamente a las autoridades norteamericanas para volar sobre la frontera e informar sobre la situación que entonces se presentaba sumamente confusa debido a las contradictorias informaciones que ofrecían los mandos de la guarnición, los jefes rebeldes que se aproximaban y los partidarios de ambos bandos que se encontraban en El Paso.²

Los pilotos de la Moisant ya habían hecho varias demostraciones de la aplicación de la aviación en cuestiones militares en Fort Sam Houston, San Antonio, en las que actuó como coordinador el teniente Benjamin D. Foulois, entonces único piloto militar de los Estados Unidos.

El día jueves 2 de febrero de 1911 se efectuó el primer enfrentamiento armado entre las tropas federales que guarnecían Ciudad Juárez y los rebeldes cuando aquellos hicieron una violenta salida con la caballería en per-

secución de un grupo que se acercó demasiado a la ciudad. El resultado fueron 10 muertos por el lado rebelde y 2 muertos y 1 herido entre los federales.³

La prensa de El Paso insertó diariamente anuncios sobre la presencia de la Moisant International Aviators en los que comunicaba al público que las exhibiciones se iban a efectuar en el Washington Park del 9 al 13 de febrero, que los precios de admisión serían de 1 dólar para los adultos, de 0.50 para los niños y de 1.50 para los asientos reservados. También se anunció que los pasajes en ferrocarril tenían descuentos con el objeto de que se desplazaran hasta El Paso habitantes de las ciudades próximas.⁴

El día 9 de febrero comenzaron en El Paso, Texas, las exhibiciones de la Moisant con los mismos aviones y pilotos que días después pasarían a la República mexicana para actuar en Monterrey, Ciudad de México y Veracruz.

Ante las declaraciones a la prensa en el sentido de que los pilotos estaban dispuestos a volar sobre la frontera, el señor O. R. L. Young, directivo de la Moisant, fue informado de que las fuerzas de la guarnición de Ciudad Juárez no dispararían sobre los aviadores, en contra de lo que había afirmado algún periódico.⁵

El día 10 de febrero el piloto Richard K. Hamilton efectuó un vuelo sobre Ciudad Juárez. Salió del Washington Park en El Paso, cruzó la frontera y dio dos vueltas sobre la ciudad, para regresar de nuevo a su base. El periódico que daba la noticia decía que había sido "la primera vez que un aeroplano había realizado una exploración en tiempo de hostilidades reales".⁶ Esta noticia fue repetida por otros periódicos de la capital de la República.

Con respecto a este vuelo efectuado por Charles K. Hamilton sobre Ciudad Juárez se hizo bastante ruido y el piloto concedió varias entrevistas e hizo numerosas declaraciones a la prensa. Uno de los reportajes más amplios lo publicó el periódico londinense *Daily Mail*, de cuyo texto reproducimos el siguiente fragmento:

"Apenas hubo atravesado el Río Grande -decía Hamilton- me dirigí hacia Juárez; el sol hacía brillar las ballonetas de los centinelas que patrullaban a lo largo de la frontera; a unas veinte millas de distancia se divisaba la ciudad sitiada. Al acercarme advertí a los defensores en los tejados de las casas de los barrios extremos; las tropas hallábanse, unas emboscadas tras la línea de trincheras, y disponiendo otras de una red de defensa móviles. Así los tejados de las iglesias como los techos y el muro de la plaza de toros se veían cubiertos de combatientes; en cambio las calles estaban desiertas, custodiadas solamente de trecho en trecho por algunos puestos. Hasta aquel momento no había llamado la atención de nadie, pero en el punto en que mi biplano se cernía sobre el extremo norte de la ciudad, el soprido del motor hizo levantar la cabeza a los adictos, que se ocultaron en las casas a toda prisa. Aproveché entonces la circunstancia para describir dos grandes círculos en derredor de la ciudad; los soldados, viendo que yo me limitaba a observar, salieron de sus escondites: algunos hicieron fuego pero no vi más que el humo, sin oír los disparos a causa del ruido del motor.

"En este instante advertí con nítida claridad todos los detalles de la defensa; hubiera podido lanzar bombas en la seguridad de dar en el blanco y creo también que ninguna arma de fuego hubiera podido alcanzarme, pues en caso de que yo hubiera albergado intenciones hostiles, me hubiera elevado hasta dos mil pies de altura".

Hamilton, finalmente, regresó al campo del Washington Park sin más novedad que haber asustado a un soldado que se encontraba en la orilla del Río Bravo y que se arrojó al agua cuando pasó sobre él.⁷

Tras este vuelo de Hamilton el Departamento de Guerra de los Estados Unidos "recomendó" a los pilotos de la Moisant que no se acercaran a "tiro de rifle" del territorio mexicano para evitar que les dispararan.

El vuelo fue aprovechado por la prensa norteamericana para provocar declaraciones de ambos bandos (gobiernistas y maderistas) culpándose de un posible ataque a los

TO VISIT WAR ZONE IN AEROPLANE WEDNESDAY

Birdmen Are Due to Arrive Tuesday for El Paso's Great Flying Fest.

A peaceful invasion of El Paso will occur Tuesday afternoon when a special train of aviators will arrive from San Antonio and will prepare to fly across the Mexican border on scouting expeditions in search of Orozco and his rebels. The international aviators, who are to appear at Washington park in a five days' flying fest beginning Thursday afternoon, left San Antonio Monday evening at 7:30 with everyone of the aviators looking forward anxiously to the prospects of flying over the battlefields of the northern Mexico war zone, where actual warfare has been in progress for the past week.

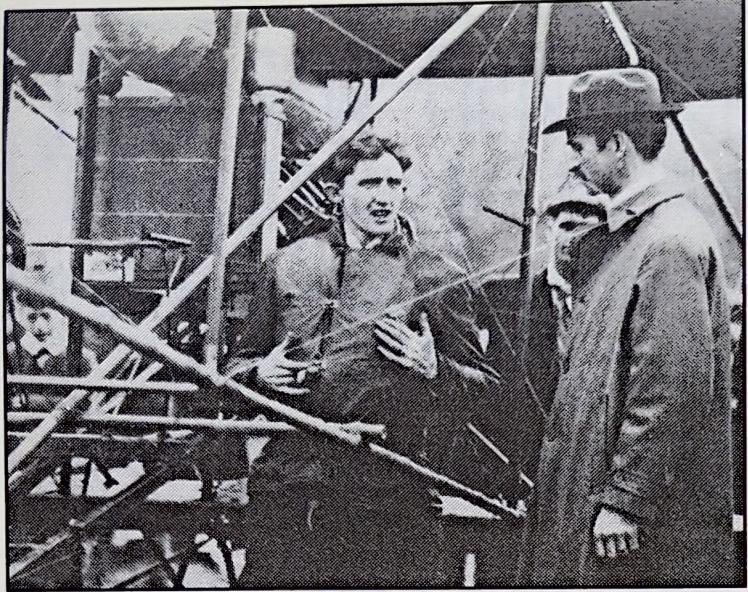
The aviation special will arrive as the second section of the Sunset train from the east and will reach here at 4:15 p. m. The cars containing the bi-planes, monoplanes and the big red war machine will be sidetracked at the Stanton street station and will be immediately unloaded.

Nota periodística en la que se hace alusión al vuelo sobre territorio mexicano partiendo de El Paso, Texas. (Cortesía de Pedro Pérez Cámara)

aviones que en lo sucesivo cruzaran la frontera, más que nada, con el deseo involucrar de una u otra forma a los Estados Unidos en el conflicto.⁸

Después del vuelo de Hamilton, que se inició a las 3:47 de la tarde y duró 19 minutos, durante los cuales recorrió 22 millas, voló también el piloto Roland Garrós, quien se mantuvo sobre el lado norteamericano sin cruzar a Ciudad Juárez.

En ese momento El Paso, Texas, era una verdadera "olla de grillos" pues, además de la gestación de un enfrentamiento armado casi en las narices, en esta ciudad se entabló también otra lucha, la periodística y verbal en la que participaban los representantes del gobierno establecido y los líderes del llamado Gobierno Provisional que encabezaba Francisco I. Madero y que exigían la renuncia del general Díaz.



El connotado piloto norteamericano Charles K. Hamilton que formaba parte de la Moisant y voló sobre territorio mexicano, desde El Paso, cuando las primeras tropas revolucionarias se acercaban a Ciudad Juárez en enero de 1911. (Archivo del autor)

Se habló y alegó mucho sobre los vuelos mencionados, tratando de involucrar a las dos partes contendientes, como si aquellos se hubieran efectuado para servir a una u otra causa. Todo nos parece indicar que se trató de una actitud particular de los pilotos que aprovecharon la situación de un posible enfrentamiento armado para lucirse en lo personal y también llamar la atención sobre las posibles aplicaciones de los aviones para efectuar reconocimientos sobre tropas y, en caso necesario, llegar a atacar desde el aire. Lo primero lo consiguieron plenamente y lo segundo casi, pues de haberse mantenido el gobierno del general Porfirio Díaz en el poder, con toda seguridad que se hubieran incorporado los aviones al Ejército mexicano pues, efectivamente, llegó a considerarse un pedido de seis o siete aeroplanos.

