Para el Sr Mario Mendez
cordialmente.
Julio 27 de 1966.

"La vida ofrece siempre dificultades y cuando uno no cuenta con los medios suficientes ni siquiera con los indispensables para vencerlas, la lucha es ardua; pero quedan la experiencia que enriquece nuestro acervo y el coraje que nos anima a continuar en la contienda".

"La bondad y la maldad, disímbolas, se conjugan para enseñarnos que de la una abusan los parias conduciéndonos a la desilusión y el escepticismo; pero cuando queremos ser malos, nuestra conciencia se impone a nuestras decisiones en franca lid por el imperio de nuestros principios".

ROBERTO FIERRO VILLALOBOS

Piloto Aviador

Esta es mi Vida

INDICE

Ciudad Guerrero, Chihuahua, se halla situada en el altiplano de las estribaciones de la Sierra Madre Occidental, sobre la margen derecha del río Papigóchic, el cual, más adelante, y ya en tierras de Sonora, toma el nombre de Yaqui. La región fue colonizada a principios del siglo XVIII *por frailes, jesuitas y franciscanos, y colonos vascos, y durante dos siglos sus habitantes lucharon, sin dar cuartel ni recibirlo, contra los sanguinarios indios comanches, apaches y de otras tribus, de suerte que puede decirse que Chihuahua comenzó su vida institucional tras y merced a la victoria lograda por las fuerzas nacionales de aquella región en contra de las huestes que fielmente seguían al cabecilla llamado* El indio Victorio.

En esa agreste región nací; en ese norte inclemente de fríos inviernos y calcinantes veranos se desarrolló mi primera infancia, junto a mi hermano Belisario, a mis demás hermanos y a mis padres y familiares.

Acuden a mi memoria los viejos tiempos, aquellos de mi niñez tan aciaga, tan pletórica de lucha, pero a la vez tan llena de grandes satisfacciones. Veo a mi padre trayendo el pan a casa, poco para nosotros, pero compartiéndolo con algunos más necesitados. Veo también a mi tío Luis Comadurán, aquel buen hombre a cuya casa el que llegaba en demanda de ayuda no se iba sin nada: siempre había algo qué ofrecer, aunque fuera muy modesto.

En esos tiempos, con el ejemplo de mi padre, trabajador incansable, y el de mi madre, abnegada y dulce esposa, admirable y amorosa madre, dejaba volar mi imaginación y soñaba con un futuro pleno de felicidad, de progreso, de trabajo y tranquilidad. Soñaba, digo, en llegar a lograr para mis "viejos" la paz y el descanso que bien ganado tenían. Siempre pensé que todos los hombres serían como mi padre, leales y honrados; y con esa idea fija en mi mente, inicié mi lucha, esa lucha que más tarde me haría comprender que para triunfar es necesario batallar, no solamente contra los elementos naturales y lógicos, sino también contra la insidia, la maldad y la hipocresía.

Era la época de la Revolución y en ella me forjé; en ella conocí grandes hombres y también hombres ruines y bajos. Así fue formándose mi espíritu en un crisol pletórico de vicisitudes y emociones, algunas agradables, otras, por su índole y su fondo, abominables. Sin embargo, al correr del tiempo me he dado cuenta de que no sólo en las contiendas y en los momentos aciagos se sufre. También en las épocas de calma y de paz, es

decir, fuera de las luchas armadas, siguen proliferando los caracteres abyectos y los espíritus mediocres que se entregan sin reservas a intereses malsanos y pasiones malévolas.

Nunca me he considerado un puritano ni un ejemplo de virtudes; pero siempre he procurado seguir una trayectoria basada en los principios elementales de justicia y equidad que me inculcaron mis padres y que más tarde fortifiqué a través de la experiencia y con el conocimiento de todas las gentes buenas que tuve la fortuna de conocer.

Mis propias ideas, mi fuero interno, mi modo de ser y de pensar, siempre han sido los mismos. Ni el aplauso ni la censura han desviado mi derrotero, y aun cuando en muchas ocasiones he vivido la ingratitud y la traición y otras muchas la satisfacción y la alegría del reconocimiento, siempre me he considerado el mismo, sin engreimientos y sin rencores, ya que, por sobre todas las cosas y por sobre todas las opiniones, mi mayor interés ha sido, es y será, estar siempre de acuerdo con mi conciencia, estar en paz con ella, sentir la satisfacción de cumplir con los deberes que yo mismo me impongo y con los que me impone el ambiente y la sociedad en que me desenvuelvo.

Todo tiene una razón de ser: la maldad hace resaltar el bien, así como lo negro hace resaltar lo blanco; todo, a no dudarlo, obedece a una fuerza superior que lo impulsa, que lo anima. No soy un librepensador ni tampoco un fanático, pero siempre he considerado que existe un Ser Supremo, una Inteligencia Superior que crea y gobierna las cosas que nosotros los hombres no hacemos y aun las que creemos hacer; pero cuando en la balanza de la vida ponemos en un lado los sinsabores y las luchas y en el otro las satisfacciones y vemos que se inclina por el primero de los casos, la fe flaquea y la confianza se achica; sólo quedan la esperanza y el coraje que, aun menguados, nos impulsan y nos animan a continuar. Los consejos desinteresados y las palabras alentadoras de mis buenos y leales amigos, como el doctor Eduardo Souza, mi inolvidable y querido profesor don Mariano Irigoyen y el señor Ignacio Miranda, que consideran la amistad como algo sagrado y no la miden conforme a la potencialidad económica, política o social de sus amigos, me han ayudado mucho, enormemente, a hacer caso omiso de todas las insidias y me han ayudado también a restaurar mi fe en la humanidad y a acrecentar mi valor y mi confianza.

Así, en mi modesto medio, he luchado y continuaré haciéndolo mientras tenga un hálito de vida, trabajando por mis hermanos de raza, por nuestro México y su engrandecimiento, por la razón y por la justicia.

ROBERTO FIERRO VILLALOBOS
Piloto Aviador.

Capítulo I

PRINCIPIO DE LA REVOLUCION ARMADA

Por suerte para mí, me tocó vivir la gesta heroica del movimiento revolucionario. En Ciudad Guerrero vivíamos nuestra infancia mi hermano Belisario, mi primo Francisco Comadurán y yo, y como es natural, nada comprendíamos de los acontecimientos que entonces se iniciaban, ni del alcance que para cada uno de nosotros y para el país, podrían llegar a tener. La lucha armada contra el porfirismo se inició el 20 de noviembre de 1910, cuando el apóstol Francisco I. Madero lanzó su grito de rebelión.

Esos hechos tuvieron como antecedentes las rebeliones de los indómitos papigóchics en varios pueblos de mi tierra, los que después de luchar con denuedo al lado del Presidente de la República, Lic. Benito Juárez, pelearon contra las fuerzas del Gral. Porfirio Díaz, inconformes con el gobierno de éste; habiendo en la región frecuentes levantamientos que fueron ahogados con mano de hierro.

Entre esos levantamientos, quiero mencionar los ocurridos en Tomóchic, en el año de 1894, y en Manzano, en el año de 1896.

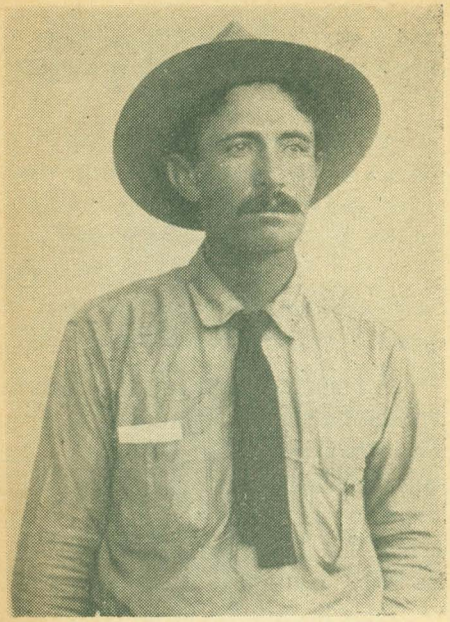
Muchos fueron los hombres de aquella época que se distinguieron por su arrojo y valentía, pero quizás una de las figuras de mayor relieve, por la heroicidad que desplegó en su empecinada oposición al Gral. Díaz, fue don Simón Amaya, jefe de las fuerzas rebeldes. En cierta ocasión, con sólo 300 hombres hizo frente a 3,000 soldados federales; rompió el cerco que éstos le habían puesto y al cruzar el río, bajo una lluvia de balas enemigas, se detuvo, se quitó las botas con objeto de no mojarlas y descalzo cruzó la corriente. Había alcanzado la margen opuesta, minutos después de su acto de temeridad, cuando cayó abatido por una bala enemiga. Ante este hecho tan inusitado, las tropas federales rindieron homenaje al enemigo vencido —más que por ellos, por la fatalidad—, velando su cadáver cubierto con la bandera nacional.

Pasados los acontecimientos del 20 de noviembre de 1910, mi padre decidió llevarnos de Ciudad Guerrero a la hacienda de San Jerónimo, municipio de Bachíniva, que era propiedad de un pariente nuestro.

Fue ahí donde tuve oportunidad de conocer a don Francisco I. Ma-

dero, quien llegó herido a la hacienda, de arribada forzosa, en compañía de varios de sus partidarios, entre ellos Pascual Orozco, Roque González Garza, José Garibaldi y Raúl Madero, después de la derrota que el ejército porfirista, al mando del Gral. Samuel García Cuéllar, les infligió el 6 de marzo de 1911 en el combate de Casas Grandes.

Posteriormente nos trasladamos a Chihuahua. Ahí mi padre iba a hacerse cargo del puesto de ayudante del gobernador del Estado, don Abraham González. Nuestra permanencia en aquella ciudad duró poco tiempo, porque el Gral. Pascual Orozco se levantó en armas, desconociendo al régimen del señor Madero, con lo que el gobierno de don Abraham cayó y nosotros nos vimos obligados a salir al destierro hacia los Estados Unidos de Norteamérica.



PASCUAL OROZCO (hijo)
...en la defensa de los mismos ideales...

Residimos en El Paso, Texas; y ahí empezó nuestro calvario, porque no teníamos recursos económicos y todos los miembros de la familia, para subsistir, tuvimos que dedicarnos a distintos trabajos; mi madre cosía ropa ajena, y para ello le conseguimos una máquina de coser en abonos. De esta ruda labor se obtenía parte del sustento para las necesidades de mis hermanos que, por pequeños, no podían desempeñar ningún trabajo. Mi padre, con miles de dificultades por el desconocimiento del idioma, ganaba unos cuantos centavos vendiendo artículos que le entregaban a comisión. Mi hermano Belisario —que apenas contaba once años de edad— pudo conseguir empleo en una gasolinera y yo hallé trabajo en la fábrica de puertas y ventanas de la compañía *Pierson Lumber,* la cual precisamente sacaba —y saqueaba— su materia prima de los pródigos bosques de la sierra chihuahuense, riqueza que sin limitación y despiadadamente explotó en aquella región, valida de las leoninas concesiones otorgadas por la dictadura porfirista.

De igual manera que para una inmensa mayoría de las familias de nuestro pueblo, la lucha por la vida fue, para la nuestra, una constante, tenaz y afanosa lid contra toda suerte de adversidades. Viene a mi memoria el recuerdo de aquella época aciaga y me invade la tristeza al

DON FRANCISCO I. MADERO

...llegó herido a la hacienda, después de la derrota...

pensar que mi bendita madre no pudo llegar a sentir la satisfacción de contemplar cómo los miembros de su familia —por la que dio su vida entera a través de mil penalidades—, unos de un modo, otros de otro, hubiésemos podido ofrecerle una situación más tranquila y desahogada, más llena de felicidad.

Nos dedicamos, pues, a buscar sin desmayo el pan de cada día; pero si en situaciones normales tantas veces éste se niega, ¡qué duro, qué difícil, qué amargo es conseguirlo en el destierro!

Llega a mi memoria, en este instante, un caso que años después me ocurrió en esta ciudad de México y al que quiero denominar curioso: un día jugaba al golf con mi amigo, el Gral. Eduardo Hernández Cházaro, e intempestivamente él me interrogó: "¿Con que tú eras chofer, no?" Había en su voz mucho de sarcasmo. Con la mayor naturalidad contesté que sí, que mi origen era humilde y que además de chofer había sido mecánico, empleado de farmacia, lavaplatos, peón de vía, extra de cine y quién sabe cuántas cosas más... y contesté con orgullo, que si el trabajo honesto, honra y ennoblece, el que por determinadas vicisitudes se realiza en tierra extraña, forja el carácter, acrisola la honradez y, sobre todo, enseña a uno a amar más entrañablemente a la patria.

DON ABRAHAM GONZALEZ
...P. Orozco se levantó en armas...

A fines de 1913 el Gral. Francisco Villa triunfaba al lado de las fuerzas constitucionalistas. Yo me había incorporado a las tropas del Gral. Jesús María Ríos, íntimo amigo de mi padre.

Las fuerzas constitucionalistas, para aquel entonces, habían casi derrotado a las del chacal Victoriano Huerta; y la valiente División del Norte avanzaba hacia el centro de la República. Entonces, después de la segunda toma de Torreón, se produjo la escisión entre las dos grandes figuras revolucionarias: don Venustiano Carranza y el Gral. Villa. Sin em-

bargo, Carranza ordenó a la División del Norte que enviara una parte de sus hombres a cooperar en la toma de Zacatecas; pero Villa, pensando que esto era inconveniente para su prestigio, decidió avanzar con toda su división, y con la toma de Zacatecas obtuvo uno de los más grandes triunfos sobre el Ejército Federal.

Los componentes de la brigada que mandaba, el más tarde Gral. Jesús María Ríos —valiente jefe de la escolta del Centauro del Norte— permanecimos a la retaguardia para conservar el terreno conquistado y garantizar los triunfos constitucionalistas.

Después la Revolución se dividió, y la que fue orgullosa División del Norte sufrió la más grande derrota en la historia de las guerras intestinas tenidas por el pueblo mexicano. Disuelta entonces la División del Norte, la mayoría de sus componentes fuimos licenciados y muchos salimos al destierro voluntario. Yo, en compañía de un pequeño grupo de mis compañeros de armas, me fui hacia el norte y en El Paso, Texas, conocí a Victoriano Huerta, el asesino del presidente Madero: desterrado junto con su séquito, se alojaba en un soberbio palacete. Posteriormente, fue internado en el Fuerte Bliss y de ahí conducido a un sanatorio, donde murió, víctima del alcoholismo.

Los acompañantes de Huerta, después de este suceso, tuvieron que dedicarse a trabajar. Casi todos buscaron faenas no difíciles, y el gobierno norteamericano les permitió, por ejemplo, conducir automóviles en servicio de pasajeros. Todos ellos compraron inmediatamente sus "fordcitos", que en aquellos tiempos costaban, cuando mucho, Dls.300 si se adquirían en la fábrica. Entre esos hombres recuerdo a algunos, principalmente al Gral. Manuel Cabrera Carrasquedo —quien, tiempos después, llegó a ser gobernador de su estado natal (Oaxaca)—; al Gral. Galindo —a quien no se debe confundir con el general revolucionario Octavio Galindo Rincón—; a Federico Cervantes, que entonces era coronel; y a muchos otros jefes y oficiales del antiguo Ejército Federal. Todos ellos tuvieron necesidad de trabajar para vivir modestamente al otro lado de la frontera, en tanto que los familiares de su extinto jefe continuaban haciéndolo, lujosa y esplendorosamente.

Mis compañeros y yo continuamos el viaje hasta Los Angeles, California. En esa ciudad el cine empezaba a florecer y era ya un imán irresistible para gente de todo el mundo. Iba yo en busca de un antiguo amigo, Carlos Borja Ramos, quien residía allí y estaba dedicado al cine. Nos encontramos y, naturalmente, nos dimos un estrecho abrazo, y al instante me dijo que si andaba en busca de trabajo, él me lo conseguiría. Fuimos a los estudios Brunton, ubicados en Englewood, y fue ahí donde conocí a las grandes luminarias de aquella época, como Wallace Beery, Eddie Polo, Francis Ford, Mary Pickford, Douglas Fairbanks, Charles

Stevens, Anita Steward y otros; tuve tan buena suerte que trabajé al lado de ellos —como extra naturalmente— en dos películas, una de ellas titulada *Misterio del millón de dólares,* en la que el astro era el apuesto galán Francis Ford. De la otra cinta se me escapa el nombre, pero sí recuerdo su argumento que giraba alrededor del presidente (Wallace Beery) de una supuesta República, quien quería casar a su hija (Anita Steward) con un gran hombre, por intereses nacionales; pero un bandolero (Eddie Polo) se robaba a la chica y el plan se venía por tierra. Muchos de mis amigos y yo formábamos la cuadrilla de bandoleros capitaneada por Eddie Polo; íbamos ataviados con traje de chinaco, armados de arcabuz y tremendo machete y tocados con un sombrero raramente circundado con bolitas alrededor del ala, o sea el sombrero californiano de la época colonial.

Mi corta estatura me hacía tropezar con dificultades para trabajar con el grupo de extras, y así las oportunidades eran escasas, pero la fortuna me ayudó. Una mañana estábamos frente a los *sets* esperando ser llamados, cuando salió uno de los jefes de producción preguntando, a voz en cuello, si había entre nosotros algún mecánico de automóviles. Me levanté presuroso y en mi medio inglés le aseguré que era un experto en la especialidad. Me tomó del brazo, y en un automóvil me condujo a la residencia de la estrella Anita Steward, quien no podía asistir al estudio donde estaba filmando, precisamente por una descompostura de su auto. Puse manos a la obra. En efecto, el motor no arrancaba. Revisé el encendido; minuciosamente examiné los cables de corriente; pero nada, no había arranque. Probé otra vez y encontré el desperfecto. Era insignificante. El motor no arrancaba por la sencilla razón de que no había gasolina en el tanque. Salvado ese escollo, el productor lanzó un hondo suspiro de satisfacción, la estrella refulgió de alegría y yo la vi a punto de echarme los brazos al cuello. Eso no ocurrió, pero sí sucedió que me tomó "ley" y desde ese día fui extra de cine, especialmente recomendado por la guapa artista.

Bajo ese bello signo protector, mis actuaciones en el cine se prolongaron por tres meses; pero no había remedio, la cinta de plata no llenaba cabalmente mis ambiciones. El trabajo ante las cámaras me aburría, y así, cansado de esto, tras una larga noche de insomnio y meditación tomé la irrevocable decisión de regresar a El Paso, e invité a mis paisanos y condiscípulos Pedro Zea y Simón Ruteaga a que me acompañaran. No teníamos problemas y ningún arraigo nos impedía separarnos de los estudios, por lo que esa misma tarde emprendimos el regreso. Nuestros recursos económicos eran demasiado escasos y por ello tomamos la resolución de enviar nuestros equipajes por express y así, desembarazados de la impedimenta, esperamos tranquilamente en la estación la salida del primer tren de carga y abordamos un carro-caja, seleccionado porque su piso estaba

DON VENUSTIANO CARRANZA

...convirtió a la aviación en arma de guerra...

cubierto con una gruesa capa de aserrín. En esta muelle cama pasamos nuestra primera noche de viaje.

Clareaba la mañana del siguiente día cuando el tren se detuvo cerca de Tucson, Arizona, y nosotros abandonamos nuestro albergue y nos encaminamos a un café cercano para desayunar. Entonces recibí una tremenda sorpresa al contar que éramos 35 muchachos, de diversas nacionalidades, los que veníamos de "moscas" en el tren. La igualdad de situaciones nos hizo amigos. Pregunté a uno de ellos por qué iban al sur, y contestó que escapaban para eludir el servicio militar obligatorio de los Estados Unidos de Norteamérica, que en aquellos días alistaban bajo banderas a todo ciudadano en edad militar, para enviarlos al teatro de operaciones europeo, en donde tenía lugar la cruenta Primera Guerra Mundial que estalló el 4 de agosto de 1914 para concluir el 11 de noviembre de 1918.

Nosotros ignorábamos esa situación y dimos gracias al cielo por haber resuelto regresar tan oportunamente. Desayunamos y ya confortados abordamos el siguiente tren. Tuvimos menos suerte, porque entonces viajamos en un carro refrigerador. En Phoenix, Arizona, se acostumbraba entonces rellenar los compartimientos con hielo para conservar la fruta en buen estado durante el recorrido por el tórrido desierto, así que cuando menos lo esperábamos, nos dimos cuenta que las tripulaciones levantaban las tapas de los compartimientos. No le dimos mucha importancia a este hecho hasta que, de repente, comenzaron a caer dentro del nuestro grandes bloques de hielo. Apresuradamente los fuimos acomodando para no quedar prensados, continuando el viaje con toda felicidad en nuestro *igloo* tipo esquimal.

Antes de llegar a El Paso la vía férrea cruza el río Bravo; en consecuencia en ese trecho el tren iba despacio. Entonces nos despedimos del "Artico" y a pie seguimos hasta llegar a la Fundición. De pronto escuchamos cañonazos, cuya causa nosotros ignorábamos. Un instante después la policía norteamericana nos detuvo porque sospechaban que éramos desertores de Ciudad Juárez, Chihuahua, plaza que estaba siendo atacada por las fuerzas rebeldes del Gral. Francisco Villa. Ante esto, los norteamericanos pretextaron que se hacía fuego a través del río y que en su territorio caían balas. Por eso bombardeaban la margen mexicana. Entonces Villa suspendió el ataque para evitar que se consumara una violación más grave del territorio nacional. Las fuerzas defensoras de Ciudad Juárez, leales al gobierno constituido, se encontraban al mando de los entonces coroneles Gonzalo Escobar y Francisco del Arco.

La explicación de esto nos dio la pauta para conocer la situación reinante en esos días y el porqué de los cañonazos; sin embargo, no impidió que la policía norteamericana nos llevara a la prisión en tanto se aclaraba

nuestra verdadera identidad. Así se marcó en mi vida la primera y única ocasión en que iría a dar a la cárcel, y con este infausto acontecimiento regresé a El Paso.

Docenas de veces —en mi infancia— había escuchado historias de la Revolución, que más parecían leyendas. Nada de extraño tiene que, más adelante, cuando volví a la patria, me uniese a las fuerzas auxiliares comandadas, en 1917, por el Gral. Ignacio Enríquez, para combatir a Villa, cuya gente saqueaba, asesinaba y llevaba el terror a todas partes.

Por aquel entonces los jóvenes —militares o no— que leíamos en los periódicos relatos de las hazañas que realizaban los aviadores de los ejércitos contendientes en la Primera Guerra Mundial, ansiosamente esperábamos que nuestro ejército adquiriera aviones y que se nos permitiera tripularlos. Volar... Era la ilusión de muchos de nosotros. Ya veremos más tarde cómo se realizó mi sueño.

Diré antes que, en efecto, aquel anhelo de que nuestro ejército tuviera aeroplanos se hizo realidad cuando el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista ordenó al capitán piloto aviador Gustavo Salinas Camiña que comprara en los Estados Unidos de Norteamérica un avión para que lo utilizara un pequeño grupo de pilotos en la campaña. Don Venustiano Carranza entregó ese aparato a la columna que el Gral. Alvaro Obregón mandaba en Sonora, y a ese avión le tocó en suerte convertir a la aviación en arma de guerra, al efectuar un bombardeo aéreo en un puerto de la costa del Pacífico, dejando caer su carga de bombas en torno a un cañonero de la marina de guerra adicta al régimen huertista, obligándolo a capitular y a rendirse incondicionalmente. Tripuló aquel avión el Cap. Salinas Camiña.

GRAL. FRANCISCO VILLA
...triunfaba al lado de las fuerzas constitucionalistas...

Por demás está decir cómo la Primera Guerra Mundial estimuló nuestro ya enorme entusiasmo por la aviación. Paso a paso seguíamos todo

lo que en nuestra patria acontecía al respecto. Sabíamos que los primeros pilotos militares con que contó nuestro ejército fueron Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, Alberto Salinas Carranza y Horacio Ruiz.

Sabíamos también que Victoriano Huerta envió a Francia a un grupo de muchachos para que estudiaran la aviación. Ese grupo fue integrado por 30 cadetes de la extinta Escuela de Aspirantes, a los que, tal vez, quería recompensar, en esa forma, su participación en la funesta cuartelada que engendró la traición. Esos cadetes regresaron poco después con los comprobantes que acreditaban el curso completo de pilotaje hecho por ellos.

Seguramente Huerta pensó utilizar a estos noveles pilotos y, al efecto, hizo un pedido de 20 aparatos *Bleriot* por conducto de su agencia financiera en Londres; pero ese proyecto no llegó a realizarse porque el dinero para él destinado se empleó en las necesidades urgentes de la campaña, ya que el movimiento constitucionalista, acaudillado por don Venustiano Carranza, había estallado en Coahuila.

Dije antes cómo en 1917 llegué a la ciudad de Chihuahua incorporándome a las fuerzas constitucionalistas del Gral. Enríquez. Terminada la campaña, en 1920, fueron licenciadas esas fuerzas leales. Entonces solicité al Gral. Enríquez que me enviara a México para estudiar aviación. Tenía yo 23 años de edad y ostentaba el grado de capitán primero de Caballería Auxiliar.

CAPÍTULO II

SE INICIA LA AVIACION EN MEXICO

La aviación en México se inició en forma tan original como romántica. Principió su desarrollo no al impulso del genio creador de los grandes técnicos inventores del arte de volar con aparatos más pesados que el aire, sino merced a un grupo de hombres románticos que estimulados por los magnates de la industria nacional de aquella época, sentaron las bases y despertaron el interés y la afición de los mexicanos por la aviación en todas sus formas. Nombres como los de Lebrija, Villasana y Aldasoro entre esos románticos precursores, y de los magnates industriales Braniff y Pugibet, son los que abren las páginas de oro del libro de la historia de nuestra aviación, y por ello, nos obliga a rendirles un tributo de respeto y a dar —en capítulos posteriores— amplio crédito a sus esfuerzos desplegados en pro del desenvolvimiento de esta obra.

Alberto Braniff, industrial y terrateniente de cuantiosa fortuna, adquirió en Francia unos biplanos *Voissin* y construyó en el campo de Balbuena los primeros hangares que hubo en México. Trajo, además, un globo libre al que bautizó con el nombre de *Ciudad de México* con el cual realizó varias ascensiones el célebre aeronauta don Joaquín de la Cantoya y Rico, ya en aquel entonces famoso en toda América por sus innumerables proezas, realizadas en el globo de su propiedad, llamado *Vulcano.*

Ernesto Pugibet —próspero industrial de origen francés, fundador de la industria cigarrera mexicana a base de cigarrillos engargolados, cuya maquinaria aún no existía en ningún otro país del mundo, y fundador y presidente de la fábrica de cigarros *El Buen Tono*— trajo a la ciudad de México el primer dirigible *Hamilton* —que fue alojado en el desaparecido Tívoli del Elíseo—, y un aeroplano *Bleriot,* primero en llegar a nuestro país y el cual quedó guardado en el hangar de Balbuena.

Lógicamente, el propósito del señor Pugibet al traer el dirigible era utilizarlo como medio de publicidad para los cigarrillos que su fábrica producía, muy especialmente los *Alfonso XIII* y *Reina Victoria;* desentendiéndonos de esa finalidad meramente comercial y publicitaria, debemos

reconocer que esas hazañas contribuyeron a despertar en aquellas generaciones el interés por la ciencia aeronáutica, que entonces se iniciaba.

Posteriormente volaron sobre las calles de México un avión *Duperdussin* y otro, *Demoiselle*. Si mencionamos que fue Alberto Braniff uno de los primeros pilotos mexicanos que osaron subir a un aparato más pesado que el aire para tratar de cruzar nuestro bendito cielo, digamos también que las aviatrices *Madame* Moisan, francesa, y *Miss* Quimby, norteamericana, fueron las primeras mujeres que asombraron a nuestro pueblo con sus vuelos sobre el valle de México.

Volviéndonos unos años atrás, en 1910 se registró un acontecimiento que encendió el entusiasmo por la aviación, especialmente entre la juventud. Ese acontecimiento fue el vuelo que sobre nuestra ciudad realizaron los pilotos franceses Garros, Audemars, Barrier y Simón, y las exhibiciones aéreas que ofrecieron en el campo de Balbuena con la asistencia del entonces presidente de la República, Gral. Porfirio Díaz, de su gabinete, del cuerpo diplomático, de la sociedad metropolitana y del pueblo todo de la capital. Ahí mismo el piloto Audemars dio al presidente Díaz detallada explicación del mecanismo y funcionamiento de su aparato *Demoiselle,* y sugirió que el gobierno utilizara tales máquinas para fines militares; pero seguramente no consiguió impresionar al viejo caudillo, porque al estallar la revolución de 1910, el Ejército Federal no contaba con un solo avión. Verdad es que, en aquel entonces, en ningún ejército del mundo existía la aviación como arma de combate, y que sólo algunos estados mayores iniciaban pruebas experimentales con los modelos de la época.

A partir de aquel acontecimiento, en Balbuena se efectuaron frecuentes exhibiciones de vuelo en aviones y en globos, con el *Bleriot* de Garros; el *Farman* de Braniff y, sobre todo, con el globo libre del aeronauta Ruiz, quien, pasmando de emoción a los miles de espectadores que asistían a aquellas exhibiciones, se lanzaba al aire desde considerable altura, utilizando un paracaídas. Derrocado el gobierno del Gral. Díaz, el presidente Francisco I. Madero, durante su breve estancia en el poder, en cierta ocasión realizó un vuelo en un *Duperdussin* pilotado por el francés Dayot.

Se había abonado el campo. Nada de extraño es que al estallar la revolución constitucionalista, para vengar la sangre del Presidente Mártir, la juventud se alistara en la causa de la legalidad representada por el gobernador de Coahuila, don Venustiano Carranza, y que hiciera el primer intento para atraer la voluntad de los jefes revolucionarios hacia la posibilidad de emplear la aviación como arma de combate, y equipar a las fuerzas del pueblo con aviones de tipo militar, para bombardeo, ametrallamiento y exploración.

Precursores. Los primeros intentos realizados en México para conquistar el espacio se inspiraron en los realizados por los precursores extranjeros.

Narrar todos los aspectos históricos de aquellos hombres que soñaron con volar y aun llegaron a intentarlo en los tiempos remotos, requeriría muchos volúmenes. Por ello, recordaremos tan sólo los hechos más sobresalientes.

El año 1519, Leonardo Da Vinci, el gran genio, diseñó una máquina voladora e hizo estudios encaminados a descubrir cómo el hombre podría imitar el vuelo de las aves.

En 1678 el periódico *Journal des Savants,* editado en el país de Napoleón, publicó una gacetilla para informar sobre las pruebas de vuelo hechas por un cerrajero francés. En 1742 el marqués de Bacqueville se lanzó desde el balcón de un hotel parisiense, provisto de unas alas de su propia invención, y en su intento de volar estuvo a punto de matarse.

Posteriormente, en 1783, los hermanos Montgolfier, en la aldea de Annonay, Francia, se elevaron en un globo libre, siendo ése, en realidad, el primer vuelo que se efectúa en la historia de la aerostación. A esa ascensión siguen otras en París, y dos años más tarde un globo cruzó el Canal de la Mancha.

El Canal de la Mancha, en efecto, es decisivo en la historia de la aviación. Sobre él, el físico Gay Lussac, en el año 1804, se elevó en un globo y alcanzó la altura de 7,000 metros. Poco antes de eso el aeronauta Roszier y el marqués de Arlaudes encontraron la muerte al incendiarse su globo. Ellos son, entonces, las primeras víctimas de la aviación.

En el año 1852 apareció en París un nuevo tipo de aparato volador, el dirigible, que manejó el mecánico francés Giffard. Siete años más tarde, el norteamericano John Wisse permaneció 20 horas en un globo lanzado al aire, y lleva, a mil kilómetros de distancia de su punto de partida, un saco de correspondencia. Así se estableció el primer servicio postal aéreo.

Principiaba el siglo XX cuando el brasileño Santos Dumont ganó en París el premio ofrecido al primero que, por aire, diese la vuelta a la torre Eiffel. Habiendo salido del Club de Saint-Cloud regresó en menos de 30 minutos, a bordo de un dirigible equipado con un pequeño motor de diez caballos. En esa hazaña el piloto casi pereció al chocar su aeróstato contra el Trocadero.

En 1903, los hermanos Wright, norteamericanos, realizaron una serie de vuelos en Kitty Hawk, Carolina del Norte, con un aparato de su invención, más pesado que el aire, y que prácticamente vino a ser el primer aeroplano. Se le había equipado con un motor de doce caballos. El año 1909 Louis Bleriot ganó 25,000 francos, ofrecidos por el periódico londi-

nense *The Daily Mail* al aviador que lograra atravesar el Canal de la Mancha, consumando su hazaña a bordo de un avión con motor de 25 caballos. Cinco años después, en 1914, estalló la Primera Guerra Mundial, que dio a la aviación un enorme y acelerado progreso, al mismo tiempo que en México nuestros pilotos, militares de ocasión por causa de los acontecimientos bélico-políticos que ocurrían en el país, establecieron los cimientos de la aviación mexicana.

Experiencias en México. Los globos. Las ascensiones en globo en México, como en el resto del mundo, fueron el gran medio para despertar el entusiasmo de la gente por la aviación y, realmente, los primeros pasos en el arte de volar.

Entre nosotros esas ascensiones aerostáticas tuvieron antecedentes y perfiles heroicos.

El belga Guillermo Eugenio Robertson, en 1835, llevó a cabo en nuestro país el primer ascenso en globo. Salió de la desaparecida Plaza de Toros de San Pablo y dos horas después cayó en Zempoala. Guillermo Eugenio Robertson era hijo del inventor del paracaídas.

La marquesa Calderón de la Barca nos cuenta, en su famoso libro, cómo en aquella misma plaza de toros, Luis A. Laurant y su hija Aurelia intentaron efectuar una ascensión en presencia del presidente de la República y de "muchas señoras en traje de baile", pero agrega: "El globo se agujereó y los poetastros que habían escrito ya corridos describiendo el vuelo, quedáronse sin poder vender su mercancía".

Ese mismo año apareció el primer aeronauta mexicano, Benito León Acosta, ex alumno del Colegio de Minería, quien se elevó en globo e hizo pagar un peso por entrada a los espectadores, prometiendo devolver el dinero si no lograba su propósito. Su ascensión tuvo éxito y el presidente don Antonio López de Santa Anna, con el propósito de estimularlo en su arriesgada empresa, le concedió un privilegio de tres años para que en ese plazo sólo él pudiera efectuar ascensiones en el país.

En el año 1881, don Joaquín de la Cantoya y Rico consiguió exención de impuestos para importar un globo. El famoso globo se llamaba *Vulcano* y en él, vestido de levita, tocado con chistera y tremolando en la diestra un pabellón tricolor realizó no una sino muchas ascensiones. Esteban Padrón lo imitó y, al fin, Pallás manejó el primer dirigible, que como ya dijimos, trajo a México don Ernesto Pugibet, con el fin de que el primer vuelo coincidiera y fuera el máximo atractivo de propaganda comercial en el programa de inauguración de su nuevo equipo mecánico y la ampliación de su compañía cigarrera, acto al que asistió don Porfirio Díaz.

La mañana era luminosa, la primavera resplandecía y todo era fiesta de colores en el valle cuando el globo se elevó desde los terrenos del Tívoli

del Elíseo, ante la admiración del pueblo, que aplaudió lleno de calor y entusiasmo.

Es así como llegamos, en etapas sucesivas e históricas, a través de las actividades aeronáuticas de Pugibet, Lebrija, Braniff, Villasana, Aldasoro y otros —sobre los cuales tendremos que hablar más en capítulos posteriores, porque sus esfuerzos y proezas así lo merecen—, a los tiempos gloriosos de la Revolución, de los cuales, consecuentes con la realidad, arranca nuestra vida de aviadores y soldados de la patria.

En el año 1915 se creó en la ciudad de México la primera Escuela Militar de Aviación. Ahí se formaron únicamente pilotos para el servicio del ejército. Era director el Cap. P.A. Alberto Salinas Carranza. Situada en el campo de Balbuena —un buen campo para su época— tenía hangares y varios aparatos íntegramente construidos en México y que incluso eran los mejores de su época. Figuraban entre su personal pilotos y mecánicos que habían participado, a bordo de sus máquinas genuinamente mexicanas, en la campaña de El Ebano, contra Villa —en la que murió en acción el Cap. Rivera— y en otras libradas en distintos puntos del país.

Como llevo dicho, conseguí que el Gral. Enríquez me recomendara ante las autoridades superiores para ingresar a la Escuela Militar de Aviación. Dicho prestigiado militar, con seguridad entendió que yo sentía verdadera vocación por el vuelo, y ordenó entonces que se me extendiera una carta de recomendación, para el Jefe del Estado Mayor Presidencial, Gral. Manuel Pérez Treviño. Firmada la carta, y con ella en el bolsillo, me dispuse a partir hacia la capital de la República, considerando que ella sería para mí el "Sésamo ábrete" para ser admitido en las filas de la aviación militar, de la cual entonces era jefe el Cap. P.A. Rafael Ponce de León.

Yo carecía de medios económicos para ese traslado. Supliqué entonces a mi primo, el Corl. Jesús Antonio Almeida, que en cualquier forma me hiciera llegar a la ciudad de México. Sucedió que él y el Corl. Hermógenes Ortega venían a México trayendo sus automóviles por ferrocarril. Mi primo me propuso que yo viniera cuidándolos; acepté, y así salí de Chihuahua a bordo de la plataforma que transportaba los dos vehículos bajo mi custodia. Había vencido la primera dificultad, pero había otra. Por ejemplo, no tenía dinero para alimentarme, porque los pocos pesos que celosamente guardaba en mi bolsillo los había destinado para hacer frente a mi primer gasto en la ciudad de México. Esto no me detuvo. Acariciaba mi sueño dorado de ser aviador, y mentalmente me decía: "¿Qué te importa, Roberto, el no comer por uno o dos días, si ahora vas a satisfacer tu anhelo de ser aviador y volar, volar, sí, bajo el cielo de México?"

La fe, la confianza en mí mismo y mi resolución que no variaba, me alentaron en el largo y tedioso viaje. Así llegue a la gran ciudad, en donde ya me esperaban los coroneles Almeida y Ortega para que les entregara

sus automóviles. Cumplida esa misión me dediqué a visitar a los amigos. En las calles de la Santa Veracruz encontré una casa de huéspedes cuyos precios eran más que baratos. Ahí pasé la primera noche. No podía dormir. Las ideas galopaban en mi mente y yo me torturaba con la ansiedad de que rayara el nuevo día. ¡Cuántas ilusiones, cuántos proyectos y qué amplitud de horizontes abría mi fantasía frente al futuro! Al fin amaneció y muy temprano fui a entregar mi carta de recomendación al Gral. Pérez Treviño, quien me dio la siguiente misiva:

"Presidencia de la República,
"Jefe del Estado Mayor.

México, 10 de diciembre de 1920.

"Señor Capitán Rafael Ponce de León,
"Jefe del Departamento de Aviación.
"Presente;
"Muy estimado y fino amigo:

"Esta carta será entregada a usted por el señor Roberto Fierro, quien desea pertenecer a ese Cuerpo de su merecido mando.

"Mucho estimaré a usted que de encontrarse el señor Fierro dentro de los requisitos exigidos por ese Plantel, se sirva atender su solicitud.

"Quedo como siempre a sus órdenes, afectísimo amigo y atento, seguro servidor.

M. Pérez Treviño".

Inmediatamente fui a la Secretaría de Guerra y Marina, en donde presenté mi recomendación al jefe de la Aviación, amén de trabar amistad con otros aspirantes que, como yo, habían llegado ante el Cap. Ponce de León con idéntico propósito. Recuerdo a Adán Gálvez Pérez, Francisco Ferriz, Ramón Cisneros, Adolfo Piña y Luis González Herrerías, este último capitalino y pariente del que fue gran periodista don Gonzalo Herrerías.

El Cap. Ponce de León contestó al Gral. Pérez Treviño y le indicó que "el señor Presidente Interino Adolfo de la Huerta, durante su administración creó unas plazas de Supernumerarios en dicha Escuela (la Militar de Aviación), de las cuales existen aún cinco vacantes", y sugirió que se girara una orden de la Presidencia, "a reserva de que cuando se abran los cursos respectivos, se examine al interesado para ver si reúne los requisitos que marque el Reglamento que deberá regir en dicho Plantel para seguir la carrera de Piloto Aviador".

Gálvez y yo al instante nos hicimos muy amigos. Eso era natural porque ambos teníamos como único capital, además de nuestras cartas de

recomendación, nuestra afición por el vuelo. A grandes rasgos nos contamos nuestras vidas, y como éramos afines y jóvenes, comenzamos a soñar despiertos con la bolsa vacía pero, eso sí, el corazón lleno de esperanzas. Así, enfrascados en la charla, llegamos a nuestro humilde alojamiento y procedimos a desempacar nuestros equipajes que, coincidencia extraña, consistían por igual en un pantalón, dos camisas, unos cuantos pares de calcetines y muy escasos útiles de aseo. Estas coincidencias nos unieron, lógicamente, aún más. Desde ese día, en todos los momentos de nuestra azarosa carrera, en triunfos y derrotas, permanecíamos siempre unidos. Ahora, desaparecido de este mundo prematuramente aquel que fue mi entrañable amigo y compañero, al recordarlo le envío en estos renglones un tributo cordial a su memoria.

Pues bien; hicimos balance de nuestros recursos y concluimos que era forzoso buscar un alojamiento más barato, y pusimos manos a la obra. Al otro día una vez más nos presentamos al Cap. Ponce de León, en la secretaría de Guerra y Marina, y él personalmente nos entregó las órdenes de admisión a la escuela. En ese instante no nos cambiábamos por nadie en el mundo. Embargados por la emoción al tener en nuestras manos aquel sencillo papel, que para nosotros significaba la realización del sueño largamente acariciado, nos sentíamos más importantes que Guynemer o el propio Icaro.

Al llegar a la escuela, que en aquella época se encontraba situada en Balbuena, nuestra alegría se tornó en tristeza porque encontramos que tanto los oficiales aviadores como los cadetes, nos veían con desprecio olímpico, originado, seguramente, por nuestra humilde y deteriorada facha. Sin embargo, no todo fue deprimente. Se acercó a nosotros el teniente piloto aviador Francisco Espejel y muy amablemente nos tendió la mano, dándonos la bienvenida. Aquella actitud consoló nuestro espíritu y alivió un poco nuestra desilusión.

Anteriormente habíamos tenido oportunidad de leer en los periódicos citadinos las hazañas de muchos de los aviadores que integraban aquel grupo y ansiábamos conocerlos y tratarlos; pero entonces nos dimos cuenta que todos ellos, con escasas excepciones que posteriormente citaré, se sentían superhombres porque la suerte les había favorecido y ya nimbaba su frente el calificativo de aguiluchos. En aquel grupo figuraban el Cap. Samuel Rojas —luego hablaré de él más extensamente—, los tenientes Guillermo Monroy, Julián Nava Salinas, Ramón Alcalá, Faustino García, Rafael Montero Ramos, Fernando Proal, Hiniesta Reyes, Agustín González Castrejón, Jorge Fabriz, Alberto Viéytez, *El Ratón* Fernando Huerta Campuzano y algunos otros cuyos nombres escapan a mi memoria. He dicho que entre éstos había honrosas y escasas excepciones, éstas eran personificadas por el Cap. Alfonso Virgen, el teniente Francisco Espejel y

CADETES DEL PRIMER GRUPO *
...ya nimbaba su frente el calificativo de aguiluchos...

nuestro muy querido e inolvidable sargento Augusto Lagner. Los tres, con iguales o superiores méritos que los anteriores, eran amables, sencillos, caballerosos y su trato invitaba a la cordialidad, que daba gusto cultivar e infundía estímulos.

Entre los cadetes la cosa era aún peor. La mayoría eran realmente presumidos e intratables. Poco a poco, sin embargo, nos fuimos acostumbrando al medio y habiéndonos aclimatado nos hicimos respetar, llegando a ser buenos amigos de casi todos ellos.

Aún no nos habían dado las primeras clases de aviación cuando recibimos nuestro bautizo, la "pócima" de ritual entonces acostumbrado, y que se realizaba por un numeroso grupo de cadetes que tomaban una manta de diez por diez metros al mismo tiempo que otro grupo cargaba al novato, y lo arrojaba sobre ella. Naturalmente, el trato más o menos duro que recibía el recién llegado dependía de las simpatías que hubiese despertado, porque al infeliz que no había caído o que trataba de defenderse, se le soltaba la manta y recibía contra el suelo un batacazo de pronóstico reservado. Después, en la misma manta, se le zarandeaba fuertemente y en seguida se le sujetaba con cuatro fuertes cuerdas y se le

* De izquierda a derecha: Joaquín Martínez de Alba, Luis Caso Landa, el instructor, Cap. Villasana, Jesús María Romo, Felipe H. García. Sentados: Ramiro García Rojas y David Mendoza Hermosillo.

arrojaba el sifón del Gran Canal del Desagüe, donde se le daban entre diez y veinte zambullidas en las pestilentes aguas negras. La operación se suspendía cuando el Presidente de la Comunidad lo estimaba conveniente, y acto seguido el secretario epilogaba la "pócima" dando lectura a los mandamientos a que debería sujetarse el novato.

Cuando a nosotros nos tocó el bautizo, en unión de Ferriz, Herrerías y Piña, el Presidente de la Comunidad era *El Totol* Mendoza y el secretario era Hiniesta Reyes, *Don Pancho*. Por fortuna salimos airosos de la prueba, si bien es cierto que un tanto magullados, calados hasta los huesos y con un olorcillo que no era precisamente de *Lavanda*. Por lo demás, nos sentíamos ya más tranquilos por haber pasado aquel trago amargo.

Después del bautizo, nos encaminamos a la ciudad. Los pocos centavos que teníamos se habían agotado, así que nuestra llegada a la casa en que nos hospedábamos fue tan cómica como trágica. La casera nos había cerrado la puerta de la calle, asegurándola con enorme cadena. Llamamos una y otra vez, y cuando al fin apareció nos dijo en tono airado: "Para ustedes se ha acabado la pensión, y si quieren recobrar sus pertenencias, deben antes pagarme todo lo que me deben". No teníamos con qué pagarle y por ello esa noche tuvimos que dormir "higiénicamente" al aire libre en una banca de la Alameda Central, haciendo guardias alternadas entre Gálvez Pérez y yo para cuidar nuestro único patrimonio consistente sólo en las ropas que llevábamos puestas, porque como buenos provincianos habíamos sido advertidos de que en cualquier rumbo de la ciudad "le robaban a uno los calcetines sin quitarle los zapatos" y, lógicamente, temíamos que los ladrones capitalinos nos dejaran en traje de atleta. Aquella fue una fantástica lunada, salpicada de estrellas refulgentes... y bastante fresca, sobre todo hacia la madrugada.

Muertos de hambre y ateridos de frío, porque no habíamos comido nada desde el día anterior y nuestras ropas no eran muy abrigadoras, a eso de las 4 am. decidimos entrar en calor caminando hasta nuestra querida y siempre anhelada Escuela.

Llegamos al toque de diana, hora en que debíamos presentarnos listos para empezar las labores del día. Terminada la lista de presentes, fuimos designados para cargar colas con el maestro Frank Santarini, aquel mecánico italiano muy hábil que fabricó los motores de esos aviones tan nuestros, por ser mexicanos, y que enseñaba el vuelo a muchos alumnos... con la particularidad de que él no había volado nunca, porque no sabía.

La maniobra de cargar colas consistía en levantar el avión por el empenaje o cola, virarlo en redondo y colocarlo en rumbo para que el superhombre que lo tripulaba hiciera su carrera por tierra. Los levanta-colas eran siempre cadetes de ingreso posterior al tripulante, el cual, por tener más antigüedad, principiaba a hacer su práctica de vuelo. Desde un prin-

cipio, Santarini me nombró su ayudante, acaso impresionado por el enorme entusiasmo que yo demostraba —y que todavía conservo— por la aviación. Así, como su ayudante, el maestro Santarini me sentaba a medio campo en donde, con un periódico desplegado en la mano, hacía señales a quienes volaban, en tanto que él, a mi lado, me iba dando las instrucciones que yo transmitía a los aviones.

La instrucción empezaba, primero, con el avión corriendo por tierra. Luego levantándole la cola pero sin despegar, y al fin dando saltos como de unos 150 metros de longitud. Posteriormente se le volteaba la cola y a dar saltos de nuevo, hasta que por último se permitía al alumno lanzarse al aire, considerándosele ya apto.

Mientras nosotros los novatos habíamos sido designados para colocarnos al final del campo, otro grupo que se había adelantado a nosotros en su ingreso a la Escuela sólo unas pocas horas, estaba ya en los hangares iniciando sus prácticas. La agotante faena que realizábamos duraba desde las 6 am. hasta las 12 am. A esa hora escuchábamos el dulce toque de reunión que significaba el descanso, y regresábamos a los hangares a pasar lista. Muchas veces, sin embargo, por cualquier razón se nos arrestaba, y entonces debíamos permanecer en el solitario campo por el término del castigo. Aquellos arrestos, en ocasiones, eran para nosotros hasta cierto punto una salvación. Sin rubor alguno he de confesar que dadas las condiciones especiales en que nos encontrábamos, los arrestos, más que castigo, nos convenían; porque era preferible contar con un lugar seguro donde guarecerse, a tener que caminar tantos kilómetros desde Balbuena al centro de la ciudad, sin un centavo en la bolsa para proporcionarnos comida y alojamiento. Esta circunstancia nos avivó el ingenio y Gálvez y yo decidimos solicitar del jefe de pilotos, Cap. Ascensión Santana, la autorización superior para utilizar como alojamiento uno de los viejos hangares de campaña que había montados en un extremo del campo.

Ante el jefe explicamos nuestra situación en forma patética, conseguimos ablandar su corazón y obtuvimos que hiciera a un lado el rigorismo de la disciplina. Nos concedió el permiso y desde ese mismo día volvimos a tener HOGAR, así, con mayúsculas, ya que nos parecía un milagro haber encontrado un sitio bajo el cual cobijar nuestra pobreza. No se crea que éramos los únicos desvalidos. Entre aquella pléyade de románticos aviadores en cierne, había otros igualmente desposeídos. Pronto se nos unieron los compañeros Cisneros, León, Bórquez, Sidar y Piña y así, dentro de nuestro hangar constituimos una alegre y juvenil familia.

El hambre apretaba ya para entonces. Nada extraño era que, con demasiada frecuencia, pasáramos hasta 24 horas sin probar bocado. La juventud y el enorme deseo que nos animaba para llegar a ser aviadores, nos ayudaban para acallar resignadamente los gritos del estómago, no

obstante las tremendas caminatas que diariamente hacíamos y la dura faena que cumplíamos en el campo. Un día decidimos, por ello, acercarnos al sargento Lagner quien, no obstante su carácter fuerte y aparentemente duro, era en el fondo un filántropo. Solicitamos su ayuda y él generosamente nos tendió la mano y nos dio de comer "de fiado". Jamás le pagamos y ni él lo exigió. Bendecimos su memoria. Pero hay más: desde ese día fue para nosotros un verdadero paño de lágrimas, al que acudíamos siempre que teníamos alguna queja de los oficiales o de cualquiera que se sentía superior a nosotros. Demandábamos justicia y él siempre nos la impartía. Nada extraño tiene, pues, que nuestro cariño para él fuera tan sincero como entrañable.

Transcurrieron todavía tres largos meses de pesadilla, durante los cuales sufrimos hambre, frío, descortesías y otros muchos sinsabores hasta que al fin, el gobierno, a propuesta del nuevo jefe del Departamento de Aviación Militar, Gral. P. A. Gustavo Salinas Camiña, decidió asignarnos un sueldo de $3.00 a la semana, considerándolo justo porque era igual al pre que disfrutaban los cadetes del Colegio Militar. Había una pequeña omisión en el acuerdo: se había olvidado que los cadetes del Colegio Militar, además del pre, disfrutaban de alimentación, alojamiento, lavado de ropa, uniformes y otros privilegios de los que nosotros carecíamos.

Nos pareció exigua la asignación y con todo respeto acudimos entonces a la superioridad para explicar nuestra precaria situación y suplicar reciprocidad a nuestra categoría de cadetes. Nuestras gestiones no tuvieron éxito y por ello aquella mísera cantidad poco cambió nuestra suerte, ya que no alivió, lógicamente, nuestras múltiples necesidades. Por fortuna, poco tiempo después el propio gobierno fue percatándose de lo que significaba la aviación en los ejércitos modernos y decidió adquirir aviones y contratar instructores extranjeros a fin de colocarnos un poco a la altura de la aviación mundial.

Así, se giraron órdenes para que Francisco Buck de Parada fuese al extranjero a comprar aviones, y se dieron pasos inmediatos para seleccionar los instructores. Poco tiempo después llegaron a México el Corl. O'Neil —de padres irlandeses y nacido en Nogales, Sonora—, y el francés Dukequer, quienes se hicieron cargo de la instrucción de vuelo a doble control. A ellos se agregaron el alemán Fritz Bieler, uno de los ases de la aviación germana, y el norteamericano Lievre, un gran acróbata. Fue así como para enseñar a los futuros pilotos mexicanos se encontraron reunidos maestros de cuatro distintas nacionalidades, enemigos entre ellos unos cuantos años atrás y ahora buenos camaradas. Porque en verdad nada hay que una tanto e incite a la cordialidad, como la confraternidad del vuelo.

Pues bien, Buck de Parada había cumplido su comisión y había llegado

a México con seis flamantes aviones *Avro,* los que inmediatamente fueron montados y probados por los nuevos instructores. En aquel entonces ya en el extranjero se empleaba el sistema de doble control para la instrucción de vuelo, pero en México fue hasta en aquella ocasión que principiamos a usarlo, porque antes, aun cuando se habían hecho gestiones para adquirir tales aparatos en los Estados Unidos de Norteamérica, el gobierno de ese país se había negado a venderlos como consecuencia de la actitud de don Venustiano Carranza, cuyos sentimientos habían aflorado como eminentemente germanófilos. Inútil decir la alegría que reinaba entre todos nosotros por la nueva y moderna etapa que se iniciaba en nuestro aprendizaje. Para mí aquello significaba la cristalización de un nuevo sueño. Estaba sencillamente feliz.

Se inició el nuevo ciclo de instrucción. De los 48 que éramos, fueron seleccionados 32 y divididos en grupos de ocho para facilitar la instrucción. Me tocó en suerte ser discípulo del Corl. O'Neil. Terminado el curso, casi todos salieron titulados. Yo, por enfermedad, quedé al margen. El Director de la Escuela me aconsejó que me retirase. Paternalmente me insinuaba que en cualquiera otra actividad me abriría camino, e insistía en que mi precario estado de salud no me permitiría ser piloto. Estaba convencido, entre otras cosas, de que yo no veía bien. Supliqué que me diera otra oportunidad. Me hice examinar por un médico, me sometí a un severo tratamiento, y cuando llegó el día de la otra oportunidad, O'Neil subió conmigo al aparato. Volamos 15 minutos sobre el lago de Texcoco: yo iba nivelando la máquina a pocos metros de altura para que O'Neil se convenciera de que sí veía, y perfectamente. Al fin me ordenó que volara solo.

Llevaba en total dos y media horas de vuelo desde mi ingreso a la escuela. En aquel entonces había orden de que, quien al llegar a las tres horas de vuelo no pudiera titularse, se le diera de baja en el plantel. Sin embargo, mi tesón, mi entusiasmo y mi fuerza de voluntad se impusieron contra todas las contingencias aparecidas y, al fin, tras aquella prueba, O'Neil me dio el espaldarazo y fue así que me convertí en piloto aviador, título ganado a pulso. Se realizó así mi sueño tanto tiempo acariciado, desde los comienzos de la Revolución de 1910. Dos semanas después era yo ayudante del Corl. O'Neil y continuaba en la escuela, ostentando ya mi jerarquía de oficial.

Para entonces habíamos cambiado de alojamiento y convertido en hotel la torre de señales, que se componía de cuatro habitaciones. Repartidas éstas entre los desheredados, nos instalamos de la siguiente manera: el primer cuarto, o sea la base de la torre —que medía tres por tres m.—, lo ocupó el sargento Augusto Lagner. Daba gusto entrar ahí. Tenía escritorio, su máquina de escribir, una buena pero pequeña cama, un armario

CUATRO PILOTOS *
...volaban con valor, decisión y pericia...

para su ropa, un lavabo y, sobre éste, una repisa en que estaban todos sus útiles de aseo y sus toallas. El sargento se levantaba a las 4 am. y se dirigía al baño de agua helada, a la única regadera que había instalada en el rincón de uno de los hangares. Al cuarto de hora regresaba, se rasuraba y uniformaba y salía para estar presente a la lista de seis. Abandonaba la estancia dejándola intensamente perfumada.

La segunda habitación tenía dos y medio m. por lado y la ocupaban *Tío Miseria* —o sea Alberto Nájera—, Gustavo León y Bórquez, quienes a falta de cama dormían sobre un colchón tirado en el suelo. Su ropa colgaba de clavos empotrados en la pared y sus útiles de aseo eran de uso común, salvo el cepillo de dientes; completaba el mobiliario que poseían un baúl faraónico.

En la tercera habitación, más chica que la anterior, estábamos alojados dos gigantes y un enano. Aquéllos eran Sidar y Gálvez Pérez; éste, naturalmente, era yo. También teníamos nuestro colchón de propiedad común, nada más que más antiguo y en peores condiciones que el de nuestros vecinos de abajo; usábamos como cobijas nuestros capotes de tropa y nuestro lujoso ropero eran también alcayatas clavadas en la pared.

* De izquierda a derecha: Felipe H. García, Luis y Samuel Rojas. Sentado: Ramón Alcalá.

Aventajábamos a los del segundo piso en que cada uno de nosotros poseía su veliz y sus útiles de aseo. Gálvez Pérez y yo procurábamos llegar temprano a nuestra habitación, antes que Sidar lo hiciera, para acostarnos en las orillas y dejar en medio al *Loco* —como le apodábamos— porque así dormía en dirección a la puerta y podía sacar los pies, bien estirados, librándonos de un aroma muy poco agradable.

El cuarto piso lo ocupaba Piña. Todo un piso para él solo. Un piso que medía metro y medio por lado, pero que tenía la ligera desventaja que de él arrancaban los soportes metálicos del astabandera y dejaban apenas un espacio de un metro cuadrado escaso para dormir y moverse en torno. Piña era más chaparro que yo y, además, filósofo e inventor. Como vivía solo, dedicaba sus horas libres a sus inventos; y no pasaba noche sin que tuviéramos que apedrearlo para que dejara de hacer ruido con los aparatos de su máquina desfibradora, que entonces había inventado y que siguió quitándole el sueño toda su vida. A esa máquina la bautizó con el nombre de *Pato,* en honor a las mujeres (así llamábamos entonces a las muchachas en vez de *mangos,* como hoy se estila). Lo que no me explico aún es cómo podíamos tener León, Gálvez Pérez, Piña y yo un uniforme de gala en común. Se lo habíamos comprado en abonos, entre los cuatro, a nuestro compañero Gabriel Moreno, quien posteriormente se mató en compañía de Francisco Espejel durante un vuelo de exploración sobre el lago de Texcoco, el año de 1924. Usábamos el uniforme por riguroso turno, compartiéndolo a veces con Ramón Cisneros, otro compañero fallecido durante la rebelión de 1929.

> Mencionaré el proceso utilitario de aquel uniforme, y en qué forma nos arreglábamos para usarlo, porque lo que a los altos les faltaba, a los *chapos* nos sobraba. He aquí el misterio que todavía no me explico. Cuando asistíamos a un baile, uno de nosotros salía uniformado y entraba a la fiesta. Los demás nos quedábamos afuera esperando. Bailaba el uniformado una tanda y salía para que el siguiente en turno lo acompañase al baño. Ahí se cambiaban ropas por uniforme. Y así sucesivamente, por riguroso turno, continuábamos haciendo y repitiendo la misma operación hasta que acababa la fiesta. De este modo todos los usufructuarios de la prenda disfrutábamos del baile... y del uniforme.

Así, en este crisol de la adversidad, de los sueños y de la bohemia, se forjaron los primeros aviadores militares de México. Ya que menciono a los primeros aviadores, permítanme evocar al principal precursor, maestro lejano de todos, Miguel Lebrija, cuya personalidad está siempre viva y presente entre los aviadores mexicanos y a cuya memoria, por entera y grande, merece se consagre un capítulo aparte.

Capítulo III

A MIGUEL LEBRIJA, GRAN PRECURSOR

Lo dije antes. Los nombres de Lebrija y demás precursores nos obligan a rendirles un tributo de respeto y a dar amplio crédito, en capítulos posteriores a los esfuerzos por ellos desplegados en bien de la aviación. Figura legendaria, Miguel Lebrija se antoja ahora, a la distancia, como el prototipo del quijotesco hidalgo del aire, porque Quijote fue de la aviación en nuestro país aquel caballero sin tacha y sin mancha de cuyo tránsito y andanzas en nuestro por aquel entonces incipiente medio aeronáutico, aquí hablaré.

Fue Miguel Lebrija el verdadero introductor de la aviación en México, y uno de los primeros mexicanos que en nuestro país efectuó un despegue a bordo de una máquina más pesada que el aire. La curiosidad por la aviación, que como espectáculo invadía a nuestro pueblo, se convirtió en entusiasmo y más que en entusiasmo, en afición; gracias a él y merced a sus hazañas principió a despertarse la conciencia aeronáutica en la juventud impetuosa, que sintió inquietud de emularlo y, al igual que él, surcar también los cielos y embriagarse de luz en el espacio.

Yo no lo conocí personalmente, y sólo me he forjado en la mente su personalidad a través de consultas en los periódicos de aquella época, de notas espigadas en el anecdotario de la aviación nacional, y de conversaciones que he tenido con personas que en vida lo trataron. Para mí, como para todos los aviadores de nuestra generación, Miguel Lebrija es merecedor de un profundo respeto, de una admiración sincera y de una veneración a su memoria. Fue un maestro de carácter y de perseverante sacrificio, consagrado al fomento y florecimiento de la aviación.

Las actividades de este hombre poco común las he leído y releído, y al final copiado con amor profesional. Curiosas e interesantes, reproduciré aquí algunas. De un ejemplar de *La Semana Ilustrada,* del mes de diciembre de 1909, aparece una foto de Lebrija. Su aspecto es gallardo, envuelto en el atuendo de la época. Lleva un cuello duro, de aletas, y tiene el semblante ennoblecido por el frondoso bigote. Joven, su frente es am-

plia, despejada, y su mirada es clara, franca y directa. El redactor de la revista gráfica de las postrimerías del porfirismo, puso al grabado este pie: "Hasta nosotros ha llegado la temeraria idea de los hombres europeos: someter el aire a su albedrío, y así es como el joven don Miguel Lebrija, poseído de entusiasmo absorbente y noble, después de serios estudios, llevó a cabo la construcción de un aeroplano con el cual se hicieron algunas pruebas a inmediaciones de México."

He aquí su rasgo característico que lo convierte en maestro de todos nosotros, rasgo que se funde en este axioma: "Unir el espíritu de aventura y el valor, a la ciencia y al estudio." Sin estos factores, no puede haber un buen aviador.

Después de estas pruebas realizadas con éxito, y que sentaron el precedente de la construcción de aeroplanos en México —industria desgraciadamente desaparecida entre nosotros—, Lebrija marchó a Europa. En Hamburgo (Alemania) efectuó una ascensión en globo libre, alcanzando una altura de 1,500 m. y logrando un recorrido de 180 kilómetros.

Proezas en globo. Siempre fue Lebrija un entusiasta propagandista de la aviación. Cuando en abril de 1910 se instaló un globo cautivo en el solar de la Avenida Juárez, en donde anteriormente estuvo ubicado el Hospicio de los Pobres, los dos pilotos prácticos —como los llamaba la prensa— que eran Lebrija y Obregón, subían cada vez que la canastilla se llenaba de entusiastas para contemplar la ciudad desde una altura de 200 m., sin riesgos. Ahí daban conferencias a los aficionados. Naturalmente, lo de "sin riesgos" resultó mito, ya que en una de tantas ascensiones la cuerda principal se reventó y si el globo no se echó a volar por su cuenta fue merced a las cuerdas auxiliares, que por fortuna resistieron. Este incidente fue motivo para que se suspendiera la experiencia con aquel globo, bautizado con el nombre de *Ciudad de México,* y que había sido bendecido por un sacerdote de la capilla del Espíritu Santo, actuando como padrino el señor don Rafael Lebrija y doña María U. de Lebrija, como madrina.

Contenía el globo 4,000 m.^{3} de hidrógeno, y un motor de 25 H.P. movía el malacate que lo mantenía cautivo. *El Imparcial,* después de informar que Lebrija y sus hermanos ofrecieron una tamalada a sus amistades antes de la primera ascensión —en la que participaron periodistas y miembros del Ayuntamiento—, comentó textualmente: "Una cosa bien curiosa y digna de anotarse es que, entre las señoras, es entre quienes más interés se nota por esta nueva diversión." Y el mismo diario, en otro comentario, reveló que "las emociones de un viaje semejante vibran más poderosamente en los nervios de las señoras; pero probablemente por esto la ascensión cautiva no satisface y sabemos que una bella joven, animosa y aristocrática, pretende subir en un globo libre. El nombre de la inquieta

viajera de los aires habrá de quedar en el secreto, mientras no se nos autorice a revelarlo". En efecto, quedó en el secreto, porque en ningún periódico de la época encontré referencias de esa aristocrática joven, la cual, seguramente, a última hora debió desistir de su empeño.

Pocos días antes de reventarse el cable, uno de esos fuertes e imprevistos vientos —más entonces, cuando la meteorología se hallaba en pañales— hizo pasar un mal rato a los pasajeros del globo, entre los que se encontraban las bailarinas norteamericanas Alyna y Gyka, a quienes acompañaban "dos «viejos verdes» de los más calaveras del *Jockey Club*", según mordaz comentario de un cronista. Para poder bajar el globo, zarandeado por el viento, fue preciso que Lebrija soltara mucho gas. Esto le hizo perder más de $ 2,000.00, cantidad que no compensaban los cinco pesos que costaba el boleto de ascensión. Las luces y mecheros de todos los edificios próximos tuvieron que ser apagados por algún tiempo, porque el hidrógeno soltado en la atmósfera podía haberse inflamado antes de esparcirse completamente por el aire y causar así una tremenda conflagración. Todo acabó bien, y Lebrija, animoso como siempre, continuó persistiendo en su afán de popularizar la aviación.

Complicaciones del "Bleriot". No faltó entonces un reportero "volador", de esos que inventan noticias cuando éstas les faltan. Sucedió que ese reportero publicó en *El Imparcial* una supuesta entrevista con el aeronauta don Joaquín de la Cantoya y Rico, en la cual le hacía decir que el globo cautivo era un "pobre globo". Don Joaquín, indignado, rectificó al día siguiente, afirmando no haber hablado con ningún reportero y declarando que "el globo en cuestión es el mejor y más bueno que he visto en mi larga práctica; y por lo que toca al verdadero aeronauta, mi apreciable señor Lebrija, lo tengo en el concepto del más inteligente y positivo aviador que hasta la fecha se haya conocido entre nosotros".

Por aquel entonces —año de 1910— la compañía cigarrera *El Buen Tono* importó, como ya antes he mencionado, un biplano *Bleriot* para con él hacer su propaganda. Se anunció que el día de la fiesta nacional evolucionaría haciendo vuelos complicados por encima del *Zócalo*. Durante todo el mes de mayo Lebrija había probado el aparato y, sobre el particular, encontré una información en *El Heraldo de Occidente*, editado en Guadalajara, que dice: "Hoy hizo con toda felicidad y buen éxito su primer vuelo el señor Lebrija en el biplano *Bleriot*, habiendo alcanzado una altura de 20 m., en un recorrido de 500 m."

Esta temeraria hazaña, que abundaba a la demostración de su pericia y conocimientos de la ciencia aeronáutica, tuvo necesariamente que levantar ámpula en la opinión pública. Fue así como en tanto que el maestro Lebrija demostraba cada día más y mejor que el vuelo era posible en México, mediante sucesivos y progresivos vuelos con el *Bleriot*, la infor-

mación periodística se desató en mordaces críticas contra el magnate Braniff, recordando que "mientras un millonario que había comprado un aeroplano no consiguió subir nunca con felicidad, un humilde entusiasta ya lograba el prodigio de asombrar al pueblo con sus vuelos felices". Reconozcamos que aquellos comentarios partían de los periódicos de oposición desafectos a todo lo que oliera a porfirismo o castas privilegiadas. Pero aparte de las críticas satíricas, y ya en serio, la misma prensa comentaba que el millonario entusiasta y deportista, todo lo que había conseguido era "haber gastado su dinero inútilmente, como en otras muchas cosas". Se agregaba en gacetillas cargadas de veneno, que el señor Braniff "fue el que trajo los zopilotes de Veracruz para hacer experiencias, las que, como se esperaba, no habrían de darle resultado".

Lebrija, sencillo y caballero, se desentendía de las críticas. Otro, en su lugar, se habría envanecido; pero él jamás pretendió menospreciar los méritos ajenos. Por ello, mientras la prensa hablaba, él calladamente hacía que su *Bleriot* diese mayor rendimiento. Fue así como ante miles de espectadores que lo ovacionaron entusiastamente logró, en repetidas ocasiones, realizar recorridos hasta de 1,000 m. de longitud, y a una altura de 25 m. sobre los terrenos de la hacienda de Balbuena. Quince veces seguidas, en una misma hazaña, se elevó para consumar tal proeza a pesar de que mucha gente aseguraba que, por la altura de México, aquí resultaba imposible elevarse mucho. Lebrija, no en plan de desafío a los ignorantes, sino más bien en cátedra para los entusiastas, varias veces durante sus vuelos cortó el motor y planeó lentamente en curvas armoniosas para aterrizar con toda limpieza. Esto jamás se había hecho en nuestro país.

Necesito hacer notar que el rudimentario *Bleriot* que Lebrija tripulaba tenía la cabina descubierta, el tren de aterrizaje constaba de dos ruedas muy altas, la carlinga era de lona y el esqueleto, o fuselaje, de madera. Actualmente, si tuviésemos a mano ese aeroplano, con sólo verlo nos llenaríamos de pánico; pero todo en la ciencia de la aviación tiende y ha tendido siempre a evolucionar, y debido a esta ley de superación, aquel biplano pronto fue sustituido por un monoplano de líneas más tranquilizadoras, cuya parte trasera y la carlinga estaban desprovistas de lona y, además, tenía una multitud de tensores metálicos para sostener el ala.

Cincuenta y ocho segundos. En la actualidad hablar de hazañas de aviación no tiene más importancia que comentar el retiro de algún viejo político. Ni siquiera es novedad, ni causa sensación escribir sobre bombas atómicas; pero en aquel entonces nuestro país —que surgía apenas a la era de la conquista del espacio— estaba hambriento de esas nuevas y sobre todo si, como en el caso particular de Lebrija, se trataba de un avia-

dor mexicano. Por eso *El Imparcial,* a raíz de aquellos sucesos, comentó con satisfacción que don Miguel había demostrado que en México se podía volar igual que en Europa. ¡Qué mayor galardón a su memoria! Consecuente con su entusiasmo, el redactor del diario de don Rafael Reyes Spíndola, asentó en su crónica: "¡Volar! He aquí una cosa que parece sencilla cuando se ve a Lebrija, firme en la silleta del aparato, lanzarse resueltamente por la arenosa planicie de Balbuena; pero cuántas dificultades y qué enorme serenidad es necesaria para enfilar el *Bleriot* hacia los cielos. Precisa que no haya una sola ráfaga de aire a ras del suelo, algo que excepcionalmente se consigue en una semana de pruebas."

Eso escribía por aquella época el reportero de *El Imparcial* —más tarde famoso subdirector de *El Demócrata*—, don Miguel Necoechea, con quien tuve alguna vez oportunidad de charlar y confirmar sus impresiones. Desaparecido ya de este mundo, en vida me decía que cuando se reunían estas condiciones, o sea que no había una sola ráfaga de aire al ras de suelo, el *Bleriot* volaba diez, doce, veinte segundos, seguido por un automóvil en el cual iba un médico con su botiquín para auxiliar al piloto en caso de accidente. El motor *Antoinette* se calentaba mucho y Lebrija debía descender; pero una vez llegó a volar 58 segundos, casi un minuto, llegando hasta encima de la estación de San Lázaro para regresar a Balbuena. Todos los periódicos de la ciudad relataron lo que era positivamente una hazaña: pero otra vez Lebrija, modesto y sincero, afirmó que, en parte, aquello había sido posible gracias a que su mecánico, el francés Golbery, había hecho modificaciones y ajustes en su motor, de modo que se calentara menos.

Al parejo de estas actividades de Lebrija, el globo cautivo seguía funcionando, y como de cualquier manera era una atracción, en su canastilla ascendieron el entonces vicepresidente de la República, don Ramón Corral, en compañía de su hija Carmen, y el secretario de Justicia e Instrucción Pública, el maestro Justo Sierra. Por lógica, aquellas ascensiones, durante semanas, se convirtieron en el equivalente de lo que en nuestro medio social de esta época se llama "canasta uruguaya", o como quien dice, la distracción por excelencia del gran mundo.

El 28 de mayo de 1910 nuestro héroe estuvo a punto de morir. En efecto, cuando el *Bleriot* volaba a cinco metros de altura, repentinamente se le paró el motor y vino al suelo estrepitosamente. De entre el maltrecho herraje salió el aviador con serias contusiones. Los desperfectos de la máquina hicieron que el biplano fuera llevado inmediatamente al taller de reparación. Cosa curiosa, este accidente coincidió con un hecho insospechado: México y los Estados Unidos de Norteamérica firmaron un tratado referente a la vigilancia aérea de la frontera, cuando todavía ni allá ni acá la aviación llegaba a ser algo práctico.

A principios de junio de aquel año *El Buen Tono* ofreció un premio a quien volara cuatro kilómetros en cuatro minutos como máximo, dando cuatro vueltas a la hacienda de Balbuena. Aquel premio era en verdad un positivo "cuatro", pero Lebrija aceptó el reto. Intentó la prueba y quiso conquistar el triunfo, pero infortunadamente el mal tiempo primero, y una nueva avería en el motor después, le impidieron alcanzar el éxito. Había llovido tanto y el campo estaba tan fangoso, que un periodista escribió en su crónica estos conceptos: "¿Cómo iba a volar bien el aeroplano, cuando ni los automóviles pudieron caminar bien sobre el llano? De todas las invenciones que el genio moderno ha creado, el submarino es el que más se hubiera encontrado en su elemento." Yo no agrego comentarios.

Impresiones de vuelo. Lebrija había estudiado mecánica. En Francia y Alemania logró títulos como piloto de globos, y en México comprobó que, a la altura en que se encuentra nuestra capital, un motor de combustión interna sólo perdía del 18% al 20% de su potencia al nivel del mar. Técnicamente lo afirmó, asentando un teorema entonces audaz: "Cualquier motor, con un poco de exceso de potencia, puede volar en México. . ." El no hablaba empíricamente, y por si alguna duda cupiese en torno a sus afirmaciones, narraba de esta manera sus impresiones de vuelo sobre el valle de México.

"Como piloto digo que la sensación que se siente al volar, es la realización de los sueños que casi siempre tiene uno de joven. Al sentarse en el reducido asiento de la máquina, se siente uno aturdido por las detonaciones del motor y el airón que produce la hélice; pero al cabo de algunos segundos se adquiere la costumbre y dando la señal de partida, empieza a rodar por el suelo, cada vez más rápidamente. Cuando se ha logrado la velocidad necesaria, con un ligero golpe de timón se eleva uno. Este es el momento más delicioso. Al dejar de tocar el terreno con las ruedas, se pierde en absoluto la sensación de movimiento y se antoja estar suspendido en el aire de alguna manera maravillosa. Sólo la aproximación rápidísima de los árboles que limitan el terreno, hace pensar en el viraje o vuelta, que con tanta dificultad se logra al principio. El descenso es también algo muy agradable, porque cuando se hace con lentitud, toda la atención se fija para percibir el ligero contacto de las ruedas contra el suelo, y cuando ha parado el motor parece increíble haber recorrido tanta distancia en tan corto tiempo."

Después expresaba, con lenguaje de maestro y consejero, que manejar un aeroplano ". . .es sencillo para cualquiera persona con un buen dominio sobre sus nervios y que sepa ya conducir un automóvil o motocicleta". Más adelante dejó establecido como base fundamental del secreto en que se basa el buen pilotaje, al afirmar que "hay que tomar decisiones rápi-

das, no dudar sobre lo que debe hacerse y tener la sangre fría necesaria para no equivocar los distintos instrumentos que aseguran la marcha y estabilidad del aparato..."

Como puede verse, estas notas de Lebrija constituyen un documento valioso, casi único, en materia de psicología del aviador en aquella época inicial de la aviación, no sólo en México, sino en el mundo. Creo firmemente que desde que fueron publicadas, tócame en suerte reproducirlas por vez primera.

Accidentes. Como buen aviador, Lebrija sufrió también accidentes grandes en su carrera. Ya he referido uno que, afortunadamente, no fue de consecuencias, pero en el mes de junio de 1910, cuando se disponía a aterrizar para ir a encerrar el aparato, el tren de aterrizaje derrapó, al hacer contacto con la tierra, y el avión capoteó quedando hecho pedazos. El piloto resultó entonces con serias contusiones. Se reponía de sus lesiones cuando un ciudadano francés, de apellido Roumagnac, propuso al entonces ministro de la Guerra, Gral. Palafox, la creación de una Escuela de Aviación, cuyo cuerpo docente quedaría a cargo de profesores y pilotos franceses. En un principio Lebrija aplaudió la idea, pero se opuso a que el profesorado fuese extranjero, porque —adujo en su contraproposición— además de que ese personal pretendía cobrar altos sueldos que fluctuaban entre 4,000 y 8,000 francos mensuales, se postergaba a elementos nacionales y él consideraba que aquí había excelentes ingenieros militares con los cuales podría integrarse el profesorado de la escuela y formar además magníficos pilotos.

Este proyecto nunca pasó de los archivos ni jamás se realizó, pero sin duda ésta fue la primera tentativa más o menos seria que se hizo para fundar en México una escuela de aviación. Días más tarde Lebrija fue nombrado inspector de automóviles y carruajes, algo así como el Jefe de Tránsito actual, y en el desempeño de tales actividades, introdujo importantes innovaciones en la circulación de vehículos. Marcó la antigua calle de Plateros —donde diariamente había al mediodía el clásico paseo de San Francisco— con rayas blancas que delimitaban los canales de tránsito; fijó estacionamientos; estableció la circulación en un solo sentido en varias de las calles más céntricas y, en los cruceros más concurridos, estacionó gendarmes cuyos silbatos regularizaban el tránsito. Fue sin duda éste el primer intento que se hizo para acabar con la anarquía en la circulación de vehículos, que ya en aquellas épocas causaba tantas víctimas entre las indefensos viandantes.

A despecho de estas actividades, Lebrija no abandonó la aviación: continuó volando, y en noviembre de 1912 escapó de morir casi milagrosa-

mente. Tripulaba un *Duperdussin* cuando, repentinamente, se le paró el motor a 400 m. de altura. ¡Qué lejos estaban ya aquellos 25 m. a que se elevó con el *Bleriot!* No perdió ni la serenidad ni la cabeza, planeó y logró aterrizar con relativa suavidad, sin lesionarse. Pudo salvarse gracias a aquella pericia, hija de su costumbre de parar el motor en casi todos los vuelos para descender planeando, y esa técnica adquirida le salvó otra vez la vida.

Tampoco esto lo intimidó, y así, continuó asombrando al pueblo capitalino con los progresos constantes que lograba en la práctica del vuelo. Amigos míos, por aquel entonces "chamacos", testigos presenciales de aquellas hazañas, me han referido cómo casi todos los domingos se aglomeraba una muchedumbre en los llanos de Balbuena y en los de la ya desaparecida hacienda de Anzures, cercana al bosque de Chapultepec, para presenciar la partida y aterrizaje de Lebrija en los recorridos que hacía sobre la Ciudad de los Palacios, de uno a otro de estos puntos mencionados, en el curso de aquellas luminosas mañanas primaverales del año de 1912.

Entre ovaciones delirantes de hombres y mujeres, y los vítores de la chiquillería que atiborraba aquellos llanos en la dominical romería para presenciar el prodigio, el héroe iba y venía de Balbuena a Anzures, desde las 9 am. en que iniciaba sus vuelos hasta las 3 pm. en que les daba término. Al conjuro del grito "¡Viva Lebrija!", que se expandía por frondas y llanos, el aviador satisfecho y seguro de sí mismo iba cada vez alcanzando mayores alturas hasta que, por fin, consiguió volar a 1,000 m. sobre el nivel de la ciudad de México, acto notable en aquella época, no sólo para nosotros, sino para el mundo entero. Sus éxitos lo impulsaron a acometer una mayor empresa, y así fue que, habiendo hecho ya innumerables vuelos a menores alturas, digamos a alturas razonables, al percatarse de que su avión lo llevaba fácilmente hasta los 1,000 m., un domingo glorioso en la historia de la aviación mexicana consumó su hazaña máxima, volando sobre el castillo de Chapultepec en su *Duperdussin,* coronando el histórico palacio como un auténtico aguilucho.

Este recorrido fue de varios kilómetros, y marcó una de sus últimas hazañas entre nosotros. En efecto, él se había hecho el propósito de obtener en Europa, concretamente en Francia, el título de oficial de piloto aviador. Francia figuraba entonces a la cabeza de las naciones en materia aeronáutica y así, lograr allá un *brevet* de aviador acaso significara para él lo que para un general ganar una batalla. Hoy para muchos aviadores forjados en México, la intención de Lebrija parece infantil, pero es que ninguno ha sufrido, ni experimentado, las amarguras y tragedias que él sufrió para poder llamarse aviador. Realmente ahora, puesta ya la mesa por los precursores, ¡qué cómodo les resulta a algunas personas llevar en el pecho las alas simbólicas!

He dicho que el vuelo sobre el Castillo de Chapultepec marcó una de sus últimas hazañas. Es verdad porque pleno de experiencia, pero anheloso de ser titulado en Francia, marchó a Europa, no obstante que padecía una afección ósea causada por uno de los tantos accidentes que tuvo. Renqueaba, era prácticamente un cojo. Su pierna izquierda no respondía como él hubiera querido, y a pesar de su juventud padecía una coxalgia que le era muy molesta ya que la cadera infectada le producía agudos dolores. En otras circunstancias esto no hubiera ameritado una operación de urgencia, pero don Miguel necesitaba pasar un examen médico previo para ingresar en la Escuela de Aviación de Francia. Considerando entonces que aquel mal representaba un obstáculo para lograr el certificado de buena salud y aptitud física, decidió operarse.

La operación fue funesta y Lebrija falleció, víctima de su noble ambición de ganar el título de piloto aviador. De no moverlo aquellos intensos sentimientos, el maestro hubiera vivido muchos años más, porque, repito, la operación no era de urgencia y ni siquiera indispensable. Podemos decir, entonces, que él murió al servicio de la aviación y que en aras de ella fue nuestra primera baja. Su cadáver fue traído a México, donde la tierra que tanto amó lo cubrió por toda la eternidad.

Un laurel de gloria conserva la aviación nacional a la memoria de este hombre. Pero yo quiero interrogar: ¿No tengo, acaso, motivos suficientes para afirmar que Miguel Lebrija fue el maestro, el ejemplo y el guía de todos los pilotos mexicanos?

CAPÍTULO IV

LA DISCIPLINA

Cierro el paréntesis que abriera para rendir justo homenaje a la memoria de don Miguel Lebrija, y prosigo la narración evocadora de aquellos días felices en que transcurrió mi paso por la Escuela de Aviación Militar.

Llenos de entusiasmo, con verdadero espíritu profesional, los 48 cadetes que integraban los cuatro grupos en instrucción continuaban sus estudios para convertirse en pilotos conforme al plan técnico y avanzado que formaba el programa docente. Fue entonces cuando surgieron las primeras disensiones entre las gentes de aviación: sucedió que el entonces presidente de la República, Gral. Alvaro Obregón —por sugestiones del Corl. P.A. Rafael O'Neil—, ordenó que los viejos pilotos —pie veterano de la escuela— que se habían instruido por sí mismos y aprendido a volar sin maestro, recibieran un curso de reentrenamiento conforme al moderno plan de vuelo. Esta orden causó disgusto entre ellos, porque consideraban que eso rebajaba sus méritos y creaba dudas sobre su capacidad entre los noveles estudiantes. Nadie fue capaz de notar que precisamente el propósito de O'Neil —que con su proverbial perspicacia captó al instante el Gral. Obregón— era ponerlos a la altura técnica de los nuevos pilotos para que no se rezagasen profesionalmente y que, por lo contrario, con la práctica adquirida fuesen en lo futuro los nuevos profesores e instructores del plantel, ya que su antigüedad y jerarquía militar así lo aconsejaban. Ofuscados momentáneamente, hicieron abierta resistencia a la disposición y formaron, por así decirlo, un bloque de oposición que lógicamente sembró la división entre el núcleo antes homogéneo y cordial de profesores, pilotos y alumnos.

Al fin la disciplina se impuso. El Corl. O'Neil, inflexiblemente, hizo triunfar el principio de autoridad y vencidas las resistencias y ahogados los resabios, los pilotos veteranos iniciaron su reentrenamiento en los 14 aparatos *Avro* de doble control, adquiridos en Inglaterra. En esos aviones biplazas, el instructor, que ocupaba el asiento trasero al del alumno, daba a éste instrucciones por medio de un audífono. Desde el principio se apreció

cuánta razón tenía O'Neil de haber sugerido aquella orden presidencial, porque, en verdad, los viejos pilotos resultaban más difíciles de enseñar que los alumnos ya que aquéllos habían adquirido vicios que era casi imposible desterrar. Esos vicios eran de manejo, pilotaje, aterrizaje, etc., y así podía decirse que, más que un curso de reentrenamiento, estaban recibiendo su segunda enseñanza.

Ardua fue la tarea de incorporar a aquellos pilotos intuitivos, empíricos, a la técnica avanzada del vuelo, pero al fin, su amor a la carrera y su ambición de triunfo les condujo a la perfección. Satisfechos así los requisitos y atributos que determinan a un buen piloto, fueron considerados merecedores de constituir con ellos el pie veterano de lo que más tarde había de ser la Fuerza Aérea Mexicana y que en aquellos tiempos aún no llevaba este nombre glorioso. No obstante las limitaciones naturales, se crearon tres escuadrones: uno de bombarderos pesados, al mando del Cap. Alfonso Virgen; otro de bombardeo ligero, que comandaba el Cap. Samuel C. Rojas; y el tercero de caza, bajo las órdenes del Cap. Julián Nava Salinas. Yo formaba parte de este último. Puedo afirmar que desde ese instante principió francamente la evolución progresiva de nuestra aviación militar.

Reina de la juventud militar y aérea. Principiaba el año 1923. El periódico *El Universal,* apoyando una iniciativa del periodista Angel Alcántara Pastor, se impuso la tarea de resucitar las fiestas del Carnaval —algo semejante a las pasadas Fiestas de la Primavera—, organizando un programa en el cual la principal atracción era la elección de la reina del Carnaval y de las princesas que integrarían su corte. Unidos los cadetes del Colegio Militar y de la Escuela de Aviación Militar con el Cuerpo de Policía y Bomberos, postularon para subir al trono carnavalesco a la señorita Beatriz Tamayo —hoy esposa del magnate de radio y televisión don Emilio Azcárraga— y tras de fulgurante campaña lograron el triunfo para ella. Recuerdo que entre quienes con más entusiasmo trabajaron en la propaganda electoral de esa reina estaban el hoy Gral. Tomás Sánchez Hernández, hace pocos años director del H. Colegio Militar, y el piloto Agustín González Castrejón (quien ya con el grado de coronel falleció, abatido por la fatalidad en el cañón de Contreras, el año 1936 durante un vuelo de práctica de escuadrilla).

Las instituciones mencionadas organizaron grandes festejos populares para allegarse votos en favor de su candidata, sólo que durante la fiesta final de la campaña —en la que participaron conjuntamente el Colegio Militar y la Escuela Militar de Aviación con evoluciones terrestres y maniobras aéreas efectuadas en el campo de Balbuena— se registraron dos fatales desgracias que hicieron de nuestra soberana una reina trágica, cuyo

GRAL. ALVARO OBREGON

...surgieron dos candidatos a la Presidencia...

corazón quedó embargado por la pena. Iba a finalizar el programa de las evoluciones aéreas, cuando el destino nos hizo perder a los tenientes Ricardo Díaz González y Ramón Alcalá: este último maniobraba un *Balila* de caza y tanto su aparato como el de Díaz González se estrellaron en pleno campo de Balbuena. Con el teniente Díaz pereció un cadete del Colegio Militar que lo acompañaba lanzando volantes de propaganda. Tremenda fue la consternación popular; pero como la vida sigue su curso inexorable, al fin entronizamos a nuestra reina y la hicimos desfilar radiante de belleza y juventud, por las principales avenidas metropolitanas.

Pasada esa efervescencia, nos vino otra fiebre aún mayor y más peligrosa; la de la acrobacia aérea. Por lógica, quienes con más ambición tratamos de perfeccionarnos en esas prácticas fuimos los miembros del Escuadrón de Caza, estimulados por la labor específica que nos estaba encomendada, la cual requería un absoluto dominio de los *loopings,* barrenas, barriles, regresiones, vuelta de Immelman y cuantas maniobras que para la defensa y el ataque en combates aéreos habían surgido y que se practicaron durante la Primera Guerra Mundial. Fue así como tocó a Samuel C. Rojas consumar el primer *looping* en el cielo de México, y a Alfonso Virgen realizar la primera barrena.

Cito aquí un hecho histórico de gran importancia que, por desgracia, no ha vuelto a repetirse: todas las prácticas de vuelo acrobático que día con día constituían la rutina de la Escuela, se realizaban en aviones *totalmente* construidos en México. ¡Qué bien y dócilmente respondían aquellas máquinas a los mandos! Lo demostraba, sin lugar a dudas, un piloto de apellido Wallan, quien maniobraba hábilmente y nos tenía maravillados con la agilidad de los movimientos que realizaba con su aparato en el aire. Antes de levantar el vuelo, Wallan aflojaba los cables de las alas, subía a éstas y brincaba sobre ellas como si quisiera despedazarlas; al fin apretaba nuevamente los cables y se echaba a volar. Era, indiscutiblemente, un estupendo acróbata.

De la Huerta se subleva. El riguroso adiestramiento a que estábamos entregados, pronto habría de demostrar de lo que éramos capaces. En efecto, a mediados del año 1923 se planteó la sucesión presidencial. El Gral. Alvaro Obregón iba a entregar el poder a fines de 1924 y las inquietudes "político-madrugadoras" de aquellos tiempos hicieron irrupción desde entonces, aunque faltaba aún mucho tiempo para la elección. El Partido Cooperatista, presidido por el líder Jorge Prieto Laurens, dominaba la política nacional; pero a la postre se dividió en dos bandos, porque surgieron dos candidatos presidenciales, ambos pertenecientes al triunvirato sonorense que había dado al traste con el gobierno de don Venustiano Carranza y que estaba formado por los generales Obregón, Plutarco Elías

Calles y Adolfo de la Huerta. Como candidatos surgieron Calles y De la Huerta. El Cooperatista formó dos facciones: la delahuertista y la callista.

La primera la encabezaba Prieto Laurens, la otra el Dr. José Manuel Puig Casauranc, ambos diputados y con gran fuerza política dentro del partido. Ambas facciones se dedicaron a buscar razones lógicas para defender sus respectivas posiciones. Los callistas argüían que don Adolfo ya había sido presidente interino constitucional y que, por ello, no podía ser otra vez presidente sino hasta que transcurrieran dos períodos a partir de la fecha en que había terminado su interinato. Los delahuertistas sostenían que precisamente esto constituía la mejor garantía para un gobierno estable y, además, serviría para encauzar al país por senderos democráticos al margen del militarismo.

Divididas las opiniones, todo cayó en la anarquía. Notoriamente, la maquinaria oficial dio franco color callista, pero don Adolfo, que ocupaba la secretaría de Hacienda, había ganado muchas simpatías entre el pueblo y el ejército y varios generales de prestigio se inclinaron abiertamente a su bando: Enrique Estrada, Guadalupe Sánchez, Manuel M. Diéguez, César López de Lara, para no citar más, decidieron apoyar con las armas en la mano a su candidato y poco antes de un año de la fecha fijada para las elecciones presidenciales, estalló la sublevación militar delahuertista. Don Adolfo salió de México para Veracruz acompañado de Prieto Laurens. Ahí se levantó en armas Guadalupe Sánchez; Enrique Estrada lo hizo en Guadalajara y López de Lara en Tamaulipas. El Gral. Obregón, sin duda un gran militar, contaba con pocas fuerzas, ya que el 75% de los efectivos del ejército se sumó a los sublevados; pero su estrategia lo salvó. A base de trenes militares maniobraba en tal forma con sus pocos efectivos, que a veces de día combatía en el frente oriental, entre los estados de Puebla y Veracruz, y de noche en el frente centrooccidental, entre los de Hidalgo y Guanajuato.

GRAL. PLUTARCO ELIAS CALLES
...serviría para encauzar al país hacia la democracia...

Aquella cruenta lucha dio la primera oportunidad para que los tres

escuadrones de aviación entraran en campaña. No contando la participación que algunos pilotos tuvieron en las luchas de la Revolución Constitucionalista, cuando aún no existía una fuerza aérea organizada, ésta fue de las primeras veces en que la Fuerza Aérea Mexicana participó en acciones de guerra. Dependía entonces la aviación de la secretaría de Guerra y Marina como un servicio del Ejército, al igual que hoy en día continúa encadenada a la secretaría de la Defensa Nacional, estancado su progreso, sin leyes ni reglamentos específicos, y sin que se considere que ella, la aviación, opera en un medio distinto a los de la Marina y el Ejército. La Secretaría estaba entonces encomendada al Gral. Francisco R. Serrano.

Antes de narrar cuál fue nuestro papel en el desarrollo bélico de los acontecimientos acaecidos a fines de 1923 y principios de 1924, quiero referir un hecho que enaltece el espíritu de lealtad que siempre ha distinguido a los pilotos militares mexicanos.

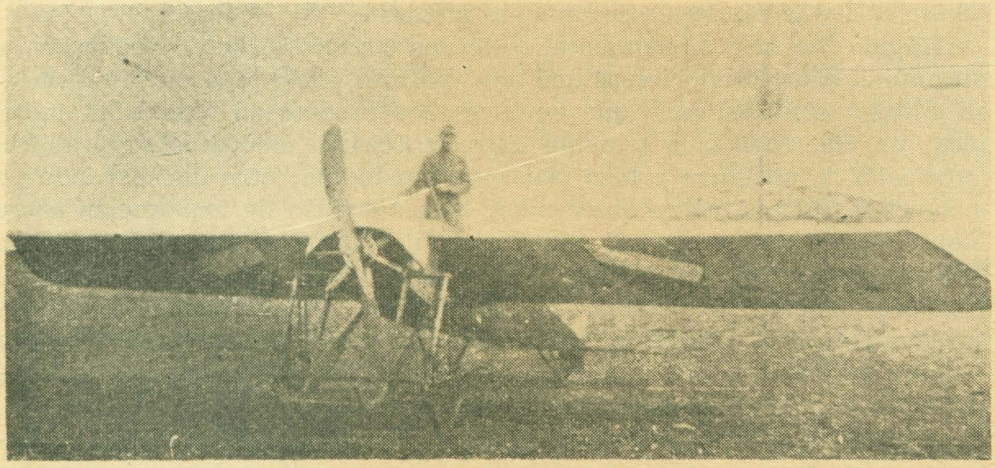
Poco tiempo antes de la sublevación, una de las escuadrillas de bombardeo pesado había sido enviada a Guadalajara, para establecer ahí su base. La formaban seis aviones *Farman* e iba al mando del Cap. Ascensión Santana Caraveo. Esa escuadrilla estuvo a punto, obligada por las circunstancias, de actuar en la lucha al lado de los rebeldes porque éstos obligaron por la fuerza a los pilotos a permanecer a su lado. Los rebeldes no contaron con el sentimiento de lealtad que a todos los aviadores se nos inculcó en la escuela, merced al cual los pilotos al mando de Santana Caraveo no fingieron, sino hicieron, desperfectos en los aviones y consiguieron prolongar tanto tiempo las reparaciones a los *Farman* que ninguno de ellos voló durante el curso de las operaciones, evitando de esta manera no sólo hacer armas contra el gobierno constitucional de la República, sino principalmente combatir contra hermanos, aguiluchos todos empollados en el nidal de Balbuena.

Esa aventura tuvo su ribete de tragedia. Los *Farman* eran aparatos capaces de transportar seis tripulantes, pero cuando partieron para Guadalajara, sólo iban en cada uno dos pilotos y dos mecánicos. Las hélices giraban muy pegadas a la cabina y esto le costó un susto al piloto Juan Manuel Estrada. Sucedió que como no se podía volar sobre la sierra en línea recta, los aparatos dieron un rodeo siguiendo la ruta a lo largo de la parte baja de las montañas, y al pasar sobre Barrientos, Estrada, con un gesto aeronáutico señaló a su compañero el lugar, sacando la mano fuera de la ventanilla para apuntar con el dedo. La hélice se lo cortó de cuajo. Otro aparato que pilotaba Fernando Proal, al llegar a Irapuato perdió el rumbo y fue a estrellarse cerca de León. Los tripulantes salieron afortunadamente ilesos, y merced a este error de navegación, Proal pudo regresar y evitar la suerte de sus otros com-

pañeros que, como ya hemos visto, permanecieron a la fuerza en el bando rebelde. Fuera de estos incidentes la Fuerza Aérea permaneció unida y lista para entrar en acción. He aquí pues el papel que jugó en la campaña 1923-1924.

Las tres escuadrillas. Los aparatos que permanecieron en México fueron organizados en tres escuadrillas: una, con los tenientes Viéytez y Gálvez Pérez y dos aparatos pequeños *Moranne-Soulnier,* fue estacionada en Morelia y estuvo dedicada a la observación; otra, con el Cap. Rafael Ponce de León, miembro del Estado Mayor del Gral. Obregón, fue a Irapuato custodiando el tren presidencial; y la tercera, al mando del Corl. O'Neil, se quedó en la ciudad de México. Corrían rumores, lanzados quién sabe por qué especie de calumniadores, de que esta escuadrilla estaba dispuesta a pasarse al campo rebelde. Enterado de esta felonía, el Corl. O'Neil, en un gallardo rasgo de compañerismo, fue a Irapuato a entrevistarse con el Gral. Obregón y se comprometió con él a garantizar con su propia vida nuestra lealtad. El ofrecimiento fue aceptado, y convencido el Presidente, ordenó a la secretaría de Guerra y Marina que la escuadrilla fuese movilizada a Irapuato, donde estaban el Cuartel General y nuestra base.

Intervenimos así, afortunadamente con buen éxito, en las operaciones más importantes de aquel sector, y desmentimos la calumnia. Hicimos exploraciones, reconocimientos, bombardeos de puentes, ametrallamiento de los trenes y concentraciones de los sublevados; pero jamás atacamos desde el aire un pueblo o ciudad abierta.



AVION "MORANNE-SOULNIER"
..en un gallardo rasgo de compañerismo...

Hasta entonces habíamos contado con aviones viejos. Una veintena de ellos construidos en México, unos *Avro,* otros *Anzaldo* y varios *Moranne-Soulnier* de motor rotativo que eran buenas máquinas, pero que se encontraban ya destartaladas. También teníamos varios *Farman* bimotores, unos *Newport* que nunca volaron porque llegaron casi podridos, y un avión inglés marca *Sopwith,* con motor rotativo, que era una verdadera pieza de museo. La pésima calidad de este material era resultado de que las personas a quienes se comisionaba para su adquisición en Europa o los Estados Unidos de Norteamérica no entendían ni conocían nada de aviación y, lógicamente, ese desconocimiento tenía que ser fatal. Nosotros habíamos protestado, pero nunca se llegó a comisionar a elementos técnicos en aviación para realizar esas compras, y tal negligencia costó la vida a muchos pilotos jóvenes, porque un aparato en mal estado, viejo o defectuoso, es como una sentencia de muerte a largo plazo.

Todo esto lo debió entender el Gral. Obregón porque comisionó al ya desaparecido don Ramón Ross para que en Wáshington tratara con el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica importantes y secretos negocios de estado y, al mismo tiempo, adquiriese material bélico y aeroplanos modernos. Fue así como, en plena campaña, un día recibimos en Irapuato la grata sorpresa de ver desembarcar una flotilla de biplanos de combate tipo *De Havilland DH-4,* flamantes, que habían probado su eficacia en las postrimerías de la Primera Guerra Mundial. Esos aviones despertaron entre nosotros gratas ilusiones cuando los montaron, porque nos parecieron tan grandes como locomotoras. El Gral. Obregón ordenó al piloto norteamericano George Gish que sobre la marcha nos diera un rápido curso de entrenamiento, ya que jamás habíamos volado máquinas de ese tipo y ni siquiera visto aviones iguales.

Rápido fue el entrenamiento, como las circunstancias lo requerían, y durante él ocurrieron sucesos que hoy —a más de 30 años de distancia—, se antojan cómicos, pero que entonces nos produjeron desazones múltiples: un día, cuando el teniente Alfredo Lezama efectuaba su práctica, "atropelló" a un burro e hizo pedazos su máquina; otro día, llevando yo a Sánchez Saldaña como observador, hice un vuelo de exploración sobre Morelia y de regreso, en el aterrizaje, me "comí" el campo porque me faltó terreno y fui a estrellarme contra la barda de adobe que protegía el tren presidencial. Al escuchar el estruendo, el Gral. Obregón salió apresuradamente a la plataforma de su carro, seguido de sus ayudantes, y a la vista del desastre hizo este comentario: "...Es por demás... No tiene remedio; la miel no se hizo para la boca del asno..."

A pesar de todo, Obregón apreciaba mucho a sus pilotos y siempre nos tenía en su tren cuando no volábamos. Después de la toma de Ocotlán premió nuestros servicios, frecuentemente heroicos, con el ascenso al grado

inmediato superior. Esto provocó cierto disgustillo en el Ejército, porque el general no había averiguado los méritos personales de cada uno de nosotros, sino que ordenó el ascenso en masa.

Una de las acciones más eficaces, entre las que realizamos, fue el ametrallamiento de la plaza de toros de Morelia, donde había una gran concentración de fuerzas sublevadas, y en cuya acción ni una sola bala disparada por nuestras ametralladoras hizo blanco fuera del coso. Fue entonces cuando combatí con mayor intensidad en los albores de mi carrera de aviador militar, y ahí fue donde por primera vez en mi vida de piloto, fui derribado por balas enemigas. Otra acción de gran utilidad militar fue el bombardeo del puente ferroviario de La Piedad de Cabadas, porque con ello abortó una tentativa enemiga de cercar el cuartel general del presidente Obregón. En efecto, una columna rebelde se desprendió de la plaza de Guadalajara, llevando como objetivo Irapuato, pero los jefes rebeldes no tomaron en cuenta a la aviación; en cambio, el Gral. Obregón sí contó con ella, principalmente para desbaratar esa maniobra.

Una mañana realizábamos un vuelo de exploración y descubrimos en las márgenes del lago de Cuitzeo a una columna enemiga que se dirigía hacia Valle de Santiago, Guanajuato, con el propósito de cortarnos la comunicación entre México e Irapuato. Al darle parte al Gral. Obregón de los resultados de la misión de exploración, se dio cuenta de la maniobra y ordenó que la aviación atacara a la columna rebelde. Catorce aviones *De Havilland* la sorprendimos sobre el camino que cruza el lago, y con fuego de bombas y ametralladoras la atacamos, en tal forma que jinetes con todo y cabalgaduras, así como el grueso de la artillería, fueron a dar al fondo del mismo. Podemos decir que ahí quedó despedazada y perdida aquella columna del enemigo. Mientras tanto el Gral. Obregón a bordo de un tren explorador compuesto de un *caboose* y dos góndolas —una para él y su Estado Mayor y otra para la escolta de indios yaquis—, salió de Irapuato al filo del mediodía con rumbo a la plaza amagada para reconocer el terreno y organizar la contraofensiva. Creemos que el éxito de la misión anterior evitó que el Gral. Obregón, por su arriesgada decisión de marchar sólo con una escolta, cayera en una emboscada que seguramente hubiera sido de fatales consecuencias para nuestro bando. Así, pues, en esta ocasión el papel de la aviación fue de suma importancia para el desarrollo posterior de los planes del Alto Mando, ya que gracias a ella las operaciones no sufrieron estancamiento ni contrariedad alguna.

Amagado el centro de operaciones, establecido en Irapuato al mando directo del Gral. Obregón, éste ordenó un movimiento extraño para nosotros, porque hizo reconcentrar la escuadrilla que mandaba Ponce de León y que estaba en Pénjamo, con los pilotos Montero, Lezama, Borja, Cruz Rivera, el cadete Juan Soto Arruti y todo el grupo de mecánicos. Además

ordenó que el Gral. Gonzalo Escobar retrocediera con sus tropas hasta Irapuato y, al fin, dio la orden de que el Gral. Calles avanzara, con su columna en trenes, hacia San Luis Potosí. Calles tenía adscritos a su Cuartel General a los pilotos Agustín González Castrejón, Francisco Carrillo y Adolfo Piña.

A nosotros, componentes de la escuadrilla del Corl. O'Neil, se nos dieron instrucciones precisas para que preparáramos nuestros aviones equipándolos con bombas y ametralladoras con objeto de que, al amanecer, bombardeáramos los puentes ferroviarios a La Piedad y regresáramos, volando, a la ciudad de México. Componíamos la escuadrilla el jefe O'Neil, el instructor norteamericano Gish, Gustavo León, Pablo Sidar y yo. Una vez cumplido nuestro objetivo, volamos de regreso, pero los únicos que llegaron a México fueron León y el instructor Gish. Sidar rompió su máquina estrellándose entre Tlalnepantla y Azcapotzalco; O'Neil aterrizó forzado entre Toluca y El Oro (México) y yo bajé en un campo deportivo pegado al cementerio de El Oro. Al aterrizar choqué con una rueda contra una gran piedra que la rompió y desoldó parte del radiador. Al instante mi compañero —el piloto Juan A. Gutiérrez— y yo nos pusimos a reparar las averías, pero necesitando ayuda, pedimos auxilio a unos arrieros que pasaban y con ellos quitamos la rueda, el radiador y la hélice. En la misma recua fuimos al mineral de El Oro en donde personalmente construí una rueda de madera de encino, de las dimensiones de las del avión; soldé el radiador y regresamos en compañía de los mismos arrieros para colocar las piezas reparadas.

En esta forma, después de probar el motor, nos hicimos al aire llegando felizmente a la capital de la República. Este detalle demuestra claramente de lo que éramos capaces los pilotos de aquella época, porque así hacíamos honor a la escuela en donde no sólo aprendíamos a volar, sino también la mecánica. Cuando el Gral. Obregón se enteró de estos hechos, nos felicitó calurosamente citándonos, además, en la Orden General de la Plaza.

Palo Verde. Recuerdo aquí que cierta mañana el servicio de espionaje informó al Cuartel General que una columna rebelde de caballería, compuesta por unos 3,000 hombres, se desprendía de Yurécuaro hacia Morelia para ayudar a sus compañeros que habían sido derrotados en esa ciudad. Se ordenó un vuelo de exploración y confirmamos el informe, ametrallando de paso al enemigo. Tras el parte de novedades que rendimos al Gral. Obregón, éste ordenó al Gral. Escobar que al frente de una fuerte columna de caballería interceptase a las fuerzas enemigas. Como a las 2 pm. la tropa de aquél se encontró con los sublevados, trabándose inmediatamente un fuerte combate en las llanuras de Palo Verde. Esta acción, aunque vio-

lenta, duró poco tiempo porque el empuje de la gente de Escobar arrolló al enemigo y para las 6.30 pm. lo hizo huir en desbandada.

A esa misma hora, al Gral. Obregón le llegaron informes telegráficos indicando que a cada momento arreciaba el tiroteo. Nosotros, que habíamos volado ametrallando al enemigo, le informamos que el combate había terminado y que nuestras tropas, triunfantes, vivaqueaban tranquilamente a la orilla de un lago. Esta discrepancia de los partes sorprendió al general, que personalmente me ordenó que volara de nuevo sobre Palo Verde. Tras de 45 minutos de vuelo de observación, y ya de noche, regresé y ratifiqué nuestro informe anterior, o sea que la tranquilidad reinaba en el campamento; pero en ese preciso instante llegaba otro parte del Gral. Escobar informando que se seguía combatiendo. Disgustado, Obregón me ordenó que saliera nuevamente acompañado por el subjefe del Estado Mayor, Corl. Julián Avitia. Salí otra vez y, a nuestro regreso, el Corl. Avitia corroboró mis anteriores informes.

A la mañana siguiente el Gral. Escobar se presentó ante Obregón en el tren presidencial. Iba herido en el hombro izquierdo y llevaba el brazo en cabestrillo. El Gral. Obregón lo recibió en su despacho privado. Lo que hablaron ahí ha quedado en el secreto, pero seguramente no fue nada grato para Escobar, porque tras de largos minutos de conferencia abandonó el privado con el semblante demasiado serio. En ese instante llegó el tren del Secretario de Guerra y Marina, Gral. Serrano, a quien acompañaba el divisionario Eugenio Martínez, vencedor en el reciente combate de Esperanza. Iban a rendir los partes de las acciones militares victoriosas que se habían librado en el frente oriental. El Gral. Obregón, que no podía ocultar su pésimo humor, salió a la plataforma del carro presidencial y dirigiendo la palabra directamente al Gral. Martínez, le dijo en un tono de voz acre e irónico: "Suba, mi general, que también usted viene arrastrando laureles".

Ocotlán y Colima. La campaña había cobrado inusitada actividad en el frente occidental y aun cuando la superioridad de las fuerzas leales era notoria, los rebeldes oponían enconada resistencia porque se jugaban ya sus últimas cartas. Era necesario recuperar Morelia y para ello el Gral. Obregón ordenó que todas las fuerzas que habían quedado en la ciudad de México procedieran a asediar aquella plaza, para lo cual fueron transportadas en un gran número de camiones decomisados en la capital. La columna proveniente de la ciudad de México tomó Morelia casi sin combatir porque el enemigo ya muy desmoralizado abandonó sus reductos y se concentró hacia Guadalajara.

Posteriormente se organizó otra columna bajo el mando del Gral. Lázaro Cárdenas, cuya misión era tomar la ciudad de Colima. Esa operación fue

infortunada, porque interceptado en su camino por fuerzas enemigas numéricamente superiores, el Gral. Cárdenas fue batido, derrotado, herido y hecho prisionero.