Quizás lo más relevante y digno de rescatar del olvido en torno a estos primeros vuelos fronterizos fue el hecho de que unos aviones volaron sobre el territorio en que dos ejércitos estaban iniciando una confrontación. Las tropas federales se preparaban a defender la plaza de Ciudad Juárez y las rebeldes a tomarla, cosa que consiguieron el 10 de mayo siguiente. Como dijo el *Daily Mail*, el vuelo de Richard K. Hamilton sobre Ciudad Juárez fue "el primer reconocimiento aéreo en época de guerra".

DEL OTRO LADO

En cuanto se iniciaron los movimientos rebeldes en contra del general Porfirio Díaz en el norte de la República, del otro lado de la frontera, en los Estados Unidos, se comenzaron a tomar una serie de medidas de carácter militar, entre ellas algunas relacionadas con la aviación.

El día 6 de febrero de 1911 llegó a la Ciudad de México una nota de la agencia Associated Press, fechada en Washington, en la que se decía que el gobierno nor-

teamericano había decidido probar el empleo de los aviones como exploradores al servicio del ejército a lo largo de la frontera con México en donde los rebeldes estaban muy activos, para lo cual se recomendaba aprobar un presupuesto especial de 125 mil dólares para la compra de aeroplanos.

Con motivo del anuncio anterior el señor Robert J. Collier, de Nueva York, puso el aeroplano de su propiedad y a su piloto Phillip P. Parmalee al servicio del Departamento de Guerra de los Estados Unidos, con el objeto de que patrullaran la frontera con México.¹⁰

El piloto Benjamin D. Foulois, del Cuerpo de Señales del ejército norteamericano, recibió órdenes de instalarse en San Antonio, Texas, con su aeroplano Wright B, primer avión militar de los Estados Unidos y en ese tiempo el único. El día 3 de marzo de 1911 el Wright número 1 y los pilotos teniente Ben D. Foulois y Phil C. Parmalee se encontraban en el campo del fuerte McIntosh en Laredo, Texas, y recibieron órdenes de efectuar un vuelo de reconocimiento por la orilla del Río Bravo, hasta Eagle Pass y regreso. Aprovechando un viento favorable del sureste, el avión se elevó fácilmente con los dos pilotos a bordo. El despegue fue presenciado por una considerable cantidad de curiosos que pudieron percatarse de que el aeroplano llevaba colocada en el plano inferior la bandera de las barras y estrellas. Después de un vuelo de dos horas y siete minutos, en que recorrieron 116 millas, los pilotos llegaron a Eagle Pass donde fueron recibidos de manera entusiasta por los habitantes de la ciudad que veían un avión por primera vez.¹¹

El vuelo de regreso, efectuado el día 6 de marzo, terminó de una forma bastante menos airosa pues, cuando se encontraban a unas 25 millas al sur de Eagle Pass en dirección al campo McIntosh en Laredo, el avión cayó al río, llevándose los dos pilotos un tremendo susto y unos ligeros golpes. Mojados, hambrientos y a caballo fueron conducidos por unos tejanos a la estación del ferrocarril más próxima.¹²

Mientras llegaban los nuevos aviones pedidos a los hermanos Wright y a Glenn Curtiss, el mayor George O. Squier, del Cuerpo de Señales, hizo un recorrido de una semana por la frontera mexicano-estadounidense con el objeto de localizar y determinar los lugares adecuados para establecer las bases de los aeroplanos. Los lugares recomendados por el mayor Squier fueron El Paso, Del Río, Presidio, Eagle Pass y Laredo, en donde se establecerían destacamentos del Cuerpo de Señales además de los aviones. Ya se esperaba la incorporación de los aviadores tenientes Paul W. Back, J. C. Walker y George F. M. Kelly, que se unirían a Foulois y Parmalee.¹³

TRATADO DE NAVEGACION AEREA

Como consecuencia natural de todo este movimiento aeronáutico sobre la frontera, la Secretaría de Relaciones Exteriores anunció que se estaba negociando con el gobierno de Estados Unidos la firma de un tratado "para reglamentar el paso de máquinas aéreas a través de la frontera". Se dijo que el titular de la mencionada secretaría, Enrique C. Creel, había autorizado al embajador

en Washington, Francisco León de la Barra, para que llevara a cabo las gestiones necesarias ante el Departamento de Estado norteamericano para estudiar los términos del convenio que sería "el primer tratado de navegación aérea que se firme en el mundo".¹⁴

Sin embargo, la actividad fronteriza fue mucho más allá de lo relacionado con unos aviones cuya eficacia era más teórica de práctica. Con motivo de la sublevación que culminó el 25 de mayo con la renuncia del general Porfirio Díaz a la Presidencia de la República, el presidente norteamericano William H. Taft ordenó la movilización especial de 20,000 hombres que fueron destinados a reforzar los puestos fronterizos. A estas tropas se le asignaron para las labores de reconocimiento a los tenientes J. C. Walker y Theodore Ellyson con dos aviones Curtiss y a los tenientes Benjamin D. Foulois y Phil Parmalee con dos Wright, a los que se unió posteriormente el teniente Henry H. Arnold. Estos hechos, posteriormente, fueron calificados por los historiadores norteamericanos como la primera movilización de un ejército dotado de aeroplanos.¹⁵

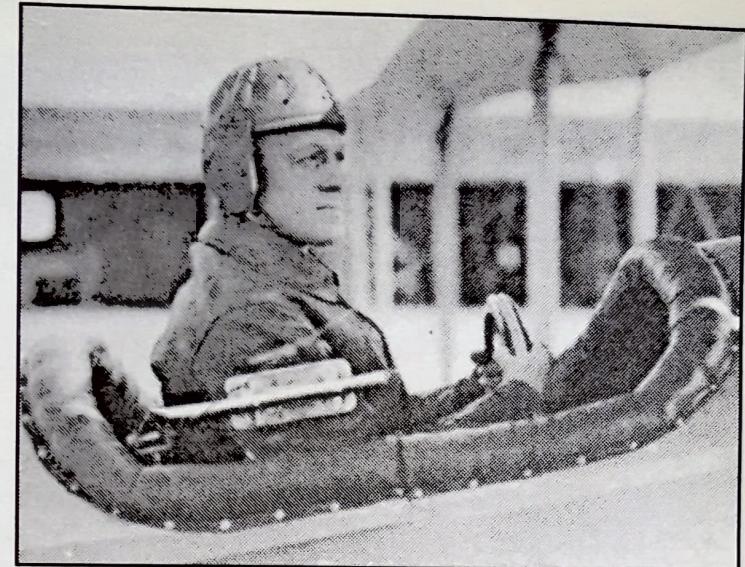
VOLVER A EMPEZAR

Cuando la rebelión de Orozco contra el nuevo Presidente de la República, Francisco I. Madero, la frontera fue nuevamente motivo de preocupación especial y de actividad inusitada. El gobierno norteamericano decretó un embargo de armas como parte de su política de "no intervención".

El propio gobierno de los Estados Unidos, por medio de la Secretaría de Guerra, anunció el 1 de abril de 1912 en Washington, que había incautado en El Paso dos aviones que estaban destinados a servir a los rebeldes orozquistas.¹⁶

Pese a todo resultaba muy difícil impedir el contrabando de armas que, en realidad y desde las sombras, era promovido por los norteamericanos. Se llegó a asegurar que para dicho contrabando se emplearon aviones tripulados por pilotos norteamericanos. El gobierno mexicano ordenó a sus agentes consulares en la frontera que obtuvieran la información necesaria para impedir que se pasaran armas y parque en aviones. Las indagaciones efectuadas no dieron resultado y es razonablemente lógico pensar que en aquellos aviones era poco o casi nulo el armamento y munición que se pudiera transportar, pese a lo cual se hizo del dominio público que, "aprovechando las sombras de la noche" los aeroplanos cruzaban impunemente la frontera.¹⁷

Estas noticias dieron por resultado que de nuevo volviera a hablarse de un tratado de aviación entre México y los Estados Unidos. El secretario de Relaciones Exteriores, Pedro Lascurain, afirmó que tenía informes fidedignos del cónsul mexicano en Brownsville sobre el tráfico de armas y parque con aviones por lo que, aseguró, "va a ser necesario celebrar un tratado de aviación" para reglamentar el paso de los aviones de un país a otro.¹⁸



Benjamin D. Foulois, del Cuerpo de Señales del ejército de los Estados Unidos, fue el primer piloto militar de aquel país y durante 1911 hizo varios vuelos sobre la frontera mexico-norteamericana. (Archivo del autor)