Se avizoraba ya la inminente derrota de los infidentes porque paulatinamente el enemigo cedía terreno y se retiraba hacia Ocotlán para atrincherarse al otro lado del río Lerma —que cruza por la parte baja occidental del pueblo—, y oponer ahí la postrera y desesperada resistencia. Al mismo tiempo, el Gral. Joaquín Amaro, comandante en jefe de las fuerzas de Occidente, había tomado posiciones en Ocotlán fortificando y artillando su reducto frente al enemigo, y además, detrás del pueblo acondicionó un campo de aterrizaje de emergencia y dictó órdenes para que la escuadrilla que tenía su base de operaciones en Irapuato, se trasladara a Ocotlán para tomar parte activa y decisiva en la tremenda acción de guerra que en los próximos días iba a librarse para tomar por asalto aquel campo atrincherado.

Todos los días, mientras la luz lo permitía, ametrallábamos las posiciones enemigas, las loberas, los nidos de ametralladoras y los pasajes subterráneos de comunicación entre las trincheras, acosando al enemigo. En uno de esos vuelos, yo tripulaba un *Lincoln Standard* y llevaba como copiloto al Cap. de Caballería Antonio Sánchez Saldaña. Hice un vuelo rasante para asegurar la puntería y entonces una bala enemiga perforó mi tanque de gasolina. Momentos angustiosos. Apenas tuve tiempo de virar hacia nuestro campo, cercano a la primera línea de fuego y —como he dicho—, detrás del pueblo. Aterricé justo a la orilla de la población perseguido por los disparos de la artillería enemiga, cuyos proyectiles zumbaban sobre nuestros aparatos, sin causarles daño, porque la masa de las casas del pueblo y las fortificaciones los protegían.

Posesionadas ya nuestras fuerzas de Ocotlán e improvisado detrás del pueblo nuestro campo de aterrizaje, desde lo alto de las casas podíamos apreciar las trincheras enemigas al otro lado del río. Se exploró el terreno, y se hicieron muchos intentos para acallar a la artillería, ametralladoras y fusilería del enemigo, batiéndolas con nuestros cañones y fusileros, y con los bombardeos de la aviación que se efectuaron durante 10 o 15 días. Todo fue infructuoso. El combate se demoraba y cuando al fin se libró fue sumamente reñido, cruento y desigual para nosotros (ofrenda inútil de muchas vidas), porque a nuestros "estrategas" no se les ocurrió otro plan que el ataque frontal. Además, entre todas las medidas tácticas que se les ocurrieron, hubo una que creyeron brillante y consistió en construir lanchones o pangas de madera, reforzados, para darles mayor flotabilidad, con cámaras de llantas infladas adheridas a la parte inferior. Estas embarcaciones a fuerza de remos, avanzaban en línea recta sobre las trin-

cheras enemigas presentando, naturalmente, un blanco demasiado fácil para los rebeldes, que nos hicieron una tremenda carnicería.

No había remedio; todos esos asaltos resultaban infructuosos. Se impuso entonces un cambio táctico y, por fin, el Alto Mando decidió flanquear los dispositivos enemigos, y dio órdenes al Gral. Eulogio Ortiz para que al frente de dos regimientos de caballería avanzara hacia Poncitlán y atacara al enemigo por su flanco izquierdo. El Gral. Ortiz avanzó hasta cerca del pueblo mencionado, pero —ignoro por qué motivo— llegó hasta la cabeza del puente que ahí cruza el río, sin previo aviso de su movimiento al Cuartel General, en donde nadie tenía noticia de su avance.

La aviación tenía instrucciones de bombardear a todas las tropas rebeldes que incursionaban rumbo a Guadalajara. El después general piloto aviador Gustavo G. León, desde el aire, divisó aquella columna cuando atravesaba el puente y se lanzó sobre ella, seguro de que se trataba de una fuerza enemiga, porque además no habían sido colocadas en tierra las señales convenidas. Fue así que procedió a bombardearla con tan buen tino —y para nosotros fatal resultado— que casi acabó con el Estado Mayor del Gral. Ortiz. Satisfecho, regresó León al campo de aterrizaje y rindió parte de haber encontrado y ametrallado una columna sobre el puente de Poncitlán; hasta entonces se enteró de que aquellas tropas eran fuerzas leales. Tremenda fue la consternación del piloto, pero como no se habían modificado en absoluto las órdenes que teníamos recibidas, ni mucho menos existía información precisa acerca de aquel movimiento de flanqueo, quedó perfectamente establecido que el aviador únicamente había cumplido con su deber. Pocos minutos después llegó el Gral. Ortiz terriblemente indignado: buscaba al causante de la hecatombe para matarlo y blandía en sus manos una ametralladora *Thompson.*

Correspondió al jefe de la aviación, Gral. Gustavo Salinas, dar explicaciones al furibundo Gral. Ortiz. Al fin pudo convencerlo de que la culpa de aquel fatal incidente no era del piloto León sino de él mismo, por haber avanzado por terreno peligroso sin avisar al Cuartel General de la aviación y, sobre todo, por no haber colocado las señales convenidas cuando el avión llegó a jurisdicción de la fuerza expedicionaria.

Estaba haciendo crisis el reñido combate por la toma del campo atrincherado de Ocotlán. El Gral. José María Sánchez, gobernador de Puebla y en aquellos aciagos días jefe de los voluntarios agraristas y obreros poblanos que combatían en favor de las instituciones constitucionales, llegó hasta el Gral. Salinas para ofrecerle que él entregaría una condecoración especial al piloto que acallara un nido de ametralladoras rebeldes situado en la orilla opuesta del río. Aquellas ametralladoras, emplazadas adecuadamente sobre el bordo frontero del destruido puente del ferrocarril, aco-

saban terriblemente a nuestras tropas, las diezmaban con frecuencia y, en suma, no las dejaban reconstruir la vía.

Fui escogido por la suerte para cumplir aquella misión. Volando lo más bajo posible, mi artillero *Pancho* Pier logró un blanco perfecto que desbarató la pesadilla de aquel nido de ametralladoras. Tuvimos un instante lleno de desesperación porque a mi artillero y a mí nos pareció que las bombas iban a caer directamente sobre nuestras tropas: nos jalábamos de los cabellos pensando en que nuestro parte de novedades, al aterrizar, sería funesto. Cuando viramos y volamos otra vez sobre el objetivo, vimos estallar las bombas en pleno reducto enemigo. Entonces lanzamos un gran suspiro de satisfacción y regocijo. En cuanto a las condecoraciones tan espontáneamente ofrecidas por el Gral. Sánchez... aún las estamos esperando. Cada vez que posteriormente me encontré con él, le recordé aquellas condecoraciones... pero nada...

Debo rendir tributo a la verdad histórica. No es posible decir que el combate de Ocotlán fue una perita en dulce; lejos de ello, como el enemigo sabía que era su última oportunidad, opuso una tenaz, viril y aun espartana resistencia. Tenía tan buenos tiradores que cuando los oficiales del Estado Mayor del Gral. Amaro iban a inspeccionar, o comunicar órdenes a las trincheras, se entregaban a un entretenimiento que consistía en colocar sus sombreros en las puntas de las bayonetas caladas a los fusiles, los asomaban entre las trincheras para simular que algún hombre oteaba el campo, y un instante después los bajaban perforados todos por las certeras balas disparadas por los tiradores apostados del enemigo. Entre aquellos oficiales se encontraban los posteriormente generales Eduardo Hernández Cházaro, Miguel Badillo y Jaime Carrillo. Este último fungía como jefe del Estado Mayor del divisionario Amaro.

Al fin, efectuada la toma de Ocotlán, avanzamos más hacia occidente y ya sin resistencia entramos triunfantes en Guadalajara. Ahí el ya teniente coronel piloto aviador Rafael Ponce de León se afeitó la florida barba que se había dejado crecer con promesa de no cortársela hasta obtener el triunfo en Ocotlán. Sobre Guadalajara y puntos aledaños arrojamos millares de volantes de propaganda, y de paso ametrallamos los trenes en que el enemigo huía a la desbandada rumbo a Colima.

Más tarde entramos, con paso de vencedores y a tambor batiente, en la plaza de Colima. El enemigo había huido y ahí encontramos al Gral. Cárdenas, aún convaleciente de sus heridas, con la ciudad por cárcel. El enemigo, tal vez en un rasgo de hidalguía guerrera, lo había dejado solo y abandonado.

Fue así como los pilotos militares participantes en la campaña de Occidente, saboreamos las primeras mieles del triunfo, al consumar con todo éxito nuestra primera campaña militar.

La campaña del sur. Los rebeldes habían quedado maltrechos y desarticulados, pero no estaban totalmente vencidos y las hostilidades se extendieron hacia el sur y el sureste. Así, en persecución de los restos del enemigo —al mando, entre otros, del Gral. Manuel M. Diéguez—, salió de Manzanillo por mar una columna mandada por el Gral. Serrano, secretario de Guerra y Marina. En el transporte —que conducía a bordo unos 3,000 hombres, más la impedimenta— se embarcó la escuadrilla a mis órdenes. Para entonces yo ostentaba el grado de mayor piloto aviador y conmigo iban los pilotos Sidar, Huacuja y Gálvez Pérez, y el siempre leal Arnulfo Cortés como jefe de mecánicos. Nuestro equipo de vuelo lo formaban tres biplanos *De Havilland.* Concluida la feliz navegación, desembarcamos en el puerto de Salina Cruz, sin sospechar que poco tiempo después íbamos a sufrir un lamentable descalabro.

Después de desembarcar, montamos los aviones en plataformas de ferrocarril para proseguir hacia Santa Lucrecia: pero al llegar a ese lugar no encontramos ningún campo para acondicionarlo como pista de aterrizaje. Decididos a pasar ahí la noche, nos entregamos al reposo. Los fogoneros, mientras tanto, previendo cualquier sorpresa, habían dejado encendido el hogar de la locomotora que quemaba leña; una chispa de esa leña fue a caer sobre el ala de uno de los aviones provocando un incendio que en poco tiempo devoró las alas de todos, dejándolos completamente inútiles. El desastre encendió la justa ira del jefe, que se dispuso a fusilar a Cortés, culpándolo de sabotaje. Nosotros, que sabíamos la verdad de los hechos, logramos convencer al Gral. Serrano de que aquél no tenía ninguna culpa de lo sucedido y que, por lo contrario, se había portado como un valiente ya que incluso había expuesto su vida trepando a la locomotora y alejándola de ahí.

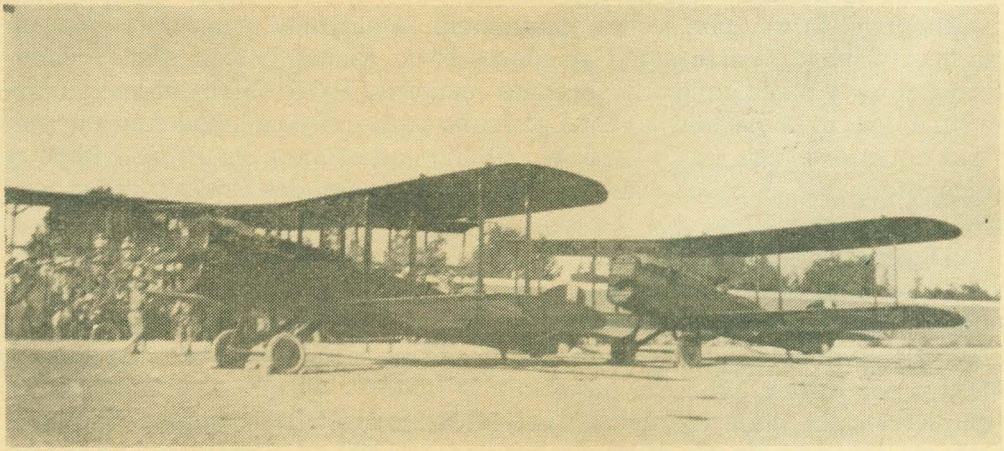
Mientras tanto, por tierra iban hacia Minatitlán otras columnas en las que formaban parte como aviadores Fritz Bieler, O'Neil, Farell, Montero Ramos y otros cuyos nombres no recuerdo. Pablo Sidar, al encontrarse sin avión, pidió permiso al Gral. Serrano para unirse a aquel contingente. Para aquel entonces ya se conocía a Pablo con el mote de *El loco* Sidar y frecuentemente se ganaba sus buenas reprimendas del Gral. Serrano, sea por sus escapadas, sea por sus faltas leves a la disciplina.

Al amparo de esta mala estrella tuve que regresar a la ciudad de México con toda la impedimenta, y en la capital principiamos a entrenar nuevos pilotos. Recién llegados tuvimos noticia de que acababan de arribar cinco flamantes aviones *Lincoln Standard* que, al ser probados en Puerto México por Rafael Montero, pasaron a la historia porque acabó con todos, rompiendo, sin duda alguna, el record de destrozar máquinas. Montero ya tenía otra hazaña en su haber, porque en 1920 se distinguió por ser un magnífico piloto, considerado como el mejor, ya que nivelaba su avión a

gran velocidad y aterrizaba donde quería, siempre perfectamente. Una vez este piloto estrelló su avión en Pénjamo (Guanajuato), y su observador, David Borja, quedó dentro de la cabina quejándose lastimeramente. Para percatarse si efectivamente estaba mal herido, alguien gritó: "¡Se quema la máquina!"... Borja salió con rapidez inigualada, dando brincos por el campo. En realidad sólo había sacado algunas contusiones sin importancia... Claro, sólo quien no vuela no sufre accidentes.

En esta campaña la aviación desempeñó un papel vital porque sin reposo estuvo avituallando a la columna que mandaba el Gral. Vicente González en su avance para recuperar la plaza de Villahermosa (Tabasco), arrojándole con pequeños paracaídas medicamentos, latas de conservas, azúcar y hasta cajas de municiones, para abastecer a las tropas que se abrían paso por caminos durísimos a través de selvas vírgenes. En esta columna era jefe del Estado Mayor el hoy Gral. Miguel Henríquez Guzmán.

Habían sido reparadas las máquinas regresadas a México después de la conflagración de Santa Lucrecia, cuando fui destinado a Pachuca (Hidalgo), al mando de una escuadrilla de tres aviones *De Havilland* con los pilotos Gish y Sidar. Como misión teníamos la de localizar a las fuerzas rebeldes del Gral. Marcial Cavazos, que amagaban la ciudad. Cuando al fin atacó comprendimos el riesgo que habría al perder la plaza, y entonces, volando, salimos hacia México con objeto de salvar los aparatos. Como Sidar se encontraba reunido con los jefes de la Caballería, no lo pudimos localizar y tuvo que dejar su máquina en Pachuca. Por una verdadera fortuna, aquel *De Havilland* no fue capturado por el enemigo.



AVIONES "DE HAVILLAND"
...Marcial Cavazos amagaba la ciudad de Pachuca...

Con la alegría natural que todo aviador experimenta al ver sus empresas cumplidas con éxito, debo decir que toda esa campaña, tanto en el occidente como en el sur, costó muy pocas víctimas a la aviación. No tuvimos muertos y sólo registramos cinco o seis bajas en accidentes, y resultaron dos heridos por balas enemigas.

Primera compañía de aviación civil. La insurrección había sido definitivamente vencida. De los principales cabecillas unos habían muerto en acción, otros fueron fusilados y los restantes se habían desterrado. En esta forma el gobierno constitucional de la República, presidido por el Gral. Obregón, pudo realizar el mes de julio de 1924 las elecciones presidenciales que fueran el motivo de la discordia, y en ellas triunfó el Gral. Plutarco Elías Calles, sin oponente alguno. Sin embargo, restos dispersos de la rebelión continuaban haciendo armas contra el gobierno, aunque debemos reconocer que ya sin bandera alguna. Por ejemplo, en las ricas Huastecas veracruzana y potosina, los núcleos armados que obedecían al Gral. Manuel Peláez asolaban los campos petroleros asaltando y asesinando a los pagadores que llevaban la raya a los trabajadores de los campamentos. Millones de pesos mensuales costaban a las compañías petroleras esos asaltos, imposibles de evitar porque los bandidos se imponían por su gran conocimiento del terreno.

Fue entonces que George L. Rihl, alto empleado bancario norteamericano que trabajaba en la ciudad de Tampico (Tamaulipas), concibió la idea de fundar la primera compañía de aviación civil y comercial, con el objeto exclusivo de transportar por aire el dinero destinado a la raya de los trabajadores petroleros y de llevar a los campamentos provisiones y refacciones que serían arrojadas en paracaídas. ¿Cómo se realizó ese audaz proyecto? Cedo la palabra al señor Rihl, ya desaparecido, quien un día, siendo yo jefe del Departamento de Aeronáutica Civil de la secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, me narró la siguiente historia:

"Convencido de que la manera más segura de hacer llegar el dinero a los trabajadores, de evitar que siguieran muriendo pagadores a manos de los bandidos y de garantizar los intereses de las empresas, era la vía aérea, decidí fundar la compañía. No lo pensé mucho. Adquirí dos pequeños aviones *Lincoln Standard* de un circo aéreo que hacía vuelos sobre la ciudad e hice mi proposición a las compañías petroleras. No obstante su escepticismo, las compañías aceptaron mi proposición y así, con la promesa en cartera, fundé la Compañía Mexicana de Aviación, S. A. El 20 de agosto de 1924, en el bufete del notario público Eduardo Gutiérrez Cañedo quedaba constituida y protocolizada la compañía, en un acto sin ostentación, sin brindis con champaña ni discursos, de suerte que casi pasó inadvertido para el público. Fue así como se marcó el nacimiento de la

aviación comercial civil organizada en México y el de la empresa mexicana más importante quizá, de la América Latina". Concluyó sus remembranzas diciéndome: ..."Lo demás, *Fierrito,* la evolución de la empresa, usted la conoce tan bien como yo. ¿A qué repetirla ahora?..."

Cierto que estoy documentado sobre el particular, por eso sólo añadiré que la Compañía Mexicana de Aviación operó exclusivamente como transportadora de rayas durante casi cuatro años, y no fue sino hasta febrero de 1928 que obtuvo la concesión para volar la primera ruta regular de pasajeros, correo y express entre las ciudades de México, Tuxpan y Tampico. El señor Rihl, como extranjero, no pudo ser presidente de esta empresa, por lo que fue nombrado su socio y amigo, el Lic. Gustavo Espinosa Mireles, con quien en vida me ligó una estrecha y cordial amistad que mucho impulso y estímulo prestó a mi carrera, como podré demostrarlo líneas adelante.

La creación de la Compañía Mexicana de Aviación es un hecho que debe escribirse en mármol blanco en los anales de la aviación mexicana. Hasta entonces todos los aeroplanos que habíamos visto volar en México, eran, o bien del Ejército, o bien de exhibidores circenses, así es que cuando la Compañía Mexicana de Aviación inició sus vuelos de ruta con los monoplanos de ala alta, monomotores *Fairchild* con cabina cerrada y capacidad para cuatro pasajeros, el asombro y el entusiasmo se apoderaron del pueblo, ya que aquellas máquinas eran las mejores de la época para el transporte de pasajeros. Los pilotos norteamericanos que las tripulaban eran magníficos, pero gradualmente y conforme la compañía iba ensanchando sus rutas se inició el entrenamiento de pilotos mexicanos para el transporte de pasajeros. Estos pilotos, lógicamente, procedían del vivero de la Escuela Militar de Aviación, o sea que los primeros pilotos mexicanos de transporte aéreo comercial, en México, fueron de extracción genuinamente militar.

El 28 de febrero de 1928 se firmó, entre la Dirección General de Correos y la Compañía Mexicana de Aviación, el primer contrato que hubo en México para la conducción de correo aéreo, y desde ese instante entró en franca evolución la extensión de las rutas de la empresa: poco tiempo después se puso en servicio la ruta México-Veracruz-Minatitlán-Ciudad del Carmen-Campeche-Mérida. A pesar de eso, la aviación comercial tardó mucho en desarrollarse, por más que la primera prueba había sido un completo éxito tanto desde el punto de vista técnico como económico. Fue preciso que transcurrieran algunos años para que las actividades de esa compañía encontraran quien las emulara.

Disciplina, fraternidad e iniciativa. Quiero referirme ahora a las condiciones peculiares que norman la formación de un piloto. Estas se fincan,

fundamentalmente, en una trilogía que se compone de disciplina, fraternidad e iniciativa. Especialmente la aviación militar exige, acaso con mayor rigorismo que ninguna otra rama, la estricta observancia de estos postulados, que en la práctica se traducen en fraternidad sin limitaciones, libertad de iniciativa y mucha disciplina. Hacer coincidir estas tres virtudes, en apariencia contradictorias, es el justo método aplicable en la práctica y constituye la tarea más difícil en el aprendizaje del piloto. Saber dosificarlas no resulta cosa sencilla y la primera misión de todo instructor es lograr que en cada piloto, por así decirlo, la disciplina no impida la fraternidad y finalmente no eche en olvido la libertad de iniciativa.

Como ejemplo de este principio quiero citar un recuerdo que me viene a la mente. En cierta ocasión, cuando acababa de salir de la Escuela y formaba parte del personal docente como ayudante de instructor, uno de los pilotos del pie veterano, Faustino García —quien hacía el curso de reentrenamiento— sufrió un accidente y se vio obligado a aterrizar al noroeste del campo de aviación civil que se encontraba en pésimas condiciones, a tal grado que más parecía un mapa en relieve que un campo de aterrizaje. Mi jefe, el Corl. O'Neil, de los más antiguos y hábiles instructores que hemos tenido en México, me condujo en su automóvil hasta el lugar del accidente para que sacara la máquina, y después de reprender al piloto que la había atascado, subió nuevamente a su auto y se situó a unos 100 m. del sitio donde estaba el aparato y me dio esta orden terminante: "...Sal derecho..." Arranqué y corrí en línea recta como unos 100 m.: ahí, al final, siempre en la recta ordenada, había un hoyanco del cual sacaban tierra para hacer adobes. Al pasar por ese hoyanco se desprendió el tren de aterrizaje y el avión resultó con desperfectos de importancia. Creí que O'Neil iba a reprenderme lleno de cólera, pero en vez de esto, se acercó a mí y me felicitó calurosamente "por haber obedecido ciegamente, aun con peligro de la máquina y de mi propia vida, las órdenes recibidas".

Cuento la anécdota porque me parece que en este caso O'Neil se mostró y procedió como un perfecto instructor, no sólo en la técnica disciplinaria sino en el aspecto moral. La disciplina se adquiere con ejemplos como éste, justamente como reflejo automático y no como actitud meditada; pero la disciplina a veces tiene sus peligros, y a éstos debe hacérseles frente sin inmutarse. Como ejemplo de esto, quiero citar algo que le ocurrió a Fritz Bieler, uno de nuestros instructores desde el principio de nuestra escuela y quien después, ya retirado, llegó a volar alguna vez por el cielo de México, sucedido que ilustra esos inconvenientes de la disciplina, o más bien las dificultades que surgen al conjugar con propiedad la disciplina y el espíritu de iniciativa.

Iniciativa peligrosa. Bieler —varias veces me lo contó él mismo— estuvo destacado en el sur, durante la campaña delahuertista, como integrante de la columna al mando del Gral. Donato Bravo Izquierdo. Una vez le ordenaron salir de observación en compañía de otro piloto. El aparato se descompuso y tuvieron que aterrizar en pleno descampado; dejaron el avión y cargando solamente con sus armas, caminaron hacia el punto donde creían que estaban las fuerzas del Gral. Bravo Izquierdo. A poco tiempo de caminar encontraron patrullas rebeldes y resolvieron esconderse para observar sus movimientos. De repente otro avión apareció en el aire volando bajo y sin seguridad. El aparato —igualmente descompuesto— aterrizó cerca de donde ellos se encontraban.

Bieler y su compañero se prepararon a acudir en socorro de los ocupantes de esta segunda máquina, ya que sabían que sólo la usaban el Gral. Bravo Izquierdo y su piloto. No ignoraban que aquella iniciativa podía costarles la vida porque estaban en inferioridad numérica ante la patrulla rebelde, pero no vacilaron. Afortunadamente, los rebeldes huyeron y el Gral. Bravo Izquierdo al ver a Bieler montó en cólera y le ordenó que se presentara arrestado en su Cuartel General. Al llegar ahí, le hizo detener: quería fusilarlo, sospechando quién sabe qué sabotaje. Tuvieron entonces que intervenir todos los aviadores compañeros de Bieler para sacar al general de su error y solamente después de largas pláticas lograron salvar al piloto alemán.

Como se ve, éste es un caso de iniciativa peligrosa, porque si Bieler y su compañero no la ponen en práctica y siguen bien escondidos como estaban, ciertamente ninguna sospecha hubiese surgido. Pero como quiera que sea, en cuestiones de vuelo conviene tener mucho espíritu de iniciativa y como caso concreto, modestia aparte, voy a narrar lo que nos aconteció al fallecido Adán Gálvez Pérez y a mí cuando intentamos llevar el *De Havilland* a Villahermosa.

Accidente en la selva. Las fuerzas del sur eran mandadas por el Gral. Vicente González, quien en poco tiempo pacificó toda la región, y dio fin a la campaña contra los delahuertistas. Se nos ordenó llevar el avión *De Havilland* a Minatitlán y conducirlo hasta Villahermosa. Volábamos tranquilamente, cuando de improviso el motor tronó y comenzó a incendiarse. Naturalmente seguimos las instrucciones que tanto se nos habían repetido durante los cursos de entrenamiento, aplicables en tales casos, y así cortamos el motor, paramos la máquina de ala y fuimos descendiendo con objeto de caer al suelo desde la menor altura posible. Debo señalar que en aquel entonces ningún piloto militar llevaba paracaídas; pero esto no era lo más grave, sino que a bordo llevábamos bombas y municiones al máximo de peso y volumen que había permitido la capacidad del aparato. Si

el fuego llegaba a los explosivos antes de que aterrizáramos, nuestra pérdida era irremisible. Ciertamente nadie sería capaz de encontrar ni el más pequeño trozo de nuestros cadáveres. Desde la altura, la selva parecía estar formada por matorrales, pero conforme descendíamos nos dábamos cuenta de que, en realidad, aquélla era una masa de árboles gigantescos que seguramente medían quince o más metros de altura.

Ante lo que jamás había pasado por mi mentalidad de aviador, puesto que nunca encontré condiciones semejantes en los vuelos por el altiplano, puse en juego toda mi voluntad y resolví actuar conforme me lo dictaba el espíritu de iniciativa. Error o no de cálculo, de visión o simplemente de apreciación de las condiciones terrestres, lo cierto es que se imponía obrar rápida y conscientemente porque las llamas del motor estaban ya consumiendo la máquina y acercándose peligrosamente a la carga de explosivos. Ordené a mi compañero observador y copiloto Gálvez Pérez: "¡Listo para el aterrizaje!" Apretamos rápidamente los cinturones de seguridad y decidí efectuar un aterrizaje de *panqué,* o lo que es lo mismo, sentar la máquina sobre la copa de los árboles que, en cualquier forma, ofrecían una muelle cama para aquella emergencia.

Felizmente caímos sobre las copas frondosas de los árboles gigantescos, pero envueltos en las llamas que consumían nuestro avión. Gálvez Pérez y yo parecíamos animales trepadores de la selva: brincamos de la cabina y saltamos a las ramas tratando apresuradamente de escapar del incendio que consumía el aparato, antes que el fuego llegara a las municiones. Las lianas y las ramas eran demasiado espesas y nos obligaban a ir arrastrándonos materialmente entre ellas. Con el choque contra los árboles el tanque de la gasolina de nuestro *De Havilland* se partió y el combustible se derramó rápidamente, prendiendo fuego a la maleza. Vertiginosamente se propagó el siniestro y llegó a las bombas y municiones causando una serie de explosiones que nos llenaron de terror, pero que a la vez nos salvaron.

En efecto, el mismo espesor de la selva nos protegió de la explosión y del fuego, porque apenas nos habíamos alejado unos 100 m. de la máquina incendiada, que quedó carbonizada y casi inidentificable. La arboleda nos salvó de ser destrozados por las bombas y de morir achicharrados por el fuego. Para dar una cabal idea de aquella situación quiero decir que cuando nos sentimos a salvo, a unos 100 m. del lugar del siniestro, habíamos empleado... ¡una hora! en el recorrido. Pero al fin estábamos a salvo. Alcanzamos un lugar menos espeso y entonces pudimos adelantar con mayor rapidez y llegamos por fin a una playa, que después supimos pertenecía a la laguna de La Machona. Muertos de sed, nos pusimos a beber febrilmente y entonces pudimos interrogarnos: ¿qué vamos a hacer? No se veía un ser humano por todos aquellos contornos, ni animales, ni

casas, menos aún cualquier columna de humo que denotara la proximidad de algún rancho, aldea o sencillamente *majada*. El único humo que se percibía era el que arrojaba al cielo nuestro avión que se consumía. Un instante después divisamos un puntito que moteaba el azul del agua de la laguna. Era una barca. Gálvez Pérez, nervioso y emotivo como lo fue toda su vida, quiso que con mi pistola —era yo el único armado— hiciera algunos disparos para atraer la atención del tripulante de la lancha; pero yo, más precavido y consciente de las circunstancias que nos rodeaban en aquellos momentos de guerra, me negué a ello alegando que los disparos bien podían asustar al pescador alejándolo de nosotros, mientras pensaba para mí que a lo mejor atraían al enemigo.

En realidad el lanchero, pescador y buen hombre del campo situado más allá del bien y del mal como todo solitario, venía hacia nosotros atraído por las explosiones de nuestro accidentado avión; y por eso he dicho que aquéllas nos salvaron, porque de no haber ocurrido acaso hubiésemos terminado nuestros días en la selva impenetrable, buscando en vano un camino que nos sacara de ahí, sedientos, hambrientos, atacados en todo momento por insectos y alimañas y sin medios para defendernos contra la naturaleza.

Dejada a un lado la idea de la pistola, subimos a un mangle y Gálvez Pérez se quitó la camisa y con ella hizo señas al barquero. La lancha se acercó y vimos en ella a un hombre que abandonó los remos y que, agitando al aire los brazos, nos hacía señas de bienvenida en contestación a las nuestras. Después empuñó nuevamente los remos y velozmente se acercó a la playa.

Cuando al fin atracó, advertimos que su aspecto era sucio, pero su persona afable. Nos invitó a bordo y subimos a su canoa, que no era otra cosa que un tronco de cedro gigantesco ahuecado. Mientras nos alejábamos lago adentro yo empecé a reflexionar que pocas veces, más que entonces, pude haber estado tan cerca de la muerte. Sí, pero no de una muerte rápida como ocurre en los accidentes espectaculares, sino de una muerte lenta, insidiosa y terrible, prolongada hora tras hora en el silencio y la soledad de la selva. Una muerte desconocida. Más aún, una muerte sin el epílogo de un epitafio.

Aún ahora, después de haber sorteado tantos peligros, de haber visto muchas veces cara a cara a la muerte en demanda de mi vida, me parece que aquélla fue una de mis aventuras más dramáticas. Sin embargo, en la selva no terminó todo esto.

He aquí una digresión que se impone. Cuando en pleno corazón de la selva tabasqueña abandonamos nuestro avión humeante, y pocos minutos después destruido por la explosión terrible de las bombas y

municiones que transportábamos, no llegamos a imaginar siquiera que años más tarde los restos de nuestro aparato serían confundidos con los del avión *Cuatro Vientos,* de los infortunados pilotos españoles Barberán y Collar, desaparecidos misteriosa y trágicamente en su vuelo transatlántico España-Cuba-México. Un indio apellidado Balcázar lo encontró por accidente, durante la búsqueda en la selva que por aire y tierra se hizo con la esperanza de encontrar a los intrépidos iberos, y dio por hecho que aquellos restos pertenecían a la máquina perdida. Gálvez Pérez y yo refutamos enérgicamente esta versión, probando con hechos que aquel herraje retorcido y calcinado pertenecía al *De Havilland* abandonado por nosotros en la selva muchos años atrás. Nuestro mentís dio origen a que la prensa nacional calificara de "balcazaradas" a todos los otros supuestos hallazgos que se sucedieron pretendiendo haber descubierto restos de los compañeros españoles. Nosotros pudimos casi comprobar que Barberán y Collar cayeron al mar, porque en la costa de Tabasco fue encontrada la cámara de un neumático *Pirelli* —que la marea arrojó a la playa—, objeto de manufactura europea que no era usada en México y que sí figuraba en el equipo del tren de aterrizaje del *Cuatro Vientos* y, según comprobé después, esa cámara la usaban como salvavidas.

En la cárcel. Volviendo al tema anterior, una vez a bordo de la canoa del generoso indio —cuyo nombre jamás supimos— éste nos ofreció alimentos. ¡Qué sabroso nos supo el *pozole,* una masa aguada y agria que nos brindó, tomándola con sus manos mugrosas! Después de este banquete, navegamos por espacio de cuatro horas hasta llegar a Barra de Santa Ana. Allí el presidente municipal nos acogió muy bien. Nos bañamos, dormimos un buen rato, y luego nos preparamos a seguir nuestro camino. En el poblado sólo había un caballo y éste nos fue prestado, con ese espíritu de hospitalidad de nuestra gente del campo. Supimos que tropas amigas estaban al otro lado del río, por el rumbo de Barra de Tonalá y hacia allá nos dirigimos, azotados por un "norte" helado que nos atería dolorosamente. El viento furioso nos flagelaba el rostro y frenaba la marcha del pobre jamelgo. Finalmente lo abandonamos y decidimos continuar a pie a lo largo de la playa. Era ya de noche cuando alcanzamos a divisar las posiciones de nuestras fuerzas.

Nos llenamos de alegría, que duró poco. Más tarde supimos que horas antes una patrulla rebelde había atacado aquel destacamento, precisamente por el rumbo que nosotros seguíamos. Eso explicó el porqué los gritos que lanzamos para anunciar nuestra presencia no sirvieron de nada, porque aparte de que no nos veían, temieron sin duda que nuestras llamadas fueran una estratagema del enemigo. Otra vez desesperado, Gálvez

Pérez quería que, como cuando habíamos descubierto la canoa, disparara mi pistola para atraer la atención de los soldados. Le dije que no, y eso resultó bueno, porque de haberlo hecho con seguridad nos convierten en criba, ya que la respuesta hubiera sido balazos a granel. Ante nuestro fracaso decidimos dormir teniendo por techo al cielo, calados de agua y frío hasta los huesos. Al fin amaneció, cesó la lluvia, y nuevamente nos pusimos a gritar al destacamento. A la naciente luz del día pudieron vernos, y en una "panga" vino una patrulla por nosotros. Nos recogieron pero no quisieron creer nuestro relato y nos "refundieron" en la cárcel —un cuarto sucio y sin luz—, poniéndonos centinelas de vista.

Otra vez nuestras vidas corrían peligro. Habíamos escapado venturosamente del accidente en la selva, pero una vez en la cárcel, prisioneros de guerra, ¿qué iba a ser de nosotros? Por fortuna ese mismo día llegó al campamento una lancha, procedente de Puerto México, que llevaba impedimenta y provisiones. Se informó al jefe de la lancha de nuestra presencia, y como en Puerto México sabían de nuestro vuelo él sí nos creyó y nos condujo al Cuartel General. Cuando llegamos a éste estábamos agotados, y nos sentíamos enfermos. Durante muchos días el frío nos había helado los huesos, pero ya estábamos contentos y todo lo dábamos por bien recibido porque habíamos salvado la vida en dos ocasiones consecutivas. Digo esto porque fuera del accidente es seguro que de haber continuado en la cárcel improvisada nos hubieran fusilado tarde o temprano, de no ser por la oportuna llegada de la lancha de abastecimientos. La guerra es la guerra, y más en aquel entonces, en que... "las cosas caminaban así".

Aventura en el mar. Sin avión e imposibilitados para participar en las operaciones aéreas, la superioridad ordenó nuestro retorno a la ciudad de México, en donde recibiríamos nuevas instrucciones. En la capital se nos proporcionó otro aparato, ordenándonos regresar nuevamente por aire a Villahermosa. En esa ciudad tenía su Cuartel General el divisionario Vicente González, quien estaba entregado a la tarea de pacificar la región y toda la extensa zona bajo su mando. La facilidad con que sus fuerzas cumplían su cometido, permitió que los siempre alegres tabasqueños organizaran espléndidas fiestas para celebrar el próximo aniversario de la Independencia y, por supuesto, en el programa estaba incluida la elección de una reina. Los muchachos de la aviación, imposibilitados de volar por falta de refacciones con que reparar nuestros aviones, lanzamos la candidatura de la bella señorita Acherica. Los de artillería, al mando del Cor. Francisco Híjar, presentaron la suya; pero cuando la campaña electoral estaba en su apogeo, recibimos orden de trasladarnos inmediatamente a México y en menos de 24 horas nuestra futura reina quedó sin un solo súbdito.

Para cumplir la orden recibida, en un lanchón de 90 ton. de desplazamiento embarcamos a 130 soldados, cuatro o cinco pasajeros, los tripulantes y la impedimenta de todos. Entre los pasajeros iba un chino muy elegante y "comodino", que apenas instalados a bordo montó una verdadera tienda para guarecerse del sol: además tendió un vistoso colchón, sobre el cual seguramente pensaba reposar todo el viaje. Nosotros no íbamos en cabinas, que no existían a bordo, sino sobre cubierta y sentados en las bandas. Apenas salimos del río estalló una furiosa tormenta.

El capitán afirmó con grandes voces que en sus 30 años de navegación había sorteado otras muchas tormentas como ésa, y decidió seguir ruta a toda costa. El resultado fue que primero un fuerte golpe de mar hizo dar al lanchón un terrible bandazo, y el chino salió por la borda. Con muchas fatigas pudimos pescarlo, temiendo a cada instante que un tiburón de los muchos que infestaban las aguas diera cuenta de su "comodina" humanidad. Después, en la bocana, creímos firmemente que había llegado nuestra última hora, porque las altísimas olas barrían la cubierta y a duras penas y con ímprobos trabajos podíamos sujetarnos de los cabos para no ser arrastrados por las aguas.

Mar adentro, al cabo de cinco o seis horas de angustiosa navegación, el timonel gritó que se había roto el timón. Anduvimos entonces al garete y pasamos dos días, sin agua y sin comida, alimentándonos sólo con caldo de tortuga y café aguado. Finalmente, a la segunda noche, distinguimos a lo lejos unas luces. El capitán, siempre jactándose de sus 30 años de navegante y de ser un viejo lobo de mar, muy ufano anunció que nos hallábamos frente a Veracruz. Al amanecer comprobamos su dicho: estábamos frente a Puerto México. Entramos a vela, se reparó el timón y el capitán, apagada su fanfarronería, logró al fin que al día siguiente arribáramos a Veracruz con un tiempo sereno y mar tranquilo.

Como las dificultades no nos abandonaban, ahí las tuvimos con los estibadores. Estos querían a toda costa descargar la impedimenta militar y desde luego cobrar el trabajo. A punta de bayoneta los soldados se abrieron paso para llevarla hasta el ferrocarril, y ya en la Estación Terminal, los estibadores aún reclamaban el pago del trabajo que no les habíamos dejado realizar. En esta forma, con tres conatos de pérdida de la vida, la selva, la cárcel y el mar, terminó este aciago episodio de mi carrera.

Capítulo V

"TOURNÉE" AEREA

Aquella aventura marítima puso fin, para mí, a la campaña guerrera de 1923-1924. Había cumplido mi deber y torné nuevamente a la Escuela de Aviación Militar, de la que era entonces director el Corl. Gustavo Bazán. Este, posiblemente por carecer de antecedentes y no conocer la hoja de servicios prestados por los aviadores en la reciente y liquidada campaña, o tal vez por hacer méritos ante la superioridad, pretendió que los pilotos ya fogueados hiciéramos un nuevo curso de pilotaje. Nos opusimos firmemente y aun llegamos a realizar actos de insubordinación. Pero la situación no variaba y finalmente fuimos a entrevistarnos con el general de división Joaquín Amaro, quien había sido nuestro general en jefe en la campaña de Occidente y que entonces era secretario de Guerra y Marina. El Gral. Amaro a la vista de lo que le expusimos, nos dio la razón.

Habíamos logrado el triunfo de lo que considerábamos dentro de la razón y de la justicia, y quién sabe si por eso o por causas aún ignoradas para mí, el hecho fue que el Gral. Gustavo Salinas perdió el cargo de jefe de la Fuerza Aérea. Mientras tanto, los aviadores nos encontrábamos en una inactividad absoluta. No sabíamos a qué dedicarnos. Pablo Sidar y yo resolvimos entonces organizar una gira aérea por todo el país en plan de exhibición, acompañados por dos acróbatas aéreos, que eran el civil Pablo Bell y el Corl. José Fonseca. Compramos muy baratos dos aviones *Lincoln Standard* en un remate de la secretaría de Hacienda y con ellos esperábamos hacer maravillas, y de paso algunos centavos con los cuales poder vivir y sufragar nuestros gastos. Nos dedicamos a hacer propaganda a la compañía petrolera *El Aguila,* y al periódico *El Universal,* y ambas empresas nos ofrecieron su ayuda, además de la nueva pintura de nuestros aviones.

Mi avión llevaba pintado el rótulo de *El Universal* y el de Sidar el emblema de la compañía *El Aguila.*

No es un secreto lo mal pagado que estaban y están los miembros del Ejército y especialmente los de la aviación, así es que buscando un medio

de vida más desahogado y al mismo tiempo procurando fomentar entre el pueblo el interés por la aviación y aumentar nuestra práctica profesional, emprendimos la aventura. Sidar llevaba como copiloto a Fonseca y yo a Bell. Fonseca era muy arrojado, temerario: le gustaba colgarse del tren de aterrizaje y hacer piruetas sobre las alas. Eso ponía nervioso a Sidar y por ello, cuando llegamos a Guadalajara, convenimos en cambiar de pareja y Fonseca vino a mi aparato como copiloto y acróbata. La suerte estaba echada y el destino decidiría.

De Guadalajara continuamos a Mazatlán. Allí nuestra llegada fue espectacular. Como llevábamos retraso se nos ocurrió aterrizar en la playa y no en un campito próximo a la ciudad, como estaba previsto. Sidar calculó mal, se le acabó la pista y fue a dar al mar. Capoteó rompiendo una ala y el motor se clavó en la arena, pero tuvimos suerte, porque un año antes unos norteamericanos habían estrellado ahí su avión. Un muchacho de apellido Maximín, entusiasta de la aviación, había guardado las piezas útiles de aquel aparato. El ala rota fue sustituida por una que él nos regaló y que, afortunadamente, era igual a la destruida. Estábamos ansiosos de actuar, y nuestra llegada coincidió con el momento en que la ciudad se encontraba en plena celebración del Carnaval. Así, una vez reparado el desperfecto, dimos por la mañana una exhibición aérea con éxito inusitado. Después gastamos la tarde y la noche en visitar la ciudad, y sobre todo, divertirnos en las fiestas.

Carnaval trágico. Yo me divertí de lo lindo en el Carnaval y habiendo perdido de vista a Sidar y socio me retiré a descansar. La exhibición aérea iba a dar principio a las 10 am. y a las 7 am. Sidar y Fonseca fueron a despertarme; en ellos se veía, forzoso es confesarlo, el efecto de la desvelada y de las copas. Sin embargo, no podíamos aplazar ni mucho menos suspender el festival aéreo y, además, ninguno lo sugirió.

Había un "pique" cordial entre Sidar y Fonseca, y éste quiso sacarle ventaja. Ya en el campo de aterrizaje, listos para levantar el vuelo, Fonseca me dio orden de que me levantara contra el aire; pero apenas me desprendí de tierra, ya estaba él en una ala haciendo sus acrobacias por el lado que, tomando en consideración la dirección del aire, debería yo virar. Ibamos como a 40 m. sobre el suelo. De pronto una fuerte racha de viento sacudió el aparato, nos volteó la máquina y ésta entró en barrena, imposibilitándome su control debido a la poca altura. Caímos vertiginosamente. El motor quedó clavado en el arenoso suelo; una fracción de la lámina de la cabina se me incrustó en el maxilar y por poco me degüella; Fonseca murió instantáneamente.

Aquel Carnaval de Mazatlán fue muy trágico para nosotros. La gente quedó consternada y Sidar, Bell y yo, pasamos unos días sombríos. Setenta

GAJES DEL OFICIO
...el Carnaval de Mazatlán fue trágico para nosotros...

y dos horas estuve en el hospital hasta que, más o menos restablecido de mi herida, pude levantarme.

Con la máquina que quedaba fuimos a Durango, donde por primera vez aterrizaba un aeroplano. Seguimos a Chihuahua, Ciudad Juárez, y El Paso, Texas. En esta ciudad se encontraba a la sazón el Corl. Oker, jefe de la Base Militar de Aviación del Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica en San Antonio, Texas, quien nos invitó para que asistiéramos a unas maniobras aéreas que, en nuestro honor, iba a ordenar se efectuaran en su base.

Claro que aceptamos, y ya en el cuartel de San Antonio nos condujo a un *chalet* elegante y cómodo, adosado a su casa y el cual, nos explicó, lo dedicaba a los pilotos mexicanos visitantes. Había bautizado su *chalet* con el muy mexicano nombre de *El Palomar,* muy apropiado para la gente de vuelo. Nos agasajó espléndidamente. Por la noche nos ofreció un baile y a la mañana siguiente, una fantasía de evoluciones —entre maniobras de formación, picadas de bombardeo, etc.— y demostraciones de paracaidismo. Entre tanto revisaron nuestra máquina, le cambiaron la hélice y, más aún, nos regalaron una de repuesto que atamos al fuselaje de nuestro aparato. En San Antonio se quedó Bell, con lo que perdimos a nuestro segundo acróbata.

En cada una de las ciudades que visitamos en esta gira —Guadalajara,

Mazatlán, Durango, Torreón, Chihuahua, Monterrey, Ciudad Victoria y Tampico— Sidar era el encargado de conseguir que las autoridades civiles de aquellos sitios pagaran nuestros gastos y así, en vez de que nuestro capital disminuyera, crecía y crecía, ya que Sidar se había propuesto emular a Napoleón en eso de que "para la guerra se necesita dinero, dinero y más dinero".

Contra las víboras. Después de expresar nuestro agradecimiento al Corl. Oker, abandonamos San Antonio, pero aún la gira iba a ser pródiga en aventuras. En efecto, en ruta hacia Monterrey, mientras volábamos entre Sabinas y Lampazos, se nos quebró el motor. En la inmensa llanura no nos fue difícil tomar tierra sin percance alguno. Al examinar el motor descubrimos que teníamos dos émbolos hechos pedazos. Desarmamos el motor y echamos un "volado" a ver a quién le tocaba ir a Laredo en busca de las piezas de repuesto. Lo perdí, y quedé de guardia en el aparato mientras Sidar se dirigía a la vía férrea, que no quedaba muy lejos: la siguió y llegó a la estación más cercana, en donde abordó un tren.

De guardia junto al avión me aburrí terriblemente. Además, tenía mucha hambre. Dos horas habían pasado cuando llegó a caballo un ranchero a quien pregunté si podía proporcionarme algo de comer. Gustoso fue a buscarlo y al poco rato apareció de nuevo; traía carne seca, café y tortillas de harina. Mientras comía nos pusimos a platicar. En eso escuchamos sonar unos cascabeles, algo apagados. Volvimos la mirada hacia el avión, y lo contemplamos rodeado de una veintena de víboras. A tiros las hicimos huir, sin que yo pudiera tocar a ninguna con mis balas. "Le voy a dejar el cabestro —me dijo el ranchero al despedirse— para que lo proteja de las víboras". Me eché a reír; pero no, no era una superstición. Me enseñó a colocarlo en torno del avión, en el suelo, y entonces me percaté que, en efecto, las víboras no pasaban sobre él. Supongo que las cerdas debían picarlas, o puede que el olor de aquel artefacto las molestara.

Llegó la noche, y el frío, que calaba la cobija, hizo que aquélla fuera una de las más largas de mi vida. El cielo era magnífico, transparente, pero uno acaba por cansarse de contemplar tantas estrellas, que al fin causan vértigo. Cuando amaneció apareció otra vez mi amigo el ranchero, quien me acompañó a la estación del ferrocarril. Pusimos un telegrama a Laredo preguntando por Sidar. Lo buscaron por todas partes sin encontrarlo y, finalmente, el tercer día, compareció el hombre, tranquilo, fresco y sonriente. Más tarde supe que el condenado *Loco* se había ido de juerga, olvidándose de mí.

Seis horas tardamos en componer el motor, y en ese tiempo el cielo se encapotó, y cuando ya volábamos, estalló una fantástica tormenta con rayos por todas partes. De las alas del avión pendía una docena de víboras

que Sidar había matado a tiros —su puntería era excelente— y cuando aterrizamos en Monterrey los mozos del campo no se atrevían a acercarse al aparato, asustados por tantos reptiles, que ellos creían vivos.

Petrolero entusiasta. Puede decirse que en Monterrey sólo estuvimos de paso. En cambio, nuestro éxito fue grande en Tampico (Tamaulipas), que era por entonces la terminal de la primera línea de aviación civil, por eso mismo, donde la gente sentía mayor interés por el vuelo. Estábamos en el campo de aterrizaje de El Moralillo, cuando llegó hasta nosotros un muchacho petrolero muy rico y muy entusiasta de la aviación. Se llamaba Eduardo del Angel y, según dijo, quería ir a México en nuestro aparato para recibir su bautizo aéreo. Lo aceptamos a bordo porque había tenido con nosotros tantas atenciones, que materialmente era imposible decirle que no.

Ya en pleno vuelo, Sidar y yo discutimos mucho acerca de la ruta que deberíamos seguir, si por la sierra o por encima de la vía férrea. Y así fue como, haciendo zigzags, se nos acabó la gasolina y fuimos a caer en terrenos de la hacienda de Cadereyta, cercana a la ciudad de Querétaro. Ignoro aún si fue al administrador de la hacienda o el mayordomo, la persona que tuvo para nosotros tanta amabilidad: lo cierto es que en su auto envió a Querétaro a un empleado suyo a que buscara gasolina para proporcionárnosla.

Al día siguiente tratamos de reanudar el vuelo, pero Sidar, quien llevaba los mandos, quiso salir con el aire de cola y fue entonces que sobrevino otra de las dificultades de aquella gira. Arrancada la máquina, Sidar posiblemente no se fijó en que como a 200 m. de distancia había un macizo de corpulentos álamos, o acaso confió demasiado en su pericia; pero el hecho fue que no pudimos elevarnos bastante y fuimos a estrellarnos contra ellos. El petrolero tampiqueño que quería su bautizo aéreo lo consiguió completo, no obstante que para su fortuna sólo sacó algunos rasguños sin importancia; Sidar salió con un ojo a la funerala y yo, con mejor suerte, no saqué nada en el reparto.

Ante aquel desastre, Sidar sintió tanto coraje que se sentó sobre una piedra y se puso a llorar de rabia. Como el avión estaba materialmente destrozado, lo abandonamos y un tren de pasajeros nos condujo finalmente a la capital de la República, de donde seis meses antes habíamos salido llenos de optimismo, con dos aparatos y dinero, y a la cual regresábamos con un compañero menos —nuestro llorado amigo Fonseca, caído para siempre en Mazatlán—, sin aviones y sin dinero.

Al llegar a la capital fuimos, en primer término, a cobrar nuestro trabajo publicitario para *El Universal* y la compañía de petróleo *El Aguila*. Al hacer cuentas y liquidar la sociedad, vimos que no sólo no habíamos

perdido a pesar de regresar sin aviones, sino que los dividendos logrados nos resarcieron de aquella trágica aventura circense. No obstante, los acontecimientos que se sucedieron no nos dejaron tiempo para malos humores por aquel fracaso, y antes bien, nos dieron oportunidad para seguir nuestra carrera bélica, temporalmente interrumpida por una paz precaria y por una situación inestable.

Se sublevan los yaquis. Era el año 1926, segundo de la administración del Gral. Plutarco Elías Calles como presidente constitucional, cuando ocurrió un suceso extraordinario que tornó a ensangrentar al país. Era el mes de septiembre, cuando intempestivamente la tribu de los indios yaquis, que poblaba una gran extensión del estado de Sonora, se rebeló contra el gobierno, y como primer acto hostil aprehendió al Gral. Alvaro Obregón, ex presidente de la República, quien por ferrocarril se dirigía de Nogales a Cajeme. Este acto inusitado sucedió en la estación de Vícam, y una vez más se puso de manifiesto la extraordinaria presencia de ánimo del caudillo sonorense, su extraordinario valor frente al peligro y sus dotes diplomáticas, porque esas virtudes, puestas de relieve ante los cabecillas sublevados, lograron convencerlos y lo dejaron en libertad de continuar su camino.

La sublevación continuó con brío, poniendo en estado de alarma una amplia zona del noroeste de la República y causando la natural inquietud en todo el país. Para aplastar rápidamente este levantamiento de los yaquis, el gobierno comisionó al mismo Gral. Obregón para que dirigiera las operaciones militares contra aquéllos. Así, sin perder un minuto, se dispuso que partiera hacia la zona de operaciones una escuadrilla de aviones militares. Yo ostentaba entonces el grado de mayor y la superioridad puso bajo mi mando a la escuadrilla.

Otra vez partimos de la capital a campaña. El 20 de septiembre de 1926 embarqué mis aviones *De Havilland* y *Avro* en el puerto de Manzanillo, a bordo del barco *Moctezuma,* llevando además la impedimenta, las dotaciones, y una buena reserva de bombas y municiones. La artillería, iba al mando del Corl. Jesús Fuentes del Bosque —*Chucha la Guerrillera,* como le decíamos—, quien murió el año 1961 siendo jefe del Estado Mayor de la secretaría de la Defensa Nacional.

Pusimos proa hacia Guaymas, pero apenas embarcado me encontré con una grata sorpresa. El mando de la nave lo llevaba el Cap. de Altura Modesto Sáenz, hijo, como yo, de Ciudad Guerrero (Chihuahua), y además condiscípulo. ¡Cosas raras del destino! Por coincidencia, nos reuníamos en campaña dos paisanos y militares papigóchics, cada quien perteneciendo a su respectiva fuerza armada. Encontrarnos, abrazarnos y hacer memoria de la infancia, se fundió en un solo impulso. Ya en plena nave-

gación nos reunimos en su cámara para hacer gratas memorias, un tanto cargadas de nostalgia.

Recordamos —estábamos en el mes de septiembre— las fiestas patrias de nuestro pueblito natal, cuando siendo yo un chamaco, Modesto llegaba al terruño, ya como Oficial de marina, a pasar las vacaciones al lado de sus familiares. El imprescindible desfile del 16 de septiembre era entonces encabezado por el apuesto marino y por el Cap. Ormachea, comandante de la guarnición. La formación la integraban un pelotón de Infantería del 18º Batallón de Línea que rompía la marcha y a retaguardia el Batallón "Guerrero", integrado por imberbes alumnos de la Escuela militarizada Núm. 73, en la que yo estudiaba y cuyo director, el apóstol de la educación papigóchic, don Mariano Irigoyen, marchaba gallardamente al frente de sus muchachos a pesar de sus cincuenta y tantos años, erguido y luciendo su venerable calva reluciente y armado con su paraguas en ristre.

Al maestro Irigoyen debemos varias generaciones de papigóchics, de Chihuahua y aun de la capital de la República, una educación sólida y la formación de un carácter acrisolado dentro de los más puros y estrictos sentimientos patrios. Permítaseme agregar aquí, como póstumo homenaje

ESCOLARES PAPIGOCHICS
...marchaba gallardamente al frente de sus muchachos...

a su meritoria labor, una corona de pensamientos ofrendada a él por algunos de sus ex alumnos.

◆ "La tarea de elevar al hombre, para cumplir su misión integral en la tierra, fue labor educativa del maestro Irigoyen, que superó a todos en civismo y moralidad. Se adelantó a su época por su concepción genética, funcional y social, y por su comprensión de los procesos y leyes naturales, mediante las cuales aseguraba que el alumno podría llegar a ser el factor histórico de la humanidad, pudiendo despertar las actividades individuales, incorporándose al movimiento social, para el debido entendimiento y conexión entre la escuela, el hogar y la sociedad". *Profr. Ramón Vargas y Flores.*

◆ "El maestro don Mariano Irigoyen fue el ejemplo vivo del hombre formado para impartir enseñanzas a la juventud". *Señorita Carmen Guerrero C.*

◆ "Fue foco de luz esplendorosa que iluminó a varias generaciones con el fruto de sus sabias enseñanzas. Fue artífice infatigable en la obra grandiosa de la educación. Su magna empresa consistió en saber transmitir a la humanidad aquel glorioso legado de principios educativos, imprimiendo en todos ellos la formación del carácter, base de la personalidad, fuente de lucha y ensanche del panorama social". *Ernesto Orozco.*

◆ "La obra grandiosa del desaparecido y llorado maestro don Mariano Irigoyen, no necesita elogios, habla elocuentemente a través de una generación de hombres de carácter, salidos del aula papigóchic, que no sólo han sido columnas de nuestras grandes luchas necesarias, sino hombres distinguidos en todos los órdenes en el estado, en otros varios del país, en México y aun en el extranjero". *Ing. Manuel J. Estrada.*

◆ "El maestro Irigoyen murió con la satisfacción del deber cumplido". *Esperanza Armendáriz.*

◆ "El maestro Irigoyen fue una joya de sentimientos y de carácter para la juventud estudiosa. Consagró su vida a la instrucción y educación de la niñez". *Fernando Orozco.*

◆ "El maestro Irigoyen supo sembrar la verdadera semilla de la educación y la honradez en los corazones que modeló. El papigóchic te recordará, ¡oh maestro! con admiración y cariño, con inmensa gratitud, porque tú fuiste fuente de amor, de civismo y sabiduría". *Roberto Chávez T.*

Sería en realidad interminable esta corona si pusieran aquí todos los pensamientos dedicados por la gratitud al excelso maestro. Citaré ahora a los hijos de mi pueblo, Ciudad Guerrero, papigóchics formados y educados por él, que ofrendaron sus vidas en aras de la emancipación y libertad de nuestra patria y quienes honran con sus nombres estas memorias mías. Helos aquí pasando lista de presentes: Pascual Orozco (padre); Pascual Orozco (hijo) alma de la Revolución en Chihuahua; Julio Acosta, Cande-

lario Cervantes, José de la Luz Blanco, Elfego Bencomo, Abelardo Amaya, Santiago González, Luis Comadurán, José Orozco, Juan Mata Ortiz, Atenógenes Mendoza, José San Martín, Miguel Comadurán, Jesús Equípulas Comadurán, Miguel Estrada, Jesús María Ríos, Agustín Estrada, Luis García, José Almeida, Concepción Hernández, Juan Dozal, Roque Comadurán, Fernando Orozco, Marcelo Caraveo, Emilio Bencomo, Abraham Oros, Jesús Antonio Almeida y otros muchos cuyos nombres no recuerdo.

CAMPAÑA DEL YAQUI *
...iban pilotos veteranos y novatos...

Entre los que al escribir estas líneas aún vivían, y que participaron en la defensa de los mismos ideales, están Juan Jaime Hernández, Emilio Bencomo, Pablo Amaya, Ventura Comadurán, Jesús Antonio Almeida Abraham Oros, Modesto Sáenz, Mariano Irigoyen (hijo), Rafael Mendoza —que fue el inventor de la ametralladora *Mendoza*— y otros más cuyos nombres escapan a mi memoria. Básteme decir que más de mil alumnos del colegio empuñaron las armas al principiar la Revolución y más de 50 de entre ellos llegamos a generales, coincidencia digna de llamar la atención. En mi concepto, este fenómeno social se debió a la labor del profesor Irigoyen, y a la disciplina militar que él implantó en la escuela de Ciudad Guerrero.

Cien horas de sueño. Volvamos a la campaña del Yaqui. Entre los pilotos había muchos nuevos, apenas salidos de la escuela, como David Chagoya, Emilio Carranza, Jesús Ulloa y Luis Boyer —quien luego sería el mejor piloto mexicano. Entre los pilotos veteranos iban conmigo Adán Gálvez Pérez, Francisco Carrillo Torres, Luis Caso Landa, Luis Farell, Humberto Brutini, Juan Gutiérrez, Carlos Cristiani y José Zertuche, estos dos últimos entrenados en la República de Chile. El barco parecía una arca de Noé, porque también había embarcado un batallón de infantería con sus animales y una sección de artillería con mulos y caballos. Las soldaderas, compañeras de los infantes, varias veces pusieron en peligro el navío; toda la impedimenta iba en cubierta así como los aviones, las bombas, granadas, cañones y municiones, y como ellas encendían fuego en

* Emilio Carranza y Roberto Fierro en Mazatlán, Sin.

las bandas para cocinar sus alimentos, a cada rato existía el peligro de que una chispa pudiera hacer estallar los explosivos. Ruegos, amenazas, advertencias y aun órdenes fueron en vano; las soldaderas siguieron tranquilamente cocinando al lado de las granadas hasta el día del desembarco. Puedo asegurar que no volamos por verdadera casualidad.

Cuando llegamos al puerto de Yávaros (Sonora), y empezamos a desembarcar la impedimenta y los aparatos, tuvimos que recurrir a lanchones, ya que el barco no podía acercarse al muelle porque el mar estaba picado. Durante 72 horas consecutivas hicimos verdaderos equilibrios sobre las olas hasta que al fin logramos dejarlo todo en tierra. Emilio Carranza era muy entusiasta, un trabajador infantigable que no pegó los ojos ni descansó en esos tres días; pero cuando acabamos la maniobra y el día 30 de septiembre nos instalamos en un hotel de Cajeme, desapareció y no le volvimos a ver en todo el tiempo que pasamos montando los aviones bajo la vigilancia personal del Gral. Obregón, quien además dirigió las obras de construcción del campo de aterrizaje.

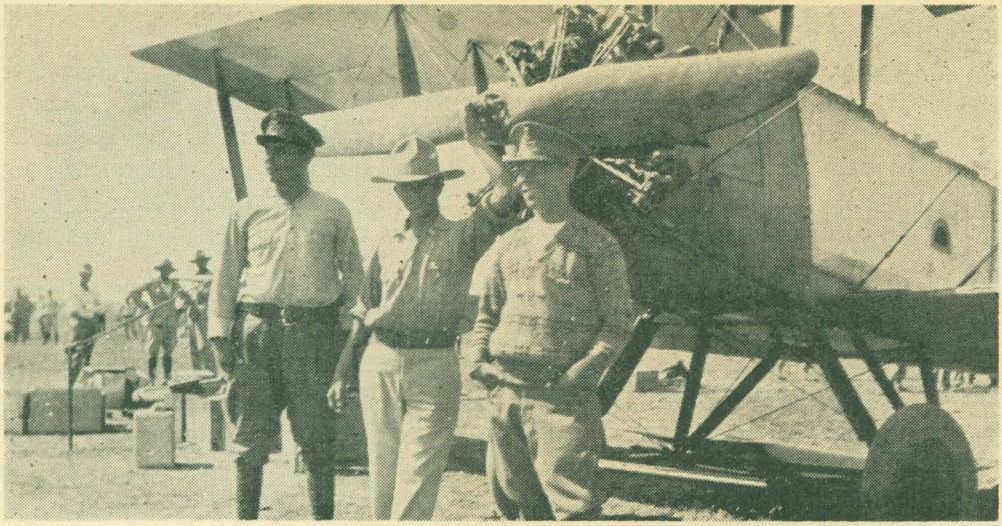
¿Dónde estaba Emilio? Al fin lo encontramos tendido cuan largo era sobre una cama, vestido y aún con las botas puestas. Lo desnudamos y se quedó dormido durante 100 horas exactas.

Iniciamos nuestra labor con vuelos de exploración para señalar al ejército las concentraciones yaquis, y a los ingenieros los puentes quemados para que los fueran reparando. El mismo día 30 hice un vuelo de observación sobre la sierra del Bacatete y, como descubrí concentraciones enemigas, procedimos a bombardearlas.

No hubo bajas. Desde ese momento mi escuadrilla desplegó inusitada actividad. Los vuelos de exploración, observación, ametrallamiento y otros servicios varios, se sucedían constantemente. El 16 de octubre yo me encontraba en Empalme y realicé dos vuelos de combate sobre el Bacatete y la amplia región del río Yaqui. Ya para entonces el Gral. Francisco R. Manzo se había hecho cargo del mando supremo de la campaña, y había establecido su Cuartel General en Estación Ortiz. Recibí orden de cambiar mi campamento de Cajeme a Estación Ortiz, adonde llegamos el 22 de octubre, para salir tres días después con destino al nuevo campo de La Misa, que debimos de acondicionar nosotros mismos, es decir, los pilotos, mecánicos y ayudantes.

En Estación Ortiz se incorporó a las fuerzas del Gral. Manzo el entonces mayor piloto aviador Gustavo León, al mando de una escuadrilla de aviones *Douglas,* nuevecitos. Yo, como he dicho antes, fui enviado con los viejos aeroplanos a La Misa; y como ahí hacía levantar a los muchachos a las 4 am., pronto me hice acreedor a un apodo.

A mi escuadrilla se le proporcionó un camión *Reo,* de pasajeros, y en



VUELOS CONSTANTES *
...trabajar con pico y pala, además de volar...

él comenzamos a mover a nuestros mecánicos y personal adjunto hacia La Misa en donde, desde las 4 am. hasta el ocaso del astro rey, trabajaba todo el personal, encabezado por mí como comandante. El objeto de aquellas fatigas era acondicionar nuestro campo para las operaciones aéreas que nos habían sido ordenadas. La tarea era, en efecto, abrumadora y en muchas ocasiones yo consideraba inadecuado exigir a mi personal tanto trabajo en aquellas tierras calcinantes y bajo el ardiente sol que caía a plomo. Mis muchachos cumplían con toda entereza su cometido, ya que era imposible que las tropas de tierra nos ayudaran, precisamente por las exigencias de la campaña.

Habíamos establecido nuestro campamento en uno de los costados del cementerio, cercano al río y al campo de aterrizaje. Nuestras carpas eran muy parecidas a las que usan las tribus nómadas del desierto, y teníamos también nuestro grupo musical compuesto por el gran maestro Chagoya Rodríguez, según él "excelso violinista, algo así como un Paganini"; Luis Boyer, "el más grande virtuoso de la guitarra"; el negro Carlos Cristiani, quien tocaba la mandolina "como los propios ángeles"; y el italiano Brutini, o "la versión de Caruso" en aquel "maravilloso conjunto". La noche era de ellos, ya que esa era la única oportunidad que tenían de practicar, pidiendo inspiración a Euterpe; pero lo único que lograban era mantenernos siempre en estado de alerta y ahuyentando perros y coyotes que les hacían coro, porque la divina musa ni en cuenta los tomaba.

* De izquierda a derecha: Juan Gutiérrez, Roberto Fierro y David Chagoya.

Pero eso no era todo. El pobre de Emilio, quien siempre traía el sueño atrasado, no podía dormir cómodamente porque uno de los virtuosos era su compañero de carpa. Emilio entonces, con los ojos abiertos, veía pasar las horas lánguida y tristemente, mientras que el incansable Chagoya tocaba con el arco la carpa y producía sonidos chirriantes que tanto llegaron a desesperar a Carranza, que con su cuchillo de campo hizo un gran agujero en el lado de la carpa que a Chagoya le tocaba, con la esperanza de que el arco del virtuoso pasara libremente y no produjera más aquellos horribles berridos.

Teníamos en la escuadrilla un grupo de muchachos alegres, entusiastas y traviesos, que hacían de las suyas en las pocas horas que yo les permitía descansar. En todo esto *El Ronco* Farell no se quedaba atrás. Era un experto cazador que buscaba en la inmensa llanura del Yaqui, a la luz de la luna, la aparición de un animal que según el decir de las gentes de La Misa, tenía un faro en la frente y alumbraba como un fanal de automóvil. Esto, naturalmente, tenía intrigado a Farell y lo hacía pasar las noches en vela, en espera de poder cazar a la fantástica bestia. En honor de *El Ronco* he de decir que además de un magnífico compañero, era un gran tirador de pistola que ejercitaba su puntería corriendo a bordo del *Reo* que habían dado a la escuadrilla, y siempre regresaba con diez o veinte liebres que cazaba en el trayecto entre Estación Ortiz y La Misa. No obstante que en aquellas regiones no se come la liebre por la creencia popular de que se alimenta de carroña, a nosotros nos sabía a gloria.

Las desmañanadas a que los tenía sometidos, después de sus veladas musicales o cinegéticas, ocasionaron que me apodaran *El Lechero*. Efectivamente, a las tres de la mañana, acompañado por mi asistente, ordenaba que se tocara *Diana* y al que no obedecía yo personalmente le echaba un balde de agua helada que lo ponía de pie más que volando. Tenían razón para haberme bautizado con ese mote.

Una mañana el piloto Chagoya, que tenía aún poca experiencia, hacía un vuelo de exploración a bordo de un *De Havilland,* y subió tan alto sobre la sierra, que se le enfrió el motor y se paró. Pudo aterrizar sin contratiempo en un vallecito. Siempre estaba contando, en las tertulias, que había sido general zapatista, que estaba muy fogueado en múltiples campañas y quién sabe cuántas hazañas más, todas increíbles. Aquel percance le dio oportunidad de demostrar su pericia, y naturalmente no quiso desperdiciarla. Se alejó del avión andando para atrás, según explicó después, para dejar las huellas de sus pies en sentido contrario y desorientar así a los indios. Pocas veces nos reímos tanto en campaña, como cuando escuchamos este relato del sagaz "guerrillero".

Con 100 hombres de la región salí en busca de Chagoya y del avión.

Los encontramos a ambos. El avión estaba intacto, y en cuanto el sol calentó el motor, pude echarlo a andar en poco tiempo, sin dificultades, y emprender el vuelo de regreso a la base.

En los siete meses de la campaña, transcurridos generalmente en vuelos de observación y algunos bombardeos a las concentraciones del enemigo, no tuvimos que lamentar ninguna baja en combate. La única desgracia ocurrida costó la vida de Jesús Ulloa y de su mecánico, apellidado Vigil, un muchacho sobrino de *Pancho* Villa. El *De Havilland* en que volaban se les incendió en pleno vuelo, chocó contra los cerros y los dos tripulantes quedaron completamente carbonizados.

Casos sucedidos. Mediaba el mes de octubre de 1926; la escuadrilla se encontraba en Pitahaya cuando se me incorporó el entonces teniente piloto aviador Antonio Cárdenas Rodríguez, recién salido de la Escuela. A los tres meses la superioridad me lo quitó porque lo habían solicitado la secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para que, en unión de otros pilotos militares, estableciera la línea aérea postal México-Querétaro-San Luis Potosí-Saltillo-Monterrey-Nuevo Laredo, planeada y organizada por el Ing. Juan Guillermo Villasana, quien tenía el cargo de jefe del Departamento de Aviación Civil de la secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Esa ruta postal, operada por el gobierno, primera y única en su género que registra la historia de la aviación mexicana, funcionó hasta el año 1929, en el que estalló la rebelión encabezada por el Gral. José Gonzalo Escobar. Cuando se recibió en Nuevo Laredo, Monterrey y otros puntos del norte la noticia de esta sublevación, todos los pilotos de la línea se incorporaron con sus aviones al Cuartel General de la Fuerza Aérea, menos Antonio Cárdenas Rodríguez.

Finalizaba el mes de octubre de aquel año 1926 cuando llegó a nuestro campamento de Estación Ortiz el Tte. Corl. piloto aviador Samuel C. Rojas, quien desempeñaba el cargo de jefe de escuadrillas, con objeto de pasarnos una revista de inspección. Llevaba unos paracaídas acabados de comprar y, naturalmente, quiso enseñarnos su manejo haciéndonos una demostración personal. Desde luego él no deseaba tirarse desde el aire, y así, se colocó en tierra a la cola de un *Douglas* y ordenó al piloto León que pusiera en marcha el motor. El fuerte viento desarrollado por la hélice bastó para que el paracaídas se abriera, tomó fuerza y arrastró al Tte. Corl. un largo trecho. Rojas gritaba a León que parara el motor, pero éste, que no tenía mucha simpatía por su superior, fingió no entenderlo y aceleró la máquina sonriendo sarcásticamente hasta que a 150 m. de distancia el viento perdió su fuerza, el paracaídas se plegó y Rojas pudo levantarse, magullado y furioso. Los diez días siguientes no pudo caminar ni dormir bien porque había pasado sobre unas matas de *choya,* cuyas espinas se le

clavaron por todo el cuerpo. Pero Rojas tomó la cosa bien, riendo de buena gana de la broma, por lo cual desde ese instante se ganó la simpatía de todos nosotros.

Pasaron unos días, recuerdo que fue el 25 de octubre cuando llegamos al nuevo campamento de La Misa, y ahí encontramos al Corl. Juventino Espinosa, quien tenía instrucciones de dar escolta, con el cuerpo de caballería que comandaba, a nuestra escuadrilla. Le vivimos agradecidos por las atenciones que nos brindaron, tanto él como sus subordinados, durante nuestra permanencia en aquel lugar. El Corl. Espinosa, no obstante ser mi superior en jerarquía, siempre me consultaba en todo lo concerniente a los servicios de mi fuerza.

Como carecíamos de vehículos suficientes para movernos en tierra él nos los facilitaba, privándose muchas veces de ellos. En cierta ocasión, *El Indio* León nos invitó a un baile que se daba en su tierra natal, La Colorada, población situada al noreste de la sierra del Bacatete, cercana a nuestro campamento. Constantemente transitaban por aquellos rumbos los yaquis rebeldes que tenían sus guaridas en la sierra donde, además, ocultaban el producto de sus depredaciones y el ganado que robaban. Por lo tanto, la invitación de *El Indio* era para nosotros sumamente peligrosa. No obstante, previa consulta con el Corl. Espinosa, nos fuimos en un camión que amablemente nos facilitó, haciéndonos especiales recomendaciones acerca del cuidado que deberíamos tener en el recorrido y para que estuviésemos siempre alerta contra una sorpresa del enemigo.

Preparada la excursión, nos armamos hasta los dientes con pistolas, fusiles y ametralladoras, y bien pertrechados salimos los diez alborotados aviadores rumbo a La Colorada donde encontraríamos a León, quien llegaría por aire para recibirnos. Apenas comenzaba el baile cuando llegamos, y nos disponíamos a disfrutar de la fiesta cuando en eso apareció un estafeta del Corl. Espinosa con la orden de que regresáramos inmediatamente a la base, tomando las precauciones posibles. Nos comunicaba, al mismo tiempo, que esta orden tenía como razón el conocimiento que había tenido acerca de que una gavilla de yaquis se aproximaba a La Colorada; y al mismo tiempo nos enteraba que él había desplegado a su gente en el camino para protegernos, hasta donde le alcanzara el tiempo. Nos recomendaba que procediéramos sin pérdida de tiempo a cumplir sus órdenes. Nos olvidamos del baile, hicimos a un lado compromisos de amistad y di la orden de que saliéramos rápidamente. Así lo hicimos, con tanta suerte, que pudimos esquivar al enemigo y gracias al oportuno aviso del Corl. Espinosa nos salvamos de pasar un mal rato.

Como nuestra labor en La Misa era localizar las concentraciones de los yaquis y bombardearlas, en una ocasión mandé al Cap. Francisco Carrillo Torres para que, con el Tte. Chagoya, saliera a bombardear una

partida que había robado varias cabezas de ganado, propiedad del Gral. Manzo. Partieron a eso de las 5 pm. y como a las 6.30 pm. aún no habían regresado, me preocupó su retraso y para calmar los nervios me puse a caminar de lado a lado en el campo en tanto que el Corl. Espinosa trataba de tranquilizarme arguyendo que nada les había pasado y que no tardaríamos en oírlos llegar.

Había ya oscurecido cuando oímos a lo lejos el rumor de un avión que se aproximaba. Encendimos las fogatas que siempre teníamos preparadas alrededor del campo para un caso de emergencia como ése, pero al acercarse Carrillo para tomar tierra vimos que traía colgada una bomba en los cables de mando del timón de elevación. Desesperadamente hicimos señales que al fin él comprendió y se alejó para aterrizar un poco más lejos, y nosotros despejamos el campo rápidamente, creyendo a cada instante oír la explosión de la bomba al tocar tierra. Felizmente la bomba no pegó en tierra con el percutor, lo que evitó su explosión. Regresamos todos y abrazamos a los pilotos felicitándolos por su buena suerte. Creíamos que ellos no se habían dado cuenta del peligro que corrían, pero Carrillo nos contestó que sí lo habían notado y que precisamente habían tratado de desprenderse de la bomba, haciendo todo lo humanamente posible para soltarla, sin lograrlo. ¡Esa era la causa de su retraso en el vuelo de regreso!

Para entonces el Gral. Manzo, después de celebrar una conferencia con los principales jefes a sus órdenes, decidió formar tres columnas que tendrían sus cuarteles generales, la primera, al mando del Gral. Antonio Ríos Zertuche, en Pitahaya, sitio en el que quedaría nuestra base de operaciones; la segunda, mandada por el Gral. Lucas González Tijerina, en Agua Caliente, y la tercera, en La Colorada, cuyo jefe sería el Gral. Armenta.

Rescate de Yucupicio. Con todos estos movimientos se buscaba sitiar a los yaquis en las madrigueras de la sierra del Bacatete. El 25 de octubre mi escuadrilla, desde su base de La Misa, estuvo bombardeando las concentraciones rebeldes en el Bacatete y el Bacatetito, obligando al enemigo a dispersarse con rumbo a Agua Caliente, Pilares y Torocopobampo. Cinco días después pudimos observar que el campamento yaqui del Bacatete había sido abandonado. Continuaba la campaña, y dos meses después llegué hasta las cercanías de Pilares para recoger un avión que había aterrizado forzado y traerlo a nuestro campo de Pitahaya.

Tanto por necesidades de la guerra como por el curso de las operaciones, se me dieron órdenes para trasladar mi escuadrilla y ponerme bajo el mando de la primera columna que mandaba el Gral. Ríos Zertuche. Cumplí esas instrucciones, no sin despedirnos emocionadamente de nuestro

jefe y amigo, el Corl. Espinosa, quien nos agasajó con abundante cena de "guacabaque" y tortillas de harina, rociadas con uno que otro trago de bacanora, y el 28 de enero de 1927 llegamos al campamento de Pitahaya, en donde habíamos estado anteriormente localizando y preparando nuestro campo de aterrizaje.

Al arribar, lo que nosotros jovialmente llamábamos nuestro circo aéreo a Pitahaya, los pilotos y yo nos alegramos al contemplar desde el aire los edificios que nuestro gobierno había construido generosamente para los yaquis, pensando que, cuando menos, íbamos a mejorar en hospedaje. Grande fue nuestra decepción al encontrar que la incivilizada tribu había casi totalmente destruido los edificios, dejando apenas los techos y paredes que nos habían engañado desde el aire. Tan acostumbrados estábamos a la mala vida que pronto solucionamos el problema, limpiando la tierra de los pisos y haciendo puertas y ventanas con trozos de lona. Así, después de desinfectar aquellos cuchitriles con creolina para acabar con piojos, chinches y cochambre que nos habían heredado los anteriores moradores de aquel lugar, nos acomodamos como mejor pudimos.

Al siguiente día comenzamos los trabajos de arreglo de nuestro campo: descargamos lubricantes, combustibles, refacciones y toda nuestra impedimenta, al mismo tiempo que el Gral. Ríos Zertuche aprestaba a sus hombres para las operaciones y para el avance por tierra. Conforme a su plan, el 31 de enero me ordenó que en mi avión lo condujera a un vuelo de exploración sobre la vía férrea rumbo a Mápoli, y además sobre el Bacatete. Unos cuantos días después, con base en la observación aérea realizada, salió la columna por tierra, aprovisionada para 15 días.

Nosotros no descansábamos: todos los días volábamos delante de la columna para guiarla y bombardear las concentraciones enemigas. Al fin llegó la columna a las estribaciones del Bacatete, después de frecuentes tiroteos, y acampó en el lugar procediendo, desde luego, a construir un rudimentario campo de aterrizaje de emergencia. Aquello me extrañó, porque de Pitahaya al campamento escasamente había 15 minutos de vuelo, por lo que yo veía innecesario el tener que aterrizar ahí; pero pronto me enteré de que el motivo de esa maniobra era el de recoger al Gral. Ramón Yucupicio —indio mayo—, quien había enfermado súbitamente del estómago y sufrido una fuerte hemorragia. Era urgente sacarlo de ahí y conducirlo a Guaymas para que fuese atendido. Por telégrafo recibí orden de mandar a un piloto en un avión pequeño para la maniobra, y viendo que se tenía que hacer un aterrizaje peligroso y corto, y sintiendo siempre la responsabilidad de cuidar a mis muchachos, yo personalmente, con verdaderos trabajos, cumplí aquella misión, recogiendo a Yucupicio y llevándolo a Guaymas, en donde oportunamente fue atendido.

Cuando se hubo aliviado, fue personalmente a darme las gracias y ofreció regalarme un avión que yo debía de escoger cuando terminara la campaña. Terminó ésta, Yucupicio fue electo gobernador de Sonora, salió del poder y nunca, hasta su muerte, recordó su promesa. Claro es que, como éste, he tenido muchos ofrecimientos para recompensar mis actos, y todos, sin excepción, han quedado siempre en eso: sólo promesas. Por fortuna nunca he actuado con el propósito o el interés de ser retribuido materialmente: me ha bastado sencillamente cumplir con mi deber, y en aquella ocasión quedé satisfecho después de hacerlo así y más cuando él, personalmente, fue en mi busca para darme las gracias cumplidamente.

"El Chato", jugador formidable. Cristiani, Humberto Brutini, José Zertuche y yo, después de nuestras arduas labores diarias, acostumbrábamos divertirnos jugando al billar. Una de esas noches notamos la presencia de un mayor auxiliar, sonorense, de quien yo sabía era un caballero gran conocedor de la región y que, por esa causa había sido adscrito a las tropas que comandaba el Corl. Juventino Espinosa.

El hombre aquel se nos acercó y viendo lo bullangueros que éramos, nos insinuó que "echáramos unas manitas de *poker*". Naturalmente aceptamos ya que nos considerábamos unas "hachas" que iban "a comer tontito". Comenzamos a tallar sobre el tapete verde, y así transcurrió el tiempo hasta cerca de las 3 am. cuando ya habíamos quedado sin un centavo; lo achacamos no a nuestra torpeza, sino a una racha de mala suerte. Nos levantamos sin el dinero de la "decena", desvelados y agotados; pero, eso sí, con muchas ganas de que aquel mayor nos concediera la revancha, a fin de mes.

Nuestra oportunidad no se hizo esperar mucho. Los días pasaban volando y una mañana nos desayunamos con la sorpresa de que el Gral. Joaquín Amaro, secretario de Guerra y Marina, se hallaba en Cajeme —hoy Ciudad Obregón—, con el propósito de pasar revista a las tropas estacionadas en la región del Yaqui. Por suerte para nosotros el Inspector nombrado, uno de sus ayudantes, era nuestro querido compañero el mayor Urbina, alias *El Chato*. Estábamos jugando muy entusiasmados con aquel mayor que nos debía la revancha, y cuando más "entrados" estábamos se presentó el Inspector, a quien también le gustaba la "pokareada", en la que era un experto. Ese condenado *Chato,* en menos que lo cuento, dejó a nuestro mayor y a todos nosotros sin un solo centavo y regresó feliz, muy complacido y con las bolsas llenas, a rendir su parte de "sin novedad" en la inspección...

No sufras, muchacho. Teníamos urgente necesidad de refacciones, y tuve que ir a la ciudad de México por ellas, dejando en mi lugar al Cap.

Luis Farell Cubillas. A mi regreso encontré un cúmulo de novedades, entre ellas una chusca, por cierto. El Cuartel General ordenó, en mi ausencia, que se hicieran exploraciones sobre el mar de Cortés. Salió un piloto a cumplir la misión y a su regreso dio parte de que en el mar se encontraba una gran flota al parecer de acorazados, y que, por sus movimientos, debían tratar de efectuar un desembarco. Cundió la alarma y el Cuartel General movilizó tropas para defender la costa amenazada; pero al llegar las fuerzas se encontraron con que la imponente y amenazante flota no era sino una multitud de lanchas pesqueras de los nativos. Desde entonces los jefes y oficiales que integraban el Cuartel General bautizaron a los componentes de mi escuadrilla con el mote de *los fariseos,* por mentirosos.

Esas aseveraciones las hacía, en tono de guasa naturalmente, el Gral. Francisco R. Manzo, jefe de las Operaciones en la Campaña del Yaqui, quien siempre nos demostró su simpatía y aprecio.

En otra ocasión, después de mi retorno de la capital de la República, fui a saludar al Gral. Ríos Zertuche y a rendirle parte, al mismo tiempo, sobre las actividades de mi escuadrilla. Conversábamos con él mis compañeros y yo, y en eso un coronel se acercó para informarle que después que el Consejo Extraordinario de Guerra había juzgado a algunos de los cabecillas prisioneros, se les había sentenciado a sufrir la pena capital, acordándose fuesen fusilados inmediatamente.

El general trató de impresionar a mis aviadores, y ordenó a Cristiani que al frente de un pelotón cumpliera la orden, ejecutando la sentencia. El pobre muchacho jamás había pensado cumplir una misión semejante, y tal fue su impresión que ni siquiera pudo pararse militarmente a recibir la orden. Viendo el general la cara de espanto que puso el piloto, soltó una carcajada y le dijo: "No sufras, muchacho; yo sería incapaz de obligar a ninguno de ustedes a llevar a cabo una misión así". Cristiani respiró hondamente; pero fue tal la impresión que le causó la orden, que en toda la noche no pudo conciliar el sueño.

¿Ya ves?... ¡Por caprichudo! También llegó mi turno. Pocos días después salí para Bacum, lugar en donde se encontraba acampado el Gral. Ríos Zertuche, y en donde sus tropas habían construido rápidamente un pequeño campo de aterrizaje de emergencia. Tan pronto aterricé, fui a acordar con él las medidas convenientes para operar. Esa noche soplaba un fuerte viento cruzado que hacía peligrosa mi salida hacia la base, y él, ante esa situación, me invitó a quedarme esa noche en el campamento. Insistí en irme, él casi me suplicó que no lo hiciera; pero yo estaba preocupado porque mi escuadrilla se hallaba casi sola y temía que los yaquis la asaltaran por sorpresa sin que yo estuviera en mi puesto.

Arranqué la máquina y trate de despegar, pero apenas había llegado

sobre los pabellones de las armas y los centinelas de guardia, una fortísima racha de viento me volteó con las ruedas para arriba, parándome el motor y estrellándose el avión contra las armas. Desgraciadamente el aparato alcanzó en su capoteada a un centinela y lo mató instantáneamente, mientras yo quedaba colgado de cabeza, entre las bayonetas. Con mil dificultades me sacaron de ahí cuidando de no herirme con las armas que por todas partes me rodeaban. Cuando estuve fuera me dijo el general: "¿Ya ves?... ¡Por caprichudo, *Fierrito!* Ahora te quedas aunque no quieras".

Dura fue para mí esa experiencia, en la que, por una fuerte racha de viento, perdió la vida un soldado, muerto en el cumplimiento de su deber, velando sus armas durante la guardia.

Acaso la exposición de estos recuerdos parezca intrascendente. Y no lo es, porque la aviación mexicana de aquel entonces, sin poderosas empresas que la asesoraran y con aparatos que ahora nos parecerían anacrónicos, era como una gran familia con sus pequeñas intrigas, pero dotada de un compañerismo a toda prueba que alentaba un ambiente más que amistoso, fraterno. Son esos detalles, pequeños, los que hacen su historia; y por otra parte, estas anécdotas ayudarán a comprender cómo, poco a poco, se creó el espíritu de cuerpo, se impuso la disciplina y se formó el carácter. Además, harán ver cómo eran los hombres que tiempo después habrían de llegar a ser héroes auténticos de las alas mexicanas, como Emilio Carranza, Pablo Sidar, etc.

La rebelión de Serrano. La campaña del Yaqui siguió encarnizada hasta que el gobierno federal logró la rendición total e incondicional de las tribus insurrectas. Los servicios de campaña que en ella presté hicieron que el presidente de la República dispusiera, poco antes que dieran fin las hostilidades, mi ascenso al grado inmediato superior, o sea el de Teniente Coronel Piloto Aviador. Grata fue mi satisfacción al recibir en mi campamento el siguiente telegrama, suscrito por el Gral. de Div. don Alvaro Obregón:

"62 Navojoa Sonora. 12 junio mz n xa 23w2-15 en pdd 22 Piloto Aviador Roberto Fierro. Reciba mi sincera felicitación por ascenso decretado en su favor y que ha conquistado justificadamente con su valor y pericia. Punto. Afectuosamente. Alvaro Obregón".

He querido que aparezca aquí este telegrama del Gral. Obregón ascendiéndome, porque naturalmente me llena de orgullo y satisfacción, aunque reconozco, y reconoceré siempre, que la labor desarrollada por mi escuadrilla era la merecedora de ese honor —mucho más que mi persona— ya que entonces los pilotos y mecánicos, siempre y a toda hora, estaban dispuestos a ir hasta el sacrificio si era necesario.

¡Cuánto diera yo ahora por que el personal actual tuviera ese cariño, esa devoción por la Fuerza Aérea! Recuerdo que mecánicos y pilotos, como los camaradas que éramos, pasábamos horas limpiando y reparando los aviones, cuidando con esmero los campos de aterrizaje hechos por nosotros mismos, sin que nos importara mucho que tuviéramos o no qué vestir y qué comer en aquella fría y desnuda tierra de esa parte desierta de Sonora. Quisiera ahora, con todo el corazón, poder inculcar en el personal de la Fuerza Aérea, el mismo espíritu de desinterés y de sacrificio de aquellos pioneros que, muchos de ellos, dieron su vida en aras de los más altos intereses de la patria que para nosotros, los aviadores, los soldados del aire, están representados por la Fuerza Aérea Mexicana.

Concluida la campaña del Yaqui, los acontecimientos políticos enturbiaron otra vez la tranquilidad del país. El problema de la sucesión presidencial fue planteado prematuramente, ya que el período del Gral. Calles debía concluir en 1928. Sin embargo, las inquietudes y, más que las inquietudes, las ambiciones de quienes se sentían presidenciables hicieron crisis en los albores de 1927: en el mes de octubre estalló una nueva y cruenta rebelión.

Permítaseme hacer, acerca de esos acontecimientos, un poco de historia; mejor dicho, desempolvar mis recuerdos de aquella época. El Gral. Obregón públicamente había anunciado, desde Sonora, su propósito de aparecer como candidato para reelegirse presidente de la República por un segundo período. Para ello el Congreso de la Unión y las legislaturas de los estados tuvieron que modificar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo correspondiente al precepto de la no reelección. Inmediatamente surgieron los partidos antireeleccionistas para enfrentarse al obregonismo, y fue así como aparecieron dos candidaturas: la del Gral. Francisco Serrano y la del Gral. Arnulfo R. Gómez, apoyadas la del primero por altos jefes del ejército y la del segundo por destacados intelectuales, hombres de letras y militares de prestigio, entre ellos el extinto Gral. Antonio I. Villarreal.

El Gral. Serrano, quien había desempeñado la cartera de secretario de Guerra y Marina, contaba con muchas simpatías en el Ejército. Para principiar la campaña electoral renunció a su cargo y desde ese momento sus partidarios se lanzaron a una franca y abierta agitación. El Gral. Gómez había sido jefe de la Guarnición de la Plaza y del Valle de México, y a su vez también había ganado simpatías entre el elemento civil antireeleccionista, el cual vio en él al paladín indicado para enarbolar esa bandera, ya que consideraron que un civil, por mucho prestigio que tuviera, sería impotente para enfrentarse al militarismo político. A ambos

candidatos los conocí muy bien, sobre todo al Gral. Serrano, porque durante la campaña delahuertista de 1923-1924, cuando era secretario de Guerra, mandó la fase inicial de las operaciones en el frente oriental. Tuve muchas oportunidades de tratarlo y siempre lo encontré bondadoso y desprendido, lo cual explica por qué era tan querido en el Ejército.

Pronto la agitación electoral tomó giros de franca rebeldía y la capital del país se llenó de rumores que anunciaban un levantamiento armado. Entre otras cosas se decía que el Gral. de Div. Eugenio Martínez, Jefe de la Guarnición de la Plaza, se había comprometido con el Gral. Serrano para levantarse en armas. Enterado de estas versiones el Gral. Calles, presidente de la República, llamó a su despacho al Gral. Martínez, por quien sentía hondo y casi filial afecto, y le ordenó salir a Europa con una comisión especial, muy posiblemente para salvarlo de la "quema". Al frente de la plaza quedó el jefe del Estado Mayor, Gral. Héctor Ignacio Almada.

Ya veremos más adelante cómo sí eran exactos los rumores en este aspecto. Hay más: el Lic. Francisco J. Santamaría confirma esto en sus interesantes memorias tituladas *Huitzilac: El asesinato del general Serrano y sus trece compañeros,* y agrega en la parte relativa: "...sin embargo, el Gral. Villarreal opina que Domínguez estaba comprometido; pero que fue de los que se arrepintieron, al arrepentirse don Eugenio Martínez".

Así las cosas, en septiembre de 1927 ambos candidatos de oposición, Serrano y Gómez, celebraron con sus principales líderes y partidarios un banquete en el desaparecido restaurante *Chapultepec,* banquete que se llamó "de la unificación", pero del cual nada práctico surgió y más bien fue el prólogo de la rebelión armada. En efecto, los dos grupos opositores al Gral. Obregón decidieron levantarse en armas para impedir la reelección y se fraguó uno de los movimientos más descabellados de que exista memoria en los anales de las asonadas en nuestro país. Se resolvió que, con el pretexto de celebrar el día del santo del Gral. Serrano —se festejaba el 4 de octubre— éste y un grupo de sus íntimos saldrían de México con destino a su rancho *La Chicharra,* cercano a Cuernavaca, en tanto que las tropas de la Guarnición de la Plaza y del Valle de México realizarían una parada militar durante el día, y unas maniobras nocturnas en el campo de Balbuena, actos a los que asistirían el presidente de la República y su gabinete y ahí, por la noche, los altos funcionarios serían apresados. Inmediatamente después se apoderarían del gobierno, designarían un presidente provisional, convocarían nuevamente a elecciones y luego discernirían la presidencia entre Gómez y Serrano.

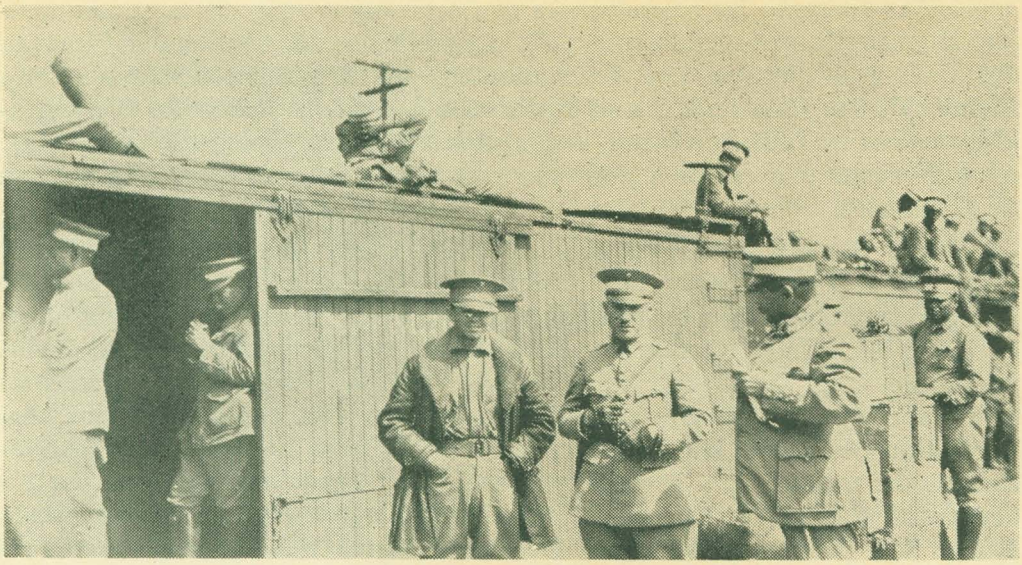
Todo esto estaba planeado para el día 2 a las 8 pm., y así lo confirma el Lic. Santamaría en otro párrafo de sus ya citadas memorias, al narrar la desesperada situación en que se hallaban quienes acompañaban a Serrano en

Cuernavaca. Esa situación dio al Gral. Serrano la idea de retornar a México en la tarde de ese día 2, pero desistió de ello porque, dice: "Pensé que saliendo de ahí (Cuernavaca) a esa hora (las 6 pm.), ya no podría entrar en México en donde el movimiento iba a hacerse a las 8 pm., hora del festival en Balbuena". Lo ocurrido en Balbuena aquel día lo recuerdo como si volviera a verlo, ya que fui testigo presencial de aquellos sucesos.

La parada militar matutina fue brillante y a ella asistieron el Gral. Calles y su gabinete. Participó también la aviación militar ante una abigarrada multitud que expectante esperaba algún suceso: pero nada ocurrió, ya que se había decidido aprovechar las sombras de la noche para dar el golpe. El presidente de la República había sido informado al detalle, por su servicio de espionaje, de los planes rebeldes y por esa razón ni él ni los miembros del gabinete asistieron a la exhibición nocturna. Convencidos del fracaso, los jefes rebeldes resolvieron emprender la retirada, y los aviadores que estábamos en Balbuena —ajenos al movimiento y sumidos en la más absoluta ignorancia respecto de aquellos planes—, vimos con estupor cómo las tropas, en vez de dirigirse a sus cuarteles de la ciudad, seguían la dirección de Texcoco y de la pirámides de San Juan Teotihuacán.

No había necesidad de mucha perspicacia para entender que esto era el principio de la sublevación. El siguiente día, 3 de octubre, amaneció preñado de trágicos augurios. Después del mediodía supimos que el Gral. Serrano había sido hecho prisionero en Cuernavaca, y con él 13 de sus acompañantes, y que se había dispuesto se condujeran los prisioneros a México. Por órdenes presidenciales el Gral. Claudio Fox había partido a primera hora de la tarde hacia la capital de Morelos para dar escolta al convoy. Encontró a éste a la altura de Huitzilac, y en ese mismo sitio inmediatamente procedió a fusilar a los infortunados rebeldes. Eran las 6 pm. cuando llegaron los cadáveres a México, y esto causó gran conmoción en el pueblo, el cual, azorado, veía conducir a los paredones de fusilamiento a soldados que antes habían sido leales a su gobierno.

Niebla en Perote. Naturalmente la aviación recibió órdenes urgentes de bombardear a las tropas sublevadas en sus reductos de Texcoco, Teotihuacán, etc. Dos o tres días apenas duraron estas operaciones, y al fin de ellas el Gral. Alfredo Rueda Quijano fue hecho prisionero y juzgado sumariamente por un Consejo de Guerra Extraordinario. Se le sentenció al fusilamiento y la sentencia se cumplió una mañana en la desaparecida Escuela de Tiro de San Lázaro. Murió lleno de entereza y valor, rehusándose a que le vendaran los ojos y, erguido frente al pelotón, al advertir a un grupo de periodistas y corresponsales extranjeros que presenciaban la ejecución para informar a sus lectores, levantó su casco *Sarakof* con la



EN EL FRENTE ORIENTAL *
...sólo contaba con cinco aparatos...

mano derecha, y agitándolo en el aire, exclamó: *"Good-bye, boys"*, y esperó la descarga, pensando seguramente hasta el final que la causa que le costaba la vida era un ideal justo.

Pacificado el valle de México, la aviación se dedicó a hostilizar a las escasas fuerzas que seguían al Gral. Gómez —quien se había internado en la abrupta serranía veracruzana— y sobre ellas continuamos las operaciones. Teníamos muy pocos aparatos, unos *De Havilland,* otros italianos *Anzaldo,* varios ingleses *Avro* de entrenamiento, otros *Farman* y varios *Moranne* chiquillos. Apenas se había iniciado la campaña —los aviadores siempre fuimos leales al gobierno constituido, porque siempre dejamos aparte cualquier convicción ideológica personal— cuando perdimos a dos de nuestros compañeros: el Cap. Francisco Espejel y su copiloto Gabriel Moreno. Se les paró el motor y se estrellaron en el lago de Texcoco.

Pocos días después se formó una columna al mando del Gral. José Gonzalo Escobar, quien estableció su Cuartel General en Perote. Allá fue enviada la aviación bajo mi mando. Sólo contaba con cinco aparatos, un *De Havilland,* un *Lincoln Standard,* dos *Avro* y un *Curtiss.* Este último, de mi propiedad particular, al que llamaba *Jenny.* El Gral. Gilberto R. Limón fungía como jefe del Estado Mayor de esa columna, la cual libró fuertes combates por el rumbo de Ayahualulco, apoyada por nuestros bombar-

* Roberto Fierro, el Gral. Gilberto R. Limón y un oficial no identificado, junto a un tren militar.

deos. Más adelante los soldados nos contaron que varias de nuestras bombas cayeron sobre las tropas leales al gobierno. La serranía es ahí tan apretada e intrincada que materialmente era imposible distinguir unas fuerzas de las otras; pero afortunadamente esos involuntarios e inevitables errores no causaron bajas, lo cual implica que la topografía del terreno a veces resulta la mejor protección contra los ataques que se practican desde el aire.

Cierto día envié al Cap. Luis Verdeja hacia Martínez de la Torre, Papantla y Nautla para que localizara y observara los movimientos de una partida rebelde que se decía andaba por aquel rumbo y se dirigía hacia el norte. No existía tal partida. En la base sólo quedaba el *Curtiss* de mi propiedad y ya iba a salir en busca de Verdeja, porque tardaba más de lo necesario en regresar, cuando apareció con su copiloto hechos una verdadera desgracia. Habían aterrizado en la Barra de Nautla por enfriamiento del motor. Con Verdeja y el mecánico Francisco Mendoza partí a recuperar el aparato. En Nautla el avión despegó bien, una vez calentado por el sol, pero al volar sobre Perote la niebla era tan espesa que no veíamos a 15 m. de distancia. En tales condiciones, volando sobre una región cubierta de picachos, se ponen los nervios de punta. Allí la niebla se forma en unos minutos y cuando sopla el viento del norte, con igual rapidez la desvanece. El vuelo en esa zona es, lógicamente, muy peligroso, incluso ahora que se puede contar con radar y muchos aparatos científicos para el vuelo a ciegas. Ya se puede imaginar cómo sería entonces. Aterrizamos cerca de Huamantla y apenas habíamos parado el motor, la niebla se levantó.

Pues bien, nuestra columna hizo varios prisioneros y entre ellos se contaba al propio Gral. Arnulfo R. Gómez, quien fue fusilado en Coatepec, Veracruz. Con la desaparición de los principales jefes terminó esa rebelión, con la misma rapidez con que se había iniciado. Sólo pequeños núcleos dispersos teníamos entonces que hostilizar.

Un día regresaba el Cap. Luis Farell Cubillas de un vuelo de bombardeo sobre el Cañón de Ayahualulco, cuando topó con un espeso banco de neblina que cubría el campo de Perote. Advertidos de su presencia por el ruido del motor encendimos fogatas en torno del campo, las locomotoras silbaron con toda la potencia de sus silbatos de vapor, pero Farell ni vio ni oyó nada. Se encontraba en ese mundo traidor de algodón que lo aislaba de nosotros, y así estuvo volando en círculo durante muchos minutos hasta que ya no pudo esperar más, se decidió a aterrizar y se estrelló el aparato. A él no le pasó nada, y cuando salía de entre los escombros, la niebla, tranquilamente, se desvaneció. Dos minutos de espera en el aire y no habría ocurrido nada.

Quien no se haya encontrado a muchos pies sobre la tierra, rodeado de niebla, temiendo a cada instante que el aparato choque contra algún picacho oculto o que se haya bajado más de lo que cree y los árboles lo agarren como brazos acechantes y lo despedacen, no puede saber lo que siente el piloto que vuela en esas condiciones; cómo los segundos parecen horas y los minutos días; cómo el sudor se enfría en la frente y las manos resbalan sobre los mandos y los ojos duelen de tanto esforzarse, como si quisieran salir de las órbitas para traspasar la niebla, sin lograrlo. Unos minutos de vuelo en estas condiciones —sobre todo entonces, que apenas había instrumentos a bordo— destrozan por muchos días los nervios del más sereno. No hay piloto que resista eso un cuarto de hora. Uno acaba prefiriendo correr el riesgo de estrellarse y morir, que continuar a ciegas, entre la niebla de aspecto inofensivo, que parece no habrá de terminar nunca.

La muerte de Obregón. Terminó la campaña y regresamos a México. Como el Gral. Obregón ya no tenía enemigo al frente, reanudó su campaña electoral y fue reelecto para ocupar la presidencia en el período siguiente, que principiaría el 1º de diciembre de 1928. No todo había concluido, porque la inquietud política continuaba y fueron los católicos los que agitaron la opinión. Hubo atentados como el estallido de una bomba en las oficinas del partido obregonista —sitas en la avenida Juárez— y el propio Gral. Obregón fue objeto de un atentado en Chapultepec, del cual milagrosamente salió ileso. Se achacó a los católicos la trama de este complot y fueron fusilados, en la Inspección de Policía, el padre Pro, su hermano, el ingeniero Vilchis y un obrero. Esto dio motivo a la sublevación armada de núcleos de campesinos católicos en el estado de Jalisco. Aquel movimiento fue bautizado por el pueblo como "la rebelión de los cristeros".

El 17 de julio de 1928 los diputados federales y un grupo de sus más prominentes partidarios ofrecieron al Gral. Obregón un banquete en el restaurante *La Bombilla,* situado en San Angel. Ahí el presidente electo fue asesinado. El magnicida fue un joven fanático llamado José de León Toral, quien al ser aprehendido dijo ante las autoridades policíacas que creía haber hecho a México un gran favor al asesinar al Gral. Obregón; pero después de ser juzgado y condenado a muerte, y acaso de haberse dado cuenta cabal de la magnitud de su crimen, se afirma que dijo antes de ser conducido al paredón: "...Me he equivocado; el Gral. Obregón era un gran hombre y su muerte representa una verdadera tragedia para el país y para la Revolución...".

No creo ser capaz, ni pienso me competa, analizar aquí la génesis de aquel conflicto político-religioso que engendró el crimen; mas he de decir

que en mi concepto ese abominable magnicidio fue un golpe doloroso para la patria y que cambió sus destinos deplorablemente. Además, los que conocimos verdaderamente a ese hombre por haber luchado a su lado, podemos apreciar y catalogar su gran figura y corazón, ya que él veía en los miembros leales a las instituciones que las defendieron bajo sus órdenes, no al soldado pagado para cumplir sino al hijo que lucha por el mismo ideal. Su atractiva y bondadosa personalidad conquistaba el afecto respetuoso de quienes tenían la suerte de tratarlo, ya como jefe, ya como amigo, ya como simple conocido.

Recuerdo que durante la campaña del Yaqui él personalmente nos recibió en Yávaros, permaneciendo a nuestro lado, animándonos y cuidando de que se nos proporcionara todo lo necesario para estimularnos en el cumplimiento de nuestros servicios. Frecuentemente se paraba en el muelle, con su pelerina puesta y su sombrero norteño, calado al barbiquejo. Al verlo impávido bajo la lluvia y el viento, siempre al frente de su tropa, uno no podía menos que esforzarse por cumplir esmeradamente con su deber.

Recuerdo su entrada triunfal a la capital de la República, a raíz de su arrollador triunfo electoral como candidato a la presidencia de la República; me encontraba yo parado en una esquina del Paseo de la Reforma cuando pasó la jubilosa muchedumbre que le acompañaba, lanzándole vítores. Al pasar frente a mí en el camión que lo conducía a sus oficinas, me vio y ordenó inmediatamente que el vehículo se detuviera, me llamó e invitó a que le acompañara, pidiendo al profesor don Aurelio Manrique que me diera la mano y me ayudara a subir. Eso pinta su sencillez y su extraordinaria memoria, ya que, aun entre la multitud que lo aclamaba y en aquel instante sicológico del triunfo, recordó y reconoció al aviador que había luchado a su lado en diversas campañas, y sus sentimientos generosos le llevaron a querer compartir su alegría con el amigo y subordinado.

Los "cristeros". Volvamos ahora a referirnos a la lucha contra los "cristeros". Era jefe de las operaciones militares en Jalisco el Gral. Andrés Figueroa, y así, bajo su mando, nos enviaron a los aviadores a Guadalajara donde él tenía su Cuartel General. Nuestra primera misión consistía en realizar servicios aéreos de abastecimiento a pequeñas guarniciones que se encontraban cortadas de su base de operaciones, sin medios de comunicación ni de aprovisionamiento bélico. En los primeros días de este servicio me tocó vivir una aventura que resultó divertida, pero que bien pudo no haberlo sido.

Un día el Alto Mando me ordenó conducir de Guadalajara a Talpa al diputado González, con objeto de que allí arengara a la gente para ver si

LA LUCHA CONTRA LOS "CRISTEROS" *
...sin haberes, sin comida e incomunicados...

podía evitar que los lugareños dieran ayuda a las partidas rebeldes. No teníamos un solo avión militar en condiciones de volar, así es que tomé mi *Jenny*. Primero aterrizamos en Mascota, donde encontramos un destacamento del 50º Batallón al mando del Tte. Cor. Julio Pardiñas. Esos soldados no habían cobrado sus haberes, ni recibido comida y estaban incomunicados; y en esas condiciones adversas todavía tenían que rechazar a cada instante los asaltos de los "cristeros".

Seguimos a Talpa, donde tenía su casa el diputado. La recepción que nos hicieron fue espléndida. Tomamos un buen chocolate, y cansados nos fuimos a dormir porque el vuelo había sido muy duro. A las 5 am. apareció un tropel de gentes para avisarnos que los "cristeros" estaban entrando al pueblo. Corrimos a caballo hacia el campo para salvar a *Jenny,* y cuan-

* El Agregado Militar de los EE. UU., Corl. McNabb, y el piloto Luis G. León.

do apenas el avión emprendía el vuelo, las balas comenzaron a silbar. Los "cristeros" disparaban desde el campo contra nosotros, pero logramos salir con bien y ya en Mascota, al aterrizar, pude ver que mi *Curtiss* tenía impactos en varios puntos, ninguno vital porque, de haber sido así, habríamos dejado la vida en aquel viaje.

Hice aún otros vuelos desde Mascota para arrojar volantes de propaganda sobre Talpa. Pero no volvió a ocurrirme nada desagradable. Otra escuadrilla, formada por Sidar, Lezama y Francisco Carrillo Torres, operó sin bajas ni accidentes en el Bajío, a las órdenes del Gral. Saturnino Cedillo.

Había algo que nos inquietaba más que las balas, y era la cuestión de las señales terrestres. Esto merece que lo exponga porque demuestra hasta qué punto era difícil entonces la coordinación entre las fuerzas de tierra y las de aire, especialmente cuando las primeras no estaban acostumbradas a actuar de acuerdo con la aviación. Así ocurría en aquellos días, pese a que se habían sucedido diversas campañas; el Ejército, tanto los soldados como los jefes y oficiales, todavía no se habituaban a considerar a la aviación como lo que era, un arma eficaz y útil.