A pesar del embargo impuesto por el presidente Taft para impedir el paso de armas de Estados Unidos a México, el gobierno norteamericano autorizó el envío de dos aviones Bleriot/Moisant, comprados por el gobierno maderista y que, como vimos en su oportunidad, en agosto de 1912, se incorporaron a la División del Norte que, al mando de Victoriano Huerta, se preparaba para derrotar a Orozco. Para el escritor norteamericano Wesley Phillips Newton resultó "graciosa" la autorización del Departamento de Estado norteamericano para que pasaran a México estos dos aviones con destino al ejército.¹⁹

Notas del capítulo XXVIII

¹El Imparcial. 18 de febrero de 1910.(AGN)

²The Mexican Herald. 6 de febrero de 1911.(HN)

³El Imparcial. 8 de febrero de 1911.(HN)

⁴El Paso Herald. 7, 8, 9, 10, 11 y 12 de febrero de 1911.(Hemeroteca Municipal de El Paso, Texas. Cortesía del C.P. Pedro Pérez Cámara)

⁵The Mexican Herald. 10 de febrero de 1911.(HN)

⁶The Mexican Herald. 11 de febrero de 1911.(HN)

⁷La Semana Ilustrada. 17 de marzo de 1911. Reproduce el texto de El Imparcial de Madrid que, a su vez, cita al Daily Mail.(HN)

⁸The Mexican Herald. 11 de febrero de 1911.(HN)

⁹The Mexican Herald. 7 de febrero de 1911.(HN)

¹⁰The Mexican Herald. 11 de febrero de 1911.(HN)

¹¹El Imparcial. 7 de marzo de 1911.(AGN)

¹²El Imparcial. 7 de marzo de 1911.(AGN)

¹³El Imparcial. 26 de marzo de 1911.(AGN)

¹⁴El Imparcial. 1 de junio de 1911.(HN)

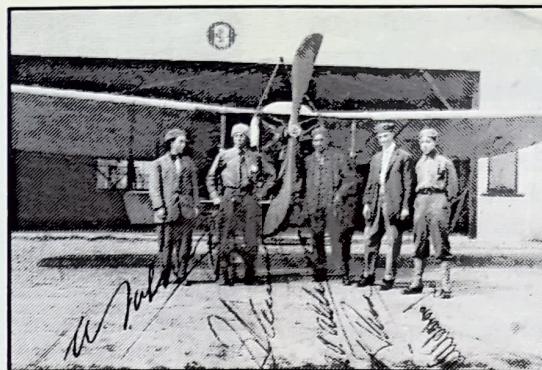
¹⁵How aviation 'first' took place in Mexico. Elsbeth E. Freudenthal.(Archivo de Santiago Flores).

¹⁶El Imparcial. 2 de abril de 1912.(HN)

¹⁷El Imparcial. 9 de octubre de 1912.(HN)

¹⁸El Imparcial. 10 de octubre de 1912.(HN)

¹⁹Militarist, Marchants and Missionaries. Capítulo 8, titulado "El papel de la aviación en las relaciones México/Estados Unidos. 1912-1929" por Wesley Phillips Newton. University of Alabama Press. 1970.(Cortesía de Donaton Oliff, Auburn University, Alabama)



CAPITULO XXIX

Los "cinco primeros"

Los esfuerzos hechos por el gobierno de Porfirio Díaz para equipar al Ejército mexicano con medios aerostáticos o aeronáuticos no llegaron a cristalizar adecuadamente a causa del conflicto militar iniciado a principios del año de 1911 con el sitio de Ciudad Juárez, cuya toma el 10 de mayo ocasionó la renuncia del general Díaz a la Presidencia de la República.

Su sucesor, Francisco I. Madero, debido también a la nueva rebelión de Pascual Orozco, se vio obligado a fortalecer el ejército y como parte de ese objetivo, así como la modernización del mismo, se decidió equipar con medios aéreos a algunas unidades especiales.

Que tanto un gobierno y otro desearon y trataron de equipar el Ejército mexicano con un cuerpo aéreo, no nos queda la menor duda después de analizar todas las pruebas aquí mismo expuestas. Sin embargo, dado el escaso resultado práctico obtenido tanto por uno y otro gobierno al enviar a militares profesionales a estudiar a Europa y a Estados Unidos, además de las poco alentadoras experiencias de los Bleriot-Moisant en la División del Norte en Torreón, Madero decidió mandar al extranjero a un grupo de jóvenes entusiastas de la aviación, aunque civiles, para que una vez graduados ingresaran al servicio de las armas.

Puede que esta tan decisiva decisión del Presidente de la República estuviera también impulsada por la repulsa que los militares de carrera de todo el mundo tuvieron hacia la aviación en sus inicios. Fuere por una razón o por un conjunto de ellas, el caso es que un grupo de jóvenes mexicanos, entusiastas de la aviación, fueron becados por el Gobierno de la República y, con el devenir del tiempo, serían los creadores de la aviación militar mexicana.

LOS SALINAS

Los primos hermanos Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña, sobrinos de don Venustiano Carranza, gobernador del Estado de Coahuila, estaban en los Estados Unidos haciendo estudios profesionales cuando se produjo la mencionada rebelión de Pascual Orozco en contra del gobierno del presidente constitucional Francisco I. Madero. Alberto era cadete del St. Johnes Military School y Gustavo estudiaba ingeniería mecánica en el Rauselaer Polytechnic Institute, ambos sitios en las proximidades de Nueva York.

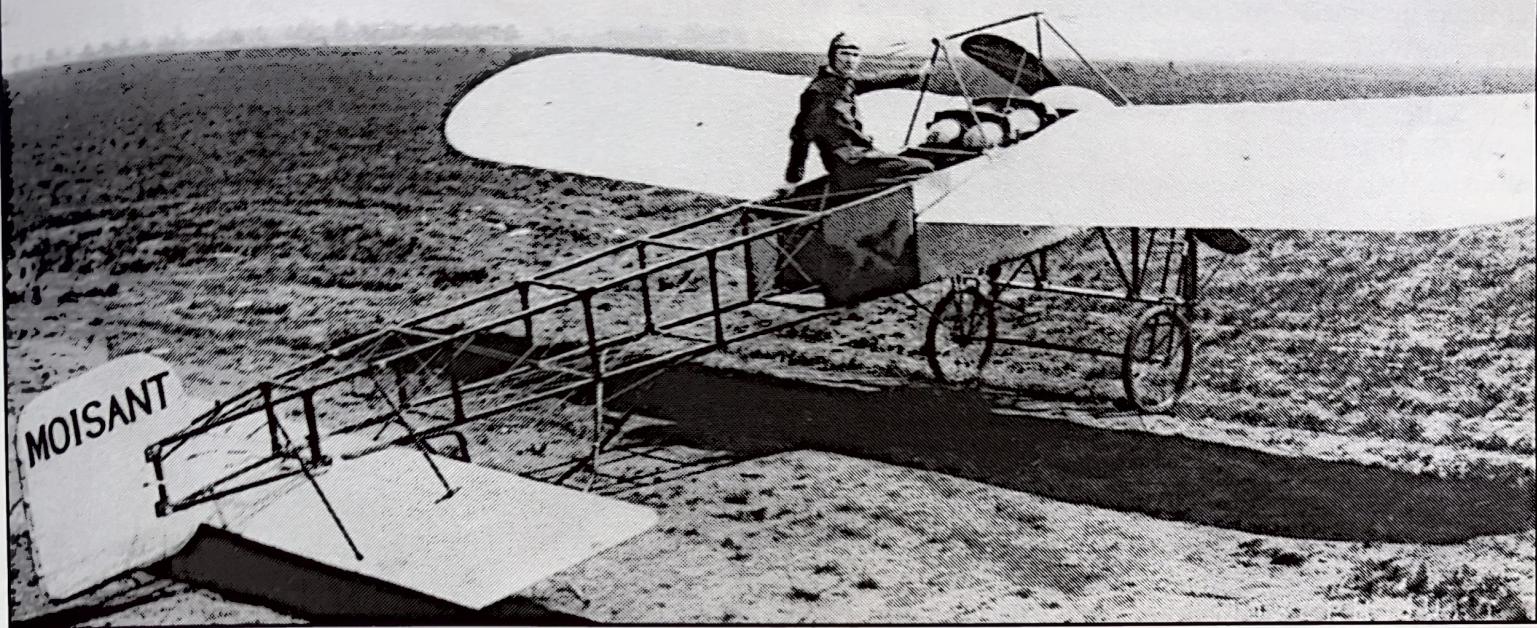
Los dos primos estaban sumamente preocupados e inquietos por los sucesos de México, así como también estaban entusiasmados por la aviación y sabían de las aplicaciones que los aviones estaban teniendo en diversas campañas militares por distintas regiones del mundo. Jóvenes, inquietos y, por supuesto, apasionados de la aviación, enviaron a su tío la siguiente carta:

"Troy, N. Y. marzo 31 de 1912.

"Sr. Venustiano Carranza.
"Saltillo, Coahuila, Méx.