Aún en la actualidad, 32 años después, los actuales jefes tampoco alcanzan a comprender la importancia decisiva de las fuerzas aéreas, sin aprender las lecciones de la Segunda Guerra Mundial y los peligros de una posible conflagración que pudiera acabar con la humanidad entera. Ellos, por lo que puede apreciarse, creen estar muy por encima de la ciencia y la técnica actuales, cuyos avances asombran al mundo, pero no a estos señores, quienes no conciben que la fuerza aérea pueda suplir a las armas convencionales, que han dejado de ser decisivas en la guerra moderna.

Problema de señales. Se había establecido un sistema de señales con objeto de que los pilotos reconocieran a nuestras fuerzas. Al volar por encima de una concentración, el aviador hacía oscilar las alas, daba un par de vueltas y si entre las fuerzas de tierra no aparecía una cruz o una equis formada con grandes lienzos blancos, bombardeaba la concentración, ya que se consideraba que al no aparecer la señal convenida, se trataba de fuerzas enemigas. Sucedió, sin embargo, que varias veces, en esta campaña como en las anteriores, soldados y jefes se quedaban tranquilamente contemplando las evoluciones del avión —como si sus señales pidiendo respuestas fueran simples acrobacias— y no ponían sus lienzos, por lo cual, minutos después y por su misma culpa, recibían una rociada de bombas. Por eso no popularizó lo que pudiéramos llamar un axioma yaqui: "No le tenemos miedo al pájaro, sino al *cuacha*". Eso significaba que los yaquis

habían aprendido la lección de ser prudentes ante los aviones; pero no nuestros jefes.

Fue esto lo que ocurrió al Tte. José Zertuche. Salió a bombardear una columna que avanzaba hacia Jalisco, pidió las señales —que diariamente se cambiaban en la orden de operaciones— y como no pusieron los lienzos pensó que se trataba de enemigos y dejó caer las bombas, de acuerdo con sus instrucciones. Esa negligencia tuvo como resultado que 40 soldados perdieran la vida. Naturalmente que hicieron procesar a Zertuche, pero se comprobó que él no había tenido respuesta desde tierra y lo dejaron en libertad. Fue un caso similar al que ya narré y le sucedió en 1924 a Gustavo León, que iba a bombardear el puente de Poncitlán, al noroeste de Ocotlán: pidió la señal y no le contestaron, por lo que lanzó su carga de bombas y acabó con el Estado Mayor del Gral. Eulogio Ortiz. He aquí algo curioso: cinco años más tarde, en 1929, el mismo Gral. Ortiz mandaba una columna en Reforma (Chihuahua), y fue atacado por el mismo piloto Gustavo León, afortunadamente sin que esta vez el error tuviera consecuencias graves.

Capítulo VI

LA EPOCA HEROICA

Los constructores

Entremos ahora a la descripción de los grandes vuelos realizados en aquella época por mexicanos y extranjeros. Antes, hagamos una breve referencia a la etapa nacional que se significó por la serie de construcciones de aviones en el país y que, de haber existido un mayor apoyo y una comprensión más amplia de la importancia y utilidad que representaba y representa para nuestro país la aviación, nuestra incipiente industria aeronáutica de aquel entonces constituiría ahora un importante baluarte de la industria nacional y una base sólida para la aviación mexicana.

Puen bien: Juan Guillermo Villasana construyó primeramente un planeador que probó en Pachuca con éxito. Juan Pablo Aldasoro, hijo de un ex ministro, se asoció con Pablo Lozano —quien construyó el edificio que hasta hace poco tiempo ocupó la Jefatura de Policía en las calles de Revillagigedo— para construir deslizadores que arrastrados por autos de vapor, emprendían el vuelo en una calzada situada donde ahora se encuentran las calles de Querétaro. Posteriormente, a uno de esos deslizadores le pusieron un motor de dos cilindros opuestos de 30 H.P., y lo volaban el año de 1911.

Ante tales éxitos, don Francisco I. Madero resolvió comprar cinco aparatos *Bleriot* y por cada uno de ellos se instituyó una beca para estudiar en los Estados Unidos de Norteamérica. Al pedirle Aldasoro permiso al Gral. García Peña, ministro de Guerra, para utilizar en sus pruebas el campo de Balbuena, éste sugirió a Juan Pablo que aprovechara una de esas becas. Entonces marcharon cinco mexicanos a la Escuela de Garden City en Long Island, para estudiar aviación en el plantel de la *Moissant International Aviators*.

Aquellos cinco becarios fueron Juan Pablo y Eduardo Aldasoro —éste, no obstante ser uno de los precursores de la aviación, nunca ha dejado de volar—, Alberto y Gustavo Salinas y Horacio Ruiz. El primero en titularse fue Alberto Salinas, ya que obtuvo ese lugar en el sorteo que se celebró para el examen. En pleno período de prácticas Juan Pablo Aldasoro fue el

INDUSTRIA AERONAUTICA
...no tuvo la ayuda y comprensión necesarias...

primer aviador del mundo que voló sobre la estatua de la Libertad, en la bahía de Nueva York, saliendo desde Long Island para regresar a Garden City. Esa hazaña se efectuó a fines del año de 1912.

Francisco Santarini construyó aviones íntegramente mexicanos en la época de don Venustiano Carranza. Colaboró a su lado el Ing. Juan Guillermo Villasana, desaparecido ya, quien fue el primero que fabricó las hélices *Anáhuac,* basándose en los estudios de Eiffel sobre corrientes aéreas y dirigió también los Talleres de Aeronáutica Militar; hombre de origen humilde, inteligente, fue el creador entre nosotros de la Ingeniería Aeronáutica —el primero que logró ese título— y maestro de todas las generaciones posteriores de aviadores y mecánicos de aviación.

Espíritu emprendedor y estudioso, Villasana quería que su patria figurara en los anales de la aeronáutica mundial, y se dedicó con ahínco a la construcción de un helicóptero. Como todos nuestros inventores, encontró gran resistencia en las esferas oficiales para el desarrollo de sus proyectos, pero siempre se mantuvo tenaz y firme en su idea pidiendo aquí y allá los elementos necesarios para su invento. Al fin logró construir un heli-

cóptero experimental que, infortunadamente, quedó sin emprender su primer vuelo porque Villasana no logró conseguir la ayuda que necesitaba para su perfeccionamiento. A mi juicio, ese invento pudo haber tenido gran éxito de haberlo apoyado adecuadamente el gobierno.

Juan Guillermo, por su competencia, llegó a ser en dos distintos períodos Director de Aeronáutica Civil, cargo en el que dejó gratos recuerdos por su eficacia y caballerosidad. En esos círculos aún se le quiere y se le recuerda. Hasta su muerte, fue alto empleado de la Dirección de Aduanas de la secretaría de Hacienda. Siempre conservó gran entusiasmo por todo lo que se relacionara con la aviación nacional. A continuación, deseo insertar íntegro el *Umbral* escrito por Arqueles Vela para el libro *Juan Guillermo Villasana, una Vocación y un Destino,* cuya autora es la maestra Esperanza Villasana Heredia; ella revela en su obra un amor filial que es en esta época grandioso, digno de servir de ejemplo a la juventud actual, saturada de incertidumbres y falta de valores positivos.

"UMBRAL

"Desde los albores de la creación, la tentativa de los dioses y de los hombres ha sido dar vida a la materia inanimada...

"Los primitivos animaron las sombras y la luz; los dioses griegos, la tierra, el aire, el agua, el fuego; los bíblicos, el barro; los del Popol Vuh, el maíz...

"Muchos dioses fracasaron en sus primeros intentos; el hombre también.

"Sin proponérselo, una mezcla de luz y sombras, de lo terrenal y celeste, de lo natural y sobrenatural; los poetas... habían animado, no sólo el mundo de los hombres, sino igualmente el mundo de los dioses, transformando los elementos inertes en realidades vivientes; y al hombre, en imagen y símbolo de lo imperecedero.

"Al impulso de la palabra: lo que no era aire insuflaba de vida a las cuatro estaciones y aun a la muerte... el primer viaje de los nómadas a un lugar sedentario... lo que no era fuego, quemaba aún las cenizas del hombre... lo que no era tierra, fructificaba aún en las regiones inhóspitas... lo que no era agua saciaba la sed milenaria del hombre...

"Los poetas, sacerdotes de una religión que salva al hombre en vez de condenarlo, desde los chamanes hasta López Velarde, han vivificado los hechos de la humanidad, recreando el universo material y espiritual con sus realidades y sueños.

"Los poetas, por medio de la palabra, revivían lo que había muerto en el mundo y en el hombre...

"Si Homero no hubiera puesto a Zeus los ojos de océano... ninguno, ni los griegos, se acordarían de su dios máximo... Si Dante no hubiera en-

carnado en Beatriz a la Ciencia de Dios, nadie entendiera lo que es el cielo...

"Scherezada animó a la alfombra y la hizo mágica; Pigmalión al mármol y lo convirtió en mujer; Shelley, al viento del oeste; Amado Nervo, al agua; San Juan de la Cruz, al fuego... Esperanza Villasana trata de animar a la materia exánime... a lo que ya no tiene aire, a lo que ya no tiene fuego... a lo que ya sólo es tierra...

"Por la fuerza de la palabra habrá siempre una nueva luz...

"Cuando los palacios de los reyes de Chu ya no estén en las colinas... los versos gloriosos de Li T' ai-Poh, revivirán en los labios de las mujeres, decía el poeta...

"Todo lo que el hombre hace... jamás tendrá valor imperecedero, si no se transforma en metáforas...

"El amor mismo perece si no se convierte en metáforas...

"Y Esperanza Villasana trata de transformar en metáforas el recuerdo de su antepasado más glorioso. Trata de convertir en imágenes y símbolos lo que la vida y la muerte de su padre han dejado en su recuerdo... sólo así será infinito...

"Para consolarse de lo inconsolable, Signorelli dibujó el cuerpo inerte de su hijo, y así le dio nueva vida.

"Pigmalión animó al mármol con su vida, Nervo al agua con su vida, San Juan de la Cruz animó al fuego con su vida...

"Esperanza Villasana anima la biografía de su progenitor con su vida...

"Nadie sabe cómo han vivido quienes han dado su vida al grupo social de su historia, sino hasta que se descubre que han vivido por un ideal... y no por su propia vida...

"Nadie sabe lo que significa la muerte... hasta que alguien la vivifica en el arte, la forma que no muere...

"Y Esperanza Villasana, con la palabra que retorna a la voz, la luz que vuelve a los ojos, el sentido de la materia que restituye el tacto, recuerda y reedifica la vida de su padre...

"Nadie se imagina que un hombre de vocación intrépida, contendiente de los huracanes, fuera a la escuela como un niño... nadie se imagina que un niño como todos los niños llegara a ser un hombre más allá del común de los hombres... Nadie se imagina que un joven del tiempo de su tiempo sobrepasara los límites de su espacio... Nadie se imagina su sed de espacio...

"En aquellos tiempos los sueños más temerarios se despertaban al viento de las hélices...

"Juan Guillermo Villasana soñaba con las alas de Icaro, las hélices de los hermanos Wright, de Bleriot, vencedores del espacio... en México, en

donde para las tentativas de la aviación el hombre contaba sólo con la tradición de sus huracanes y el azul de su cielo.

"La aviación en sus comienzos era un desafío a la muerte... Y Juan Guillermo Villasana, para hendir a la muerte inventó una hélice que batió el primer récord mundial de altura...

"En la mitología Icaro surcó los aires con un avión de plumas; en nuestros tiempos, los hermanos Wright con alas de acero... y en México, Juan Guillermo Villasana con alas de petate, como dice el poeta para que su tentativa alcance su inmortalidad en una metáfora, equivalencia de su vida, contada por su hija, como un cuento que se confunde con las nubes..."

Otro inventor mexicano —también apasionado por la aviación— fue Miguel Carrillo, *Pinocho,* como le decíamos, quien con escasos recursos y conocimientos, pero eso sí, con mucho entusiasmo y dedicación, construyó rudimentariamente un avioncito al que le instaló un motor de automóvil *Ford* de cuatro cilindros. En él voló con éxito de Zitácuaro (Michoacán), a la ciudad de México. Cabe hacer notar que nuestro *Pinocho* jamás había volado ni tampoco poseía experiencia como constructor de aviones.

En premio a su hazaña le fueron dispensados los estudios preliminares para ingresar a la Escuela de Aviación Militar, en donde logró destacar y posteriormente se distinguió como un buen piloto de la Fuerza Aérea. Hoy, retirado ya, vive en Baja California, cuidando de un pequeño rancho de su propiedad.

Caso curioso, entre nuestros inventores de la rama aeronáutica, fue el de un señor de apellido Ventosa, quien no obstante su edad un tanto avanzada, construyó un par de alas adaptables a una bicicleta provista de una hélice que era impulsada por medio de los pedales. Creía conseguir así la necesaria fuerza ascensional e hizo muchos experimentos para levantar el vuelo en ese aparato de su invención; mas nunca lo logró. No obstante, no cejaba en su intento y a cuanto aviador o persona relacionada con la aviación llegaba a Puebla —su lugar de residencia— le enseñaba su avión-bicicleta y le pedía consejo. Mucho tiempo después, el curioso aparato aún se exhibía en el hotel América de Puebla, como un testimonio más del entusiasmo que la aviación ha despertado en todas partes. Ojalá y la aviación mexicana tuviera muchos hombres como aquel señor Ventosa.

En la época de la rebelión de los generales Serrano y Gómez, el Gral. Abelardo L. Rodríguez, entonces gobernador del Territorio Norte de Baja California, instaló en Tijuana una fábrica de aviones, en la que se construyeron algunos aparatos que llevaron precisamente el nombre de *Baja California.* Yo me encargué de la prueba de los primeros y constaté que volaban bien y habrían tenido grandes perspectivas de haberse continuado la fabricación de los dos tipos: el militar y el civil. Al Cap. Farell, al probar

otra máquina se le quebró el motor y tuvo que aterrizar en unos llanos próximos a Navojoa. Luego a Zertuche se le rompió un aparato civil para cuatro pasajeros y estos contratiempos, lógicos en los inicios de un modelo nuevo, bastaron para que la construcción se abandonara.

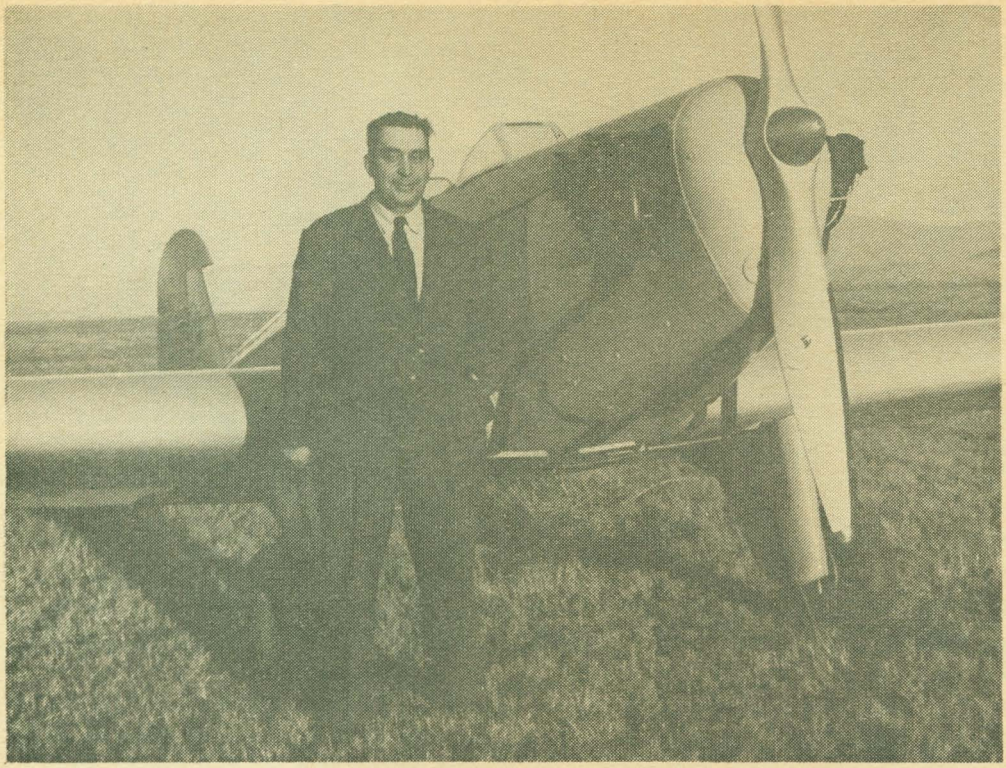
Volviendo a Santarini, aún no he podido saber las causas por las que se suspendió la construcción de los aparatos que él hacía. Tres años después de esa suspensión, Gustavo Salinas inició la de otros, todos de madera, diseñados por el Ing. Angel Lascuráin; sus condiciones eran buenas y en su vuelo sin escalas México-Ciudad Juárez, Emilio Carranza piloteó uno de ellos; sin embargo, su fabricación también fue suspendida.

Posteriormente, Antonio Zea y Angel S. Calvo construyeron unas avionetas que al ser perfeccionadas, habrían resultado excelentes, pero una vez más faltó perseverancia.

> Los continuos cambios de gobierno y sus diferentes actitudes, el desaliento injustificado por algunos fracasos naturales en las primeras pruebas, la carestía de los materiales y, sobre todo, la falta de continuidad, fueron, en mi concepto, las causas principales para que México no contara con una industria aeronáutica y también para que, lo más doloroso, después de haber sido nuestro país la vanguardia de la América Latina en cuestiones de aviación, ahora se encuentre entre los más atrasados.
>
> Existe actualmente una Escuela para Ingenieros de Aeronáutica y no veo razón suficientemente lógica que apoye su creación y en ella se hagan gastos cuantiosos e inútiles, ya que no contamos con la industria aeronáutica que sería la base para que esa escuela tuviese razón de ser. Creo entonces un desatino formar ingenieros de aeronáutica que no encontrarán en donde emplearse, ni a que industria servir, ya que, como dije en párrafos anteriores, la poca visión de nuestros capitalistas y autoridades dio al traste con nuestra naciente industria aeronáutica y no se vislumbran horizontes que la favorezcan. Nos encontramos así en un círculo vicioso: tenemos escuela y técnicos, pero no tenemos donde emplearlos. ¿Cuándo haremos las cosas con orden y provecho?

Pero volvamos a nuestros viejos tiempos. A pesar de todo, la aviación civil progresaba lentamente. Funcionaba la ruta México-Tuxpan-Tampico y se habían establecido otras líneas aéreas comerciales, inaugurándose a fines de 1928 la de México-Veracruz-Minatitlán-Ciudad del Carmen-Campeche-Mérida, y más adelante las de México-Ciudad Juárez y México-Nuevo Laredo, propiedad del gobierno de la República.

La aviación mexicana entraba en otra etapa de su historia. Habían terminado las actividades bélicas y se iniciaba el período heroico de nues-

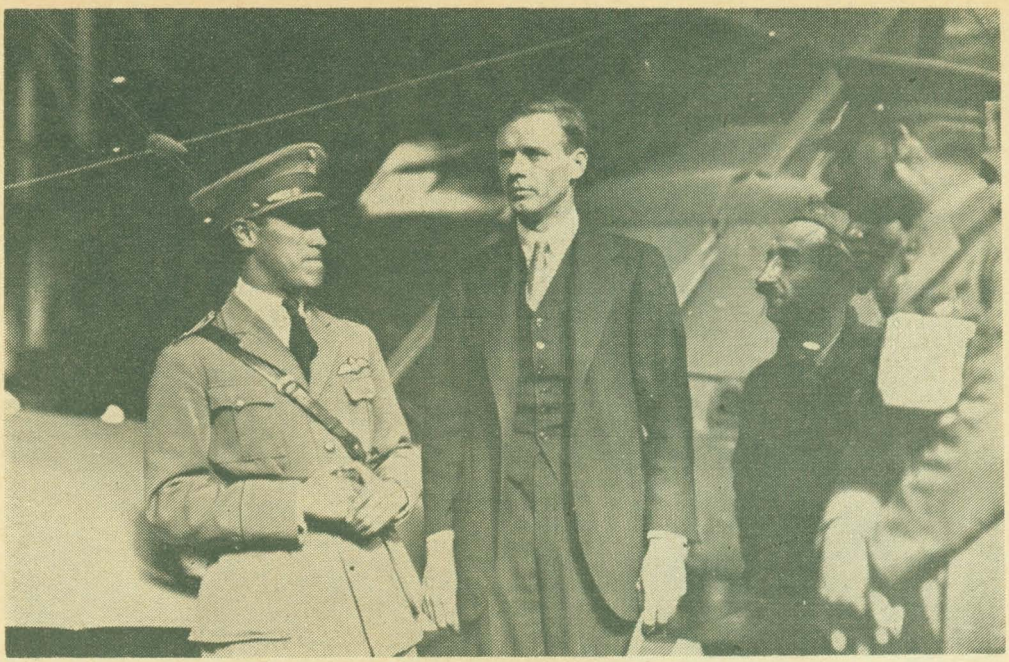


ING. ANTONIO ZEA
...diseñó y construyó los aviones Teziutlán...

tras alas. El Corl. Charles A. Lindbergh, después de su vuelo sin escalas Nueva York-París, había venido a nuestro país. Emilio Carranza había ya realizado su vuelo San Diego-México. Yo preparaba mis vuelos Mexicali-México y México-La Habana.

Lindbergh y Carranza. El lapso comprendido de 1927 a 1930 puede considerarse el período heroico de la aviación mexicana, a pesar de que el año 1928 ha quedado escrito en nuestros anales como su año de oro, por los grandes vuelos realizados durante su curso y porque en él se registró, en realidad, el nacimiento de la aviación comercial mexicana. Sin embargo, desde principios de 1927, en todos nosotros los aviadores mexicanos y aun entre el pueblo, ya se agitaba el entusiasmo por la ciencia de volar, precursor sin duda de futuras hazañas que dieran a México lustre y honor en el extranjero y gloria a los pilotos que habrían de consumarlas.

El vuelo de Lindbergh sobre el Atlántico Septentrional, sin escalas de



DOS GRANDES AMIGOS *
...el vuelo inspiró audaces proyectos...

Nueva York a París, realizado en mayo de 1927, despertó en México ansiedad y entusiasmo. La prensa dio máxima importancia a las informaciones descriptivas de todos los detalles de ese *raid* aéreo y mantuvo vivo el interés hasta el momento de su feliz término. Por lógica, esto creó en nosotros el espíritu de emulación, pues si es verdad que nuestra aviación no se podía comparar con la norteamericana, nuestra ambición profesional y la afición que el pueblo sentía por ella —afición tan grande como en los Estados Unidos de Norteamérica— nos llevaron a concebir audaces proyectos.

Hubo entonces un hecho que contribuyó a fomentar nuestras ilusiones. Había sido designado embajador de los Estados Unidos de Norteamérica en México el señor Dwigth W. Morrow, cuya misión era suavizar la tirantez de relaciones diplomáticas que existía entre los dos países. Su antecesor, el intransigente cuáquero señor Scheffield había desempeñado una misión diplomática no sólo pésima, sino nociva, hasta que llegó el momento en que ambos gobiernos consideraron prudente poner fin a aquel estado de cosas. El presidente Calvin Coolidge acreditó ante el gobierno

* Emilio Carranza y Charles A. Lindbergh, poco antes del vuelo del primero a Nueva York (EE. UU.).

del Gral. Calles al famoso banquero Dwigth W. Morrow y éste, con fino tacto, don de gentes y espíritu de financiero más que de político, consiguió en poco tiempo, mejorar las relaciones. Le gustó el país, se encantó con su gente, asimiló nuestras costumbres, entendió la política patriótica y revolucionaria del presidente Calles y abrió de lleno una etapa de mutua cordialidad en las relaciones de ambos pueblos.

Hábilmente tejida la malla diplomática por el embajador Morrow, el gobierno de México manifestó que contando con el apoyo unánime del pueblo, vería con agrado que el Corl. Lindbergh efectuara un vuelo sin escalas de Nueva York a la ciudad de México. La habilidad diplomática del embajador movió las cuerdas de este acontecimiento y así, a fines de 1927, Lindbergh vino a México como huésped oficial y distinguido de nuestro país. Fácil es de imaginar el desbordamiento de entusiasmo que produjo esa visita. El aeródromo de Balbuena fue insuficiente para contener la inmensa multitud que estuvo a recibirlo. Calles y avenidas de la capital resultaron estrechos canales para dar cabida a los ríos de gentes que lo vitoreaban a su paso. Fue un gran día de júbilo popular y un hermoso capítulo diplomático.

Para nosotros los aviadores, el aterrizaje del *Espíritu de San Luis* en nuestro paternal y viejo campo de Balbuena —que fuera cuna y sepulcro de infinidad de nuestros aguiluchos y que, en mi concepto, siempre debió conservársele como lo que era, un campo de aviación, con tradición e historia porque en él nació la aviación nacional— era un honor jamás imaginado. Avidamente seguimos todos los incidentes del vuelo y cuando ya el famoso piloto, con su cara de muchacho tímido, su traje corto de mangas y su sonrisa inquieta, descendió de la máquina, los corazones aceleraron sus latidos.

Por orden superior, durante su permanencia en México actuamos como sus ayudantes de campo el Gral. José Luis Amezcua y los pilotos Gustavo G. León, Alfredo Lezama, Fritz Bieler y yo, y seguimos sus pasos por doquiera que iba y le mostramos cuanto nuestra ciudad podía ofrecer. He de aclarar que la llegada de Lindbergh nos dio confianza para seguir adelante en nuestros sueños de conquistar los espacios nacionales y extranjeros, porque habíamos dado ya los primeros pasos concluyendo una etapa determinante. En efecto, Emilio, tripulando el *México-Excélsior,* avión construido en los Estados Unidos de Norteamérica, había volado de Los Angeles a México; y yo, en el *Baja California,* construido en Tijuana por mexicanos, lo había hecho de Laguna Salada a México.

Magnífica amistad hicimos con aquel muchachote de carácter franco, abierto y un tanto infantil a quien le gustaban las bromas y se sonrojaba delante de las mujeres. Algo de lo que más gracia le hizo durante su estancia, fue retratarse en Xochimilco con un fotógrafo ambulante de los que

allí abundan y el cual tenía su *set* arreglado con una decoración que precisamente representaba al famoso monoplano *Spirit of St. Louis.* Lindbergh se retrató "a bordo" de aquel avión y había que ver las frescas y juveniles carcajadas que lanzaba al ver su efigie asomada por la ventanilla de su pájaro de acero. Amigos míos que alguna ocasión tuvieron el placer de charlar con el ilustre piloto en la biblioteca de su residencia en Estados Unidos, me han referido que esa fotografía cuelga en elegante y discreto marco sobre uno de sus muros.

Fuimos invitados por el embajador Morrow para acompañar al coronel, durante un fin de semana, a su hermosa casa campestre de Cuernavaca —donde iba a surgir un idilio que lo condujo al matrimonio— y tocó a Alfredo Lezama compartir con él la recámara. Alfredo sabía lo mucho que le agradaban las bromas, y así cuando más dormido estaba, lo despertaba a almohadazos; pero como Lindbergh no era perezoso, contestaba el bombardeo y ambos se trenzaban en batalla campal hasta que las almohadas destripadas eran simples fundas y la habitación semejaba un campo nevado, cubierto por las plumas de los cojines.

Fue en esa visita cuando Lindbergh conoció a la hija del Embajador, Anita Morrow; gentil, pequeñita, vivaracha, sumamente inteligente y culta, cautivó con su sencillez al también sencillo corazón del piloto y surgió el idilio, convirtiéndose en su esposo después de algunos meses.

Ella había establecido en su casa de Cuernavaca una escuelita en la cual graciosamente enseñaba inglés a los niños campesinos. Sus relaciones con Lindbergh abrieron para ella un nuevo horizonte, se entusiasmó por la aviación, pero nunca volaba si no era en aparatos tripulados por su prometido.

Raudos pasaban los días y Lindbergh por su propia voluntad no habría querido ausentarse de México; sin embargo, apareció algo que lo obligaba a retornar a su hogar: la celebración de la Navidad de ese 1927, que imprescindiblemente tenía que disfrutar al lado de su madre. Nuevamente el gran diplomático Morrow salvó aquel escollo, y se invitó a la señora madre de Lindbergh a que viniera a México a gozar la Navidad en el corazón mismo de nuestro país y en el grato calor de la embajada de los Estados Unidos de Norteamérica. Se movieron influencias, se dieron al proyecto los toques finales y la *Ford Motor Company,* constructora de los trimotores *Ford* —primeros en la historia— puso a disposición de la señora viuda de Lindbergh un trimotor especial para que hiciera el viaje desde Detroit, Illinois, a nuestra ciudad. Así se juntaron tres acontecimientos dignos de recordar: la presencia en México, por única vez, de la progenitora del héroe; el haber contemplado nuestro pueblo el primer aterrizaje de uno de aquellos aviones en nuestro campo de Balbuena; y el haber logrado que el Corl. Lindbergh pasara la Navidad en México,

NAVIDAD EN MEXICO *
...anunció el compromiso matrimonial...

entre nosotros. Durante la cena navideña en la embajada se anunció, en forma absolutamente privada y familiar, el compromiso matrimonial de Anita Morrow y el Corl. Lindbergh.

Antes de regresar a su país, el coronel nos dio una conferencia en nuestro campo de Balbuena, en donde cientos de personas se agregaron espontáneamente a las aviadores que la escuchábamos. Fue sumamente interesante y, como todo lo suyo, dicha con sencillez, claridad y modestia.

Durante su noviazgo Lindbergh visitó México en varias ocasiones, y en éstas sólo por accidente y breves minutos tuvimos oportunidad de verlo, ya que la mayor parte de su tiempo lo pasaba al lado de Anita, bien en la embajada o en la casa de los Morrow en Cuernavaca.

Una vez logramos llevarlo de cacería: por cierto que se cayó del caballo y como tirador no resultó muy bueno. Al campo de aviación iba una que otra vez, y siempre que llegaba volaba un rato en un avión *Travelair* de matrícula mexicana. Su última visita a México fue en 1929; entonces, invitados por el Ing. Luis G. León, fuimos con él a la hacienda ganadera que poseía el ingeniero en el estado de Chihuahua. Lindbergh hizo el viaje desde México en su *Curtiss-Falcon* y al aterrizar se rompió una rueda del tren de aterrizaje. Este incidente causó profundo disgusto al héroe del Atlántico y como fuimos varios pilotos quienes lo presenciamos, nos rogó que, por lo pronto, no dijéramos nada del accidente. Así lo hicimos al

* Lindbergh (el cuarto, de izquierda a derecha) rodeado de amigos mexicanos.

comprender que más que a inmodestia, su súplica obedecía al deseo de no causar ninguna desazón sentimental a la señorita Morrow.

Navegante del aire. Charles Lindbergh, excelente piloto, era un buen navegante del aire; audaz, pero sin arrebatos suicidas; prudente, precavido, valiente, hábil y con un gran sentido de responsabilidad. Esta mezcla de virtudes son los ingredientes indispensables para ser un piloto de primera como él. Lindbergh nunca fue un investigador ni un técnico de los dedicados a la investigación científica aeronáutica, y si el Dr. Alexis Carrel lo hizo su ayudante en los experimentos que realizaba con un corazón mecánico, es de suponerse que fue más bien para aprovechar la popularidad y crédito del aviador, que por lo que éste en sí pudiera contribuir al invento. Esto no es un demérito para *Lindy,* porque lo que había hecho ya —el primer vuelo solitario sobre el Atlántico, las exploraciones, el proyecto y trazo de las rutas específicas de la *Pan American* hacia la China y Australia, y las que también realizó a través de la América del Sur, por ejemplo— demostraron sin lugar a dudas que había en él madera de gran piloto.

Por lo que hace a su vuelo a París, debe tomarse en cuenta que Lindbergh tuvo que navegar sobre el océano de día y de noche, en un avión impulsado por un motor de 220 H.P. y en una época en la que la regularidad del vuelo era aún muy difícil de conseguir; que además permaneció sentado, empuñando los mandos, más de 30 horas, comiendo solamente chocolate y bebiendo café y teniendo como única compañía la de su mascota, un gato negro que fue muy popular gracias a la inmensa publicidad que le hicieron los reporteros norteamericanos. Posteriormente, periodistas mexicanos amigos míos, me dijeron que *Lindy* desmintió ese detalle durante su visita a México, calificándolo de simple leyenda, pero como a mí no me consta, debo atenerme a lo que históricamente quedó asentado, escrito y publicado en todos los periódicos de la época.

Puedo asegurar que el Corl. Lindbergh se llevó de México un gran recuerdo, no sólo porque aquí conoció a su esposa —muy importante para un tímido sentimental como él— sino porque además aquí hizo muy buenas amistades. Aún ahora, de vez en cuando, recibimos un telegrama felicitándonos por cualquier motivo, o una postal sin causa aparente, impulsos amistosos que seguramente genera el recuerdo. Años más tarde, Lindbergh fue nombrado consejero técnico de la *Pan American,* y después vino por última vez a nuestra capital, tripulando un trimotor *Ford,* el primero bautizado con el nombre de *México* y con capacidad para 13 pasajeros. Ese fue el primer vuelo internacional en la ruta México-Tampico-Matamoros-Brownsville.

Reproduzco ahora un párrafo de su último libro porque a más de inte-

resante, refleja en cierto modo lo que íntimamente sienten todos los aviadores que tienen conciencia de las enormes responsabilidades de su profesión. El párrafo dice así: "Me pregunto ¿cómo pude consagrar mi vida a perfeccionar los aviones, esos aviones que ahora arruinan a los países que los poseen?... ¿Por qué trabajar por el monstruo mecánico cuando éste ordena el holocausto de ciudades llenas de niños, cuando transforma a los hombres en autómatas?..." Esto fue escrito por Lindbergh cuando nadie aún se imaginaba las posibilidades de la bomba atómica ni las catastróficas dimensiones de la Segunda Guerra Mundial.

Volviendo a nuestro tema anterior, la visita de Lindbergh estimuló a nuestros pilotos y los incitó a la emulación por espíritu de aventura, por sentimiento patriótico o por ambición profesional. Sin embargo, no debe creerse que la hazaña de Lindbergh fuera necesaria para que nuestros aviadores planearan *raids* y los llevaran a cabo. Años antes, algunos se habían realizado ya con éxito.

Los primeros grandes "raids". He dicho grandes *raids* porque, en efecto, dadas las circunstancias en que se realizaron, el escaso adelanto de la aviación, el breve tiempo de autonomía de vuelo de los aparatos y la poca seguridad que ofrecía el empírico servicio meteorológico —incluso si esos vuelos eran para cubrir no muchos kilómetros— en nuestro país aquellos *raids* pudieron equipararse a los que por aquella época se realizaban en otras naciones más avanzadas que la nuestra, en las que adquirían mayor espectacularidad.

El primer *raid* fue el servicio de correo aéreo, entre México y Pachuca, en un avión de construcción nacional pilotado por el teniente Horacio Ruiz. Cabe hacer notar aquí, como paréntesis, que desde esa época —1918— la aviación nacional en ningún tiempo ha querido ser onerosa para la nación y siempre ha tratado de establecer servicios que a la vez que reportan beneficios al pueblo mexicano, le alleguen algunos fondos que le permitan mejorarse y organizarse para lograr su autonomía como objetivo principal, ya que no es posible que en un país libre como el nuestro, la aviación nacional siga sujeta al arbitrio de organismos e instituciones que no la conocen ni la entienden. A mayor abundamiento, la Constitución de 1917 reformada, ya la considera como una fuerza armada autónoma.

El segundo de estos *raids* se efectuó en agosto de 1922. La revista *Tohtli* —que se publicaba bajo la dirección de Doroteo Negrete, consagrada totalmente a cuestiones de aviación y que, según la crítica, era "una revista notable, con mucha información técnica, a la cual no se ha igualado ninguna de las luego publicadas y en su mayoría dedicadas a la publicidad"— informaba así acerca de la victoriosa tentativa: "De importancia y significación para la aviación nacional fue la excursión aérea

efectuada el día 5 del actual. Los que sabemos las enormes dificultades que hay que vencer para dominar el aire, los que vemos a diario en la prensa extranjera infinidad de desgracias personales que origina la aviación, tenemos la satisfacción de informar al público que el *raid* aéreo México-Pachuca-México, efectuado por cinco aeroplanos de diferentes tipos de la aviación nacional, se llevó a cabo sin el menor incidente, con regularidad matemática y en el más perfecto orden. No hubo que lamentar el más ligero desarreglo de las máquinas, ni irregularidad de salida, aterrizaje ni horario".

A las 8 am. salieron de Balbuena el Ing. Silverio Ribera Hoyer, jefe interino del Departamento de Aviación y Comandante de la flotilla; el Corl. de artillería Gustavo Bazán, director de la Escuela de Aviación; el Tte. Corl., también de artillería, Reynaldo Híjar; el doctor Eduardo Souza; el mayor médico Erasmo Ancira; la señora de Bazán y un reportero del diario *Excélsior*. La escuadrilla se compuso de dos biplanos *Farman,* dos monoplanos *Moranne-Soulnier* y un biplano *Avro,* tripulados respectivamente por el Cap. Ascensión Santana, el Tte. Faustino García y los pilotos Rafael Montero, Eduardo Iniesta Reyes y el Corl. Rafael O'Neil. A las 8.36 am. aterrizaron los aviones en Pachuca. Los pilotos efectuaron una serie de ejercicios acrobáticos, acompañados por "distinguidas señoritas de la mejor sociedad hidalguense". De regreso, el vuelo duró 33 minutos y a los expedicionarios se agregó Francisco Buck de Parada.

También *El Viejo Proal* —como llamábamos al Cap. segundo piloto aviador Fernando Proal— por aquella época efectuó un *raid* famoso en su tiempo: México-Veracruz-Tampico-México. El entonces Cap. Proal cubrió esas etapas sin contratiempos, aterrizando felizmente en nuestro campo de Balbuena. Este vuelo podemos considerarlo como el tercer *raid,* efectuado antes del vuelo de Lindbergh, con aviones mexicanos.

El cuarto *raid* fue ya internacional y lo realizó un salvadoreño llamado Humberto Aberli, formado y titulado como piloto en México. El gobierno de El Salvador compró al de México un aparato *Lincoln Standard,* que fue llevado desarmado a Tapachula, Chiapas, y ahí montado y armado para el vuelo por el mecánico de aviación Medardo Córdoba, quien además dirigió la construcción de un campo de aterrizaje en las cercanías de aquella población chiapaneca. El 16 de diciembre de 1922 el avión estuvo armado y el piloto listo para el vuelo. Tomadas las fotografías para la prensa y los cronometradores reloj en mano, el salvadoreño emprendió el vuelo a las 6.50 am y a las 11.20 am llegaba a San Salvador, donde ya existía un campo de aterrizaje. El vuelo fue regular y rápido, sobre una región en la que apenas se había volado. En esta forma, puede considerarse que este vuelo fue la iniciación de las comunicaciones aéreas entre México y las repúblicas de Centroamérica.

Primer "raid" de Carranza. He citado varias veces a Emilio Carranza. Tres años de escuela y su temperamento hicieron de él uno de nuestros pilotos más valientes y hábiles. Se mataba en el trabajo y era puntual y disciplinado.

Tenía un cara larga surcada de arrugas verticales; un cabello rebelde y una sonrisa contagiosa. Siempre alegre, aceptaba cualquier broma. Procedía de una ilustre familia revolucionaria de Coahuila, y nada menos que el patricio de la Revolución, don Venustiano Carranza, fue su tío-abuelo.

Cuando Gustavo Salinas, entonces director de Aviación Militar, patrocinó la construcción de aquellos aviones, todos de madera, a que antes hice referencia —a los que llamábamos familiarmente los "tololoches"— Carranza tuvo ocasión de probar esos aparatos haciendo un vuelo directo México-Ciudad Juárez. Llegó a la ciudad fronteriza providencialmente, porque habiendo colocado los ingenieros el escape del motor pegado a las alas, el calentamiento provocó su incendio. Comenzaban a incendiarse aquellas alas de madera, cuando Carranza pudo angustiosamente aterrizar en la citada Ciudad Juárez. Emilio adquirió una práctica extraordinaria y como era hombre que poseía el sentido del vuelo, acabó por convertirse en un excelente piloto.

Recuerdo una anécdota respecto a ese vuelo, que en aquel entonces hizo furor en el vulgo ignorante y en ella se decía que "gracias a la intuición de Emilio, cuando se provocó el incendio de las alas, él se metió en una nube cargada de agua, apagando así el incendio y salvando su vida y el avión". Esto, como puede fácilmente comprenderse, fue una tomadura de pelo; todo el mundo sabe que al acontecer un percance de esa magnitud, no va a andar un piloto buscando una nube cargada de agua, sino en busca del lugar más cercano y propicio para aterrizar. Lo que es más en Chihuahua y en la época del vuelo, ya quisieran los habitantes de mi tierra no un potente *cúmulus,* sino aunque fuera un pobre *cirrus.*

Después de este vuelo venturoso —el más largo que hasta entonces se había realizado sin escalas en nuestra patria— un comité presidido por el Lic. Gustavo Espinosa Mireles, paisano del aviador y ahora ya fallecido, y el periódico *Excélsior,* concibieron la idea de corresponder al vuelo de Lindbergh con otro sin escalas de México a Wáshington, bajo el control y la responsabilidad de un piloto mexicano. Así se resolvió que fuese Emilio Carranza el piloto que realizara esta hazaña.

Don Rodrigo de Llano, director y gerente general del periódico, resolvió patrocinarlo, y para el efecto abrió una suscripción popular para adquirir el avión.

El pueblo de México, siempre generoso, respondió con entusiasmo y pronto se reunieron los fondos necesarios para adquirir un monoplano

Ryan, cuya marca se había puesto de moda porque era la del *Spirit of St. Louis* de Lindbergh. Emilio fue a San Diego y recibió el avión, que por cierto era de excelente calidad. Como puede verse, Carranza debía consumar dos hazañas en una: primero el vuelo directo Los Angeles-México y después, el directo México-Wáshington. El primero de estos vuelos fue perfecto: permaneció Carranza en el aire alrededor de 15 horas, poco más de lo que emplean ahora los aviones comerciales de motor de pistón, incluyendo escalas y tiempo que pasan en los aeropuertos.

Sencillamente grandioso fue el entusiasmo que sintió el público por el triunfo de Carranza, ya que ese vuelo difícil lo realizó sin incidente alguno y con regularidad magnífica. El campo de Balbuena estaba atestado de gente que tributó al piloto una recepción calurosa y frenética, y Carranza fue festejado, mimado y ensalzado durante varias semanas. No obstante, no perdió su sencillez ni su arrojo. Frecuentemente cuando un piloto logra un gran éxito, si en él no hay auténtica madera de aviador, se despide de las alas, se envanece con exceso, y después sólo vuela por compromiso, consagrado como está a sacar el mayor provecho posible de su triunfo. Emilio Carranza no era de ésos.

Fin de Carranza. Pocos meses después, a mediados de 1928, *Excélsior* y el Comité pro Vuelo de Carranza dieron los últimos toques a la organización de la segunda etapa del vuelo. Se bautizó al *Ryan* con el nombre de *México-Excélsior*. Se estableció que este *raid* de correspondencia y buena voluntad debería ser sin etapas de México a Wáshington y de retorno a Nueva York y a México. Todo se preparó minuciosamente y el día del despegue, miles y miles de personas acudieron a Balbuena para despedir al piloto. Había emoción en el ambiente porque con ese vuelo, nuestro país iba a figurar en la lista de los pueblos que contribuían de manera sobresaliente al progreso de la aviación.

Ese vuelo sin escalas era muy difícil por diversas circunstancias, entre las que contaban: su distancia, la diversidad de alturas y condiciones meteorológicas de su itinerario, y a que debían cruzarse desde las abruptas sierras del norte de México, las ardientes llanuras del oeste medio y la humedad propicia de las tempestades comunes en la costa atlántica. Hasta entonces, por otra parte, nunca se había intentado levantar una máquina tan pesada a la tremenda altura del valle de México. Carranza salió en todo con éxito completo. Lo despedí con un abrazo cordial: sentía yo cierta angustia, y es que entre los aviadores no son raros los presentimientos. Como en todas las profesiones en que la muerte es un rasgo cotidiano de su ejercicio; militares, aviadores, toreros, etc., las corazonadas cuentan mucho y yo tuve una. Sin embargo, a él no se la dije.

En la capital de los Estados Unidos de Norteamérica, Carranza fue

muy agasajado y se le dio el título de Embajador de México de Buena Voluntad. Como huésped del gobierno norteamericano asistió a la Casa Blanca acompañado por nuestro embajador y fue recibido en audiencia especial y de gran gala por el presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, Calvin Coolidge. Terminada su estancia en Wáshington emprendió el vuelo a Nueva York, donde era esperado con ansiedad, y así finalizó aquella etapa del viaje, que mucho contribuyó, como antes el de Lindbergh, a mejorar las relaciones entre los dos países.

En la Babel de Hierro fue objeto aún de mayores agasajos —oficiales, militares, municipales y privados— de los que se le habían tributado en Wáshington. De Nueva York, Emilio iba a regresar en el mismo aparato que, debemos reconocerlo, estaba bajo la hermética custodia y acucioso cuidado de la aviación militar de aquel país. El tiempo se presentó malo, soplaba una de esas rachas adversas de varios días, que tanto exaspera a los aviadores porque echan por tierra nuestros planes y horarios. Emilio era audaz, valiente, pero no temerario. Aguardó.

Entonces comenzó a recibir cartas y telegramas enviados desde México, por conocidos y aun desconocidos, en los cuales se le instaba e incitaba a desafiar el mal tiempo. Y la madre de Carranza aún hoy conserva muchos de esos criminales telegramas. Sí, criminales. Quien no es aviador nada sabe del mal tiempo ni de las condiciones técnicas de un vuelo. El arte y la ciencia de volar no son sólo cuestión de valor, sino de conocimientos y utilización racional de una serie de factores como atmósfera, avión, corrientes de aire, etc. Pero a la gente nada le importa. Lo que quiere es una manifestación absurda de "hombría". En ese clima adverso, unas veces lo insultaban y otras lo instaban a que demostrara que los mexicanos "somos muy hombres". Que no hiciera caso de las condiciones meteorológicas, y otras tonterías no menos absurdas. ¿Cabe mayor barbaridad?

No faltaron tampoco periódicos que se hicieran eco de esa desenfrenada explosión de uno de nuestros vicios nacionales, el "machismo". Finalmente, Carranza no pudo resistir más la presión de sus compatriotas, y no obstante que los boletines meteorológicos señalaban condiciones desfavorables, ya que advertían amenaza de tormentas, y muy a pesar de que también los pilotos norteamericanos que conocieron sus intenciones le aconsejaron que no emprendiera el vuelo, decidió salir y se elevó. Carranza desconocía el vuelo por instrumentos —muy pocos eran, en aquel entonces, los que habían aprendido esa técnica del vuelo, ahora indispensable— y la noche del 12 de julio de 1928, al pasar sobre Mount Holly, New Jersey, lo sorprendió la tormenta, le agarró en su vorágine y estrelló el avión del joven e infortunado piloto. A Carranza, de hecho lo habían asesinado sus compatriotas para tener la vana satisfacción de probar, a costa de su vida,

que eran muy "hombres". Sí, muy hombres: habían sacrificado a uno de nuestros mejores pilotos.

El cadáver de Emilio fue traído a México a bordo de un avión *B-17* de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica, al mando del Gral. Curtis E. LeMay —en 1963 jefe del Estado Mayor de la USAF y uno de los tres grandes del Estado Mayor conjunto de las Fuerzas Armadas de los E.U.A—: cubierto por la bandera tricolor y la de las barras y las estrellas, fue despedido con grandes honores militares y civiles tributados por el gobierno y el pueblo de los Estados Unidos de Norteamérica. En Mount Holly se erigió un monumento a su memoria, y año con año se solemniza allí el aniversario de su sacrificio.

Aquí, en su patria, Emilio fue objeto de póstumos homenajes. Su sepelio fue una verdadera manifestación de duelo nacional. El remordimiento, la incómoda sensación de haberlo empujado a la muerte, buscaron la manera de justificarse y comenzó a circular el absurdo de que los norteamericanos habían saboteado el vuelo y que, por celos, le habían descompuesto el aparato.

Esto no tenía sentido, primero, por un elemental decoro y una solidaridad jamás desmentida que existe entre los pilotos de cualquier país, y que se manifiesta incluso durante las guerras y los combates entre escuadrillas adversarias. Segundo, porque el aparato *Ryan,* de construcción norteamericana, y en un vuelo de ese tipo el triunfo favorece tanto al piloto que lo realiza como a la marca del avión que aquél tripula. Y al fin, porque nunca se ha dado un caso igual y porque a mí personalmente me consta, ya que jamás me pasó nada semejante a pesar de haber dejado mi avión, en muchas ocasiones, al cuidado de los aviadores militares norteamericanos quienes lo atendieron y cuidaron con tanto celo como si fuera suyo.

A Carranza lo mató, sencillamente, la confusión mental de nuestro pueblo, que a toda costa quería un héroe. En efecto, fue héroe aquel muchacho que se sacrificó en aras de un arrebato pasional de su pueblo, y a quien el poeta Baltasar Dromundo dedicó un canto aparecido en *El Universal,* del cual me parece aún recordar este fragmento: "Joven campeón del horizonte, —apostador de carreras en los rayos; —número uno en la tabla de la luz —donde las manos amplias de las sombras —han arrojado fuera de sí misma la vida, —como se lanza un disco..."

Progresos técnicos de la aviación. Para entender la importancia de los vuelos que siguieron al de Emilio Carranza, y la que en sí mismo tuvo ese malogrado *raid* en su segunda etapa, echemos un vistazo al estado en que se hallaba entonces la aviación, a los veinte años de haberse iniciado en

los Estados Unidos de Norteamérica, Europa y aun en México, ya sobre un plan profesional e incluso en su aplicación como arma militar.

Nuestra aviación no se desarrollaba dentro de una campana neumática: se inspiraba en los progresos que lograba la aviación en el mundo. Aprovechaba los adelantos realizados por constructores de todos los países y de las experiencias conseguidas por pilotos extranjeros; y al mismo tiempo ofrecía a todas las naciones del mundo los frutos de sus propios adelantos y experiencias. Tal vez no haya rama alguna del progreso humano en la que, como en la aviación, menos se pueda separar lo aportado por cada país, por cada hombre, por cada técnico, al acervo común y en la que más necesaria sea esta colaboración.

Grandes "raids" internacionales. Lindbergh fue una culminación, pero no el primero en realizar el gran *raid.* La dificultad de llevar el peso muerto, el obstáculo al parecer insuperable del abastecimiento de gasolina, antes había tentado a muchos. Aún no se había ensayado con éxito el tipo de monoplano ni era conocida el ala espesa; y a él, con el *Spirit of St. Louis,* le tocó probar la efectividad de esos dos adelantos de la ingeniería aeronáutica. La telegrafía sin hilos apenas se utilizaba en la aviación y estas circunstancias adversas, constituían serias dificultades que, para los pilotos, se traducían en otros tantos desafíos.

En mayo de 1919 tres hidroplanos *Martín* partieron de Terranova hacia Europa y uno de ellos, pilotado por el comandante A. C. Read, logró llegar a Londres; los otros dos abandonaron el vuelo a causa de la niebla. Read empleó 36 horas en su vuelo total de 3,000 millas (4,800 Km.), cubriéndolo con escalas en las Azores y Portugal. Al mes siguiente los ingleses Alcock y Brown volaron las 2,000 millas (3,200 Km.) de Terranova a Irlanda en un vuelo a ciegas, durante la noche, y en un tiempo total de 16 horas. Ese mismo año el dirigible británico *R-34,* al mando de G. H. Scott, empleó 108 horas en su vuelo de Inglaterra a Long Island, Nueva York, realizando así el primer vuelo de este a oeste sobre el Atlántico Septentrional. De regreso, sólo hizo 75 horas, aprovechando los vientos favorables que soplaban de América a Europa. No terminaba ese año 1919, cuando el capitán inglés Ross Smith hizo un vuelo de Londres a Australia, en 29 días y con muchas escalas, todas venturosas.

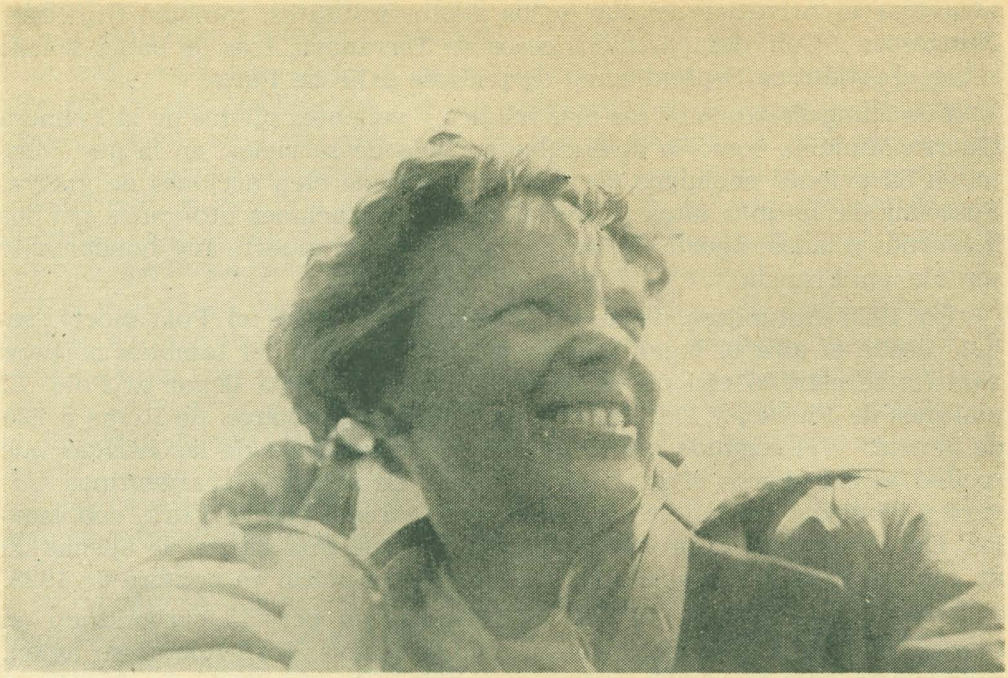
De entonces a 1924 no se registró ninguna hazaña con buen éxito, aunque fueron muchas las que se intentaron. Ese año el dirigible alemán Zeppelin-RZ-3 voló del lago Constanza (Suiza) a Lakehurst (Estados Unidos de Norteamérica), en 81 horas y 17 minutos. Al término de su viaje el dirigible fue bautizado con el nombre de *Los Angeles.* Antes, en 1920 otro Zeppelin, el ZR-2 había hecho explosión en el Campo Brooks, dependiente de la VIII Zona Militar en San Antonio, Texas, cuando iniciaba muy de

mañana un vuelo de exhibición dedicado a la prensa local. Por cierto, en ese accidente estuvo a punto de morir el eminente literato y tribuno don Nemesio García Naranjo, quien iba a volar en representación del diario mexicano *La Prensa,* de San Antonio y que, por fortuna, resultó únicamente con un brazo y una pierna rotos. Esos dirigibles habían sido entregados por Alemania a los Estados Unidos de Norteamérica como parte de la indemnización de guerra, después de ser derrotada por los aliados en 1918.

El comandante norteamericano John Rodgers, en 1925, quiso volar de San Francisco, California, a las Islas Hawai, cruzando gran parte del Océano Pacífico. Recorrió 1,192 millas y cayó al mar: nueve días después, cuando ya se le daba por perdido definitivamente, lo salvó un submarino de la Armada norteamericana. En mayo de 1926, el Comandante de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, Richard E. Byrd, voló sobre el Polo Norte en un *raid* científico de 16 horas de duración. El mismo año los franceses Costes y Rignot fueron de París a Persia, volando 3,313 millas y estableciendo una marca, que en 1927 superó Lindbergh, al volar de Nueva York a París. Dos semanas después del triunfo del *Spirit of St. Louis,* Levine y Chamberlin cruzaron otra vez el Atlántico Septentrional y rompieron la marca de Lindbergh porque partieron de Nueva York y llegaron a las cercanías de Berlín. El mismo año 1927 un *Fokker,* tripulado por norteamericanos, voló desde Oakland, California, a las Islas Hawai, cubriendo las 2,300 millas sobre el Pacífico en 26 horas y ocho minutos.

El Comandante Byrd, con tres compañeros, fracasó por aquellos días en otra tentativa de cruzar el Atlántico del Norte. Obligado a amarar frente a la costa bretona, habrían perecido todos arrastrados por las fuertes corrientes marinas, de no haberles recogido unos pescadores. Poco tiempo después el *Cruz del Sur,* al mando de Kingsford Smith, triunfó en un vuelo notable por la enorme distancia que cubrió, ya que salió de Australia y llegó a California.

Otros *raids* internacionales, llenos de éxito, fueron aprovechados por nuestros pilotos como lección y experiencia. Entre ellos el del comandante español Ramón Franco, quien en el *Plus-Ultra* voló del aeródromo de Cuatro Vientos de Madrid hasta Buenos Aires, Argentina; el de los franceses Costes y Lebrix; el del general italiano Italo Balbo, quien al frente de una escuadrilla de aviones militares voló de Roma a Nueva York. Posteriormente Franco y los dos franceses citados fueron huéspedes de los aviadores mexicanos, como lo fue también en 1935 la infortunada Dama del Aire, Amelia Earhart, quien nos visitó tiempo después de aquellos vuelos, llegando a México, desde Los Angeles en su *Lockheed.* Ella



AMELIA EARHART
...dejó en México un recuerdo imborrable...

dejó entre nosotros un recuerdo imborrable por el inmenso raudal de simpatía que derramaba toda su persona.

Claro es que sin esos vuelos, los nuestros no habrían sido posibles, y que de igual modo sin los nuestros, acaso tampoco hubieran sido posibles muchos de los realizados en el extranjero. Y así en el torbellino de los recuerdos que me asaltan, no es posible olvidar la fracasada hazaña del italiano Nobile, quien al volar sobre el Polo Norte en su dirigible *Italia,* y precisamente encima del punto magnético del eje terráqueo, se estrelló con su máquina. Amundsen, el gran explorador noruego, partió en busca del italiano y sus compañeros para rescatarlos de los hielos polares; y en esa generosa empresa perdió la vida el año 1928. Pocas semanas después el rompehielos soviético *Krassin* salvó a Nobile y a sus compañeros, quienes aún estaban con vida.

La lista de las víctimas inmoladas en aras del progreso de la aviación es larga y tratar de llenarla toda llevaría muchos capítulos. Por ello citaré solamente aquellos casos que más conmovieron a la opinión en el mundo entero. Figuran entre esas víctimas el marqués de Saint-Germain, el heroico francés desaparecido en las selvas de Brasil en 1927, después de

atravesar el Atlántico del sur, y los pilotos militares, también franceses, Nungesser y Coli, desaparecidos cerca de Terranova, tras de haber volado sobre el Atlántico Septentrional después de salir de París.

Fue Nungesser uno de los más hábiles y valientes pilotos de la Primera Guerra Mundial, como lo demuestra su hoja de servicios, en la que constaban 52 aviones enemigos derribados y más de cien acciones de guerra. Poseedor de las más altas y preciadas condecoraciones otorgadas por los gobiernos aliados, aparte de las de su patria, su muerte fue hondamente sentida en Francia.

En 1925 Amundsen, volando en hidroplano sobre el Polo Norte, saludó desde el aire el lugar preciso en que, en 1897, el también noruego Andrés, se estrelló con un globo en el cual intentaba llegar al Polo. El marqués de Pinedo, y Del Prete, ambos italianos, volaron de Roma a Río de Janeiro y el segundo murió en Río a consecuencia de las heridas que recibió al estrellarse el aparato *Savoia-62* en el que los argentinos Olivero y Douggan habían volado de Buenos Aires a Nueva York, con escalas. Del Prete decidió probar ese avión y desde una altura de apenas 20 m. cayó al suelo y el aparato se incendió. Eso ocurrió en octubre de 1928.

Dos años más tarde el marqués De Pinedo pereció carbonizado en Nueva York, al iniciar el vuelo sin escalas Nueva York-Roma; su avión, sumamente pesado por la enorme cantidad de gasolina que llevaba a bordo, derrapó en la pista mojada cuando tomaba velocidad para elevarse. De Pinedo no lo pudo controlar y fue a estrellarse contra un hangar, incendiándose el aparato. Su tripulante pereció en aquella terrible tragedia. Todas estas víctimas del progreso, son acreedores a nuestro recuerdo y a nuestra gratitud: sus sacrificios hicieron posibles las victorias y progresos de los pilotos más afortunados.

Pero hay un vuelo del cual debe hablarse especialmente.

La vuelta al mundo. Cuatro *Douglas* norteamericanos salieron de Seattle, Wáshington, en marzo de 1924, para dar la vuelta al mundo. Dos de ellos abandonaron el vuelo, pero los otros dos realizaron la primera circunnavegación aérea de la Tierra. Esos Magallanes del aire pasaron por aventuras y sinsabores mil, ya que varias veces estuvieron a punto de perecer. Emplearon en su vuelta 175 días, de los cuales buena parte estuvieron sin noticias del mundo y sin poder dar señales de vida. Hicieron en total 317 horas y once minutos de vuelo efectivo. Se había fijado un itinerario de unas 26,000 millas, pero en la práctica resultó más largo.

Se establecieron 30 bases principales de abastecimiento y 60 secundarias con un promedio de distancia entre una y otra, de 400 millas.

Organizó y planeó el vuelo el mayor del Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica, Frederic L. Martin.

A cada punto de escala se asignaron 15 motores y piezas de repuesto para reparar las posibles averías que sufrieran los *Douglas;* la altura que alcanzaban era de 7,000 pies y su velocidad máxima de 100 millas por hora; su velocidad de aterrizaje era de 53 millas. Tenían un dispositivo especial que les permitía sustituir los pontones de amaraje por ruedas de aterrizaje, con objeto de que descendieran sin contratiempos en tierra o en agua, según las características de la siguiente etapa.

Ese vuelo tuvo enorme trascendencia ya que fue, sin duda, el primer ejemplo de organización y planeación de un *raid* de larga distancia, no a cargo de un solo piloto, que pudiera corregir con pericia y audacia los defectos de coordinación, sino encomendando su completa realización a un equipo y, además, a la colaboración de diversas entidades en todo el mundo. La sincronización entre pilotos, abastecedores, etc., resultó perfecta y esa experiencia dio con su éxito confianza y aliento a cuantos posteriormente intentaron nuevos *raids* semejantes.

"Records". Antes de volver a la aviación mexicana —en realidad estos datos forman, en cierto modo, parte de nuestra propia historia, porque seguíamos los vuelos con interés y los estudiábamos con todo cuidado— quiero señalar las principales marcas que se habían establecido hasta 1921, cuando nuestras alas, concluida la Revolución, comenzaban a organizarse y a modernizarse.

La duración máxima en el aire entonces, había sido de 26 horas y 19 minutos; la mayor velocidad alcanzada, de 300 k.p.h. y la carga máxima que se podía levantar no pasaba de 1,600 kilogramos. Comparemos estos datos, no ya con los de 1963, sino con los de los *raids* que he venido apuntando, y se verá cuánto había progresado la aviación en un plazo de siete u ocho años. En México, los pilotos y una gran parte del pueblo, seguían apasionadamente estos adelantos. No había ya el escepticismo que anteriormente privó en la gran masa de lectores de periódicos, que habían visto en la aviación únicamente un medio de diversión para los niños de casa rica, sin nada que hacer; y comenzaban ya a creer en la utilidad del vuelo para la vida pacífica y práctica de todos los días, y para el transporte efectivo, rápido y seguro de pasajeros, correo y carga. Frente al éxito de los *raids* el público no asumía ya la actitud de espectador ante una hazaña deportiva sin mayor utilidad, sino que mostraba la intensa curiosidad de quien avisora el porvenir y considera que precisamente los riesgos y aun sacrificios de los pilotos que ahora parecían locos, serían más tarde aprovechados para madurar las experiencias conseguidas y

lograr el perfeccionamiento de los aviones que permitieran volar sin peligro, y sin esfuerzo alguno.

México, es verdad, no aportó a esos adelantos una cooperación sensacional, pero tampoco estuvo ausente de ella. Entre nosotros se estudiaba, se construían aviones como ya he dicho antes, y hasta surgían esos visionarios hasta cierto punto ridículos, inventores de aparatos absurdos, que sólo aparecen cuando el ambiente es propicio.

Sesquiplanos, parasoles y "tololoches". Es difícil recordar en detalle cada uno de los intentos y los perfeccionamientos que tuvieron por escenario nuestros talleres y aeródromos.

Principiamos por los aviones que nosotros bautizamos como *parasoles;* los *Salmson* o "puros", también construidos en México y cuya forma peculiar les hacía en efecto, simular un puro Canalejas: el *Sonora,* primer avión de ala baja y espesa, para dos tripulantes de lado a lado, los cuales dieron excelentes resultados; los *tololoches,* construidos totalmente de madera; los sesquiplanos *Azcárate,* los *Baja California* y otros más que desgraciadamente no recuerdo, pero que enriquecían nuestra incipiente industria aeronáutica. Ese, desgraciadamente, fue el fin de la construcción de aviones en el país, pues de ahí en adelante uno que otro caso, esporádico, nos recuerda ahora que en México supimos construir aviones.

En un sesquiplano *Azcárate* Gustavo G. León como piloto y Ricardo González Figueroa como mecánico realizaron un recorrido de prueba por todo el país, cubriendo más de 50 etapas. Al principiar el vuelo, y debido al calentamiento del motor, el avión tuvo que hacer un aterrizaje forzoso cerca de Salazar, pero la prueba continuó con éxito completo.

Por cierto, contaban mecánicos y pilotos que cuando León y Ricardo González regresaron, traían ambos una pierna y un brazo al parecer inflamados por el enorme esfuerzo que habían tenido que hacer para lograr llevar la máquina en línea recta. Esto mismo pasa en la gente de nuestras ricas zonas tropicales, en las que los hombres se mueven en la hamaca día y noche, lo cual da por resultado que el brazo que usan para jalar la cuerda que los mece sea siempre más musculoso que el otro. Igual que los marinos al llegar a tierra sienten que ésta se mueve y se ven obligados a caminar como al vaivén de las olas, así León y González terminaron su vuelo con la misma sensación, ya que debían también creer que aún no habían aterrizado.

En verdad todo aquello no era culpa de León ni de González ni mucho menos del avión. Se reducía todo a una guasa que sus compañeros les jugaban.

Antes de esto —insisto en ello una vez más— Frank Santarini, Alberto Salinas Carranza y el Ing. Juan Guillermo Villasana, habían construido

aviones íntegramente mexicanos porque, a causa de la Primera Guerra Mundial, no se podían importar aparatos ni siquiera refacciones. Queda demostrado lo que he dicho con insistencia, o sea la necesidad de tener una industria aeronáutica propia, de tal modo que no sea necesario depender de industrias extranjeras, expuestas a las contingencias que podría presentar una conflagración, o simplemente a sus condiciones o caprichos industriales.

Esos aviones, bautizados por nosotros con el nombre genérico de *Parasoles,* demostraron su excelencia y es lamentable que su construcción no fuese continuada. Por otra parte, poco tiempo después el Gral. Gustavo Salinas Camiña y el Ing. Angel Lascurain construyeron también aviones que, con excepción del motor, eran todos de madera; los llamábamos *Tololoches,* y Emilio Carranza efectuó en uno de ellos el primer vuelo sin escalas México-Ciudad Juárez, como antes quedó escrito. Volando en otra máquina semejante, poco después perecieron trágicamente el Cap. Nava Salinas y Guillermo Monroy. No obstante ello, siguieron construyéndose y teniendo éxito en sus operaciones. Pero al fin, también en esta ocasión y sin que aún se sepa la verdadera causa, se suspendió la producción de equipo nacional para dejar paso libre al extranjero.

Talleres nacionales. Ninguno de los vuelos de nuestros pilotos hubiera sido posible, ciertamente, sin la existencia de los Talleres Nacionales de Aeronáutica. Algunos de sus sucesivos directores —Angel S. Calvo, el Ing. Lascurain, Antonio Zea y Juan Guillermo Villasana— fueron técnicos notables. En esos talleres se construyeron aparatos y se produjeron refacciones, desde la pintura especial hasta motores completos, pasando por alas, fuselajes y hélices. Para demostrar la importancia que estos talleres podrían haber alcanzado ahora, baste decir que en el ejercicio fiscal de 1921 el presupuesto total que se invirtió en trabajos de construcción y reparación, superó los $500,000.00, dos años después, en 1923, los gastos para la construcción de propulsores, de refacciones diversas y gastos menores ascendieron a $941,000.00.

Entonces se inició la decadencia de nuestra industria aeronáutica, cuando apenas tomaba impulso. En años posteriores se hicieron cosas que acentuaron más gravemente esa decadencia y hoy en día nuestros talleres nacionales, si bien más perfeccionados que aquellos del período 1921-1923, resultan menos eficaces comparados con el volumen y características de nuestra aviación. Se reparan allí pocos motores, se hacen otras reparaciones menores, y nada más.

Los talleres de aviación han contado siempre con el entusiasmo, conocimientos y deseos de superación de un personal digno, respon-

sable y competente al que nunca se ha querido reconocer lo industrioso, lo tesonero y, sobre todo, la enorme voluntad con que ha visto siempre los intereses que la patria ha puesto en sus manos. Quiero yo, con mi modesta personalidad, que todo el mundo conozca los sacrificios de ese personal, aún hoy incomprendido, que viene siendo el corazón y el músculo de nuestra Fuerza Aérea.

Vaya aquí, por ello, un justo homenaje a mis compañeros los mecánicos de la Fuerza Aérea, por sus desvelos, su labor y patriotismo.

Se iniciaron también grandes progresos en el aspecto de sistemas de radiocomunicación aérea. En 1921, se hicieron pruebas con éxito en Balbuena, estableciéndose contacto radiotelegráfico entre los aviones en vuelo y el aeropuerto. Con antena baja se lograron alcances de 80 y 100 Km., sin que se aumentara el peso muerto de los aviones en más de 16 kilogramos. También se establecieron estaciones emisoras y receptoras en varios puntos del país, y con ellas, además de facilitar los aterrizajes y la localización de los aparatos perdidos o accidentados, se logró modernizar un poco nuestro servicio meteorológico, siempre deficiente. Hoy, lamentablemente y en proporción a los adelantos logrados, estamos muy atrasados en este aspecto ya que la aviación militar mexicana cuenta con una red de radiotelecomunicación y servicio meteorológico menos importante que la de hace 30 años, cuando principiaba su desarrollo.

Con estos datos a la vista se comprenderá los pocos elementos con que contaban nuestros pilotos al planear y organizar sus *raids,* puesto que no disponían de las facilidades que estaban al alcance de los otros países, donde no todo se confiaba al arrojo, la pericia y el espíritu de sacrificio de los aviadores.

Vuelos musicales. Volviendo a mis recuerdos, encuentro un dato curioso: el Viernes de Dolores de 1922 el fotógrafo y piloto Carlos Comball se elevó en un aparato *Farman* en compañía de su hija Lolita, de cinco años de edad y cuatro músicos que fueron tocando durante todo el vuelo, que se realizó sobre los canales de Xochimilco y el de la Viga, en los que se efectuaba el tradicional paseo. Las gentes, remeros y paseantes, levantaban asombrados la mirada hacia el cielo de donde les venía la música estridente, pues debería serlo en efecto para que pudiera dominar el ruido de los motores.

Increíble que este vuelo, tan ameno y musical, tuviese a los pocos días un desenlace trágico: Carlos Comball falleció repentinamente por un ataque al corazón. Debe imaginarse la terrible catástrofe que pudo haber ocurrido, si el fatal ataque se presenta en pleno vuelo.

En esa misma época, el maestro Sanna compuso un cuplé que rápidamente se popularizó entre los pilotos de entonces, y que a menudo cantá-

bamos en vuelo cuando no había público que nos oyera desafinar. Recuerdo una cuarteta de las más picarescas: "La mujer de Blas García, — capitán de aviadores, — como es guapa y es coqueta, — tiene mil admiradores". Lógicamente el cuplé se titulada *¡Cuidado, aviador!*

Recuerdo también que durante la campaña militar de 1923-1924, el simpático reportero de *El Universal* Jacobo Dalevuelta, ya desaparecido, en honor de los pilotos militares que participábamos en la guerra y cuando precisamente nos hallábamos acampados en Irapuato, compuso una parodia de *La Casita,* canción muy bella y muy en boga por aquel entonces. Los primeros versos decían, si mal no recuerdo, así: "¿Que de dónde amigo vengo? — De un carro *Pullman* que tengo — junto al tren presidencial; — De un carro con aviadores — que son muy vaciladores — y me enseñan a volar".

Esta parodia naturalmente se propagó con rapidez entre nosotros, oficiales, tropa y aun entre el pueblo, y a los pocos días alegraba las horas y las noches en campaña. Recordar es vevir, alguien así lo dijo y de este modo, con gratos recuerdos cierro este capítulo para entrar al que, según creo, constituye uno de los episodios más importantes de mi vida.

CAPÍTULO VII

MIS PRIMEROS VUELOS SIN ESCALAS

Mis primeros vuelos sin escalas fueron el de Mexicali-México y el de México-La Habana y Centro América. Antes, he explicado, tuvo lugar el de Emilio Carranza, y anterior a éste los de Proal y otros *raids* no menos importantes para nuestros aviadores.

Conozcamos a Roberto Fierro, entonces teniente coronel y de quien, si lo he mencionado a menudo, no he dicho cómo es, acaso por aquello de que nadie se desconoce más que uno mismo. Dejo la palabra a un recorte de *Revista de Revistas* que corresponde a un ejemplar de 1930, y en que una adepta a la quirosofía científica alemana, Carmen Prieto C., publicó el examen de mis manos. En su artículo decía que lo primeramente investigado fue la zona de accidentes y la causa de mi muerte, y vio allí: "...el final de esta existencia será causado por enfermedad. Los accidentes abundan y además de los que ha sufrido, pasará otros, pero no morirá en ninguno de ellos". Y luego añade: "...es persona absolutamente minuciosa, meticulosa, exigente en todo lo que se refiere al cumplimiento de los deberes y a la actividad en que labora, tanto con los demás como consigo mismo. La impaciencia, la ansiedad, los actos espontáneos son sus amigos; en el mismo caso están la nobleza y la bondad de sentimientos. Si se dedicara a la parte teórica de la mecánica podría llegar fácilmente al invento. Pero su íntima inquietud aunada a su sentido práctico, valor y audacia, así como su definida atracción por lo desconocido y lo difícil, lo impelen poderosamente a la acción y no a la elucubración". Todavía añadió: "Su exceso de sinceridad y de franqueza en la mayoría de los casos lo perjudica. En el mismo caso están sus más íntimas emociones, sensibilidad e inconformidad, por más que sabe muy bien controlarlas y no exteriorizarlas".

Más adelante veremos que, en efecto, no estaba del todo equivocada la adepta a la quirosofía científica alemana. Conocemos ya, más o menos a Roberto Fierro, narremos ahora sus dos primeros *raids*.

GRAL. ABELARDO L. RODRIGUEZ
...se animó a ser socio capitalista...

La construcción de los "BC". He dicho que el Gral. Abelardo L. Rodríguez, siendo gobernador del Territorio Norte de la Baja California, estableció una fábrica de aviones a los que se bautizó con el nombre de aquel territorio.

Se había improvisado la fábrica dentro de un molino de trigo abandonado que medía, cuando menos, diez por cinco metros; y en ese pequeño espacio se hallaba la herramienta, la planta de soldar y la mesa de planos. José Flavio Rivera, un muchacho audaz y con talento, se había convertido de la noche a la mañana en constructor de aviones, y por su iniciativa el Gral. Rodríguez se animó a poner el capital para la realización de la idea. Además de Rivera había otros mecánicos, como Ferreira, hermano del Gral. Jesús M. Ferreira.

El plan se desarrollaba activamente porque las ambiciones de Rivera eran competir con la fábrica *Ryan,* la cual había terminado la construcción de sus primeros aviones en California, contándose entre ellos el famoso *Spirit of St. Louis.* A los tres meses ya había resultados efectivos, al salir el *BC-1* que fue probado por un piloto norteamericano de Caléxico.

Así estaban las cosas y el entonces capitán aviador Luis Farell, comisionado con el Gral. Rodríguez, sugirió a éste que me pidiera comisionado para que me encargara de probar los aparatos que continuarían saliendo de su fábrica. Yo me hallaba en Guadalajara al frente de una escuadrilla, combatiendo contra los "cristeros" y bajo las órdenes del general de división Andrés Figueroa, cuando me llegó la orden de traslado.

Llegué a Mexicali e inmediatamente me presenté al Gral. Rodríguez, quien me ordenó ir a Tijuana para vigilar la construcción de los aparatos. A mi llegada ya había sido probado el *BC-1* y yo volé con él a Mexicali, donde lo sometimos a mayores pruebas, sobre todo de velocidad. Teníamos en Mexicali un *Douglas O2K* con motor *Liberty,* tipo militar y con él a menudo Farell y yo hacíamos carreras para comprobar la velocidad del *BC-1.* Después de esas pruebas, Farell recibió la orden de que, con escalas, condujera aquel avión a México. El se prepararó debidamente y un

día, muy de mañana, salió hacia Hermosillo adonde llegó sin novedad. Revisó su aparato, cargó combustible y lubricantes y salió rumbo a Navojoa. En esta etapa se le rompió el motor y tuvo que aterrizar forzado. Telegrafió a Mexicali pidiendo que se le enviaran los repuestos y un mecánico que reparara la avería.

Mientras tanto salió de la fábrica el *BC-2* y me dediqué a probarlo concienzudamente, con la promesa del Gral. Rodríguez de que yo lo volaría directamente a México, sin escalas. Después del primer vuelo de prueba, y por indicaciones mías, se hicieron al avión algunos cambios, y para comprobar la efectividad de éstos lo volé por segunda vez, y me dejó ampliamente satisfecho. Hice pruebas de levantamiento con cargas diferentes, hasta que lo cargué completo y estuve volando a toda su capacidad, logrando una altura de 13,000 pies (3,900 m.). Todo esto me demostró que las características del *BC-2* eran muy buenas porque, con toda su carga, se levantó a 250 m. y aterrizó en una distancia poco menor. Maniobrarlo era fácil y no le noté ninguna tendencia que lo hiciera difícil para someterlo a la prueba que tenía pensada.

Llegué con el avión a Mexicali, donde me recibió el Gral. Rodríguez, y ante él hice una exposición de la bondad de la máquina, con lo cual se animó a patrocinar mi *raid*. Rápidamente se comunicó a México pidiendo autorización para que yo entregara el avión en la capital; y una vez autorizado el vuelo realicé mis preparativos en la Laguna Salada y allí me instalé con los mecánicos en varias tiendas de campaña del Ejército. Pronto nos alcanzó en ese lugar el Gral. Rodríguez, quien tenía vivo interés en presenciar la salida.

Eran los principios del año de 1928. Se preparó una suculenta cena para despedirnos, amenizada por un conjunto musical que alegraba el ambiente con las más bellas melodías vernáculas. Yo estaba encantado entre mis amigos charlando y haciendo guasas, cuando de improviso el Gral. Rodríguez me ordenó que me fuera a acostar, para que descansara un rato. Eran las 10 pm. y entré a mi tienda seguro de que no iba a poder dormir por la natural nerviosidad y la lógica inquietud que me producía la proximidad de mi partida en aquel primer vuelo sin escalas que abría nuevos horizontes a mi carrera. No obstante, a la una de la mañana un ayudante del Gral. Rodríguez tuvo que hacer grandes esfuerzos para despertarme. Creo que la misma nerviosidad y la emoción habían acabado por agotarme.

Café caliente, abrazos, la última inspección al aparato al que habían preparado mientras yo dormía, control de los tanques de gasolina, uno de emergencia y el corriente y, a las 2 am. —hora del Pacífico— emprendí el vuelo. Con la emoción se me había olvidado cambiar de tanque de reserva y así, cuando volaba sobre el golfo de California, el motor comenzó a "to-

ser" por falta de nafta. Cambié la llave del tanque y desesperadamente le di a la bomba, hasta que todo volvió a la normalidad; pero ciertamente aquel fue un momento de inquietud, porque, de no haber logrado subsanar ese descuido, el vuelo hubiera fracasado en su comienzo y a mí, muy posiblemente me habría tragado el mar.

La Presidencia de la República había dado órdenes a las oficinas telegráficas situadas a lo largo de mi ruta para que estuvieran de guardia toda la noche, e informaran mi paso a la central de México. Así en la capital pudieron seguirme, gracias a los telegramas de las distintas estaciones que estuvieron anunciando mi paso en toda la ruta.

Yo no conocía entonces —y prácticamente nadie en México— la técnica del vuelo a ciegas, de noche, y además el aparato no llevaba radio a bordo; pero gracias a la comunicación desde tierra, en la central de México todo el mundo estaba enterado de los progresos de mi vuelo y por ello se me preparó un entusiasta recibimiento en el aeródromo de Balbuena. Cuando aterricé, a las 5 pm. del mismo día y después de 15 horas de vuelo, una inmensa muchedumbre invadía el campo en toda su capacidad. En el aeropuerto me esperaban el presidente, Gral. Plutarco Elías Calles; el Gral. Joaquín Amaro, Secretario de Guerra y Marina; el Gral. José Luis Amezcua, director de Aeronáutica Militar; el Ing. Juan Guillermo Villasana, jefe del Departamento de Aviación Civil; y amigos, periodistas, aviadores y toda una gama de gente que en aquellos acontecimientos demostraba su interés por las grandes hazañas de nuestra aviación. La muchedumbre era tanta que me impedía aterrizar, y mi corazón pugnaba por saltar de su sitio alterado por una indescriptible emoción.

Posteriormente supe que el Gral. Abelardo L. Rodríguez había sido ascendido al grado inmediato superior por el éxito del vuelo, pero a Rivera, a los demás que participaron en la construcción de los *Baja California* y a mí no se nos estimuló en ninguna forma.

Insultos callejeros. Comenzó para mí una época pletórica de grandes ilusiones a la vez que preñada de penas. Nadie había volado nunca, con escalas o sin ellas, desde México a La Habana, capital de la isla de Cuba. Tampoco nadie había pensado en ello. A mí se me ocurrió el proyecto y decidí intentar ese *raid* con el *BC-2*, cuyos buenos resultados anteriores me habían entusiasmado, e incitado por el patriótico propósito de pasear en triunfo aquella cristalización de la técnica mexicana de construcción de aviones, y poner en alto la bandera de México y de su aviación avanzada. Obtuve el permiso de la superioridad y la anuencia de los gobiernos de los dos países hermanos que abarcaban el proyecto, y comencé a prepararme.

Mi plan comprendía un vuelo directo, sin escalas, de México a La Ha-

bana y de ahí a las capitales de Guatemala, El Salvador, Honduras, Costa Rica y Panamá. No figuraba Nicaragua porque en esa época México había roto sus relaciones diplomáticas con ese país. Arduo fue mi entrenamiento, pero al fin calculé que para principios de mayo de 1928 estaría yo listo para emprender el vuelo. El periódico *El Universal* mandó a Cuba al periodista Manuel Ramírez Cárdenas como enviado especial para cubrir en exclusiva las informaciones sobre mi vuelo, y con él marchó a La Habana, a bordo de un vapor de la *Ward Line,* mi mecánico de confianza, subteniente Arnulfo Cortés.

Se desató entonces un período de mal tiempo —que cubrió no sólo el altiplano, sino todo lo largo del litoral del Golfo— y con él principió mi desesperación. Tres semanas consecutivas de lluvias me inmovilizaron, y tras ellas, los servicios meteorológicos anunciaban mal tiempo todos los días. En Balbuena no había entonces pistas técnicamente construidas, sino franjas de tierra apisonada que con la lluvia se aflojaba y reblandecía. En esas condiciones ni siquiera hubiera podido despegar, y en caso de haberlo logrado, el vuelo anticipadamente habría estado condenado al fracaso. Esperé entonces que mejoraran las condiciones atmosféricas.

La gente no sabe nada de estos aspectos técnicos, y como la prensa habló mucho de este *raid* en proyecto, el hombre de la calle atribuyó a cobardía de mi parte la demora en emprenderlo ya que, según me decían, tenía miedo. Así sucedió que cuando iba por la calle me insultaban al reconocerme, pues mi fotografía había aparecido mil veces en los periódicos y, sobre todo, mi efigie había sido tema para múltiples caricaturas; me llamaban rata, cobarde y otras muchas cosas más. Tenía que hacer esfuerzos sobrehumanos para no liarme a golpes con aquellos "machitos de barrio", quintopatieros, que creían tener derecho a jugar con el éxito y prestigio del vuelo y con mi vida, simplemente porque no entendían nada de aviación como tampoco entendían de ello muchos mexicanos radicados en Cuba. Estos, tomando el asunto como personal, no se privaron del deseo de hacerme saber, por carta, su disgusto por mi demora. He aquí transcrita, fielmente, una de esas misivas, quizá la más exaltada, enviada por un señor que decía llamarse Carlos Valdés.

"Sr. don Roberto Fierro

"Ciudad de México.

"Estimado compatriota:

"...Es el tantas veces anunciado y otras tantas aplazado vuelo de «buena voluntad» México-Habana y todo lo que a él se refiere, que me hace sentirme obligado, por decirlo así, a enviarle estas líneas con mi hu-

milde opinión acerca del mismo, y espero fundadamente que tome todo lo que voy a decirle, como salido de boca de un mexicano que vela siempre por el engrandecimiento moral y material de su patria. Me precio de ser un buen mexicano y por tanto, creo que es un deber de mi parte, señalar ahí donde hay algo que cambiar o que corregir o enmendar, y me consideraré ampliamente recompensado, si usted toma mi consejo, con lo que pueda valer, para la obra de reconstrucción nacional en la que todos debemos participar, aportando cada quien su esfuerzo por pequeño que sea y en la forma que sea, y vaya el mío bajo la forma de esta opinión.

"Lo que solamente quiero exponerle en estas breves líneas, es la opinión que tenemos y la impresión que nos ha causado aquí la noticia acerca de su vuelo, y quiero hacerlo en la forma menos apasionada que pueda y con toda la sinceridad que me siento capaz al hablar así, ya que no trato de criticar personalmente a usted Sr. Fierro, sino de un modo general el espíritu que tenemos, muy mexicano por cierto, de hacer las cosas para pensarlas después. Esto que le digo, no sólo le atañe a usted, sino a muchos de nosotros también.

"¡Cuánto hubiéramos deseado todos que los preparativos de su vuelo se hubieran efectuado en una forma más discreta y menos aparatosa...! ¡Qué mejor hubiera sido que todos los detalles preparatorios del vuelo, los hubiesen preparado más en silencio, con carácter íntimo, pero no con el silencio del egoísta, sino con la sencillez que procede a los actos heroicos y con la naturalidad que se llevan a cabo las acciones sublimes!

"Pero no fue así, mucho antes de estar debidamente preparado el vuelo, la prensa se ocupó de él, con interés la mexicana, por ese acto, a punto de desarrollarse, de enorme trascendencia para el país, y la cubana por simpatía de raza, por el cariño a la nación hermana... semanas y semanas nos traía el cable, día tras día, la noticia de que a punto estaba ya de levantar el vuelo la nave aérea y seguidamente desmentía o aplazaba la salida, otro cable.

"En México el interés por este vuelo, ha sido muy grande por razones naturalísimas, porque es otro más de la serie empezada por Carranza a Wáshington y que, seguramente, marca el principio de una nueva era en la aviación nacional, y en Cuba hubo interés verdadero y franco, por ser el primer vuelo que se realiza entre esta nación y un pueblo hispano-americano, es decir, hermano.

"Pero el vuelo que despertó interés en un principio aquí, ha causado ahora una pésima impresión, los diarios comentan lo sucedido, en una forma decente, pero que a las claras hacen ver el ridículo en que ha caído usted, Sr. Fierro. Las caricaturas en las que con ingenio o sin él, pero siempre con cruel ironía lo pintan de mil maneras, a cual más graciosa y los chistes que se han soltado son sin cuento. La experiencia de los avia-

dores que han anunciado a cadenazos su «hazaña» y que de modo tan ruidoso ha fracasado, sumiéndose en el ridículo y arrastrando con ellos el nombre de su país, debió de servirle a usted de norma para proceder como debía, en un caso como éste. Lo que pudo ser de provecho para las relaciones amistosas entre ambos pueblos, es solamente ahora un acontecimiento cursi, sí, cursi, aun cuando el vuelo llegue a realizarse.

"No escapa a la misma censura de los mexicanos residentes en ésta, su fracaso, pues hay quien dice que el regreso al hangar de Balbuena, el domingo, en que por fin parecía usted dispuesto a salir, se debió a que se encontró usted con niebla en las inmediaciones de Ixtapalapa, ahí por el cerro de la Estrella y que considerando eso como una barrera imposible de franquear «porque no podía ver por donde volaba», le había obligado a plegar sus alas por temor a perder la ruta y no llegar... Considere usted Sr. Fierro que un trayecto de esa magnitud (900 millas) es difícil que encuentre buen tiempo en toda la línea; es más, el aviador que espera poder ver tierra para dirigirse, no puede ser un buen piloto. Seguramente que encontrando niebla en una parte del camino, hubiera despejado en otra. Si un aviador espera no encontrar dificultades en un largo vuelo, nunca podrá llevarlo a cabo.

"Se me antoja recordar los vuelos que hacen todos los días los pilotos del Servicio Postal Aéreo Americano, en rutas llenas de tempestades y de lluvias, niebla y nieve; nunca se detienen ellos ante los elementos, vuelan y llegan, es cierto que el vuelo que usted emprendía necesitaba tener especiales condiciones para evitar un fracaso, pero una vez tomadas todas las precauciones e iniciado el viaje, no tenía usted por qué retroceder. Acres censuras ha tenido usted en la prensa extranjera por haber desistido de su viaje, ya en camino.

"No quiero hablar de la pésima impresión que aquí causó la falta de información oficial, pues ni en la embajada de México, ni en parte alguna se sabía de la suspensión de su vuelo, no obstante que habían pasado muchas horas desde que lo emprendió. Los mismos diarios hacían notar que carecían de los datos necesarios para informar al público, y fue necesario que los reporteros de la tarde del domingo permanecieran hasta altas horas de la noche en el aeropuerto que, a la sazón, había permanecido absolutamente desierto toda la mañana. No le digo esto por censurarlo, porque sé que usted no es más que un subordinado y aquí no sabemos quién tenga la culpa de lo sucedido, pero sí quiero hacerle notar que de emprender el vuelo, se verá decepcionado por el poco interés que despierta ya. Es una «cosa» pasada de moda como pudo serlo un sombrero o un par de zapatos de diseño especial.

"Todos nos lamentamos de esto y en primera fila estoy yo. En México no tenemos una aviación en auge, pero hay «semilla»; tenemos lo

principal que son los corazones de nuestros jóvenes aviadores dispuestos siempre al sacrificio y abnegación y esto ya es mucho. Ahora nos toca no dejar morir a todos estos anhelos en embrión, hay que impulsarlos e impulsar a los demás. La aviación mexicana promete y creo firmemente que hemos de verle surgir de entre nuestros escombros, vigorosa y fuerte y llegará el día en que pueda compararse, por su fuerza y su servicio con la de otros países que, por ahora, nos adelantan. Pero necesitaremos ante todo no IMITAR otros países, sino crear, no reproducir lo malo, sino crear algo mejor. Imitemos lo que de bueno tengan otros países pero procurando siempre perfeccionarlo, y ya que hablo de imitación, no puede escapárseme de la imaginación lo del vuelo de buena voluntad como le han llamado al que usted, a punto, ha estado de emprender. Largo sería si me pusiese a pormenorizar el por qué es una mala copia este nombre, sólo le diré que así le ha llamado el gobierno **yankee** al que emprendió Lindbergh y cuyo objeto seguramente que fue otro de ése, pero no quiero salirme de mi asunto, repito que este título, sólo ha sido copia mala, bien pudieron escoger otro nombre que expresara lo mismo y que no nos pusiera en ridículo, ese nombre así imitado, y dicho por nuestros labios no es más que algo CURSI.

"Y quiero, para terminar decirle algo: las aclaraciones que la prensa nos trasmitió íntegras; y que aquí de nuevo surge la burda copia de esos detalles que no merece la pena de hacerse públicos y menos por boca del mismo que realiza el vuelo, me refiero a sus declaraciones al Presidente acerca de la comida que llevaba para el viaje: sólo le faltó a usted decir que llevaba tres tacos de barbacoa, dos enchiladas, un jarrito de curado de apio y una botella de tlachicotón con moscas, para que hubiese sido algo genuino, algo nacional.

"El «puro» cuyo aroma lo estaba oliendo desde allá lo espera tranquilamente desde la vidriera de una tabaquería cualquier, y permítame que lo felicite por haber tenido tan buen olfato... ¡Oler un puro a 900 millas!... Y no comento, porque estaría por demás, «sus» declaraciones a la prensa a propósito de las medallitas que traía para Machado y la que le «impusieron» porque estuvo usted a la altura de un chiquillo de primaria que se ufana de repetir lo que ve con un orgullo pueril muy natural. ¡Si siquiera hubiera tenido usted el tino de no hablar... pero ni eso! Ahora copio un párrafo de uno de los diarios que más se ha interesado por su viaje, y que es uno de los que lo tratan *con menos dureza:*

"...«En cuanto a Fierro, el simpático aviador mexicano, parece que está en la duda si se quedará tranquilamente en su casa o vendrá a la nuestra, donde lo esperamos todavía con los brazos abiertos. La última vez parecía estar dispuesto a salir, despegó en efecto, si hemos de creer a la estación de *Chapultepec,* pero volvió a pegarse a los cinco minutos a

causa de la niebla. Y para nosotros que somos pacientes por temperamento, no nos molestamos por ese *estira y encoge,* pero sepa, Sr. Fierro, que en la Habana hay un periódico dispuesto a no informar que ha llegado el aviador, hasta que lo vea entrar de visita por la redacción, por entender que otra cosa hace sufrir la *seriedad del periódico.* (Lo que va de ayer a hoy.) EL DIARIO DE LA MARINA, Julio 10 de 1928, en la sección editorial, página 2...»

"Omito más comentarios y también la inserción de artículos subidos de punto e irónicos en extremo, porque a mí mismo me duele esto, si quiere usted un consejo, le diré que ya no intente volar para acá y que cuando se decida a emprender un vuelo de esta índole, lo haga callando y sin avisarle a nadie, cuando menos de este modo no se pondrá en ridículo...

"Atentamente.

"Firma
"*Carlos Valdez.*"

No queriendo sufrir yo, por idéntica causa, la misma suerte que Carranza, esperé. Estrellarse, además de perjudicar el buen nombre de nuestras alas, no tenía ninguna utilidad. Me hice el sordo, y seguí aguardando. Los compañeros y algunas otras personas que conocían la verdad de la situación, me alentaban a tener paciencia.

Lo extraordinario es que no compartiera este criterio el Gral. José Luis Amezcua, director de Aeronáutica Militar, ya que una noche vino a verme a la carpa donde estaba yo con Gálvez Pérez, Ricardo González y otros compañeros. Me dijo que en la calle se hablaba mal de mí que hasta *El Panzón* Roberto Soto salía a escena en el Teatro *Lírico* disfrazado de aviador y arrastrando un avioncito de cartón, fingía mirar al cielo y comentaba: "Mal tiempo", entre las risas estrepitosas de los espectadores.

—¿Por qué no sale ya? —insistió el Gral. Amezcua.

—De acuerdo, mi general —le contesté—, pero deme usted la orden por escrito y la obedeceré en seguida.

Naturalmente se negó a aceptar la responsabilidad de enviarme a la muerte por escrito.

También recibí muestras de aliento y comprensión. Una noche un señor vestido de negro llegó a nuestra carpa en un coche de lujo y acompañado por una dama. Pidió hablar conmigo, me explicó que su esposa, a la cual quería entrañablemente, tenía el deseo de conocerme. Los recibí en la carpa; la señora se me acercó, me tendió la mano, me deseó muy buen viaje y me dio un beso en la frente. Luego se fueron. Jamás he sabido quiénes eran. Tuve asimismo cartas de aliento y buenos augurios, muchas más que aquellas en las que me insultaban y en esos momentos críticos

de mi vida ellas trajeron fuerza a mi espíritu para no precipitarme y esperar...

Transcribo algunas de ellas:

"San Salvador, julio 16 de 1928.

"Sr. Coronel Roberto Fierro,
"México, D. F.

"Respetable señor:

"...Aun cuando no tengo el honor de conocerle, me es honroso dirigirle la presente, obligado por la pena que siento por la pérdida de nuestro compatriota Emilio Carranza, que por una fatalidad del destino, no logró engrandecer a nuestra querida patria, dando su vida en el cumplimiento de su deber, dejando en nosotros el recuerdo imborrable de su valor.

"Esta es la portadora de una súplica para que no salga en su hermoso avión, mientras el tiempo no se preste para ello, que no se precipite y conserve la serenidad que debe tener un hombre como usted, para no ir al fracaso.

"Usted seguramente se preguntará qué es lo que me interesa que salga o no salga, bien lo sé, pero comprenda, Sr. Fierro, que lo hago únicamente por simpatía de su valor y el engrandecimiento de nuestra querida patria.

"Sólo me falta rogarle perdone mi atrevimiento y escuche la voz de la experiencia de un servidor y amigo.

"Firma
"J. Gómez H."

Transcribo otra carta, ésta de una simpática señorita:

"México, a 29 de julio de 1928.

"Sr. Tte. Coronel,
"Roberto Fierro,
"Presente.

"...Va esta carta para que en los precisos momentos en que abandone México, sepa que todos los corazones de nuestra querida patria, unidos en un solo anhelo, en un solo impulso entusiasta, llenos de fe en su valor y en su personalidad toda, le acompañarán en su glorioso viaje.

"No irá solo a través del cielo y mar, pues oirá a su alrededor un leve murmullo, sentirá la presencia impalpable de nuestros sentimientos y de

nuestros pensamientos, de la emoción profunda de nuestros corazones que le dirán: «¡Adelante! ¡Allá está la gloria, tú eres digno de llegar a ella!»

"Y cuando se sienta coronado por la Victoria, piense que nuestra gratitud será inmensa por lo que ha hecho por nuestra patria, por todos los mexicanos a quienes habrá dado el más bello ejemplo del verdadero valor, todo sabiduría y serenidad y no el de la audacia ciega que lleva al fracaso.

"Su destino no está hecho, usted lo hará y en él encontrará en las alturas, bella, esplendente, magnífica, a la Victoria que coronará su frente y entonces le estrechará en un abrazo inmenso, toda nuestra profunda emoción por la Gloria que nos da.

"¡Suya la Victoria, adelante!...

"En nombre de todos los mexicanos.

"Firma
"Bertha Marín."

Del mismo Emilio Carranza, mi inolvidable amigo, recibí este telegrama fechado en Nueva York y puesto antes de su fatal vuelo de regreso:

"Nueva York, junio 28-1928.—Teniente Coronel Roberto Fierro. Campo de Aviación de Balbuena.— Ciudad de México.—Deséote de todo corazón un éxito rotundo en tu vuelo a La Habana para que plantes muy en alto el nombre de la aviación mexicana. Punto.—Te abraza como siempre tu camarada y subordinado.—Emilio Carranza."

Del Gral. Obregón, además de una carta en la que manifestaba sus buenos deseos por mi feliz viaje, recibí este curioso telegrama:

"Navojoa, Son., jun. 18-1928.—Teniente Coronel Piloto Aviador Roberto Fierro.—Enterado con gusto realizará vuelo a Cuba Punto Amigos ofrecimos piloto Carranza seguro veinticinco mil pesos para remoto caso accidente desgraciado tenemos gusto ahora hacerlo favor usted y estimárele al emprender vuelo dejar instrucciones escritas relación destino deba darse esta póliza Punto Afectuosamente Alvaro Obregón."

Estas y otras misivas trajeron calma a mi espíritu conturbado y seguí esperando hasta que, poco después, el tiempo mejoró y pude iniciar el vuelo. Era el 11 de agosto de 1928. Antes, sólo una vez había intentado elevarme sin lograr despegar el avión de la tierra convertida en un lodazal. Esta es la verdad y no —como aseguraron algunas personas que vivían en el extranjero a centenares de kilómetros, ajenas a la realidad y, naturalmente, mal informados e ignorantes de los hechos— que había ya regresado a los cinco minutos de vuelo por haber encontrado niebla.

México-La Habana. Estas son mis impresiones de vuelo. A las cinco de la mañana de aquel 11 de agosto, Ricardo González Figueroa, Adán Gálvez Pérez, Antonio Alburez, Adolfo Piña, Ramón Cisneros, un grupo

de mecánicos y yo, procedimos a revisar el avión porque yo tenía los partes meteorológicos y los informes atmosféricos para emprender el vuelo que tantos disgustos me había proporcionado.

Mientras Ricardo ponía el motor en marcha, para calentarlo, Gálvez Pérez y yo caminamos a todo lo largo de la pista por donde debía hacer la salida, para darme cuenta de su estado. Me coloqué el paracaídas cuando ya el motor tenía la suficiente temperatura; hice una última inspección al planeador, acomodé las herramientas, varios emparedados, un termo con agua y otro con café, y todos me abrazaron deseándome buena suerte. Subí a la cabina, y aceleré el motor... En esto llegó un automóvil a toda velocidad, tripulado por el Gral. Jesús Palomera López. Quiso que me bajara del avión para abrazarme, pero como ya tenía colocados los arneses me fue imposible. Sin embargo, él se acercó, me abrazó y quitándose el reloj de pulsera —mismo que usé muchos años— me lo colocó en la muñeca diciéndome que en ese momento no tenía otro recuerdo que darme y que me deseaba un gran éxito.

No acababa de decirme esto cuando llegó otro automóvil, en él venía el Gral. y Lic. Fernando Cue quien también me abrazó y me dijo: "Cuando te sientas solo en la inmensidad del espacio, lee esto para que fortalezca tu espíritu en la soledad." Era el siguiente poema de Rudyard Kipling:

Si puedes estar firme cuando en tu derredor,
todo el mundo se ofusca y tacha tu entereza;
si cuando dudan todos, fías en tu valor
y al mismo tiempo sabes excusar tu flaqueza;
si puedes esperar y a tu afán poner brida
o blanco de mentiras esgrimir la verdad,
o siendo odiado, al odio no dejarle cabida
y ni ensalzas tu juicio ni ostentas tu bondad.

Si sueñas, pero el sueño no se vuelve tu rey;
si piensas y el pensar no mengua tus ardores;
si el triunfo y el desastre no te imponen su ley
y los tratas lo mismo como a dos impostores;
si puedes soportar que tu frase sincera
sea trampa de necios en boca de malvados
o mirar hecha trizas tu adorada quimera
y tornar a forjarla con útiles mellados.

Si todas tus ganancias poniendo en un montón
las arriesgas osado en un golpe de azar
y las pierdes, y luego con bravo corazón

sin hablar de tus pérdidas, vuelves a comenzar;
si puedes mantener en la ruda pelea
alerta el pensamiento y el músculo tirante
para emplearlos cuando en ti todo flaquea
menos la voluntad que te dice: ¡Adelante!

Si entre la turba das a la virtud abrigo;
si marchando con reyes del orgullo, has triunfado;
si no pueden herirte ni amigo ni enemigo;
si eres bueno con todos, pero no demasiado;
y si puedes llenar los preciosos minutos
con sesenta segundos de combate bravío,
tuya es la tierra y todos sus codiciados frutos
y lo que más importa, ¡serás hombre, hijo mío!

Ordené entonces que se quitaran los taquetes que detenían las ruedas y arranqué.

En un principio el avión se arrastraba lentamente sobre la pista y en los primeros segundos llegué a dudar que se elevara; pero la nobleza del *BC-2* y la potencia de su motor aliviaron mi pesimismo. Segundos después se desprendía de tierra gallardamente, enfilando a San Juan Teotihuacán. Fui haciendo altura hasta alcanzar los 3,000 m., necesarios para salir del Valle de México, pasando por Esperanza y entre Perote y el majestuoso Pico de Orizaba. El tiempo era claro y los primeros destellos del alba anunciaban la inminente salida del sol. Primero fue plata, después oro en las nubes que destacaban sobre un fondo de azul luminoso. A las dos horas volaba sobre Veracruz, y tres horas y media después de haber iniciado el vuelo, pasaba a la altura de Puerto México, sobre el mar.

Sobre la inmensidad del mar. Tremenda inquietud se apoderó de mí al pensar que debía efectuar el vuelo de acuerdo con el plan elaborado. Toda mi voluntad se concentraba en el ferviente deseo de alcanzar la meta a como diera lugar, para no defraudar a todos aquellos que seguían mi vuelo con interés ni, mucho menos, a quienes sabía habían depositado toda su confianza en mí.

En realidad, mis pensamientos eran confusos y mi ánimo era un caos, porque me atenaceaba la pena por la muerte de Emilio Carranza y el asesinato infame del Gral. Obregón, a quienes no podía olvidar. A medida que avanzaba, me asaltaban múltiples recuerdos de ellos, maxime que precisamente unos días antes ambos me habían animado con su confianza y sus buenos deseos.

Entre Minatitlán y Puerto México enfilé directo hacia Progreso. Era esta la segunda vez que volaba sobre el mar, y cuando perdí la costa y me encontré solo, ante la inmensidad del mar, sentí una emoción indescriptible que no me abandonaría sino después de muchas horas. Seis horas y media hacía de mi salida de Balbuena cuando avisté, a la derecha, la silueta amurallada de Campeche, con sus fuertes coloniales que simulaban minúsculos castillos almenados. Ante tal espectáculo, mi imaginación se llenó del pasado y desfilaron Lorencillo, Morgan y tantos otros piratas que tomaran a sangre y fuego la ciudad campechana, que tan hermosa y gallarda aparece desde las alturas.

Hora y media más tarde volaba sobre Progreso. Y ahí abandoné territorio mexicano hundiéndome en el azul del cielo, donde no hay horizonte. Pensé en los míos, quienes a partir de ese lugar dejaban de tener noticias sobre mi vuelo —hasta entonces, todas las estaciones telegráficas de los puntos sobre los cuales pasaba informaban de ello—: Progreso era la última estación terrestre y de ahí en adelante sólo el mar iba a contemplar, indiferente, el paso de mi avión solitario. Una vez en lo desconocido, quise acompañar mi soledad con algún punto de contacto con la humanidad.

Busqué afanosamente allá abajo, sobre la inmensidad marina, algo que pudiera ser mi salvación en caso necesario; pero estaba solo, absolutamente solo entre el cielo y el mar. Sentí entonces la infinita pequeñez del hombre, pequeñez que se agudiza cuando se está como yo entonces, solo y aislado del resto del mundo. Poco a poco, sin embargo, mi espíritu entró en calma y mi mente se llenó de la grandeza del Creador, y admiré su poder con todo mi corazón. Así, ya sereno, observé que Yucatán y Cuba debieron estar unidos en remotísimas épocas, ya que desde el aire contemplaba claramente las partes bajas y los profundos canales que la fuerza del viento, al agitar las aguas, debió producir al paso de los siglos hasta llegar a separar a la Perla de las Antillas de nuestro Continente.

Mi arribo a La Habana. Dos horas después de haber dejado atrás la tierra mexicana comenzó a formarse una cortina de nubes bajas. En esos instantes volví a ver tierra delante de mí, y sin pensarlo piqué mi máquina en dirección de aquel primer punto de contacto con Cuba. Pensé en Cristóbal Colón y supuse que al descubrir tierra tras de su largo y desesperante viaje, debió haber sentido, con infinita mayor intensidad que yo, aquella misma impresión de tranquilidad que da el ver tierra. No importa que el viaje sea corto o largo, lo que cuenta es que cuando uno se siente solo, rodeado de mar y cielo, se tiene siempre la impresión de que el tiempo se alarga y se vuelven eternos los minutos y las horas en aquella soledad.

Aquel punto resultó ser el Cabo de San José. Lleno de confianza, y con

la seguridad de encontrarse sobre tierra cubana, sentí que el éxito era ya mío, pese a que aún tenía por delante dos horas de incertidumbre, más o menos. Al sentir fuertes vientos contrarios y ver grandes y negros nubarrones que anunciaban tempestad, aceleré al máximo el motor. Bajo la fuerte lluvia avisté más adelante el Castillo del Morro, que me anunciaba la cercanía de la meta, y volé sobre el Campo Columbia. Describí tres círculos para bajar con el viento de frente..., y ¡tomé tierra!

DE LOS INSULTOS AL APLAUSO *

...no aceptó la responsabilidad de enviarme a la muerte por escrito...

En el aeródromo me esperaban el embajador de México en Cuba, Sr. Don Carlos Trejo y Lerdo de Tejada, acompañado por todo el personal de la embajada; las autoridades militares del Campo Columbia; periodistas y fotógrafos de toda la prensa habanera, y el enviado especial de *El Universal,* de México, mi amigo Ramírez Cárdenas; un pequeño grupo de artistas mexicanos encabezado por Raulito, *El Cartero del Aire,* quienes enarbolaban orgullosamente nuestro querido pabellón tricolor, sagrado emblema nacional de la patria lejana. Alguien me dijo que el público se había retirado del aeropuerto, cuando los fuertes vientos y la lluvia anunciaban un ciclón, porque había pensado que eso me obligaría a aterrizar antes de llegar a la meta.

Nada importaba en realidad. Cuando partí de Balbuena el *BC-2* cargaba en sus tanques 220 galones de gasolina y 15 de aceite. Al aterrizar en Columbia quedaban diez galones de aceite y 50 de gasolina. Mi ruta había sido México-Esperanza-Minatitlán-Campeche-Cabo Catoche-Cabo San José-La Habana. Había hecho el vuelo en 12 horas efectivas; y aquel *BC-2,* aquel aparato maravilloso, funcionó sin un solo incidente, sin una sola falla.

Honores en La Habana. La noticia de mi arribo corrió como reguero de pólvora por toda la ciudad, y así, cuando hubo transcurrido la breve recepción oficial que se me hizo en las tribunas del campo, y la comitiva partió rumbo a la embajada de México llevando al frente a Raulito, con su pabellón tricolor, las calles que conducían a nuestra casa diplomática

* Los redactores del *Diario de Cuba* firmaron al reverso de esta fotografía, tomada en La Habana el 13 de agosto de 1929.

—situada en el bello Reparto del Vedado— estaban materialmente llenas de gentes que vitoreaban a México con el cálido entusiasmo de los hospitalarios cubanos y frente a la embajada, se había congregado una imponente muchedumbre. Penosamente pudimos entrar al recinto, y una vez adentro, por indicaciones de nuestro embajador, salí al balcón para saludar al pueblo, recibir su homenaje de simpatía y vitorear a Cuba y a México. Después me retiré a descansar.