"Imposibilitados para estudiar por hallarnos continuamente pensando en la situación por la cual atraviesa nuestra República, grave por cierto, hemos determinado dirigirle a usted la presente con los siguientes propósitos:

"La aviación hoy en día presta múltiples beneficios en la guerra, Ud. lo comprenderá. Las principales naciones



Avión Bleriot de la Moisant Aviation School. (Cortesía de Juan Antonio José Pacheco)

europeas están dando infinidad de aeroplaniestas, quienes dan pruebas de habilidad en sus difíciles maniobras. Italia hoy mismo vence a las hordas semi-bárbaras turcas debido precisamente a la habilidad de ellas y a la buena calidad de máquinas que ellos usan. Los Estados Unidos comienzan a proveerse de aeroplanos asimismo.

"Nosotros, los mexicanos en Estados Unidos, vemos con tristeza cuanto pasa y está pasando continuamente en México. Y esta tristeza aumenta cuando contamos con que no podemos actualmente hacer algo por la paz y sostener al Gobierno legalmente constituido en 1911. Ahora bien, así como los estudiantes de México se alistan para engrosar las filas de su abnegado Ejército Nacional, así nosotros podríamos, si no hacer la misma cosa, sí buscar algún medio por el cual ayudar con más eficacia al sostenimiento del susodicho Gobierno. Este medio es la aviación.

"Nosotros somos jóvenes todavía. Estamos estudiando, y un lapso de tiempo que perdiéramos como uno o dos años no nos causaría absolutamente ningún mal, para al contrario nos acarrearía muchos beneficios.

"Aquí en Estados Unidos hay varias Escuelas de aviación, como la de Chicago. Nosotros podríamos tomar en ellas un curso rápido respecto a ésto y estar listos en dos meses o quizás menos, para ir a prestar nuestros servicios en México. Ahora, si los Estados Unidos no permitieran tal cosa por alguna causa, en Europa podríamos tomarlo igualmente en el mismo corto tiempo que aquí.

"Ahora bien, por medio de su influencia queremos ver si llegamos a realizar lo que exponemos anteriormente. A Ud. le pedimos lo que en su parte esté, para que el



Gustavo Salinas Camiña (en el avión) y Alberto Salinas Carranza, durante su aprendizaje en la escuela Moisant. (Familia Gral. A. Salinas)

Gobierno nos ayude, y así quizás podremos llevar a cabo lo que nos proponemos.

"Firmado: Alberto Salinas Carranza. Gustavo Salinas Camiña.

"P.D. Le suplicamos nos conteste inmediatamente".¹

Seguramente que la carta llegó con toda puntualidad al gobernador de Coahuila, quien el día 9 de abril de 1912 salió de Saltillo con rumbo a la Ciudad de México donde iba a tener una audiencia con el presidente Francisco I. Madero.² Damos por hecho que don Venustiano portaba la misiva de sus sobrinos y que trató dicho asunto con el

Presidente de la República, ya que según posteriores afirmaciones de los primos Salinas se debió a una gestión de su tío el casi inmediato envío a estudiar aviación a los Estados Unidos.

Entretanto, para el día 15 de mayo se publicó en el Diario Oficial el decreto que facultaba al Ejecutivo de la Unión para introducir en la ley orgánica del ejército las reformas necesarias que permitiera crear oficialmente un Servicio Aéreo en las Fuerzas Armadas.³

Con arreglo a estas modificaciones, los primos Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña fueron dados de alta en el Ejército mexicano con fecha 25 de junio de 1912 en calidad de subtenientes cadetes del Cuerpo de Ingenieros Militares, comisionados para realizar estudios de aviación en la Moisant Aviation School en Garden City, Nueva York, Estados Unidos.⁴

HORACIO RUIZ

Horacio Ruiz Gaviño, joven capitalino graduado de contador público, también era otro de los apasionados por la incipiente aviación. Por distinto conducto al de los Salinas, Horacio hizo también una solicitud a la Secretaría de Guerra y Marina para beneficiarse con las becas que la dependencia otorgaba a jóvenes para que estudiaran en el extranjero. Mientras se resolvía el asunto se unió a los hermanos Aldasoro en Tlalpujahua y con ellos estuvo realizando vuelos de pruebas con el planeador en el que iban a instalar el motor construido en la fundición de la mina "Las Dos Estrellas". En cuanto recibió el aviso respectivo favorable se trasladó a Nueva York para iniciar los estudios.

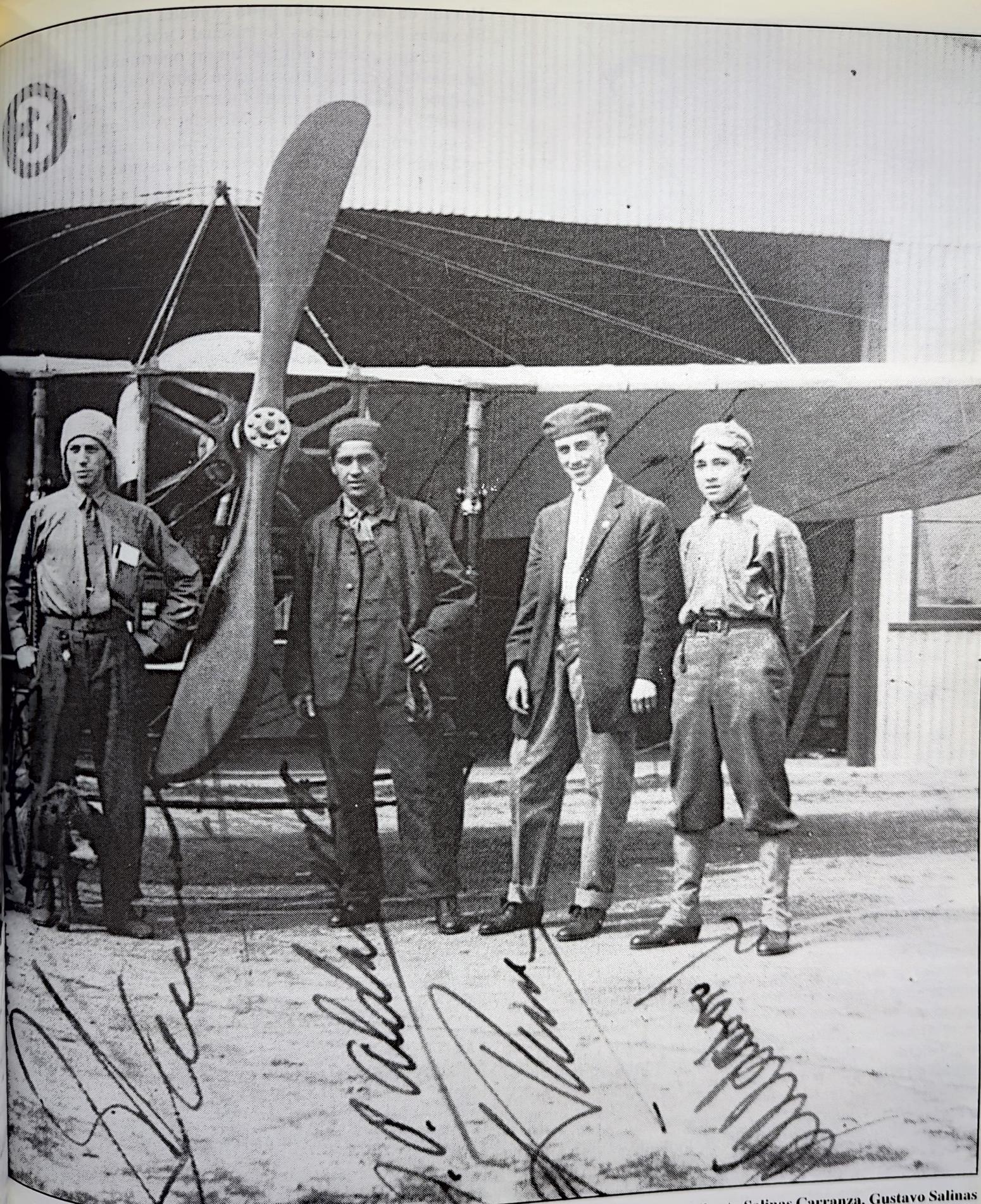
LOS ALDASORO

Los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez, precoz pioneros de los planeadores en México desde 1909, trabajaban arduamente en lograr un aeroplano dotado de motor que les permitiera volar con mayor continuidad y regularidad. Sabedor su señor padre don Andrés Aldasoro de su gran afición y constancia, pues los tenía en la mina "Las Dos Estrellas" en Tlalpujahua, Michoacán, fabricando un motor, decidió recomendarlos al gobierno para que los becará y enviara a realizar estudios de aviación ya que pensaba, con toda cordura, que si estaban empeñados en volar lo ideal es que aprendieran con la mejor técnica posible. El señor Aldasoro recomendó a sus hijos con su amigo el general Angel García Peña, Secretario de Guerra y Marina del gabinete del presidente Madero, con el objeto de que los dos jóvenes formaran parte del grupo de becados que el gobierno iba a enviar a estudiar aviación a los Estados Unidos.