Por la noche, de incógnito visité algunos sitios de recreo. Pero ¡. . . qué incógnito! Todo mundo me reconocía y grandes esfuerzos debíamos hacer mis acompañantes y yo para que no se me paseara en hombros. Aquello me obligó a suspender mi *raid* turístico y a regresar cuanto antes a refugiarme en la embajada, donde la familia del Sr. Trejo y Lerdo de Tejada me atendió espléndidamente, con exquisita solicitud y velando, por así decirlo, mis menores deseos y pensamientos. Sentíame como en mi propio hogar, y excuso decir que guardo un sentimiento de gratitud eterna para tan gentiles y atentas personas.

A la mañana siguiente dio principio el programa oficial. La prensa con grandes titulares y la radio con sus constantes boletines, habían difundido mi arribo, y por ello, cuando partí de la embajada acompañado por nuestro representante diplomático y los altos funcionarios de la misma, e hicimos rumbo hacia el palacio presidencial, a lo largo de todo el recorrido encontramos nutridas vallas de gentes que no cesaban de vitorear a México.

El Presidente de Cuba, Gral. Gerardo Machado, me esperaba, acompañado por su gabinete, el Cabildo habanero, el Cuerpo Diplomático y representantes de las instituciones cívicas, para declararme huésped de honor de Cuba. El Gral. Machado me recibió con un cordial saludo y un efusivo abrazo. Yo al instante, le entregué el mensaje de cordialidad que por mi conducto le enviaba el Presidente de la República Mexicana Gral. Plutarco Elías Calles, y al mismo tiempo entregué al ministro de Guerra y al jefe de la Aviación Militar de Cuba, sendos pergaminos que les dedicaban sus colegas mexicanos. En seguida el Gral. Machado procedió a condecorarme, imponiéndome la Medalla de "Carlos Manuel de Céspedes", en el grado de Comendador. Esta presea, en aquel entonces, era la más alta distinción que podía ofrecer el gobierno cubano.

En los diez días que permanecí en aquel bello país se sucedieron, una tras otra, las ceremonias oficiales y hubo, además, los agasajos privados comunes en acontecimientos como aquél e inherentes a todo vuelo de buena voluntad. Por ejemplo, la Sociedad Geográfica Cubana me recibió en su seno, y como consecuencia de mi charla acerca de las observaciones que había hecho sobre el Canal de Yucatán, que conducían a la posible realidad de que Cuba hubiera formado parte del Continente Americano en un

pasado remoto —observaciones que llegaban a reforzar la hipótesis que también ellos tenían—, me hizo el honor de entregarme una condecoración de oro —que ostenta un dibujo en el que se representa la región sureste de México y la isla de Cuba—, acompañada de su respectivo diploma. La guardo como un tesoro, como conservo con igual cariño el pergamino que me otorgó la prensa habanera y la bandera cubana, que me obsequió la Fuerza Aérea Cubana, firmada con sangre por sus más destacados miembros.

La Habana-Belice. Mis proyectos no comprendían tantos días de permanencia en La Habana; pero el tiempo volvió a descomponerse, el cielo se encapotó una vez más y los pronósticos de amenazantes ciclones me obligaron a permanecer ahí, en espera de cielos despejados que me permitieran proseguir el vuelo hacia Centroamérica. Entre tanto no permanecía ocioso. Estudiaba, revisaba y comprobaba cuidadosamente mi plan de vuelo. En realidad, mi proyecto era salir de La Habana, visitar las capitales de las repúblicas centroamericanas que he mencionado, hasta Panamá, y ahí levantar el vuelo con destino a España y hacer, por el Atlántico Ecuatorial, el *raid* que Lindbergh había realizado por el Atlántico Septentrional.

Entre las personas que me recibieron en La Habana estuvo el Gral. Juan Barragán, ex jefe del Estado Mayor del presidente de la República don Venustiano Carranza. En ese momento comenzó una amistad sincera y perdurable. Me tocó en suerte intervenir ante el Gral. Calles para que permitiera que Barragán, María Conesa —la inolvidable *Gatita Blanca* de la farándula— y varios pilotos aviadores regresaran a su patria. Mi gestión tuvo éxito y esos desterrados regresaron a la patria gracias a la bondad del militar sonorense.

Al fin, a las 9 am. del 21 de agosto cargué 250 galones de gasolina y 15 de aceite —el máximo de capacidad de los tanques del *BC-2*— y emprendí el vuelo. Otra vez, la más fuerte impresión fue dejar tierra y hallarme sobre el mar infinito. Hasta Pinar del Río me acompañó, dándome escolta entre las nubes, un avión militar tripulado por el capitán piloto cubano Guillermo Martull. Al llegar a ese punto "banqueamos" nuestros aviones haciéndonos en el cielo un saludo de despedida. Dos horas después el tiempo se descompuso, precisamente cuando volaba sobre el Canal de Yucatán. Pasé sobre Belice y entré a tierras guatemaltecas, pero ahí sobre las sierras el huracán soplaba con fuerza tal, que era imposible continuar. Volví atrás y tomé tierra en la capital de la colonia británica. Había seguido, hasta ahí, volando sobre la costa y cerca del mar debido a que la niebla me impedía ver. Finalmente aterricé en la playa, porque no había

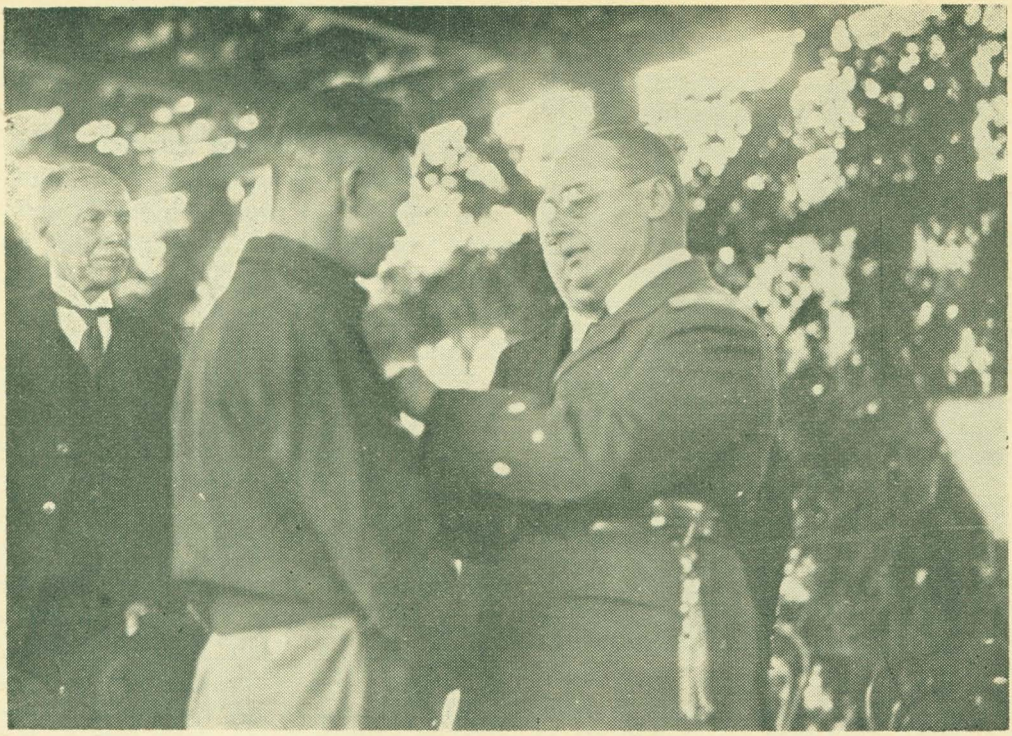
campo aéreo, y el aparato sufrió ligeros desperfectos que, por fortuna, después yo mismo pude reparar.

Estando en la playa vi a lo lejos a una persona vestida de azul que se dirigía a mí. Llevaba como tocado un casco blanco, y conforme se acercaba crecía ante mis ojos. Aquel gigante era un policía negro charolado cuya presencia me desorientó porque pensé, por un momento, si en vez de bajar en Belice no habría aterrizado en Jamaica o alguna otra isla habitada por gente de color, ya que no tenía idea de que en Belice abundaran los negros, como después pude comprobar. Cuando estuvo cerca me identifiqué con él, y, entre tanto, también se habían acercado algunos curiosos y otros policías. A unos de éstos los dejamos vigilando el avión, y a pie, acompañado por mi primer conocido, me dirigí a la ciudad. Gentilmente me condujo al consulado mexicano, y una vez en él, el cónsul me pidió audiencia inmediata con el gobernador, a quien di una disculpa por mi obligada visita al país sin el permiso necesario.

Ciertamente el gobernador tuvo para mí atenciones esmeradas, dando orden, en primer término, de que el avión fuera escrupulosamente vigilado por una guardia; y por instrucciones suyas se me condujo a un taller en el que me proporcionaron las herramientas necesarias y dos mecánicos los que me ayudaron a efectuar las reparaciones. Desmontamos una rueda del tren de aterrizaje, dañado por el brusco impacto en la playa y la llevamos al taller, donde soldé con autógena los rayos que habían sido rotos. Después regresamos al avión, y buenos sustos que llevé por la —para mí— forma curiosa en que circulaban los vehículos por las calles. La circulación es contraria a la nuestra: allá se toma por la izquierda en lugar de la derecha. Ya en la playa colocamos la rueda y dejé el avión listo para salir a la mañana siguiente.

Belice-Guatemala-San Salvador. Mientras esto ocurría, el cónsul había informado telegráficamente al gobierno de México mi aterrizaje forzoso y sus causas, y había agregado que por fortuna no había ninguna mala consecuencia porque me encontraba bien y en cuanto el daño quedara reparado, proseguiría al día siguiente mi vuelo con destino a Guatemala. Simultáneamente había cablegrafiado a la embajada de México en Guatemala, informándole el día y hora de mi salida.

El 24 de agosto reanudé mi vuelo y dos horas y media después de haber salido de Belice, tomé tierra en Guatemala. El aeródromo de La Aurora fue mi meta. Allí me recibieron las autoridades militares y civiles, nuestra representación diplomática y una enorme multitud. Los primeros abrazos me los dieron el presidente Lázaro Chacón y nuestro embajador, Dr. José Manuel Puig Casauranc. El presidente guatemalteco me condecoró en el mismo campo con la Medalla al Mérito Militar de su país y, en

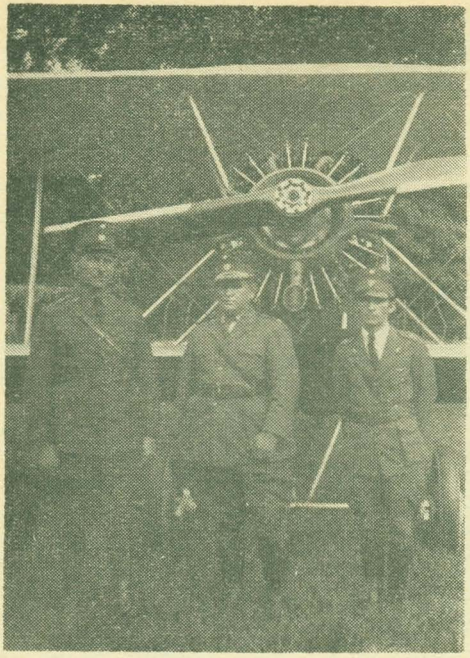


EN LA TIERRA DEL QUETZAL
...condecorado al aterrizar en el aeropuerto de La Aurora...

seguida abordamos los automóviles que nos aguardaban y llegamos al casino, donde se sirvió un banquete amenizado con brindis, discursos y felicitaciones.

Al otro día, por la mañana, fui recibido oficialmente en la casa presidencial, y en ella entregué las cartas autógrafas y otros documentos que el presidente Calles, los secretarios de Guerra y Marina y Gobernación, y el jefe de la Fuerza Aérea Mexicana enviaban a los altos funcionarios guatemaltecos. La Fuerza Aérea Mexicana envió un bellísimo pergamino y *El Universal* un cordial saludo a la prensa de Guatemala. La Fuerza Aérea Guatemalteca me obsequió una bandera de su país firmada por todos sus miembros y la prensa local un pergamino alusivo.

Tres días después inicié la tercera etapa que, en realidad, resultó ser la cuarta por la inesperada de Belice. De Guatemala a El Salvador hice una hora y veinte minutos de vuelo feliz y con tiempo favorable, y aterricé en el campo de Ilopango, donde se me hizo la recepción más calurosa del recorrido. El pueblo en masa se había congregado en el campo no obstante estar éste bastante retirado de la ciudad, y se me entregó en



PILOTOS SALVADOREÑOS *
...una hora y veinte minutos de vuelo feliz...

verdaderas muestras de simpatía y cariño. En mi concepto, El Salvador es la nación que tiene más similitud con la nuestra.

El señor presidente, nuestro embajador y los más altos jefes del Ejército me dieron una cariñosa bienvenida y en seguida me condujeron, en un desfile emocionante, hasta el palacio presidencial, en donde fui condecorado con otra Medalla al Mérito.

En los cuatro días que permanecí en aquel país me agasaron espléndidamente y la prensa y la colonia mexicana me obsequiaron sendos pergaminos alusivos, y la Fuerza Aérea Salvadoreña una bandera semejante a las anteriores. Como en Cuba, ahí dejé muchos amigos que aún conservo, entre ellos a Juan Ramón Munés, de quien voy a transcribir en seguida una carta que envió al señor Juan Ramón Uriarte, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de El Salvador en México en aquella época. La carta fue con motivo de la invitación que se le hizo a que visitara nuestro país en vuelo directo de El Salvador a México, para corresponder al mío. Esta carta me fue obsequiada después por el Sr. Uriarte, y al publicarla lo hago con el deseo de que todos los mexicanos que lean esta obra se enteren de la alta opinión que de nuestra patria tienen los salvadoreños. La carta dice así:

"Señor don Juan Ramón Uriarte.
"Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de El Salvador,
"Calle de Bucareli Núm 112.
"México, D. F.

"Distinguido y apreciable amigo:

"Debido a su exquisita gentileza he estado recibiendo regularmente periódicos y revistas de esa gran nación, y principalmente, aquellas que traen referencias acerca de la aviación mexicana. Usted sabe cortar de

* El Tte. Corl. Santiago Ayala (centro), jefe de la Fuerza Aérea Salvadoreña, con dos oficiales pilotos aviadores.

los pródigos cármenes aztecas la fruta que a cada paisano gusta, y así como a los intelectuales cuscatlecos envía usted la selecta producción de la patria de Juárez, así se ha acordado del más humilde de sus amigos y admiradores, al enviarle su manjar predilecto. Gracias mil, don Juan Ramón, por su bondadosa deferencia.

"Complázcome también por medio de estas líneas, protestar a usted y a todos los salvadoreños residentes en ese país tan querido, mi profunda gratitud, con motivo de haber iniciado ahí la idea de que vaya un aviador salvadoreño llevando sobre las alas de su nave, el tributo de nuestra admiración y hermandad hacia México, la más grande Atalaya de la América Latina. Sí, mi estimadísimo don Juan Ramón, la idea no puede ser más hermosa, por cuanto implica que nosotros sabemos corresponder a esos signos que al través del Istmo va rubricando en el espacio el *Baja California,* dejando tras sí, una estela de comprensión que sacude a los que «duermen aún el sueño colonial». En lo único que faltó acierto fue en la elección del aviador, pues, para la modestia que envuelve mi persona es demasiada honra, sin embargo, de hacerse tangible realidad esta travesía será una de las victorias más grandes de mi vida y una de las glorias más elevadas de mi patria.

"El entusiasmo cunde en todos los salvadoreños por este vuelo. Ya se han recogido alrededor de 15,000 colones a la fecha de esta carta. Todo el pueblo está poniendo su contingente para la adquisición de ese aparato, y es casi probable que para el 25 o 31 de diciembre próximo, besen las alas de mi avión el cielo histórico de México y estrechen sus gentiles manos.

"Suyo muy afectísimo.

"J. R. Munés."

Considero yo que fue una lástima grande que este vuelo no se realizara e ignoro por qué motivo.

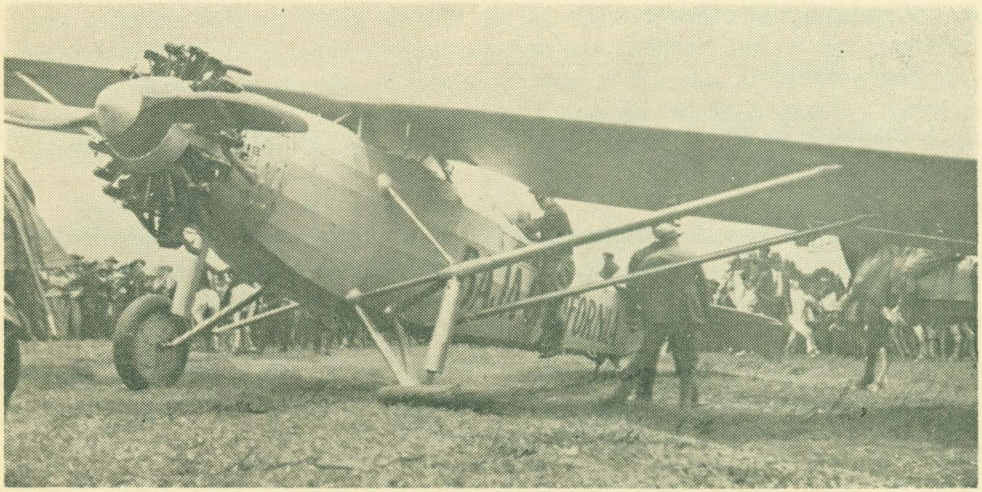
Tegucigalpa-San José-Panamá. Cuatro días después salí hacia Tegucigalpa (Honduras), adonde llegué después de una hora y cincuenta minutos de vuelo. Cuatro aviones salvadoreños me habían escoltado hasta la frontera.

Ahí la recepción tuvo lugar en el campo Toncontín, en donde, naturalmente, recibí abrazos y felicitaciones del presidente de la República, del ministro de Guerra, de nuestro Embajador, Sr. Canseco —este curioso personaje llegó vestido de rigurosa etiqueta y montado, no muy gallardamente, en una mula blanca— y del pueblo en masa. Recepción en palacio, cuarta condecoración, fiestas y agasajos y a los dos días, salí para

cubrir la quinta etapa, hasta San José de Costa Rica, adonde llegué después de cuatro horas y media, ya que no pude volar sobre territorio nicaragüense debido a que, como antes expliqué, México no sostenía entonces relaciones diplomáticas con Nicaragua, ni yo estaba autorizado para volar por sus cielos. Así, al despegar de tierra hondureña enfilé mi avión hacia el sur directamente al Atlántico, pues no era mi propósito crear una situación que condujera a reclamaciones posteriores. Volé casi siempre sobre el mar y con pésimas condiciones atmosféricas.

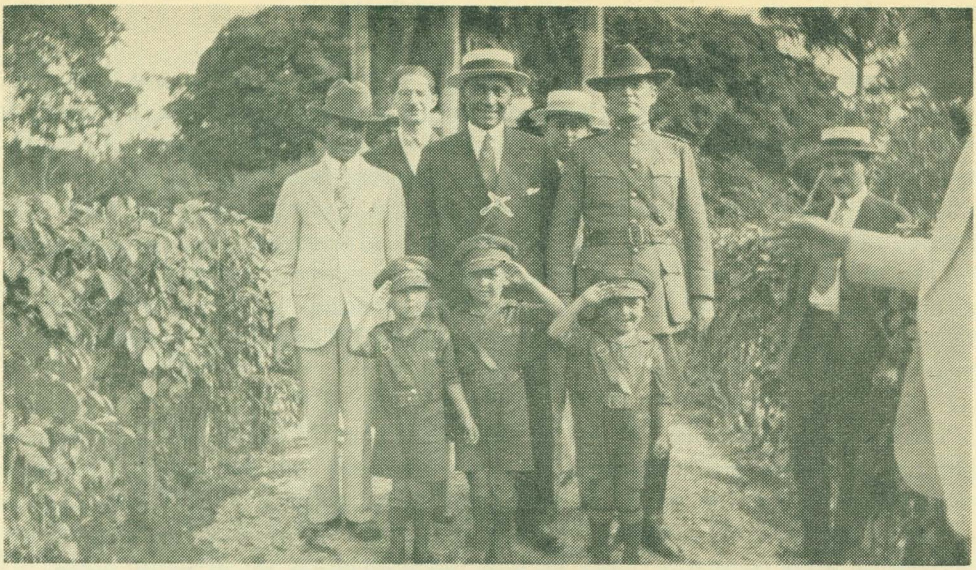
En San José mi meta era el aeropuerto de Las Sabanas, y tanta gente había invadido la pista que yo pasé verdaderos momentos de pánico temiendo que, al aterrizar, tuviera que atropellar quién sabe a cuántas personas, recordando que en estos casos, el pueblo materialmente se echa sobre los aviones. Resolví mi problema al ver que en una de las orillas del campo, muy pequeño, había un antiguo camino para carretas, el cual tenía las rodadas tan profundas que había hecho verdaderos surcos. Desde el aire, sin embargo, se veía perfectamente plano y decidí aterrizar ahí, lejos de la zona que invadía el público. Al descender las ruedas agarraron la parte baja de aquellos surcos forzando a mi avión a correr por ellos y como tenía un fuerte viento de costado el aparato derrapó un poco, desgranándose una rueda.

El primero en llegar a mí fue un coronel del Estado Mayor Presidencial, montado a caballo, quien me interrogó: "¿Que pasó? ¿No vio que estaban muy hondos los surcos? Contrariado le contesté que si los hubiera visto no me hubiera metido en ellos. Al instante llegaron otros dos coro-



ACCIDENTE EN SAN JOSE

..."¿No vio que estaban muy hondos los surcos?"...



SALUDOS PANAMEÑOS *
...“Que llegue a ser el piloto más viejo”...

neles que, como el anterior, pertenecían al Estado Mayor Presidencial, y éstos, amablemente, me ayudaron a sacar el avión y ponerlo a un lado del camino. Ahí mismo reparamos los desperfectos. Nuevas recepciones oficiales en el curso de las cuales fui condecorado, se me declaró hijo predilecto de Costa Rica, se me entregaron pergaminos y banderas firmadas. Durante cuatro días fui huésped de la embajada de México en donde el embajador, Lic. y gran poeta don Antonio Mediz Bolio y su esposa, me colmaron de atenciones. Recibí también afectuosas atenciones del piloto aviador costarricense Oscar Arana Sáenz, quien había hecho su carrera de aviador en México y había sido comisionado por su gobierno, como mi ayudante. Como grandes amigos que fuimos lo recuerdo con especial cariño.

Cuatro días permanecí en San José, en tanto se construían dos ruedas para el *BC-2* a fin de suplir las que tenía, ya muy deterioradas. Siguiendo el Atlántico llegué a Panamá y aterricé en el Campo Balboa de la Zona Militar del Canal. Vino a encontrarme una escuadrilla de la guardia costera de aviación, que me dio escolta hasta Fransfield, volando al otro lado del canal. En ese lugar me recibió el coronel jefe de la Zona y a la 1.30 pm. los jefes norteamericanos me obsequiaron con un banquete. El discurso de ofrecimiento de la recepción estuvo a cargo del mismo jefe de la Zona, quien entre otras cosas, dijo: “No quiero que llegue a ser el

* Los tres hijos del presidente de Panamá saludan alegres y “marciales”.

mejor piloto, sino el más viejo." Como el lector verá, ese deseo se está cumpliendo.

Arnulfo Cortés, el siempre leal amigo y gran mecánico, me había estado esperando en Panamá desde quince días antes. Entonces, ayudado y asistido por los mecánicos de los Estados Unidos de Norteamérica, sometió al *Baja California* a una rigurosa inspección. Nuestro embajador, Gral. Juan G. Cabral y su canciller, Lic. Rafael Fuentes, me colmaron de atenciones y demostraron gran entusiasmo al conocer mi plan de volar de ahí a Natal (Brasil), para desde ese punto cruzar el Atlántico y llegar a Madrid. Pero he aquí que cuando más decidido y contento estaba yo llegaron órdenes de México, que el mismo Gral. Cabral me transcribió, de regresar inmediatamente.

Regreso a la patria. ¿A qué se debía esa orden? Creo que la impuso el estado de ánimo de la opinión pública, alarmada por los acontecimientos ocurridos poco antes y, sobre todo, por el amargo recuerdo que en ella dejó el infortunio de Emilio Carranza. Seguramente se temió que a mí me ocurriera algo parecido. Esta es una característica de la gran masa. Al principio, cuando yo esperaba que pasara el mal tiempo a fin de iniciar mi *raid*, se me había exigido un espíritu exageradamente temerario; ahora, por lo contrario, se me pedía un espíritu exageradamente prevacido. Como soldado no tenía más alternativa que obedecer. Así lo hice, y regresé.

Las condiciones atmosféricas de la temporada me obligaron a aterrizar en San Salvador después de siete horas de vuelo. Parte de ese tiempo lo pasé sobre territorio nicaragüense en que actuaban las guerrillas de César Augusto Sandino. Más adelante el mal tiempo me hizo alterar el itinerario previsto, y entré a territorio mexicano por Suchiate, dejando a mi izquierda la amenaza de un furioso ciclón ya desatado. Dejé atrás Oaxaca y pasé por Orizaba, pero el temporal era tan tremendo que tuve que aterrizar forzado en Tepeaca, Puebla, por falta de gasolina, lo cual hizo que hasta el día siguiente arribara al siempre querido y viejo Balbuena.

Siempre lo mismo. La gente que antes me criticó por no salir con mal tiempo ahora me reprochaba el haberme arriesgado a volar bajo pésimas condiciones atmosféricas. Sin embargo, los objetivos esenciales del *raid* —volar a La Habana y probar el *BC-2*— se habían cumplido. La "cucarachita" se portó magnífica, probando que era tan buen avión como el mejor de construcción extranjera. Además, el vuelo había logrado resultados considerables para México, por la simpatía que despertó en Cuba y los países centroamericanos, en los que gozó siempre de gran prestigio, ese prestigio que nosotros habíamos olvidado durante muchas décadas.

En pocas ocasiones hubo en aquellos países tanto entusiasmo e interés por algún *raid,* incluso en los más difíciles y arriesgados que éste; y debe recordarse que interés y entusiasmo iban enfocados no únicamente al aviador, sino al país al que éste pertenecía y representaba.

Homenaje lírico. En el devenir de toda existencia humana hay momentos que perduran, que son inolvidables y que vencen al tiempo y al espacio. Tal es el caso de una gentil y bella damita salvadoreña, la señorita María Luisa Cartagena, quien al arribar a su tierra, me entregó este poema:

HOMENAJE AL INTREPIDO AVIADOR AZTECA,
CORONEL DON ROBERTO FIERRO,
A SU LLEGADA A EL SALVADOR

"Como valiente y glorioso mexicano,
"piloteando la gigantesca y aérea nave,
"cuyo regocijo, en el pecho, apenas cabe.
"Al recibir al héroe de un país cercano,
"que llega hasta nosotros ligero como el ave,
"con voces de entusiasmo este pueblo os aclama
"pues vuestra hazaña a la historia dará fama.

"Tu visita es expresiva.
"Traes a El Salvador cordial mensaje
"de simpatía que, a la vez es una excitativa.
"Desafiando la muerte en vuestro viaje
"para estrechar las relaciones que cultiva
"México, al que aquí se le tributa homenaje.
"Antes que aquél pase nuestra frontera,
"se le aprecia, se le quiere, se le espera.

"La unión de dos pueblos hermanos,
"a través de inmensos y turbulentos mares,
"conserva el calor de un apretón de manos.
"Por muchos que sean los azares
"de ambas naciones, recuerdan que son hermanos
"y se erigen mutuos, grandes altares,
"en los que se venera la amistad sincera,
"por personas de lealtad verdadera.

"Ojalá siempre serena luzca,
"y la inmortal gloria te alumbre
"dirigiendo tu poderoso brazo, en busca

"de la no lejana y hermosa cumbre
"que despide una espiral brusca,
"y los astros te den su lumbre,
"ciñendo sobre tu frente notable
"corona de laureles doble.

"Tiendes tus miradas, genio divino,
"por la tierra, por el mar, por el cielo
"hacia el abierto, amplio camino
"que faltaba a tu ancho anhelo.
"Por el espacio bañado de luz diamantina
"las alas de tu avión aligeran el vuelo,
"acercándote rápidamente a nosotros,
"que, por un tiempo, seremos la envidia de otros.

"Sin abrigar ningún temor quisiera,
"de mi ambición el temerario intento,
"que por camino de flores descendiera
"aquel a quien llevamos a nuestro pensamiento;
"a prestarle homenaje todo el mundo fuera,
"correr vertiginosamente y quedar sin aliento,
"y el pueblo inmenso que el recinto llena
"le espera ansioso, tejiendo una cadena.

"En la verde extensión de la llanura
"la multitud, con muestras de contento,
"espera ver al héroe azteca lleno de apostura
"que la confianza le infunde de momento.
"Sin vestir regia y temible armadura
"desciende sonriente, y sin un lamento,
"tras la lucha con gran aliento
"contra la envidia, y la furia de los vientos.

"Y es para mis locos anhelos,
"conocerle, una gran felicidad,
"porque es del país de mis abuelos
"el aviador azteca de la vecindad;
"y pienso en su heroísmo, y en mis desvelos,
"anhelo con cariño y sinceridad
"hacerle entrega de mi humilde ofrenda,
"sin que por eso, creo, él se ofenda.

"San Salvador, agosto de 1928.
"María Luisa Cartagena."

DEL AIRE Y DE LA TIERRA *

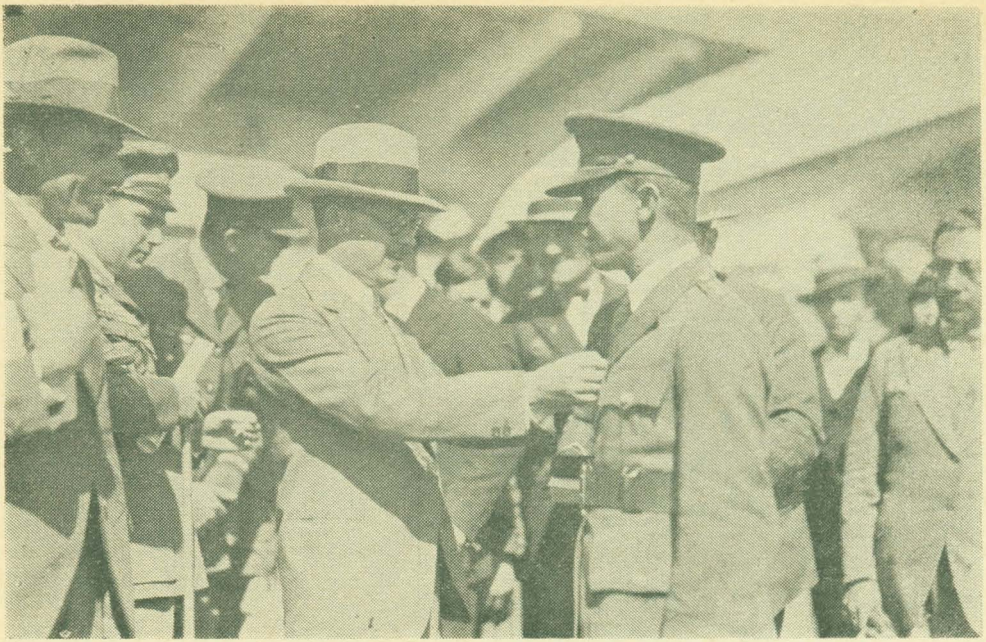
...el gobierno de la República me premió...

Prácticamente mi llegada a Balbuena fue una sorpresa. Pocas eran las personas que me esperaban en el campo. Allí estaban el señor Presidente de la República, el Secretario de Guerra y Marina y los demás miembros del gabinete, el jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, el Cuerpo Diplomático y mis compañeros de aviación. Varios de los estados de la República me hicieron invitaciones para que visitara sus respectivas capitales, a bordo del *BC-2,* porque deseaban rendir homenaje al avión y al piloto ya que ambos, habían paseado en triunfo nuestra enseña patria, por países hermanos.

Meses después el gobierno de la República me premió por la feliz realización de mi vuelo al extranjero, imponiéndome en solemne ceremonia la condecoración Al Mérito Aeronáutico ...de segunda clase.

Gira triunfal. Solicité permiso al señor Presidente de la República para recorrer aquellas entidades, y una vez obtenido, salí de Balbuena en el *BC-2* y estuve en Guadalajara, Durango, Torreón y Chihuahua. Por ser nativo de esta entidad, el pueblo me declaró cariñosamente su hijo predi-

* El piloto Fierro y el Gral. Ramón Rodríguez Familiar, con el *Baja California 2,* en los hangares de Balbuena.



CONDECORACION MEXICANA *
...el "Mérito Aeronáutico" de segunda clase...

lecto y la Legislatura local me proclamó huésped de honor, mediante el oficio número 153, fechado el 10 de octubre de 1928, el cual inserto, en reproducción fotográfica, y que dice:

"Poder Legislativo. Secretaría. Núm. 153.
"Al C. Teniente Coronel Piloto Aviador Roberto Fierro.
"Presente.

"Esta H. Cámara, en sesión extraordinaria celebrada hoy, tuvo a bien aprobar el decreto número 12, que dice:

"ARTICULO UNICO. El H. XXXIII Congreso Constitucional declara huésped de honor en el estado, al valeroso chihuahuense Teniente Coronel Aviador ROBERTO FIERRO, mientras permanece en su territorio.

"TRANSITORIO. Este decreto surtirá sus efectos desde la fecha de su aprobación, y le será entregado al aviador Roberto Fierro, en la sesión de mañana, a la cual será invitado.

"Lo que tenemos el honor de comunicar a usted para su satisfacción

* El Srio. de Hacienda, Sr. Luis Montes de Oca, impone la medalla a Roberto Fierro.

UN AGASAJO *
...tan bueno como el mejor avión extranjero...

personal esperando que, como hasta hoy, siga sosteniendo en alto el pendón nacional en el ramo de la aviación que tantos éxitos está alcanzando.

"Reiteramos a usted las seguridades de nuestra atenta y distinguida consideración.

"SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.
"Chihuahua, octubre 10 de 1928.
"D. S. Cipriano Arreola.—D. S. V. Chacón Baca. (Firmados.)"

De allí enfilé mi avioncito a Monterrey; de la Sultana del Norte fui a Puebla, y de allí torné a la capital. Verdaderamente, la emoción que sentí al recibir tantas e inmerecidas demostraciones de simpatía y cariño en todos esos estados, quedó grabada en mi corazón y perdurará mientras yo viva. Al término de la gira entregué, en Balbuena, al jefe de la Fuerza Aérea, a mi querido e inolvidable compañero: mi avión, el *Baja California Número 2;* y pedí autorización para quedarme con las tapas de acceso al motor, en las que los mecánicos de cada país comprendido en el *raid* ha-

* Banquete del Bloque de Obreros Intelectuales. Entre los presentes figuran: el Gral. Heriberto Jara (primera fila, tercero, de izquierda a derecha), don Alfredo del Mazo (primero, en la útima fila) y don Adolfo Ruiz Cortines (cuarto, en la última fila).

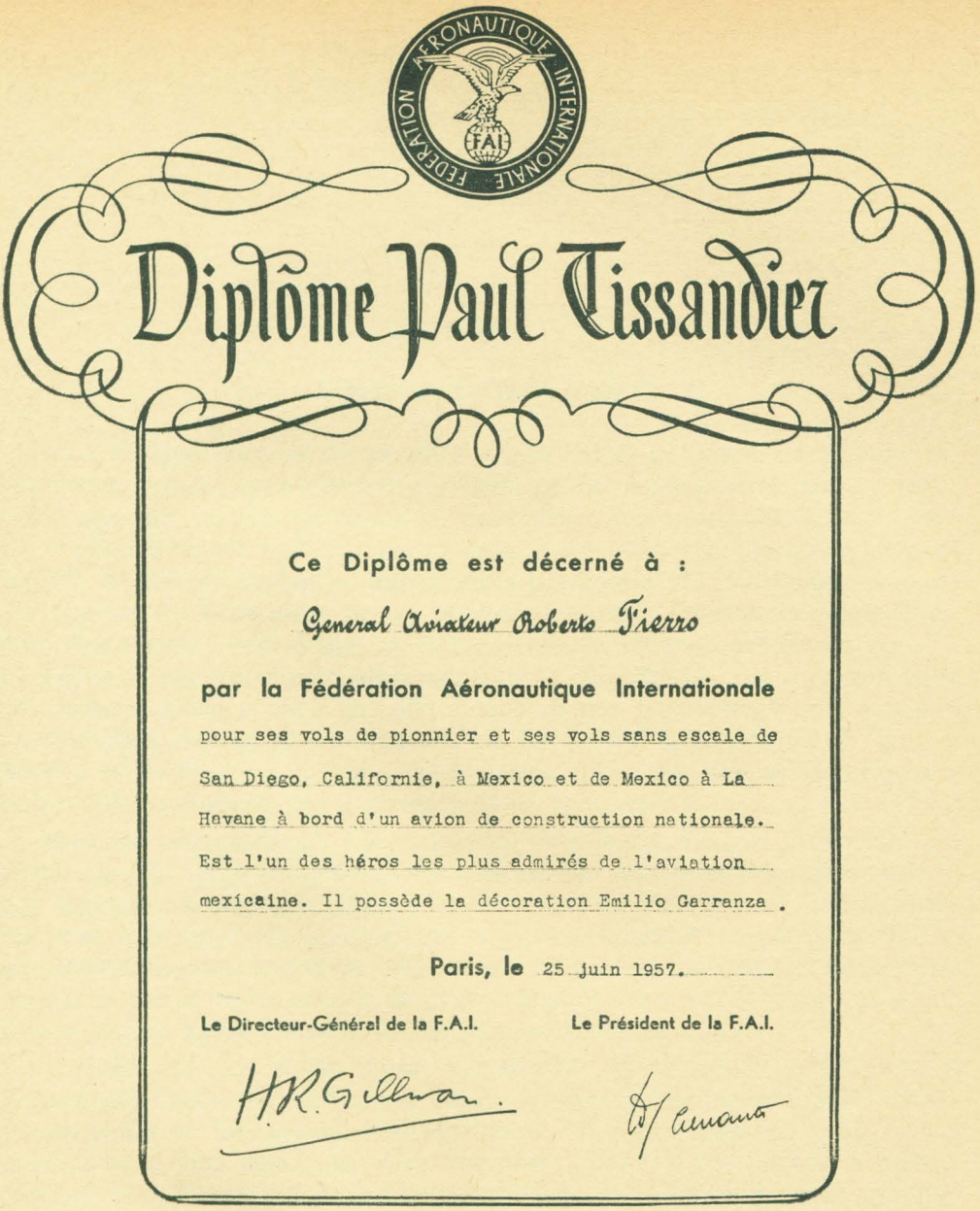
bían pintado la correspondiente bandera de su patria, y con la insignia de la Fuerza Aérea de Panamá. Aún conservo estas cosas, entre los recuerdos más significativos y queridos de mi vida y mi carrera.

La tumba del "BC-2". Aquel fantástico avioncito que me llevó por los cielos de las naciones hermanas fue alojado en nuestro inolvidable, y ya desaparecido, campo aéreo de Balbuena, cuna de los primeros aguiluchos que dio México y tumba de muchos de ellos, mudo testigo de los sacrificios de tantos pilotos, en aras del progreso y la gloria de la patria.

Juzgo, al mismo tiempo, oportuno expresar aquí mi tristeza, mi amarga decepción al ver convertido nuestro nido, nuestro campo, en objeto de lucro, en motivo de rapiña, de ambiciones desmedidas que han hecho que se olvide el significado de sus 40 años de servicios, y que se profanen las tumbas espirituales de las águilas de México que en él dieron su vida en el cumplimiento del deber. ¿Por qué se permitió eso? Antes de haberlo permitido debió haberse ordenado el respeto para Balbuena, y conservado el campo como un monumento a la aviación mexicana, convirtiéndolo en parque nacional si, como se aseguró, era absolutamente necesaria su desaparición por razones técnicas y de seguridad para los habitantes de la zona oriente de la ciudad de México.

Pero volvamos al *BC-2,* el cual, a instancia de mi amigo y jefe, el trágicamente desaparecido Gral. Eulogio Ortiz, fue puesto en manos del competente piloto Miguel Colorado y Cupido quien deseaba efectuar en él un vuelo sin escalas de Mexicali a Mérida. Una vez hechos los preparativos necesarios, personalmente lo instruí en el manejo del aparato y acto seguido inició su vuelo de preparación con escalas, entre las dos ciudades más distantes del país. En Mexicali ultimó sus preparativos, y una mañana despertamos con la noticia de que el Cap. Colorado volaba ya, directo a Mérida. Seis o siete horas más tarde supimos que se había extraviado cerca de Culiacán e inmediatamente se organizó una búsqueda. Fue localizado cerca de la sierra donde se había estrellado contra unos árboles y, afortunada y milagrosamente, él se hallaba a salvo.

¡Mi avión! Ese avión que había sido para mí, desde que nació, inseparable amigo de mis mejores sentimientos; el que me condujo en vuelo triunfal sobre mares y tierras extranjeras, llevando cordiales mensajes de fratrenidad de mi pueblo a otros pueblos; el avión que fue único compañero de mi soledad en los espacios sin fin, y que siempre había respondido con gallardía a mis impulsos y deseos, quedó completamente destrozado, abatido, como un pajarillo al que el cazador hiere de muerte. Allí quedó mi avión, abandonado en el lugar de su caída, y yo quedé anonadado por aquel triste fin de mi "cucarachita", doliéndome de que la nación a la que diera renombre, no hubiera hecho el menor esfuerzo por conducir sus restos al sitio en que debía conservarlos: el Museo de la Aviación.



FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

FAI

Diplôme Paul Tissandier

Ce Diplôme est décerné à :

General Aviateur Roberto Fierro

par la Fédération Aéronautique Internationale

pour ses vols de pionnier et ses vols sans escale de San Diego, Californie, à Mexico et de Mexico à La Havane à bord d'un avion de construction nationale. Est l'un des héros les plus admirés de l'aviation mexicaine. Il possède la décoration Emilio Garranza.

Paris, le 25 juin 1957.

Le Directeur-Général de la F.A.I. — Le Président de la F.A.I.

DIPLOMA "PAUL TISSANDIER"

"Este Diploma se concede al general aviador Roberto Fierro por la Federación Aeronáutica Internacional, por sus vuelos de pionero y sus vuelos sin escala de San Diego, California, a México, y de México a La Habana, a bordo de un avión de construcción nacional. Es uno de los héroes más admirados de la aviación mexicana. Posee la condecoración «Emilio Carranza».

"París, 25 de junio de 1957.

"El Director General de la FAI.
"Rúbrica.

El Presidente de la FAI.
Rúbrica."

Capítulo VIII

LA MENTALIDAD AEREA

Poco tiempo después de aquellos vuelos míos, ya descritos, hondas cavilaciones invadieron mi espíritu y llenaron mi pensamiento con tal tenacidad que, aun contra mi voluntad, me obligaron a profundizar en conceptos más altos de esa filosofía, sui géneris, del aviador. En efecto, el adverso destino de Emilio Carranza, quien había perdido la vida al dejarse exasperar por las vociferaciones de un público ignorante en cuestiones de aviación; los soeces insultos que yo había recibido, en vísperas de mi vuelo a La Habana; las reacciones del hombre de la calle frente a la aviación (que por fortuna, poco a poco han ido siendo menos frecuentes, pero que aún no han desaparecido por completo), me llevaron a la conclusión de que en México no teníamos —y quizá no la tengamos— una mentalidad aérea o aeronáutica adquirida, ni suficientemente madura.

Buscaba afanosamente las causas de este fenómeno y a mí mismo me decía que de igual modo que carecemos de una industria aeronáutica, aquéllas fueran efecto de esto, o lo que es lo mismo, que de existir entre nosotros una industria aeronáutica no careceríamos de la comprensión en que abundan los países en los que la aviación se encuentra tan desarrollada que es ya un medio común de viajar, enviar paquetes, cartas, etc., y que incluso forma parte decisiva de las fuerzas armadas.

Dijérase que, en cierto modo, a pesar de sus triunfos, no obstante el entusiasmo fugaz del pueblo, por sobre sus comienzos prometedores, nuestra aviación no ha logrado convertirse en un rasgo gallardo, corriente y normal de la vida mexicana. Esto me obsesionaba, y me impelía a definir conclusiones. Existe entre nosotros, me decía, una mentalidad automovilística que permite a gran número de mexicanos manejar un automóvil, conocer las marcas de ellos, arreglar una avería no muy importante, tener idea de cómo funciona un motor y, aún más, saber cuando se puede ir de prisa por un camino, y cuando éste es infranqueable. En cambio, en proporción a ese desarrollo del automovilismo entre nosotros, el desarrollo de la aviación es mínimo. Esta falta de paralelismo entre el desarrollo mate-

rial de la aviación y la falta de desarrollo intelectual reflejado en la carencia de una actitud espontánea de comprensión e interés para ella, constituye un problema que comenzó a preocuparme después del trágico fin de Carranza, que me obsesionó en aquellas ocasiones en que los insultos me seguían por las calles, y que no ha dejado de inquietarme desde entonces, porque esa falta de paralelismo persiste, y tal vez ahora más acentuada.

Hoy, en efecto, se observa en nuestro pueblo una absoluta indiferencia por la aviación. Puesto que el avión es manejado por un piloto, éste carece de importancia, a pesar de que la aviación es ya un rasgo diario en la existencia, lo cual resulta grave, y tal vez sea la causa principal de que nuestro desarrollo aeronáutico nacional sea cojo, insuficiente, deficiente y desequilibrado. En efecto, la aviación es entre nosotros como una planta crecida sin el abono del calor popular. Quién sabe si por que, debido a motivos económicos, sólo disfruta de ella una minoría selecta de nuestro pueblo. Sea lo que sea, lo cierto es que en México no hay interés por la aviación, ni aun en las más altas esferas gubernamentales.

He dedicado a la aviación dos terceras partes de mi existencia, y ella sigue siendo, hoy en día, mi vida entera. Fuerte en esta experiencia y en esta vocación, quiero hacer un alto a los recuerdos que ahora estoy recogiendo y examinar detenidamente esta cuestión de la mentalidad aérea. Sin ello, creo, el lector no comprendería las verdaderas causas —ni la profundidad de ellas— que originaron la evolución de nuestras alas en los años que siguieron a los vuelos de Carranza y míos, ni la situación actual de la aviación.

Hombre enciclopédico. Preciso es reconocer que en los medios militares de nuestra nación no abunda —o no existe— ese tipo de hombre que los anglosajones llaman *air-minded* y que corresponde al poseedor de una mentalidad aérea. Esta deben poseerla no sólo los altos mandos sino aun los oficiales, quienes deben estar compenetrados de este axioma: "La aviación militar es el factor más importante de la guerra moderna". Deben además saber, desde la cúspide del mando hasta el último de los oficiales, que la aviación constituye una arma de técnicos, casi de sabios, aunque esta sea una causa más para que las nuevas ideas retrasen su acceso al sentir general.

Después de la Primera Guerra Mundial de 1914-1918, cuántos de los más altos militares habrían crucificado con gusto al general italiano Julio Douhet, precursor de la guerra aérea, y sin embargo, sus teorías, en aquellos tiempos revolucionarias, resultaron tímidas ante la realidad de la Segunda Guerra Mundial que a tantos millones de seres humanos llevó al holocausto. Y no hablemos acerca del general norteamericano Billy Mitchell, quien se vio obligado a pedir su retiro entre las dos guerras,

por haber afirmado que un avión era suficiente para hundir un acorazado. Esto que entonces pareció una fantasía, resultó verídico en más de una ocasión durante las operaciones bélicas de 1939 a 1945.

Pues bien, aún ahora, grandes sectores del ejército y del pueblo de México se encuentran, respecto a la aviación, con una mentalidad de antes de la Primera Guerra Mundial, en que era simple auxiliar del ejército y de la marina. Pero ahora la aviación, por sí solo, constituye un verdadero ejército más apto, más rápido, más capaz e infinitamente más móvil, que cuenta con armas diversas que en tierra corresponden a tanques, caballería, infantería, artillería, etc., y que en el aire equivalen a los aviones de caza, bombardeo ligero, bombardeo pesado, reconocimiento y aerotransporte. Un verdadero ejército de tropas está al servicio de ella, entre paracaidistas, técnicos y tropas desembarcadas de los aviones. Y por si fuera poco, a la aviación corresponde dirigir la defensa antiaérea y la organización de la población, para preservarla de ataques aéreos.

Actualmente, y siempre, a nadie se le puede haber ocurrido sostener que la marina de guerra es una de las armas del ejército de tierra; a nadie, pues, debería pasarle por la cabeza afirmar que la aviación es una de las armas del ejército terrestre. Aire, tierra y agua son tres elementos distintos, y a cada uno de ellos corresponde su medio de transporte, de lucha, de táctica y de estrategia propios, de organización y de mando autónomo. Fuera de los Estados Unidos de Norteamérica —donde este problema ha sido motivo de frecuentes polémicas— en la mayoría de los países la aviación tiene absoluta independencia dentro de las fuerzas defensivas militares, cuenta con su ministerio, y dispone de sus altos mandos. Sin embargo, en México, el público y los altos dirigentes no han llegado aún a comprender el inmenso desarrollo que ha logrado la aviación moderna, cuyos límites escapan a la imaginación humana según queda demostrado por la actual tendencia a la conquista del espacio exterior; pero aquí —en el momento de escribir yo estas líneas— todavía no podía comprenderse que, por ejemplo, todos los transportes de guerra llegarían a efectuarse por aire y que ello alteraría la táctica, la estrategia y la logística. En esos días se hacía ya el transporte aéreo de 500 ton., y eso no era sino una etapa en la inevitable evolución de la aviación.

En México, pues, precisa trabajar para el futuro. Pero esto sólo será posible si comprendemos con claridad cuál ha de ser ese futuro. Esa comprensión no debe quedar limitada al mando sino extenderse al pueblo: de lo contrario, aislado aquél, se encontraría impotente y como en el vacío.

Material humano. Lo paradójico de todo esto es que en México poseemos, y hemos poseído siempre, una excelente oficialidad de aviación militar —y lo mismo cabe decir de la civil— compuesta por hombres abne-

gados, competentes, capaces y valientes. Disponemos además de obreros de una capacidad, una habilidad y una técnica prodigiosas, y no exagero al darles este calificativo, porque en México el solo hecho de que con nuestra pobre industria, y después de la Revolución, llegásemos a fabricar aviones íntegramente mexicanos, me otorga la razón y justifica esta apreciación.

Poseemos también materias primas de primerísima calidad y una posición estratégica aérea envidiable, con abundantes terrenos susceptibles de convertirse en bases excelentes, a poco costo. Por si todo esto no fuera suficiente, contamos con magnífico petróleo de alta calidad, refinerías, oleoductos, lubricantes, todo en abundancia y a precios bajos. ¿Cuántas potencias del mundo podrían contar con ello, y decir lo que nosotros decimos?

Esta rica gama de elementos que se reúnen en nuestro país debería permitirnos forjar un poderío aéreo —militar y civil— considerable y a mucho menos costo que el mantenimiento de un numeroso ejército, o de una marina que por muy grande que fuesen, siempre resultarían pequeñas en proporción a la defensa y vigilancia de nuestros extensos litorales. Por ejemplo, un destructor se construye en seis meses; es una de las unidades más modestas y, por su papel específico, de las que con mayor facilidad se sacrifican en cuarquier armada. El costo de un destructor equivale al de un escuadrón de bombardeo. integrado por diez aparatos modernos. El costo de una sola base naval —modernamente equipada— permitiría la adquisición de patentes, el establecimiento de talleres y la formación de una fuerza aérea poderosa, capaz de vigilar nuestras costas y aguas territoriales, de defender nuestro cielo y de colaborar con nuestro ejército, si hubiera necesidad de ello.

Puede parecer una paradoja, pero es verdad que la aviación es el arma ideal para las naciones pobres y débiles, con bajo índice demográfico e inmenso territorio. Es, en suma, el arma ideal para México. Lo único que falta, en nuestro caso, es que el pueblo y nuestros dirigentes se den cuenta de ello; sí, esto es lo que hace falta, por que innegablemente en nuestra patria la aviación militar tiene muy poco ambiente y de ello deriva su atraso y su penuria. Estas no son frases: ha de considerarse que, en efecto, un solo regimiento aéreo norteamericano, británico, ruso o simplemente turco, ofrece una superioridad de casi el doble en eficacia con respecto al total de la aviación mexicana. He aquí datos concretos:

Un regimiento aéreo, en otros países, consta de plana mayor, personal administrativo, personal de intendencia, de transportes y de talleres, y secciones de iluminación, incendios, meteorología, transmisiones, fotografía y escuela. Se integra con cinco escuadrones de tres escuadrillas cada uno —diez aparatos por escuadrilla— que hacen un total de 160 aviones,

incluyendo los de mando y enlace. Comparemos todo esto con los efectivos reales de nuestra Fuerza Aérea, y dígase si me asiste o no la razón.

México viene industrializándose a gran prisa, posee una capacidad económica superior a la de muchos otros países que apenas están creando su fuerza aérea y su aviación comercial. Nuestro esfuerzo, así, no debe demorarse ni ser inferior a nuestra capacidad económica. Démonos cuenta de la realidad, y constatemos por ello que una fuerza aérea no se improvisa en el momento del peligro, porque requiere, a la vez, una tradición y una preparación eminentemente técnica de su personal, una reserva de material y, sobre todo, una mentalidad aérea bien arraigada en el pueblo.

La razón fundamental que me ha decidido a narrar estos recuerdos fue el impulso total de que con ello en algo contribuya al nacimiento y evolución de esta mentalidad, que es la premisa para el desarrollo de nuestra aviación en el inmediato porvenir.

Una nueva vida. Con sentido moderno, se puede considerar a la aviación como un medio rápido y útil de transporte o como una peligrosa arma de guerra; pero la aviación es mucho más que eso. La aviación es un modo de vida completamente nuevo para la especie humana. Nada sería exagerado de lo que pudiéramos decir de ella como influencia en todos los aspectos de la vida, la actividad y el pensamiento del hombre.

Antes de la aviación, las grandes rutas comerciales —con excepción de las transoceánicas— corrían paralelas a las costas y millones de kilómetros cuadrados de tierra estaban abandonados. Pueblos enteros, perdidos en selvas y territorios aislados, vivían una existencia miserable, y en lo económico y en lo social casi no habían salido del neolítico. Ese mismo fenómeno se repetía en nuestro vasto territorio, en los inacabables litorales del Golfo y del Pacífico. Lo mismo puede decirse de la América del Sur, de Africa y de Oceanía, que han entrado a la era del moderno desarrollo merced a la cooperación de los aviones.

Actualmente un hombre de negocios, por ejemplo, puede desayunar en México, comer en Nueva York y cenar en cualquier país de Europa. Modestamente, un mexicano en dos horas puede estar en Chetumal o en Tijuana, si su punto de partida es la capital de la República; pero supongamos que no es el *jet* el que se usa, sino el avión de motor a pistón y se verá cómo cualquier piloto en menos de tres días llega a cualquier punto del planeta, sin que importe la situación de su punto de partida.

En el mundo, casi todos los seres humanos conocen estos hechos; pero sólo los aviadores los comprenden y se dan cuenta de su significado en la vida sobre el planeta. Por ejemplo, la existencia de la aviación acabará nuestros actuales sistemas de medidas. Esas medidas, todas, parten de un punto fijo, pero en el espacio no hay puntos fijos, excepto nuestro

planeta, los planetas que componen el sistema solar y las estrellas, en cuanto a su relación de los unos a los otros puesto que, en verdad, su posición cambia diariamente al seguir sus propias orbitas y al marchar, sin posible medida en el tiempo, por el infinito de los espacios cósmicos.