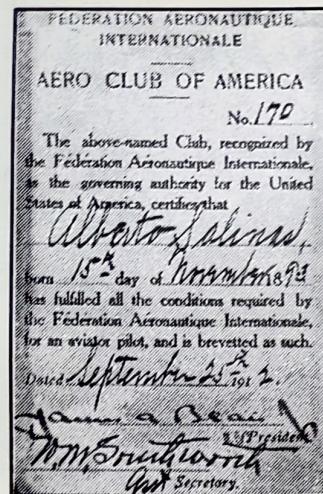
La Secretaría de Guerra y Marina envió una comisión a Tlalpujahua en donde pudo constatar la gran vocación y conocimientos de los jóvenes Aldasoro que ya tenían construido un aeroplano al que iban a instalar el motor que también acababan de fabricar en la fundición de la mina.⁵

El día 19 de septiembre de 1912 el general García Peña envío al señor Aldasoro la siguiente misiva:





Los "cinco primeros" en la fotografía tan conocida en que aparecen con sus respectivas firmas: Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo Aldasoro Suárez, Horacio Ruiz Gaviño y Eduardo Aldasoro Suárez. (Familia Gral. A. Salinas)



"Brevette" de Alberto Salinas Carranza. (Archivo F.A.M.)

"Sr. A. Aldasoro.
"Ap. 34.
"El Oro, Méx.

"Muy estimado Sr. y amigo:

"Tengo el gusto de contestar su atenta del 10. de los corrientes.

"Como Ud. lo desea, ya se dispuso fueran sus dos hijos Eduardo y Juan Pablo á estudiar aviación á Nueva York, por cuenta del Gobierno, y espero esto sea para bien de tan inteligentes jóvenes, dignos de su padre.

"Su affmo. amigo y atto. s.s.

"Angel García Peña".⁶

De inmediato los dos Aldasoro Suárez, Juan Pablo y Eduardo, salieron en ferrocarril hacia Nueva York en calidad de subtenientes cadetes del Cuerpo de Ingenieros Militares, comisionados en la Moisant Aviation School para efectuar estudios de aviación.

¿HUBO UN SEXTO ALUMNO?

Se han planteado algunas dudas sobre si fueron cinco ó seis los alumnos enviados por el gobierno del presidente Madero a estudiar en la Moisant de Nueva York. Todas las pruebas documentales, así como las posteriores declaraciones de los "cinco", hacen pensar en que únicamente fueron ellos, los que hemos venido citando, los que fueron becados a la Moisant.

La duda se plantea porque la propia Moisant, posteriormente, informó a la prensa que en total se habían graduado seis alumnos mexicanos. Esto es un hecho indiscutible pues, efectivamente, fueron seis los mexicanos que estudiaron aviación en la Moisant, ya que además de los "cinco", con anterioridad había tomado el curso de aviador Francisco Alvarez, quien regresó a México con el norteamericano John Héctor Worden, cuando en agosto de 1912 llegaron a Torreón con los dos aviones destinados a servir a las tropas que mandaba el general Victoriano

Huerta en la campaña para someter a las huestes sublevadas a las órdenes de Pascual Orozco.⁷

Aunque, como dijimos en su oportunidad, disponemos de muy escasa información sobre Francisco Alvarez, no cabe duda de que con él fueron seis los mexicanos que aprendieron a volar en la Moisant Aviation School. El "sexto" alumno, por tanto, no es ningún misterio aunque no formaba parte del grupo que ha pasado a la Historia como "los cinco primeros".

LA ESCUELA MOISANT

A finales de 1910 los hermanos John y Alfred Moisant fundaron en Nueva York la Moisant Aviation School a la que llamaron "la primera academia de vuelo de América". Hasta entonces fueron muchos los norteamericanos que tuvieron que ir a Europa para aprender a volar.

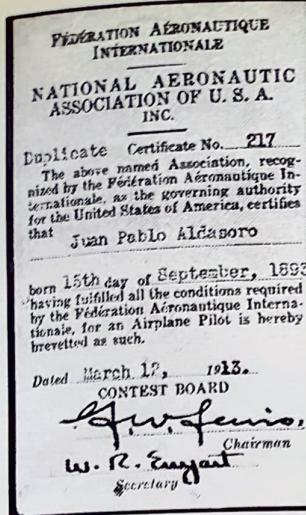
Las instalaciones de esta escuela, que fue sumamente famosa, estaban en el campo de Hampstead en Garden City, a unos 34 kilómetros del centro de la ciudad de Nueva York, desde donde había transportación mediante la combinación del tranvía con el automóvil de la escuela.

El campo tenía una amplia superficie de 100 acres (casi 50 mil metros cuadrados), libre de árboles, bardas o postes o cualquier otro obstáculo, y estaba rodeado de amplios terrenos agrícolas sobre los que se tenía permiso de sobrevolar.

El programa de estudios comenzaba con un curso destinado a teoría de vuelo y conocimiento básico del aeroplano. Seguía otro en el que los alumnos armaban y desarmaban las diferentes partes del aeroplano, incluyendo el motor, con el objeto de que se familiarizaran con cada uno de los componentes y el funcionamiento de los mismos. El trabajo de la tercera etapa consistía en tripular un avión en el que se podía hacer de todo menos volar, pues estaba elevado pero se mantenía sujeto al piso. A continuación seguía la etapa de campo que consistía en que el estudiante hiciera con un aeroplano carreras por



Grupo de alumnos de la Escuela Moisant entre quienes se encuentran los mexicanos Horacio Ruiz Gaviño, Gustavo Salinas Camiña y Alberto Salinas Carranza. (Familia Gral. A. Salinas)



"Brevette" de Juan Pablo Aldasoro Suárez. (Familia del Tte. Cr. J. P. Aldasoro)

tierra, sin elevarse a más de un metro del suelo. Finalmente y a criterio del propio alumno, éste subía a un avión ligero equipado con un motor de 50 caballos con el que podía irse al aire y dar vueltas por el campo.

Como no existía aún el doble control, ésta era la única manera de formar pilotos. Resultaba simple: se aprendía a volar volando.⁸

LOS "CINCO" EN LA ESCUELA

Hemos visto cómo de distinta forma y por diferente conducto, los primos Alberto y Gustavo Salinas, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro y Horacio Ruiz fueron becados por el Gobierno mexicano para estudiar aviación en los Estados Unidos.

Desde distinta procedencia y de diferente forma los cinco se incorporaron a la Escuela Moisant, en Garden City, Nueva York, aunque hubo una etapa, de únicamente unos días, en que "los cinco" coincidieron, oportunidad en que se tomaron la famosa fotografía en la que aparecen todos ellos.

Los primeros en ingresar fueron Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña, sobrinos del gobernador de Coahuila don Venustiano Carranza, que el día 20 de julio de 1912 se incorporaron a la escuela.⁹

A principios de agosto de 1912 ya practicaban en un Bleriot/Moisant participando en un festival de vuelos de práctica con sus compañeros W. Leonard Bonney, John Gylkpatrick y W. E. Roberts, quienes volaron en un Deperdussin.¹⁰

Los subtenientes Salinas estaban por graduarse cuando se incorporó a la escuela el también subteniente Horacio Ruiz Gaviño. Para entonces los Salinas habían realizado muchos y muy interesantes vuelos en Hamps-

tead.¹¹ El día 17 de octubre se reunieron a comer en el Café Boulevard de la ciudad de Nueva York Horacio Ruiz, Luis Felipe Salazar, Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, todos "integrantes del Ejército mexicano y estudiantes en la Moisant", al parecer para celebrar la graduación de Ho-

racio quien pronto volvía a México.¹² Para entonces ya los Salinas habían regresado a México. Respecto a Luis Felipe Salazar se trata de una sorpresa pues no sabemos nada absolutamente de él. Dado que su nombre no aparece citado en ninguna referencia de ó sobre "los cinco" es muy razonable pensar que se trataba de un amigo de los Aldasoro o de Ruiz, que se reunió con ellos a la comida y al periodista se le hizo fácil incluirlo también como "integrante" del Ejército mexicano. Es muy improbable que Salazar fuera también alumno de la Moisant; pero, de ser así, el tal Salazar vendría siendo en realidad el "séptimo", además de que no puede justificarse el hecho innegable de que ninguno de los "cinco" haya hecho referencia a él en alguna oportunidad y a que su nombre no figure en ningún documento de la época ni en el Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional.

LAS GRADUACIONES

Conforme llegaron las fechas de los exámenes, cada uno de los alumnos fue recibiendo el título de Piloto Aviador expedido por el Aeroclub of America, representante en los Estados Unidos de la Federation Aeronautique International.

Alberto Salinas recibió el "brevette" de piloto el 25 de septiembre de 1912 correspondiéndole el número 170. Su primo Gustavo Salinas se graduó el mismo día y le correspondió el "brevette" número 172.

Horacio Ruiz hizo los exámenes el 11 de octubre y obtuvo la licencia número 182.

Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez, los últimos en llegar a la escuela, se vieron afectados por el crudo invierno neoyorquino y tuvieron que terminar el curso emigrando hacia el sur, en busca de mejor clima y condiciones para volar. Finalmente obtuvieron el "brevette" el día 19 de enero de 1913 con los números 217 (Juan Pablo) y 218 (Eduardo). Para el día 28 de enero de 1913 la Secretaría de Guerra y Marina pagó la cantidad de 3,009 dólares como saldo del importe del curso de los cinco pilotos mexicanos que se graduaron.¹³

Notas del capítulo XXIX

¹La aviación durante la Revolución Mexicana. Manuel Ruiz Romero, México, 1988. (BA)

²El Imparcial. 11 de abril de 1912. (HN)

³Diario Oficial. 15 de mayo de 1912. (HN)

⁴Expediente de Gustavo Salinas Camiña en el Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional.

⁵Capítulo XXVI de este mismo libro.

⁶Copia proporcionada por la familia del Tte. Cr. P.A. Juan Pablo Aldasoro Suárez.

⁷Capítulo XXIII de este mismo libro.

⁸The AOPA Pilot. Octubre de 1979. "America's First Flight Academy" por Julie Opell Klym. (HA)

⁹Aero and Hydro. 27 de julio de 1912. (Archivo de Santiago Flores)

¹⁰Aero and Hydro. 10 de octubre de 1912. (Archivo de Santiago Flores)

¹¹Aero and Hydro. 5 de octubre de 1912. (Archivo de Santiago Flores)

¹²Aero and Hydro. 26 de octubre de 1912. (Archivo de Santiago Flores)

¹³La Aviación durante la Revolución Mexicana.

Cronología Aeronáutica de México

1784. 19 de mayo.

La *Gazeta de México* de esta fecha publicó la primera noticia sobre aerostación, al referir que el señor José María Alfaro, en Jalapa, Ver., estaba construyendo un globo aerostático.

1785. 6 de febrero.

Antonio María Fernández hizo volar un globo aerostático lleno de aire caliente en Veracruz, Ver.

1785. 18 de febrero.

Segunda elevación de un globo aerostático en Veracruz, Ver.

1785. 20 de febrero.

Tercera elevación de un globo aerostático en Veracruz, Ver.

1785. 7 de marzo.

Cuarta ascensión de un globo aerostático, también en Veracruz, que llegó a caer a cinco leguas del lugar de lanzamiento.

1785. 18 de junio.

Lanzamiento de un globo aerostático en Oaxaca, Oax. Para el 18 de julio se habían lanzado 16 globos.

1785. 19 de junio.

Lanzamiento de un globo aerostático en Puebla, Pue.

1785. 25 de junio.

Nueva ascensión de un globo aerostático en Puebla, Pue.

1785. 27 de junio.

Tercera ascensión de un globo aerostático en Puebla, Pue.

1785. 11 de julio.

Lanzamiento de un globo aerostático en Puebla, en cuya canastilla colocaron unos maniquíes.

1785. 17 de noviembre.

Primera ascensión de un globo aerostático en la Ciudad de México, hecha por los alumnos de la Academia Real de San Carlos.

1786. 4 de marzo.

Ascensión de un globo aerostático en honor del virrey Conde de Gálvez, organizada por los editores de la *Gazeta de México*.

1819. 11 de abril.

Nace en Guanajuato Benito León Acosta, primer aeronauta mexicano.

1825. 15 de septiembre.

Lanzamiento de un globo aerostático como parte de los festejos de las primeras "fiestas patrias" celebradas en el país.

1829. 25 de julio.

Probable fecha de nacimiento de Joaquín de la Cantolla y Rico en la Ciudad de México.

1833. 1 de mayo.

Fracaso del aeronauta francés Adolphe Theodore que no pudo elevarse en globo desde la plaza de toros de San Pablo, por lo que fue encarcelado, ya que había cobrado por la entrada a la plaza.

1835. 14 de febrero.

Primera ascensión aerostática en México en un globo tripulado por el francés Eugene Robertson.

1835. 13 de septiembre.

Segunda ascensión aerostática en México, con un globo, igualmente tripulado por Robertson.

1841. 23 de abril.

Fracaso del francés Lauriat que no pudo ascender en globo desde la plaza de toros de San Pablo en la Ciudad de México.

1842. 3 de abril.

Primera ascensión en globo aerostático hecha por un mexicano: el guanajuatense Benito León Acosta, desde la plaza de toros de San Pablo en la Ciudad de México.

1842. 5 de abril.

Decreto del Presidente Antonio López de Santa Anna en el que otorgaba privilegio exclusivo para realizar ascensiones en la República Mexicana al aeronauta Benito León Acosta.

1842. 1 de mayo.

Segunda ascensión aerostática de Benito León Acosta en la Ciudad de México.

1842. 13 de junio.

Tercera ascensión aerostática de Benito León Acosta, en la Ciudad de México.

1842. 28 de agosto.

Fracaso del intento de ascensión del aeronauta francés Juan Bertier en la Ciudad de México.

1842. 29 de octubre.

Cuarta ascensión aerostática de Benito León Acosta, en León, Gto.

1843. 26 de febrero.
Sexta ascensión aerostática de Benito León Acosta, en Guanajuato, Gto.
Descendió en Dolores Hidalgo. La quinta la había hecho en Silao, Gto., sin que se sepa la fecha.
1844. 15 de abril.
Séptima ascensión aerostática de Benito León Acosta, ahora en Pátzcuaro, Mich.
1844. 31 de mayo.
Octava ascensión aerostática de Benito León Acosta, en Querétaro, Qro.
1844. 1 de noviembre.
Grave accidente de Benito León Acosta en la plaza de toros de Morelia al iniciar una ascensión aerostática.
1845. 18 de febrero.
Ascensión aerostática de José María Flores en Mérida, Yuc.
1854. 18 de marzo.
Primer fracaso del aeronauta francés Ernesto Petin en su intento de realizar una ascensión aerostática en la Ciudad de México.
1854. 31 de diciembre.
Ascensión aerostática en La Villa, Distrito Federal, de Manuel Gómez de la Puente y de Juan N. Mouleón.
1855. 4 de enero.
Registro de solicitud de patente de invención de Manuel Gómez de la Puente y de Juan N. Mouleón para emplear paja eterizada para llenar de aire caliente los globos aerostáticos.
1857. 23 de mayo.
Primera ascensión aerostática de Samuel Wilson en Guadalajara, Jal.
1857. 14 de junio.
Ascensión aerostática de Samuel Wilson en la Ciudad de México.
1857. 21 de junio.
Nueva ascensión aerostática de Samuel Wilson en la Ciudad de México.
1857. 5 de julio.
Ascensión aerostática de Samuel Wilson en la Ciudad de México, acompañado de una señorita.
1857. 12 de julio.
Ascensión aerostática de Samuel Wilson en la Ciudad de México.
1857. 2 de agosto.
Otra ascensión aerostática de Samuel Wilson en la Ciudad de México.
1857. 23 de agosto.
Ascensión aerostática de Samuel Wilson en Puebla, Pue.
1861. 23 de octubre.
Ascensión aerostática de Samuel Wilson en San Luis Potosí, S.L.P.
1862. 29 de junio.
Ascensión aerostática de Samuel Wilson en la Ciudad de México.
1862. 27 de julio.
Ascensión aerostática de Samuel Wilson en la Ciudad de México, acompañado por Joaquín de la Cantolla y Rico.
1862. 5 de diciembre.
Ascensión aerostática de Antonio Vázquez y José Cossío en Querétaro, Qro.
1863. 26 de julio.
Ascensión aerostática de Joaquín de la Cantolla y Rico en la plaza de toros del Paseo Nuevo de la Ciudad de México.
1863. 14 de agosto.
Solicitud de patente de invención por Juan Blancas de Ario de Rosales, Mich., para un globo tubular en forma de dona.
1863. 1 de noviembre.
Ascensión aerostática de Joaquín de la Cantolla y Rico en el Zócalo capitalino y accidente de José Merced Avilés que se había quedado sujeto a la canastilla.
1864. 10 de septiembre.
Ascensión aerostática de Tranquilino Alemán en Guadalajara, Jal.
1864. 29 de septiembre.
Ascensión aerostática de los hermanos Tranquilino y Eulogio Alemán en León, Gto., en presencia de Maximiliano.
1865. 15 de octubre.
Ascensión del aeronauta Joaquín de la Cantolla y Rico en honor de Maximiliano en la Ciudad de México.
1868. 25 de diciembre.
Ascensión aerostática de Cantolla en la Ciudad de México.
1870. 11 de marzo.
Fallece el cirquero y aeronauta Adolfo Buislay a consecuencia del accidente que sufrió el 27 de febrero anterior, al caer desde un globo en la plaza de toros del Paseo Nuevo de la Ciudad de México.
1877. 22 de octubre.
Cantolla presenta en el patio del Colegio de Minería el nuevo globo bautizado "Vulcano".
1878. 11 de agosto.
Ascensión aerostática de Juana Alemán en la Ciudad de México.
1879. 21 de septiembre.
Accidente de Cantolla al efectuar una ascensión aerostática en la plaza de Tenexpa.
1884. 15 de noviembre.
Solicitud de patente de invención de un globo dirigible, llamado locomotora aérea, que tendría un peso de 40 toneladas, proyectado por Maximiano Sánchez y Pérez de Cuauhtlán, Méx.

1886. 27 de octubre.
Fallece en la Ciudad de México, el primer aeronauta mexicano, Benito León Acosta.
1890. 20 de marzo.
Ascensión aerostática de Estanislao Mazcorro en Mérida, Yuc.
1891. 16 de febrero.
Ascensión aerostática de Tranquilino Alemán en León, Gto.
1892. 30 de agosto.
Pretendida inauguración de vuelos con el globo cautivo de El Tívoli del Eliseo que resultó un fracaso.
1893. 22 de enero.
Ascensión aerostática de Ivy Baldwin en la Ciudad de México en el globo "Marte".
1893. 29 de enero.
Los recién casados Louis Barteux y Luisa Orellana hicieron una ascensión aerostática con Ivy Baldwin.
1899. 16 de julio.
Motín popular y enfrentamiento con la gendarmería montada durante una ascensión de Cantolla en la Ciudad de México.
1899. 30 de julio.
Ascensión aerostática de Chett Baldwin en Chihuahua, Chih.
1901. 16 de octubre.
Registro de solicitud de patente para un aeromóvil dirigible, proyecto de Manuel Gómez García.
1904. 25 de febrero.
Ricardo Gárate de Guadalajara, Jal., solicitó patente de invención de un aerostato dotado de alas batientes.
1904. 5 de marzo.
Estreno de la zarzuela "La Pesadilla de Cantolla" en el Teatro Principal de la Ciudad de México, con asistencia del famoso aeronauta.
1907. 6 de enero.
Primer vuelo del dirigible de "El Buen Tono" tripulado por el aeronauta Charles K. Hamilton en la Ciudad de México.
1907. 13 de enero.
El dirigible de "El Buen Tono" y su piloto Hamilton sobrevolaron el Zócalo de la Capital de la República.
1907. febrero.
Fundación de un Aeroclub integrado por un grupo de aeronautas nacionales y extranjeros.
1907. 30 de noviembre.
Primer vuelo del segundo dirigible de "El Buen Tono", tripulado por Jack Dallas, en la Ciudad de México.
1908. 30 de marzo.
Registro de solicitud de patente por parte del ingeniero Alfredo Robles Domínguez, sobre un giroplano para locomoción aérea.
1908. 21 de noviembre.
Solicitud de patente de invención en favor de Enrique Samson para un "aeromultiplano".
1908. 16 de diciembre.
Primer vuelo del tercero de los dirigibles de "El Buen Tono" en la Ciudad de México, tripulado por Lincoln Beachey.
1909. 9 de enero.
Vuelo del planeador número 3 de los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez en la Colonia Roma de la Ciudad de México.
1909. 20 de enero.
Solicitud de patente de invención de un flotador aéreo para anunciar y transportar, por el ingeniero Manuel P. Novoa.
1909. 21 de enero.
Vuelo del dirigible de "El Buen Tono" y su piloto Lincoln Beachy en Guadalajara, Jal.
1909. 1 de febrero.
Vuelo del dirigible de "El Buen Tono" en Puebla, Pue., tripulado por Lincoln Beachy.
1909. 4 de febrero.
Solicitud de patente de invención por Georges Maitre de una motocicleta equipada con alas.
1909. 1 de abril.
Solicitud de patente de invención para "una nueva máquina para volar" en favor de su autor Manuel M. Loranca.
1909. 22 de septiembre.
Solicitud de patente de invención hecha por Luis T. Navarro y Joaquín Mucel Acereto para un aeroplano de su autoría.
1909. 9 de diciembre.
El biplano Voisin comprado por Alberto Braniff fue descargado del vapor "Navarre" en el puerto de Veracruz.
1909. 22 de diciembre.
Registro de solicitud de patente de invención hecho por Francisco Pérez Polo para un "aerogiróscopo".
1909. 26 de diciembre.
Alberto Braniff hizo las primeras carreras por tierra con su biplano Voisin.
1910. 8 de enero.
Vuelo de Alberto Braniff en los llanos de Valbuena en la capital de la República, primero de un aeroplano en México y en Latinomérica.
1910. 16 de enero.
Un periódico de la ciudad de México publicó un artículo titulado "La Aviación y el Derecho Internacional".
1910. 30 de enero.
Accidente de Alberto Braniff que cayó a tierra con su Voisin desde una altura de 40 metros.
1910. 10 de febrero.
Vuelo de un planeador hecho por Francisco Montalvo en Mérida, Yuc.

1910. 11 de febrero.

Registro de solicitud de patente de invención hecha por Juan García Villalobos para una "aeronave-helicóptero".

1910. 7 de marzo.

Solicitud de patente de invención por Rodolfo Aizpuro para un monoplano.

1910. 5 de abril.

Solicitud de patente de invención para un vehículo aéreo, terrestre y acuático en favor de Mariano Guerra.

1910. 11 de abril.

Vuelos de Juan Guillermo Villasana en el aeroplano "Pachuca", por él construido, efectuados en el velódromo de dicha ciudad.

1910. 16 de abril.

Primera ascensión del globo cautivo "La Ciudad de México" tripulado por Miguel Lebrija en la Ciudad de México.

1910. 14 de mayo.

Primer vuelo de Miguel Lebrija en el Bleriot de "El Buen Tono".

1910. 4 de julio.

Solicitud de patente de invención hecha por Tereso Moreno para un aeroplano que funcionaba con "una rosca de Arquímedes".

1910. 9 de octubre.

El Imparcial de esta fecha publicó un poema inédito dedicado al aeroplano de la autoría del famoso Amado Nervo.

1910. 25 de octubre.

Solicitud de patente de invención hecha por Arturo Valenzuela para un "aero-plano motociclo".

1911. 10 de febrero.

Vuelo de Charles K. Hamilton sobre Ciudad Juárez, habiendo salido de El Paso, cuando las primeras huestes de Lucio Blanco se acercaban para sitiar la ciudad.

1911. 13 de febrero.

Solicitud de patente de invención hecha por José Beherent sobre un proyecto de aeroplano.

1911. 19 de febrero.

Los pilotos franceses René Simón y Roland Garrós volaron en Monterrey con aviones Bleriot. Garrós hizo un vuelo con recorrido de 20 kilómetros y alcanzó una altura de 4820 pies. Fueron los primeros vuelos en la ciudad de Monterrey.

1911. 22 de febrero.

Primer vuelo del biplano Farman con su propietario Alberto Braniff en los controles.

Ese mismo día llegó a la Ciudad de México el grupo aeronáutico conocido como Moisant International Aviators para hacer una temporada de vuelos.

1911. 24 de febrero.

Fundación del Aero Club de México del que era presidente Alberto Braniff.

1911. 25 de febrero.

Primer día de vuelos de la Moisant en los llanos de Valbuena. Volaron este día René Simón, Roland Garrós, René Barrier y el mexicano Alberto Braniff.

1911. 1 de marzo.

Durante los vuelos de este día a cargo de los pilotos de la Moisant, Roland Garrós hizo uno en el que por primera vez se voló sobre la Ciudad de México y alcanzó una altura de 12,192 pies (3,671 metros), "la más alta alcanzada por un aeroplano" hasta entonces.

1911. 8 de marzo.

Durante los vuelos de exhibición de la Moisant en la Ciudad de México, se efectuaron unas maniobras militares con el objeto de encontrar aplicación militar a la aviación. Volaron René Simón, Roland Garrós y René Barrier quienes hicieron simulacros de bombardeo de unas baterías de artillería.

1911. 9 de marzo.

René Simón fue el primero en volar sobre el Zócalo de la Capital de la República.

1911. 10 de marzo.

Roland Garrós, con el Bleriot de "El Buen Tono", voló de Valbuena a la Colonia Anzures y al regreso cruzó nuevamente toda la Ciudad de México.

Ese mismo día volaron por primera vez en Veracruz unos aviones tripulados por René Simón y René Barrier.

1911. 11 de marzo.

Vuelo de Roland Garrós en Veracruz llegando a pasearse sobre el puerto.

1911. 13 de marzo.

Felipe A. Gutiérrez solicitó patente de invención para un proyecto de quemadores de gas que se colocaban en los dirigibles.

1911. 9 de noviembre.

Llegaron a la Ciudad de México los integrantes de la Moisant en su segunda visita a nuestro país. Entre ellos vinieron dos mujeres: Matilde Moisant y Harriet Quimby, las primeras féminas que volaron en la República.

1911. 16 de noviembre.

Primer día de vuelos del segundo grupo Moisant en los llanos de Valbuena. Actuaron ese día André Houpert, Matilde Moisant, George M. Dyott y Harriet Quimby.

1911. 30 de noviembre.

El Presidente Francisco I. Madero hizo un vuelo con Geo M. Dyott a bordo de un aeroplano Deperdussin biplaza. Fue el primer Jefe de Estado en el mundo que voló en un aeroplano.

1911. 11 de diciembre.

Primeros vuelos de aviones en Guadalajara, Jalisco. Los tripularon André Houpert, Matilde Moisant y Harriet Quimby.

1911. 14 de diciembre.

Primer vuelo de Martín Mendía en Valbuena a bordo de un Deperdussin.

1911. 16 de diciembre.
Fundación de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., creada para establecer una escuela en donde se formaran los pilotos militares, así como organizar festivales y otros eventos para promover el desarrollo de la aviación en México.

1911. 20 de diciembre.
Martín Mendía voló sobre el Zócalo de la Ciudad de México. Fue el primer mexicano en hacerlo.

1911. 20 de diciembre.
Llegó a la Ciudad de México el capitán de Ingenieros Federico Cervantes, que se había graduado en Francia como piloto de globos y de aeroplanos.

1911. 30 de diciembre.
Vuelos de George M. Dyott y Patrick Hamilton en Veracruz, Ver., con aviones Deperdussin.

1911. 31 de diciembre.
Primeros vuelos de aviones en León, Guanajuato, con los pilotos Matilde Moisant y André Houpert.

1912. 2 de febrero.
Vuelos de George M. Dyott y Patrick Hamilton en Progreso, Yuc.

1912. 5 de febrero.
Dyott y Hamilton fueron puestos en arresto domiciliario en su hotel en Mérida por negarse a volar en Progreso a causa de un "norte".

1912. 1 de abril.
El presidente Madero autorizó a la Secretaría de Guerra y Marina la creación de una Escuela de Aviación y el empleo de aviones en el ejército.

1912. 28 de mayo.
Primer vuelo del aeroplano tipo Deperdussin hecho en México por Juan Guillermo Villasana, aunque la hélice y motor eran importados. Lo tripuló Jacques Poberejsky.

1912. 31 de mayo.
Fecha en que los primos Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña enviaron una carta a su tío don Venustiano Carranza solicitándole que el Gobierno los becara para estudiar aviación.

1912. 7 de junio.
El Presidente Madero pasó revista al batallón Braniff organizado por don Alberto para la defensa del gobierno legalmente constituido.

1912. 20 de julio.
Los primos Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña se incorporaron a la Escuela Moisant, en Garden City, Nueva York.

1912. 2 de agosto.
Uno de los aviones Bleriot/Moisant, llegados para la División del Norte de Victoriano Huerta, voló en los terrenos del Parque Atlético de Torreón, Coah., tripulado por John Héctor Worden.

1912. 3 de agosto.
En el propio Parque de Torreón volaron los dos Bleriot/Moisant, el monoplaza con Worden y el biplaza con el mexicano Francisco Alvarez.

1912. 4 de agosto.

Los mismos aviones y pilotos trataron de volar este día. Worden no pudo despegar con el biplaza con un pasajero. Alvarez se accidentó con el monoplaza por haberse enredado en los cables del tranvía.

1912. 25 de agosto.

Exitooso vuelo de reconocimiento de John Héctor Worden en los alrededores de Torreón con uno de los Bleriot/Moisant militares.

1912. Septiembre.

Exitosas pruebas de un motor de dos cilindros y 40 hp de potencia, diseñado por Juan Pablo Aldasoro Suárez y fundido y maquinado en la mina "Las Dos estrellas", en Tlalpujahua, Mich.

1912. 19 de septiembre.

Con esta fecha el general Angel García Peña envió una carta, dirigida al padre de los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez, notificándole que sus hijos habían sido becados por el Gobierno para estudiar aviación en Estados Unidos.

1912. 25 de septiembre.

Graduación de Alberto Salinas Carranza, licencia número 170, y Gustavo Salinas Camiña, licencia número 172, en la Escuela Moisant.

1912. 26 de septiembre.

Solicitud de patente de invención de Jules Lespinasse para un paracaídas.

1912. 6 de octubre.

Primer vuelo de Miguel Lebrija con el Deperdussin que le canjeó a Martín Mendía por un automóvil.

1912. 11 de octubre.

Graduación de Horacio Ruiz Gaviño, licencia número 182, en la Escuela Moisant.

1912. 20 de octubre.

Miguel Lebrija probó exitosamente en su Deperdussin una hélice hecha por Juan Guillermo Villasana, empleando una técnica de su invención.

1913. 19 de enero.

Graduación de los hermanos Juan Pablo, licencia número 217, y Eduardo Aldasoro Suárez, licencia número 218, en la Escuela Moisant.

1914. 25 de enero.

Ascensión del globo tripulado por Alberto Braniff acompañado del aeronauta Duval y de los periodistas Guillermo Alba y Rafael Machorro.

1914. 31 de enero.

Ascensión de Alberto Braniff en globo acompañado de Duval, Joaquín de la Cantolla y Rico y Alberto Ruiz Sandoval.

1915. 20 de marzo.

Probable fecha de fallecimiento de Joaquín de la Cantolla y Rico en la Ciudad de México.

Fuentes documentales

BIBLIOGRAFIA

Aguilas de Anáhuac.
Raúl Pérez Gallardo. México, 1972.

Album Histórico del Ejército Mexicano.
SDN. México, 1991.

Almanaque Bouret para el año 1897.
Instituto Mora. México, 1992.

Añoranzas.
José María Alvarez. México, 1948.

Así fue la Revolución Mexicana. (9 vls.)
SEP. México, 1985.

Atentamente...
Guillermo Prieto. Promexa. México, 1979.

Benito León Acosta.
Jesús Rodríguez Frausto. Guanajuato, 1958.

Las patentes de invención durante el siglo XIX en México.

Tomo XII. Volumen I. Boletín del Archivo General de la Nación. México, 1988.

Bosquejo de los viajes aéreos de Eugenio Robertson en Europa, los Estados Unidos y Las Antillas.
E. Roch. México, 1835.

Breve historia de la aviación en México.
José Villela. México, 1971.

Crónica de la aviación.
Edouard Chemel y otros. Plaza y Janés. España, 1992.

Crónicas Aeronáuticas.
Rafael González-Granda Aguadé. Madrid, 1992.

Cronología Aeronáutica de México.
Doroteo Negrete.
Publicado en partes en la revista Tohtli durante 1922.

Datos para la Historia del Colegio de Minería.
Santiago Ramírez. UNAM. México, 1982.

Diccionario Encyclopédico Hispano-American de Literatura, Ciencia y Artes. (28 vls.)
Montaner y Simón Editores. Barcelona, 1883.

Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México.
Porrúa. México, 1976.

Efemérides de la Ciudad de León.
J. Sóstenes Lira. León, 1914.

Efemérides Guanajuatenses.
Lucio Marmolejo. Guanajuato, 1907.

Efemérides Históricas y Biográficas.
Francisco Sosa. INEHRM. México, 1985.

El águila y el nopal.
Alfonso Caso. FCE. México.

El regreso de Quetzalcóatl.
Roberto Salido Beltrán. México, 1975.

Enciclopedia de Aviación y Astronáutica. (8 vls.)
Garriga. Barcelona, 1972.

Enciclopedia de México. (12 vls.)
México, 1977.

Enciclopedia Ilustrada de la Aviación. (17 vols.)
Delta. Barcelona, 1982.

Gran Atlas de la Aviación. (4 vls.)
Enzo Angelucci. SARPE. Madrid, 1985.

Grandes vuelos en la Aviación Mexicana.
Manuel Ruiz Romero. México, 1986.

Guía retrospectiva de la Ciudad de México.
José L. Cossío. México, 1941.

Her mentor was an albatross.
(Biografía de Harriet Quimby).
Henry M. Holden. Black Hawk. Mt. Freedom, N.J., 1992.

Histoire de L'Aviation.
René Chambe. Flammarion. París, 1948.

Historia de la Aeronáutica Española.
José Gomá. Madrid, 1946.

Historia de la Navegación Aérea.
Arthur Gordon. Labor. Barcelona, 1966.

Historia Compendiada del Estado de Puebla.
Enrique Cordero y Torres. Puebla, 1986.

Historia de las Indias de Nueva España e Islas de Tierra Firme.
Fray Diego Durán. Porrúa. México, 1984.

Historia de México.
Salvat. México, 1986.

Historia General de Michoacán.
Instituto Michoacano de Cultura. 1989.

Historia Moderna de México.
Daniel Cossío Villegas. Hermes. México, 1993.

Historia Mundial de la Aviación.
Edmond Petit. Punto Fijo. Barcelona, 1967.

Historia particular del Estado de Jalisco.
Luis Pérez Verdía. Guadalajara, 1911.