Ya ahora hemos de hacer cálculos si queremos saber a qué hora llegaremos a París si salimos, en avión, de México. Y esto impone también el cambio de las medidas de distancia puesto que los kilómetros y millas terrestres, planos, tendrán que ser sustituidos por millas y kilómetros curvos. Incluso los mapas deberán ser modificados al irse creando la mentalidad aérea y al sustituir los transportes aéreos a todos los demás conocidos. ¿Todo esto está muy lejos? Lejos, sí, pero no tanto. Y en todo caso, esta cercana lejanía no es motivo para que desde ahora quienes comprenden el sentido inexorable de esta evolución, no intenten, por lo menos, ir fomentando la aparición de esa mentalidad aérea tan indispensable.

La geografía misma se modificará. La aviación hará innecesarias las grandes concentraciones humanas y la vida resultará mucho más agradable en las ciudades, cuando las urbes babilónicas de hoy sean sustituidas por pequeñas ciudades sonrientes, unidas por el aire, alejadas de los centros de producción pero a unos cuantos minutos por avión como ahora, por ejemplo, nos trasladamos en automóvil de las Lomas de Chapultepec al primer cuadro de la ciudad.

Imposible es prever cuántos de estos cambios se habrán realizado en la próxima generación; pero si el hombre actual ya piensa en conquistar a las estrellas, puede asegurarse que, sin lugar a dudas, todo el sistema de la vida humana será modificado radicalmente por la aviación con mayor celeridad y normas más ennoblecidas de las que han caracterizado a las pasadas épocas, esas épocas perdidas en la noche de la prehistoria, en las que el hombre descubrió el fuego y diseñó la primera rueda.

Hasta hoy nosotros hemos vivido —y este es uno de mis grandes y legítimos orgullos— los prolegómenos de la aviación. De aquí en adelante los *raids* sensacionales carecen de sentido, ya que los pilotos son técnicos y no aventureros del aire. Es esto lo que debe hacerse penetrar poco a poco en la mente de nuestro pueblo, para que deje de considerar a la aviación como un deporte y al piloto como un descubridor. Es preciso ya que nuestro pueblo se acostumbre de una vez por todas a considerar a la aviación como un rasgo normal de su vida cotidiana, y como un lógico signo del incontenible avance de la humanidad.

Hoy los aviadores hemos de luchar no como antaño, no como hace 40 años, para morir como tantos cuyo espíritu generoso y heroico les llevó a ser abatidos en las selvas ardientes, en las gélidas crestas de nuestras serranías o en los inhóspitos desiertos del norte. Hoy hemos de luchar, y vivir y seguir luchando, para hacer llegar la aviación a todos los rincones

de la patria, a fin de que todos los mexicanos se beneficien con ella. Más aún, nosotros sabemos que en el aire existe un límite, y que ese límite es la necesidad de entrar en contacto con la tierra. Para el avión, como para el navío, lo esencial es llegar a puerto. Precisa entonces, lógicamente, luchar para que estos puertos existan en todas partes del país, que sean de lo mejor y estén bien equipados para que no quede un solo mexicano sin la posibilidad de llegar, en poco tiempo, a uno de esos puertos desde los cuales se puede poner en contacto con el mundo entero. Y hemos de luchar también por la constitución de una industria aeronáutica nacional, indispensable al desarrollo de nuestra fuerza aérea y al desarrollo de nuestra economía industrial.

Estas reflexiones son algo vagas, porque los aviadores nada tenemos de filósofos. Sin embargo, espero que sean útiles para hacer comprender al mexicano la importancia de modificar su actitud frente a la aviación. Y espero más: que a esta tarea me ayuden todos aquellos que siendo maestros, periodistas, políticos y, en suma, quienes tienen como misión fundamental la de orientar al pueblo. Así lo espero, porque si México continúa en retraso respecto a las demás naciones en la tarea de crear la mentalidad aérea de sus habitantes, nuestra aviación, por mucho que nos esforcemos, seguirá ocupando un sitio de segunda fila. Porque lo decisivo en todo, es el hombre; y mientras el mexicano no vislumbre y desee el porvenir ilimitado que la aviación le ofrece, México no saldrá de su actual condición de país subdesarrollado, por más que se nos diga, equivocadamente, que no somos subdesarrollados sino que estamos en proceso de pleno desarrollo.

Capítulo IX

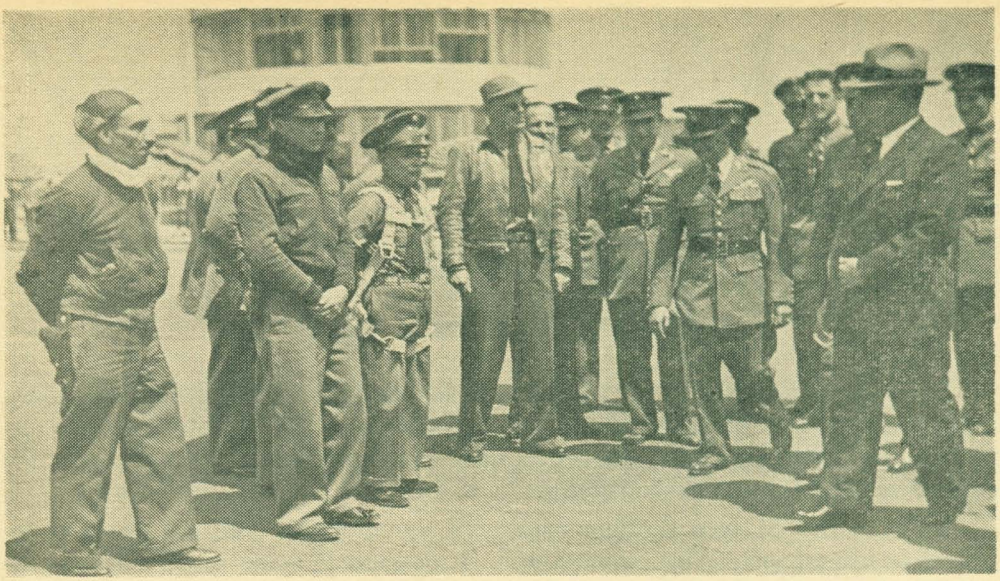
CABALLEROS DEL AIRE

Me he ocupado hasta aquí de los vuelos individuales y de la actuación colectiva de los pilotos militares en las campañas de la Revolución y en las luchas intestinas que, infortunadamente para México, marcaron las primeras décadas del presente siglo.

En el curso de este sencillo relato he mencionado muchas veces nombres que son populares en nuestro país, y algunos de ellos aun en el extranjero; pero de cuya historia como aviadores sólo contadas personas recuerdan los detalles. Esos nombres son Bieler, Ruiz, Sidar, Cárdenas, los Aldasoro, Piña, Martín del Campo, Montero, Samuel Rojas, Alfonso Virgen, Santana, Rovirosa, Emilio Carranza, Paniagua y otros muchos.

Trazaré ahora, brevemente, la semblanza biográfica de aquellos que habiendo sido pilotos en los tiempos heroicos siguen muchos de ellos viviendo ya retirados de la aviación, ya en el ejercicio del mando. No diré todo cuanto puede narrarse de ellos, porque cada una de estas vidas es tema para un libro que espero algún día se escriba como complemento de este intento mío que, como todos los que abren el camino, forzosamente ha de resultar superficial e incompleto, mas sí quiero señalar, en cada caso, lo más sobresaliente de estas figuras, porque sus hazañas individuales y sus nombres merecen un sitio en la historia de la aviación mexicana, de la cual estos recuerdos míos son sólo material en bruto que un verdadero historiador y biógrafo sabrá aprovechar para escribirla.

Horacio Ruiz. Fue uno de los primeros pilotos mexicanos, audaz, sereno y bien preparado. Yo lo conocí muchos años después de sus primeras hazañas. Pero ¿quién entre nosotros desconoce que Horacio Ruiz inauguró el servicio postal aéreo mexicano, puesto que fue él quien llevó la primera valija postal de Pachuca a México, en avión, allá por los años 1917 o 1918? Después se separó del servicio y se dedicó a otras ocupaciones, reingresando a la Fuerza Aérea en 1936 con el grado de teniente, mismo con que se había separado.



VISITA PRESIDENCIAL *

...“¡Pero si usted es tan antiguo en la aviación!”...

Recuerdo que años después el presidente de la República, Gral. Manuel Avila Camacho, visitó un día el edificio de la Dirección de Aeronáutica y cuando estábamos contemplando el monumento erigido a la memoria de los aguiluchos muertos —que había hecho construir el Gral. Leobardo C. Ruiz no lejos del Museo de Aviación—, se acercó al grupo el Tte. Ruiz y con respeto saludó al Presidente:

—¿Cómo está usted, mi general —le dijo.

Avila Camacho lo miró y en su rostro apareció el esfuerzo que hacía por recordar aquel rostro que, sin duda, le era familiar. No lo identificó, pero estrechando la mano de Horacio, le contestó:

—Bien, gracias, ¿y usted?... Pero... ¿quién es usted?

—¡Claro! —dijo el humilde piloto—. Hace tanto tiempo... Soy Horacio Ruiz.

La exclamación de agrado del Presidente nos indicó que lo había ya recordado, máxime que con asombro dijo:

—Pero ¿qué hace usted de teniente, si es tan antiguo en la aviación?

Y volviéndose a mí, me interrogó:

—¿Qué le pasó?

Le expliqué la razón por la que Horacio tenía tan bajo grado, y el general me ordenó:

* El Presidente de la República, Gral. Manuel Avila Camacho, visita el campo de Balbuena.

—Mañana lléveme la propuesta para ascenderlo.

Cuarenta y ocho horas más tarde Horacio era ya capitán, grado bien merecido porque, sin haber realizado hazañas espectaculares, había sido y siguió siendo uno de los pilares de nuestra aviación. Los jóvenes se acercaban a él en busca de consejo, que nunca les fue negado. Conocía todas las marcas de aviones y aunque sólo volaba en ocasiones cada vez más raras, era útil por sus conocimientos técnicos, por su experiencia y por la paciencia con que orientaba y alentaba a los nuevos aviadores. Mucho tiempo después siguió prestando servicio, silencioso, modesto, pero siempre eficaz. Ahora vive retirado de la aviación y me atrevo a asegurar que el recuerdo que aquí le dedico posiblemente no le agrade, porque siempre le disgustó la publicidad a su persona.

Muchos, como él, soñaron para las alas de México un porvenir de gloria y eficacia, y lo sacrificaron todo para colocar las primeras piedras de ese futuro brillante. Deben sentirse un poco amargados —o por lo menos, desilusionados— al ver que sus esperanzas y esfuerzos, el optimismo de sus años mozos y el estudio de su años maduros, resultaron casi estériles. Deben sentir cierta amargura al considerar que si su personalidad sirve para llenar los capítulos de la historia de nuestra aviación, aún hoy no se aprovechan las piedras que ellos colocaron con tanto esfuerzo hace más de medio siglo, y que las doradas perspectivas de entonces sólo quedaron en mediocres realidades. El único consuelo que les queda es saber, y saberlo bien, que ni ellos ni las generaciones de aviadores que les sucedieron, tienen culpa alguna de esta frustración de sus anhelos.

Carlos Castillo Bretón. Marino, torero, pugilista, aviador, director de la Escuela Nacional de Aeronáutica Militar, Comandante General de la Armada durante la presidencia de don Abelardo L. Rodríguez, y precursor de la hidroaviación mexicana, convivió con nosotros una de las épocas más difíciles para la aviación nacional. Todos los aviadores lo recordamos con cariño por su innegable cualidad de ser siempre un gran compañero. Su carrera fue meteórica, tanto, que todos los puestos apuntados llegó a ocuparlos en un período de seis años.

Realizó hazañas como la siguente: Se construían los sesquiplanos *Azcárate,* y a él se le ocurrió que colocando pontones a algunos de ellos, en vez de ruedas, se convertían en hidroaviones aptos para la vigilancia de las costas. Propuso al gobierno que se le permitiera poner en práctica su idea y, concedido el permiso, se traslado a Veracruz llevando un sesquiplano y el personal necesario para su transformación: mecánicos, ingenieros y aun el constructor del aeroplano.

En la playa, bajo su personal cuidado, se procedió a la obra. La prensa había estado al tanto de todos los movimientos y había hecho tal publici-

dad, que el día de las pruebas se aglomeró una muchedumbre ávida de presenciarlas. Todo estaba listo, mecánicos e ingenieros habían dado el visto bueno final al sesquiplano con pontones, y frente al mar salobre, el otro mar —el de la gente— se consumía en la expectación. Entonces apareció Castillo Bretón... ¡en traje de baño!

El Gral. Azcárate, seguro de que su aparato no tenía por qué zozobrar, se disgustó tanto por aquella ocurrencia que desde entonces le retiró el saludo. Castillo Bretón, como si nada, preparó el despegue y arrancó. Todo salió bien, mecánicamente, pero no en el ánimo de los porteños, asustados por los temerarios volraceos del piloto, que se metió entre las dos torres de la iglesia catedral y voló unos cuantos metros arriba de los edificios, asombrando y asustando a quienes desde abajo seguían a "aquel loco del demonio", quien al acuatizar, capoteó su avión con las consecuencias que el lector puede imaginar. El *Loco* Castillo, naturalmente, salió ileso.

Este acontecimiento, sin embargo, hizo que las autoridades tomaran en cuenta las ideas del marino, y que se creará la Escuela de Aviación Naval de Veracruz. Desde entonces contamos con un pequeño grupo de aviadores navales que, como nosotros, se hallan olvidados, careciendo hasta de lo más indispensable para su entrenamiento y servicio.

En otra ocasión se celebraba el onomástico del Gral. Joaquín Amaro, secretario de Guerra y Marina en aquella época. Se organizó una corrida de toros y en ella, como matadores, figuraban el recién fallecido Gral. Ignacio Rikarday y Castillo Bretón. Ahí todo era del ejército. Las cuadrillas —banderilleros, picadores y monosabios— estaban formadas por oficiales de diversas graduaciones, y hasta los caballos utilizados pertenecían a un regimiento. Cálido fue el aplauso con que fueron recibidos al hacer el paseo que inició el festival. Rickarday estuvo muy bien con su toro y fue sacado en hombros. Tocó el turno a Carlos, quien se sentía un domador de fieras. El toro no salió todo lo bravo que él deseaba, y entonces decidió luchar con él a patadas, a puñetazos, cuerpo a cuerpo; pero en uno de aquellos forcejeos el toro lo derribó y se le fue encima, tratando de cornarle. Asustado, Castillo Bretón gritaba a su mozo de estoques: "¡Quítamelo, bruto! ¡Quítamelo, bruto!"

Tremendas e interminables carcajadas atronaban la amplitud del coso. Todo el mundo se moría de risa y no faltaba quien llorara por tantas e incontenibles carcajadas ante aquel "faenón" de Carlos. No es extraño así, que tanto el público como el mozo de estoques pensáramos que era al toro al que pedía que "le quitara lo bruto", y por ello seguían las carcajadas y nadie hizo caso, hasta que él solo, abandonando los trastos, corrió hasta un burladero para caer severamente sobre su mozo de estoques por no haberlo auxiliado. Este se disculpó asegurando que había entendido

contrariamente lo que Castillo gritaba. En efecto, claramente se había escuchado el grito de "¡Quítamelo bruto!"

Otra vez, un buque escuela británico vino a México en misión de cortesía. Carlos fue designado por la secretaría de Guerra y Marina para atender a los marinos de Su Majestad Británica. El almirante y la oficialidad llegaron a la capital y después de presentar sus respetos al Presidente de la República, asistieron a un banquete típico que les fue servido en Xochimilco. Castillo Bretón, como representante de la Marina de México, ocupaba el lado izquierdo del almirante inglés, a quien con su siempre amena charla pugnaba por hacerle notar la tradición y la belleza del pueblito, insistiendo sobre lo legendario y autóctono de sus jardines flotantes. El almirante, quien no entendía cabalmente lo que Carlos explicaba, contestó con toda su británica flema: "En mi país, éstos son pantanos".

Castillo Bretón sí entendió el tono despectivo del marino inglés y cortado, pero furioso por la descortesía, no volvió a dirigir la palabra a aquel marino inglés, al cual, en otras circunstancias, habría seguramente volteado la cabeza.

Carlos Castillo Bretón, hombre y amigo, gran corazón que supo hacerse respetar y querer por todos sus compañeros, murió víctima de un tifo exantemático contraído precisamente en aquel banquete, acaso por beber el agua del lugar. Al desaparecer, la patria y la aviación perdieron a uno de sus mejores hijos.

Fritz Bieler. Antes he hablado de cómo el piloto alemán Fritz Bieler, instructor de la Fuerza Aérea Mexicana, protagonizó en la campaña del sur una aventura que casi termina en tragedia y que, además, da idea de cómo se realizaban nuestras luchas intestinas hace 35 años.

Llegó a México allá por 1920. Piloto de la Primera Guerra Mundial, su experiencia nos fue muy útil aunque todos lo creíamos mecánico, porque con ese título entró a trabajar en nuestra aviación. Poco tiempo después se trajeron a México dos aviones italianos, un *Balila* y un *Anzaldo*. Nadie conocía el manejo del *Balila* y el Gral. Salinas, jefe del Departamento de Aviación, no quiso exponer ni la vida de sus pilotos ni la máquina en un vuelo, que muy posiblemente hubiera terminado mal. El instructor Lievre, franconorteamericano venido de la base aérea de San Antonio (Texas), y que estaba con nosotros, pasaba horas enteras examinando el *Balila*, se metía debajo de él y lo observaba desde todos los puntos posibles. Creo que para él constituía una obsesión. Algo análogo le sucedía a O'Neil. Era como un desafío que ninguno se atrevía a aceptar, no por miedo personal sino por el temor de destrozar la máquina.

Un día Bieler pidió al Gral. Salinas permiso para volar el *Balila*. Todos nos sorprendimos, ya que ignorábamos que fuera piloto. Tanto arguyó que,

al fin, el Gral. Salinas accedió a hacer la prueba, de la que Bieler salió airoso. Voló el aparato italiano a la perfección, y así, roto el hielo, Lievre, O'Neil y todos nosotros volamos aquella máquina que había sido un acertijo. Lievre hacía con ella magníficas acrobacias —era un acróbata aéreo de gran categoría— y el *Balila* respondía maravillosamente con sus 300 k.p.h. que, entonces, constituían una velocidad considerable.

Su éxito valió a Fritz Bieler una plaza de instructor en la Escuela, en donde forjó a varios de nuestros mejores pilotos. Entre sus discípulos figuraron Pablo Sidar, Gálvez Pérez, Montes de Oca, los guatemaltecos Antonio Alburez —todavía anda por acá, en México, sin haber llegado a volar solo— y Rodas, Jacinto Rodríguez Díaz y muchos otros, que si no llegaron a destacar como éstos, fueron excelentes pilotos, eficaces militares que contribuyeron no poco, con su experiencia, a la formación que más tarde se hizo de la red comercial mexicana.

Bieler tenía gran fe en la aviación civil. Participó en la primera tentativa que aquí se hizo para organizar una empresa de transportes aéreos, la Compañía Mexicana de Aviación. En ella fue socio del Lic. Gustavo Espinosa Mireles, junto con el alemán Erwin Balüder, el norteamericano George L. Rihl y el señor Eduardo Iturbide. Creo que además de poseer acciones de la empresa, Bieler era piloto de la línea y con ello progresaba, en lo económico; pero surgieron diferencias, aparecieron dificultades entre él y sus socios, y se separó, vendió sus acciones y concibió la idea de montar una escuela de aviación civil.

No lo hizo tan pronto como deseaba porque entonces conoció a Joaquín González Pacheco, joven acaudalado, vivaz, entusiasta de la aviación, quien le pidió que lo acompañara al Canadá para comprar y traer un avión. Y para el Canadá se fueron Bieler y Pacheco.

En posesión del aparato, les ganó el entusiasmo. Aquel era avión de primera, pintado de negro y oro. Un buen día se les ocurrió realizar un vuelo directo Canadá-México. Sin ninguna publicidad se prepararon, ya que Bieler era hombre concienzudo, que a su arrojo personal añadía sangre fría y mucha experiencia. Sólo cuando todo estuvo listo anunciaron lo que se proponían. Finalizaba el año 1928.

El *Pájaro Oro y Negro* lo llamó la prensa. Era un *Travelair* con motor de 300 caballos que dio el salto desde el país de las nieves y los abetos hasta México sin un solo contratiempo. Como era natural, el vuelo despertó gran entusiasmo y dio a Bieler una popularidad tiempo antes merecida. Pero nadie, en aviación, logra que se le reconozca su valía si no lleva a cabo algo espectacular, fuera de lo corriente, aunque a veces esto sea menos útil que lo que se realiza todos los días sin que se le dé importancia, y que contribuye tanto o más que los grandes *raids* al progreso de la

aviación. Tal fue el caso de Bieler quien, al fin, abrió su escuela de aviación civil.

En Balbuena tenía un pequeño hangar y una avioneta *Curtis,* que le servía para impartir sus clases. Muchos fueron los aviadores salidos de sus manos, hechos y derechos, que aún lo recuerdan no sólo con respeto, sino con verdadero cariño. Se había retirado definitivamente de la aviación militar, rama en la que sus servicios fueron destacados, sobre todo en la campaña de 1924. Uno de sus discípulos, cierto día, lo presentó con el Cónsul General de Inglaterra en México, un *gentleman* cuyo nombre se me escapa, no obstante que era un auténtico enamorado de la aviación. Tan entusiasta era, en verdad, que desde años atrás tenía metida entre ceja y ceja la idea de dar la vuelta al mundo en avión; y apenas conoció a Bieler se dijo que aquél era el hombre adecuado para llevar a cabo su proyecto. Puso en sus manos un avión *Beachcraft,* propiedad suya, y ambos un buen día emprendieron el gran vuelo, sin prisas, en plan de turistas, porque no se trataba de romper *records* sino de visitar países.

Habiendo salido de México, visitaron California, el Canadá, Alaska, saltaron el Estrecho de Bering y siguieron hacia el sur para aterrizar en el Japón; pasaron a la China, trasvolaron el techo del mundo, los montes Himalaya, y llegaron a la India. Por el Mesoriente siguieron al oeste e hicieron escala en varios países europeos, hasta llegar a Londres en donde terminó el vuelo, ya que el *gentleman* vendió el avión y se quedó en la capital de su patria, y Bieler volvió a México, pero en barco. Ahora, dueño de un hotel —que tiene campo de golf anexo— en Cocoyoc (Morelos), Bieler pasa las horas persiguiendo la pelota.

Si se piensa en el destino de los aviadores el espíritu sufre cierta melancolía. Cuando los años se acumulan y suman altas cantidades, hay que abandonar el vuelo. Eso es inevitable. Los que somos militares tenemos alguna compensación siguiendo en el ejército, ostentando un grado y prestando servicios que pueden ser útiles, aun cuando sean en tierra. Nuestros recuerdos, nuestras experiencias, se aprovechan y facilitan el camino a las nuevas generaciones. Es un falso consuelo para quienes, por décadas, volamos y hallamos en el vuelo el sentido mismo de la vida... Falso, sí, pero al fin consuelo. Pero a los aviadores civiles ni siquiera eso les queda. Cuando ya no pueden volar, el retiro es definitivo. Algunos en buenas condiciones económicas; otros, con una pensión de la empresa para la cual trabajaron, y otros, los más, sin un centavo.

Sin embargo, para éstos no es la pobreza lo más terrible. Lo insoportable, lo duro, lo terrible en verdad, es vivir alejados de las máquinas, de los hangares, de los aeropuertos. Algunos emprenden negocios que ocupan su tiempo, y los hacen ricos; y sin embargo, el recuerdo de la época en que volaban, de las aventuras que corrieron, del peligro que les acechó

mil veces, es algo que no puede borrarse, es algo que queda en el fondo de uno mismo grabado con cincel y a martillazos, algo que satura aun el subconsciente y que produce —con demasiada frecuencia— una nostalgia agridulce que matiza la conversación de todo veterano retirado con tonalidades de añoranza. Todo esto, superior a nuestra voluntad, nos lleva a darnos cuenta de cuán cruel es esta profesión que llena tan intensamente la juventud y que después, al pasar los años, deja la existencia tan vacía, tan solitaria...

Samuel C. Rojas. Título número uno de la Escuela Militar de Aviación, pie veterano de los cuadros de aviadores mexicanos, fue un gran piloto: más que valiente, temerario, pero sereno dominador de sus aviones. Joven atildado, bien parecido, usaba gallardamente el uniforme. Sus compañeros lo bautizaron, cariñosamente, con el mote de *El Chamelo*. Se distinguió como cadete, después como piloto y más tarde como jefe y amigo, ya que llegó a ostentar el rango de general. En su vida militar y en el medio social que le tocó vivir, siempre apareció como lo que era: un perfecto caballero. Su muerte, prematura, arrebató a las alas mexicanas una de sus mejores plumas.

Nativo de Puebla, de la Ciudad de los Angeles, muy jovencito comenzó a trabajar como linotipista y así vino a México, en busca de más amplios horizontes. Ya aquí, lo tentó poderosamente el diablillo de la aviación, y a base de voluntad, afición y entusiasmo, logró titularse piloto aviador. Iniciaba su carrera —que sería meteórica— cuando un buen día del año 1912 la prensa capitalina publicó en primera plana, y con grandes titulares, la noticia de una hazaña extraordinaria consumada por un avión, que pasó bajo el histórico Arco de Triunfo, en un vuelo casi a ras de tierra.

Al leer la noticia, *El Chamelo* sonrió enigmáticamente, con pasos nerviosos comenzó a pasear de un lado a otro por el campo demostrando visiblemente que algo se agitaba en su interior. De repente, a grandes zancadas, recorrió uno de los hangares a lo largo y a lo ancho. A nadie dijo nada, a nadie le pidió su opinión. Rectamente se encaminó a su máquina, ordenó que prendieran el motor, lo calentó y se lanzó al aire.

Iba decidido a imitar la hazaña del francés en París. Pero aquí no era París, sino México: y en México los riesgos aumentaban en proporción geométrica por razones obvias como la altura, la máquina, las reducidas proporciones del hangar, del hangar, sí, porque Samuel tenía la nada sana intención de cruzarlo a todo lo largo, por debajo. Ganó altura, se alejó del campo, a cierta distancia viró en redondo y en picada se lanzó, recto como una flecha, en dirección del hangar. Niveló a poquísimos metros de la tierra y en un abrir y cerrar de ojos cruzó raudo bajo el techo del hangar.

La sorpresa, el "supenso" —como dicen ahora las muchachas aficionadas al cine— galvanizó a cuantos presenciamos aquel acto, y cuando *El Chamelo* aterrizó, todos, pilotos y cadetes, lo levantamos en hombros y lo paseamos en triunfo por el campo con gritos delirantes. El hangar medía exactamente 60 m. de longitud, 30 de ancho y seis de altura. Ante la temeridad y la habilidad del piloto, la prensa de México habló calurosamente de la hazaña y las agencias se encargaron de llevar al mundo la noticia de aquel acto sin par del aguilucho mexicano.

En la campaña de 1923-1924 Rojas fue enviado a combatir en el frente oriental. Un día que volaba sobre el inmenso territorio del estado de Oaxaca tuvo que aterrizar, forzado, tras las líneas enemigas. Cayó prisionero junto con sus compañeros de vuelo, el Tte. Rafael Albarrán y el Subtte. mecánico Ricardo González Figueroa (quien después llegó a ser uno de nuestros mejores pilotos civiles y, por breve lapso, fue instructor de la escuela de eviación *Roberto Fierro* que funcionó en las ciudades de Chihuahua y Monterrey).

Pero, volvamos a Rojas. El jefe de las fuerzas rebeldes en Oaxaca era el Gral. Fortunato Maycotte, a quien todos los aviadores conocíamos muchos años antes de que se convirtiera en jefe desleal al gobierno constituido. El general ordenó que los aviadores prisioneros fueran llevados a su presencia, y cuando así se hizo, los saludó con afecto y les dijo: "Señores, son mis prisioneros, pero en atención a sus méritos y valor, tienen ustedes la ciudad por cárcel". Terminada la rebelión, y evacuada a toda prisa la ciudad de Oaxaca, los tres pilotos la abandonaron sin decir adiós a nadie.

Samuel C. Rojas murió siendo ya general, como nunca seguramente lo esperó, ni acaso lo presintió siquiera: de un ataque agudo de apendicitis. Muchas veces, sin embargo, pudo haber caído en el cumplimiento del deber porque siempre, como ya lo he dicho, fue impetuoso, arriesgado, temerario.

Capítulo X

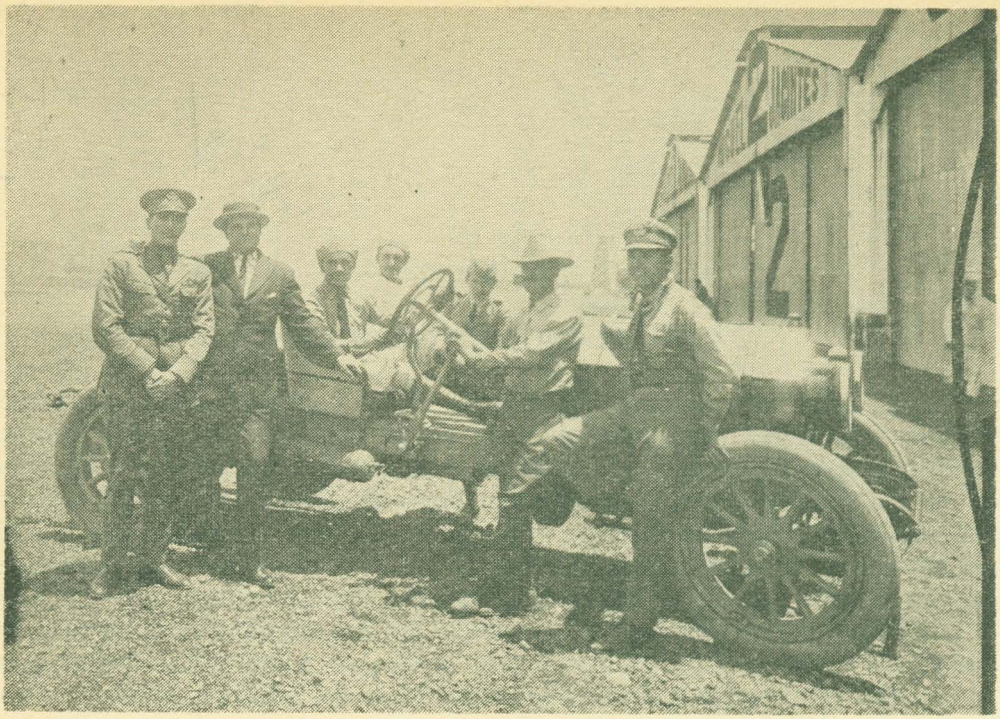
AGUILUCHOS EN SILUETA

Larga es la lista. De muchos sólo diré unas cuantas frases, reflejo de un recuerdo fugaz pero bien grabado en la memoria. De todos cabría escribir biografías plenas de enseñanza y aventuras, porque los aviadores de mi generación poseían un espíritu lleno de fuego, que los llevaba a salir al paso de toda posible aventura, en los mejores términos que pueda definirse este vocablo, o sean sucesos, acontecimientos, lances extraños e incluso riesgos y peligros inopinados. Ese espíritu nada tenía que ver con el adjetivo "aventurero" que la Academia de la Lengua aplica, en una de sus varias acepciones, "a la persona de oscuros o malos antecedentes que por medios reprobados trata de conquistar en la sociedad un puesto que no le corresponde".

Sentada esta premisa, afirmo que todos ellos fueron, y muchos aún lo siguen siendo, hombres fieles, serenos y apasionados de su profesión; hombres en los que se podía confiar ciegamente por su sinceridad y por su lealtad absoluta; hombres poseedores de un perfecto sentido de la disciplina, no producto de la simple reacción mecánica sino del razonamiento profundo, basado en su devoción a las virtudes humanas esenciales. Resumiendo, cada uno de ellos era un *hombre,* valiente, generoso, esforzado y magnánimo. He aquí, pues, unos ejemplos.

Alberto Salinas Carranza. Nos conocimos en 1930. Yo era jefe del Departamento de Aviación Civil cuando me fue presentado, por el Ing. Juan Guillermo Villasana, el Corl. piloto aviador Alberto Salinas Carranza, quien volvía a México después de prolongado exilio que había tenido que pagar como precio de su lealtad al Presidente Constitucional de la República, don Venustiano Carranza, de quien, además, fue sobrino.

El fue —antes lo dije— el creador de la aviación militar en México, ya que con su empeño logró convencer al gobierno para que fuese creada. El fue quien obtuvo que nuestro país secundara los experimentos de aviación que se efectuaban en el mundo, y que formara su primer cuerpo aéreo



PILOTOS DE 1918
...Todos eran amigos y no había intrigas...

militar, integrándolo con unos cuantos jóvenes, apasionados del vuelo. Como primer paso para poner en práctica su idea, Salinas Carranza se trasladó a Europa y contrató técnicos en motores y construcciones aeronáuticas, entre los que contaba el insigne mecánico Frank Santarini —mismo que fue mecánico de Bleriot cuando éste por primera vez cruzó el Canal de la Mancha— y quien una vez instalado en nuestro país construyó los primeros aviones *parasol* y los motores *Aztatl,* de fabricación genuinamente nacional.

Durante la Revolución Constitucionalista, Salinas Carranza, al mando de una escuadrilla, participó activamente en las campañas del Ejército Constitucionalista, efectuadas en Yucatán bajo las órdenes del Gral. Salvador Alvarado; y después en la defensa de El Ebano —el Verdun Mexicano— en San Luis Potosí, al mando del Gral. Jacinto B. Treviño, quien defendía aquel reducto constitucionalista. Pasó el tiempo, y durante el gobierno del Lic. Miguel Alemán fue agregado militar en la Embajada de México en Wáshington; prestó después eminentes servicios a su patria

en el extranjero y en suelo nacional, y posteriormente llegó a ocupar el cargo de director de Aeronáutica Civil.

Jorge Puflea. De nacionalidad rumana, arribó a México en 1912 o 1913. Prestó sus servicios a la Revolución Constitucionalista y actuó también en la defensa de El Ebano. Al triunfo de las armas revolucionarias, el gobierno del estado de Chihuahua le encomendó un avión *Anzaldo,* de cinco plazas, que tenía el mismo nombre de la entidad. En él, Puflea rindió múltiples y eficaces servicios.

Siempre fue un gran compañero. Jorge Puflea vivió hasta su muerte en la más espantosa miseria, olvidado de todos, en una situación de "aterrizado" —para los aviadores este es el último grado, el que ya no es soportable, pudiera decirse— peor aún que la misma muerte, esa muerte que, por lo menos, deja en nuestros corazones los nombres de los caídos, como dejó los de Amado Paniagua, Miguel Jacintes, Carlos y Ascensión Santana, Jorge Bernard y tantos otros.

Augusto Lagner. Sargento Primero de la Escuela de Aviación en 1920, los cadetes teníamos para él respeto y cariño porque siempre tomaba como suyas las causas de los de abajo. Enérgico comandante de compañía, su temple le había conquistado el respeto de todos nosotros. En 1916 tuvo un accidente y se quebró ambas piernas —nosotros decíamos que quedó con una claudicación en la marcha—, pero esto, sin embargo, no le impidió obtener su título de piloto, porque su indomable voluntad hacía que, ya en el aparato y frente al mango de su escoba, dominara perfectamente el defecto de sus piernas.

En una ocasión tripulaba *El Canario* en vuelo de prueba, sobre el campo de Balbuena, repentinamente una falla mecánica precipitó la máquina hacia tierra, fuera de control. Así la muerte se llevó a Augusto Lagner. Era el año 1922. Su recuerdo aún perdura, y perdurará en quienes, como yo, lo conocimos y supimos lo que valía.

Felipe Carranza. Ya era capitán cuando defeccionaron las fuerzas de la guarnición de la plaza de México, en 1920, para secundar el movimiento rebelde encabezado por el Gral. Alvaro Obregón. Cayó prisionero en Texcoco, y allí le propusieron que se pasara a las fuerzas obregonistas. El no aceptó la proposición, sencillamente dijo que no, y ese "no" tenía la naturalidad de un hombre de su honradez.

Era un buen piloto, y como tal, habría sido un hombre muy útil para el Gral. Obregón; pero Felipe era soldado pundonoroso, tenía un alto concepto de la palabra empeñada y, por eso, la proposición que le habían hecho se convirtió en tremendo y angustioso problema que atormentaba

su espíritu porque no sólo era paisano, sino también amigo del Gral. Obregón, a quien admiraba y quería. Su simpatía, su cariño y admiración por el jefe, lleno ya de prestigio, y la personal amistad que los unía, chocaron con la fuerza de su lealtad y su honor de soldado. La borrasca desatada en su corazón hizo crisis y Felipe se suicidó dentro de su prisión.

Insólito caso en la historia de nuestras luchas intestinas. Por ello, al margen de simpatías personales y de convicciones políticas, creo que no habrá militar que no se descubra ante este ejemplo que, para la aviación militar mexicana, dejó uno de sus mejores hijos.

Juan Gutiérrez. Joven simpático, bromista de alegre risa contagiosa era el capitán Juan Gutiérrez, quien siempre nos arrastraba a cuanta juerga y baile era posible. Era un gran animador de todas las reuniones en donde, con su gracia, desterraba el mal humor que a veces nunca falta por este o aquel motivo, desfruncía los más tercos seños y hacía reír aun a los jefes más severos. Años antes había sido taquígrafo de la Intendencia General del Ejército, y la oficina en que había trabajado se hallaba en el segundo piso del Palacio Nacional con ventanas que daban —para fortuna de Juanito— a la calle de Correo Mayor. En efecto, alegremente él confesaba: "Me pasaba más horas mirando a las chamacas desde la ventana, que trabajando".

Un día hacía prácticas de vuelo. Se hallaba justamente encima del *Zocalo* capitalino cuando la hélice se desprendió del motor y el avión, ya incontrolable, fue a etrellarse contra una ventana del Palacio Nacional y quedó colgado, atrapado entre los cables de la energía eléctrica. Con ojos desorbitados contempló la ventana. Sí era la misma desde la cual él acostumbraba contemplar a las muchachas.

Aquel alegre muchacho se mató en 1929, junto con un teniente, al caer su avión en Naco, Sonora. Al avión cargado de bombas lo alcanzó una bala, disparada por los rebeldes, que fue a dar justamente en un tanque de combustible, incendiando el avión con toda su carga de bombas. Casi no quedaron restos de la máquina, ni de los cuerpos de sus dos ocupantes. El hoy Gral. Carlos Aguirre García, gran amigo nuestro y simpatizador de la aviación, quien se encontraba en las filas rebeldes, recogió los cadáveres de nuestros compañeros y, personalmente, nos los entregó, no obstante el peligro a que se exponía al llegar hasta nosotros.

Y así fue como pudimos dar sepultura a Juan Gutiérrez y a su acompañante, el Tte. Gaona. Me parece —aunque no estoy muy seguro de ello— que también es este un ejemplo único en la historia de nuestras luchas fratricidas.

Julián Nava Salinas. En 1920 el Brasil celebró el centenario de su independencia. Con tal motivo, México envió al país de los cariocas una

compañía de cadetes del Heroico Colegio Militar y una escuadrilla de la Fuerza Aérea, para que participaran en los festejos cívicos. Formaban la escuadrilla el Cap. Guillermo Ponce de León, que la mandaba, y los pilotos Francisco Espejel, Julián Nava Salinas y otros, cuyos nombres escapan a mi memoria.

Terminadas las fiestas de Río de Janeiro, los mexicanos siguieron hasta Buenos Aires, donde asistieron a la toma de posesión del Presidente de la República Argentina. A su regreso venían cargados de premios, diplomas y medallas, ya que los muchachos habían pasmado a los brasileños y argentinos con las acrobacias y ejercicios aéreos que habían realizado en los cielos de Río y de Buenos Aires.

Posteriormente Nava Salinas se encargó de pilotar uno de aquellos aparatos que construyeron el Gral. Salinas y el Ing. Angel Lascurain. El primer avión construido lo voló Emilio Carranza a Ciudad Juárez, como ya lo dije, y el segundo lo volaron Nava Salinas y el Tte. Guillermo Monroy. Apenas habían iniciado el vuelo de prueba cuando una de las alas del avión se desprendió. Cayeron en Santa Anita y al estrellarse en tierra ambos tripulantes perdieron la vida.

Hay hechos cuya constatación resulta curiosa. Por ejemplo, cuando Carranza se estrelló en su viaje de regreso a México hubo quien dijo, y aún ahora suele decirse, que el accidente se debió a lo mismo: a que se desprendió una de las alas del aparato *Ryan* que tripulaba —cosa jamás comprobada— e incluso se afirmó que si hubiese volado uno de los aviones mexicanos construidos por Salinas y Lascurain su vuelo hubiera terminado felizmente.

Pero la verdad histórica es que fue uno de esos aviones el que perdió una ala y mató a sus ocupantes. Cuántas veces los hechos desmienten las teorías, ridiculizan los prejuicios y echan a perder los apasionamientos.

José Rivera. Era un soldado. Un soldado absoluto, completo. Pero además, en su época, era en México el hombre de mayor experiencia en aviación.

Realizó muchos vuelos de exploración en la campaña contra Francisco Villa. En uno de ellos, el motor *Hispano* de su aparato sufrió una avería, y José Rivera tuvo que aterrizar forzado en los llanos que se extienden entre Parral y Sierra Mojada. Los villistas lo tomaron prisionero y lo fusilaron. Con José nuestra aviación perdió a un gran elemento destinado, por su espíritu de disciplina y sus conocimientos, a haber sido uno de los factores más importantes de nuestra Fuerza Aérea. Murió con el grado de capitán.

Un sargento. En esa misma época yo militaba en el ejército, a las órdenes del Gral. Ignacio C. Enriquez, y participaba en la campaña contra

Villa. Cierta ocasión había llegado a Ciudad Camargo, en Chihuahua, para cumplir una comisión del servicio, cuando llegó el tren que conducía la escuadrilla de aviones que habría de cooperar para extinguir el villismo en el estado. Mi natural curiosidad, mis siempre latentes sueños de llegar algún día a cruzar el espacio como jinete de uno de aquellos pájaros de acero, me hicieron llegar al tren de donde en aquellos momentos descargaban los aparatos y accesorios. Yo estaba feliz. Ya en tierra se hallaban fuselajes, motores y hélices muy bien alineados, y recargadas en su sitio respectivo, también en línea, las alas. Inconscientemente me acerqué e iba ya a tocar una de las alas, cuando uno de los mecánicos, con las más malas maneras y el lenguaje más selecto, casi diría yo clásico, me conminó iracundo: "¡. . .! ¡Quítese de allí! ¡Esto no es para que lo toquen los curiosos!"

Era Rosalío Velasco, sargento Jefe de Mecánicos, muy apreciado ya entonces en la Fuerza Aérea por sus conocimientos y su celo profesional. Pasó el tiempo. Y nadie iba a decir a Rosalío que aquel "curioso" y demás epítetos elegantes e injuriosos de su florido léxico, en ese tiempo que había pasado, llegaría a ser su jefe. Ya era yo oficial —habrían pasado unos tres años desde aquel incidente de Ciudad Camargo— y un día en el campo de Balbuena se lo recordé a Rosalío Velasco. Se puso como pan de cera, pensando, acaso, que yo tomaría represalias; pero le di un fuerte abrazo y le dije que no se disculpara porque bien entendía que sólo había cumplido con su deber —aunque con excesivo celo "verbal" de su parte— y que entonces esa había sido su misión.

Esta es otra silueta que perfila la calidad del material humano que abundaba en la aviación militar de entonces. Rosalío trabajó con nosotros durante casi 30 años, siempre distinguiéndose como uno de los mejores elementos de la Fuerza Aérea Mexicana, hasta que acaeció su muerte, abandonado y en la miseria, como ha ocurrido siempre con los miembros del ejército que entregan a éste lo mejor de su vida. ¡Treinta años! ¡Más de media vida!

Alfonso Virgen. Ostentando el grado de capitán segundo, en 1920 tenía el mando de un escuadrón de observación. Tiempo atrás fue el primero en México que realizó una barrena, o sea el descenso en forma de espiral cerrada; y más adelante obtuvo el mando del escuadrón de bombardeo que nosotros, elegantemente, llamábamos pesado.

Hombre de extrañas cualidades, sus rasgos determinantes eran la bondad, el compañerismo y la generosidad para todos cuantos le rodeaban. Protegía siempre a los pilotos contra lo que fuese y contra quien fuese, porque poco le importaba hacer frente en este aspecto a los poderosos o superpoderosos, o bien en contra de un mal informado que injustamente

quisiera proceder afectando a un inocente. Recuerdo, por ejemplo, que allá por 1924 el hoy Gral. Gustavo Salinas ordenó una serie de vuelos que técnicamente eran, en verdad, imposibles de realizar en aquella época. Alfonso Virgen se opuso. Esto ocasionó, al instante, una obstrucción sorda a todas sus iniciativas, de suerte que prácticamente quedó copado; y como aquello no disminuía, tanto lo exasperaron que lo obligaron; sí, lo obligaron a unirse a los rebeldes. Un día se llevó una máquina, y se pasó a los sublevados, él, Alfonso Virgen, la lealtad personificada.

> El año 1935 yo, que estaba al mando de la Fuerza Aérea, lo reingresé a ella en atención a sus méritos, y a las causas tan especiales de su defección. Posteriormente, se retiró del servicio con el rango de teniente coronel, y debió irse con amargura en su corazón porque, por encima de lo que yo denominaría simples apariencias, rara vez he conocido a un aviador de su acrisolada caballerosidad.

En su vuelo de evasión utilizó un avión *Junker,* de cuatro plazas, y con él aterrizó tras de las líneas rebeldes y con sus acompañantes se dirigió a Veracruz. Esos acompañantes eran Eliseo Martín del Campo —más adelante general de brigada y en cercana fecha subjefe de la Fuerza Aérea, y quien, además, entonces era callista "de hueso colorado—", y Andrés de la Sierra. Llegados a Veracruz, Martín del Campo y De la Sierra no quisieron nada con los rebeldes y, quién sabe cómo, se fugaron y regresaron a las líneas leales al gobierno.

El caso de Virgen debe ser ejemplo, advertencia e incluso consejo a los jefes del futuro, porque es la demostración de cómo, en ocasiones, una condenación *a priori,* una situación de intriga, un propósito malévolo o un trato personal rudo y discriminatorio, pueden acarrear las más graves consecuencias. Esto es verdad para todas las Armas, pero más aún en la aviación, porque en ésta las condiciones especiales del servicio imponen —en grado superlativo— el compañerismo. Así, sólo podrá ser un buen comandante de aviadores quien aúne a la capacidad y autoridad, este principio básico del compañerismo; y quien además sepa hacer a un lado sus antipatías personales para ver en todos sus subordinados únicamente amigos y hermanos en el peligro que siempre les acecha.

Fernando Proal. En aquellas épocas se estableció una pugna decidida, abierta, entre los aviadores que volaban y los que, por especiales circunstancias, casi siempre se quedaban en tierra. Fernando, entonces capitán y piloto del subsecretario de la Guerra, se distinguió entre nosotros por su franca oposición a Gustavo Salinas. Era, en cierto modo, la más destacada figura entre los voladores, no sólo por sus méritos sino porque, además, estando comisionado, resultaba prácticamente invulnerable a las represalias. Su personalidad rebasaba los límites de las luchas internas

de la Fuerza Aérea, ya que era capaz de consumar cualquier hazaña personal.

En efecto, con un *Salmson,* construido íntegramente en México, y llevando como mecánico a Agustín Henríquez, realizó el vuelo México-Tampico-Veracruz-San Luis Potosí que tanto sirvió para popularizar la aviación en la provincia y despertó la vocación de infinidad de jóvenes. Proal, con ese vuelo, demostró también que nuestros aparatos podían ser tan buenos como el mejor de los que entonces se fabricaban en el extranjero. Sin embargo, poco tiempo después el Alto Mando del Ejército lo dio de baja, acusándolo de desobediencia.

Recuerdo que aún estando en la aviación sucedió un caso curioso: Proal y Sidar, llevando como acompañante a Palomera López, trataron de hacer un vuelo a Cuba, utilizando un avión *Farman,* al que bautizaron con el nombre de *Querer es poder.* Sin embargo, el vuelo no tuvo éxito, pues al intentar despegar se cayeron, rompiendo el avión. No faltó quien, en la confusión, pusiera en el fuselaje el letrero alusivo: "Quiso, pero no pudo".

Proal trabajó mucho tiempo en la aviación civil, y en Monterrey demostró sus cualidades de piloto y resultó utilísimo a la empresa en que

ENTRE GIGANTES
...*el* "Querer es poder" *no pudo*...

prestaba sus servicios. Más tarde reingresó a la Fuerza Aérea, en la que demostró siempre gran entusiasmo por la aplicación del radio a la aviación, y en este campo hizo no pocos esfuerzos para que progresara el servicio de radiocomunicación. Ahora, con el grado de general de brigada, dirige una estación de radio. El caso de Fernando Proal enseña claramente que la disciplina mecánica, huérfana del compañerismo a que me he referido, al margen de la solidaridad que ha de existir por el peligro que acecha en cada vuelo, puede causar grave daño a la aviación militar y hacerla perder a sus mejores elementos, esos elementos que siendo en verdad aviadores de corazón, a la vez que de cerebro, no saben, ni siquiera, convertirse en autómatas, sino que necesitan que en la disciplina haya siempre un reflejo de humanismo.

Gustavo G. León. Al hoy general, en los tiempos heroicos todos lo conocíamos por *El Indio,* o *El Yaqui,* ya que era oriundo de Sonora y tenía, en efecto, los rasgos fisonómicos de un yaqui de raza pura. Es este *Indio* un indio cordial, franco, abierto, gran amigo y gran piloto. El y yo fuimos grandes compañeros desde que empezamos a volar. Jamás he de olvidar cómo, en los momentos de depresión, su espíritu festivo nos alentaba y nos sacaba el buen humor, resultando, en consecuencia, un estimulante psicológico para todos sus compañeros. Sin él, más de uno, y en más de una ocasión, lo habría echado todo a rodar. Gracias a él, a sus reflexiones dichas en broma pero serias y acertadas, podíamos soportar contratiempos y aun crisis nerviosas.

Ya he relatado cómo cuando el Gral. Azcárate construyó sus sesquiplanos —otro avión mexicano que pudo ser base de una industria aeronáutica nacional— Gustavo G. León pilotó la primera máquina de ese tipo y realizó en ella un vuelo por toda la República, acompañado por el mecánico Ricardo González Figueroa, excelente muchacho, muy experto, verdadero perito, de quien ya he hablado antes. Una vez terminado su *raid,* León y González Figueroa me contaban que el famoso sesquiplano tenía defectos que los obligaron a darse mañas para controlarlo en vuelo durante el mal tiempo. Por ejemplo, usaban una cuerda que servía para que entre ambos estabilizaran el armatoste cada vez que una racha de viento lo azotaba de costado. Esta maniobra requería un tremendo esfuerzo físico que, naturalmente, al fin de cada etapa los hacía llegar rendidos de cansancio; pero tomaban un buen descanso y se daban un enérgico masaje, y quedaban otra vez en excelente condición física para seguir adelante con su itinerario.

Agustín González Castrejón. Era capitán segundo de Caballería cuando ingresó a la Fuerza Aérea. Lo conocí en 1918, cuando yo viajaba en un tren de Chihuahua a Ciudad Juárez. Iba acompañado por el también cadete de

aviación David Borja Guajardo, ya que ambos estaban comisionados en la escuadrilla que operaba en el estado de Chihuahua con las fuerzas del Gral. Manuel M. Diéguez, la cual estaba al mando del capitán piloto aviador Roberto Díaz Martínez.

Al saber que eran cadetes de aviación sentí una lógica atracción hacia ellos, porque yo soñaba ya en llegar a ser piloto algún día. Nos hicimos amigos, pero al llegar a Ciudad Juárez nos despedimos tomando rumbos diferentes. Volví a encontrarme con Castrejón en 1920, en Balbuena, cuando él ya destacaba como magnífico aprendiz al realizar sus prácticas de vuelo. Cariñosamente le llamábamos *El Castres,* porque era un bizarro oficial de caballería, al estilo prusiano, que, además, casi siempre daba instrucción militar a los muchachos de mi compañía.

Finalizaba ese mismo año cuando él obtuvo su título, y posteriormente ingresó al Estado Mayor Presidencial del Gral. Plutarco Elías Calles, como representante de la rama aérea. En esa comisión se distinguió. Su vocación era tanta que, además, por iniciativa propia daba instrucción de vuelo a los otros oficiales del Estado Mayor y aun al jefe de éste, Gral. José F. Alvarez, quien llegó a volar solo. Corría el año 1936 cuando terminó su comisión y pasó a la Jefatura del Primer Regimiento Aéreo en substitución mía, ya que yo había dejado el mando para hacerme cargo de la jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana. El destino me había hecho el honor de que fuera yo el primer piloto volador, en la historia de nuestra aviación, que llegaba a ocupar ese alto puesto.

Al sustituirme, Castrejón siguió mi ejemplo y se dedicó, como yo lo había hecho, a entrenar personalmente a sus oficiales, poniendo en marcha un programa que comprendía vuelos diarios de práctica, para conservarlos siempre aptos para todo servicio. Este celo fue, en verdad, la causa indirecta de su muerte. En uno de aquellos vuelos de entrenamiento él iba como líder de una escuadrilla en formación de cinco. Enfiló hacia el Ajusco, y al llegar a las estribaciones de la sierra quiso probar el temple de sus muchachos. Temerariamente entró a uno de los estrechos cañones que forman los altos montes de Contreras, seguido de sus pilotos, que, como él, confiaban demasiado en su pericia y en la bondad de sus máquinas. A medida que avanzaban, el cañón se estrechaba obligando a la escuadrilla a cerrar el ángulo peligrosamente. De pronto uno de los aviones que lo seguían chocó contra el suyo y lo precipitó al abismo. Al estrellarse, perecieron Castrejón y su copiloto. Otra vez la aviación militar mexicana volvió a enlutarse porque allí quedaba uno de sus puntales más representativos.

Excepción con honra. He dicho que tuve el honor de ser el primer piloto que ocupó la jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana. Así fue. La aviación

militar hasta entonces había pasado por un período en el que el mando superior, falto de confianza en los aviadores, comisionaba como jefes de ellos a generales que, faltos de los conocimientos más rudimentarios sobre la rama de aviación, no la entendían, y lógicamente no sabían desempeñar un puesto respecto al cual ignoraban cómo y por qué habían sido designados. Esto, no cabe duda, perjudicó mucho a la aviación nacional; pero he de hacer una excepción, por cierto, merecida.

Fue el Gral. Leobardo C. Ruiz, el ameritado jefe quien sí hizo bastante en el cargo que le encomendaron. El fue el único, entre todos ellos, que siempre se empeñó en lograr el progreso de la Fuerza Aérea y que, además, se ganó el respeto, la simpatía y el cariño de todo el personal a sus órdenes. Caballeroso pero enérgico, estudioso, disciplinado, no era aviador pero suplía su falta de conocimientos con la férrea voluntad, el anhelo ferviente de vincularse íntimamente con las necesidades de la aeronáutica. La huella de su paso por la jefatura de la Fuerza Aérea fue profunda y perdurable.

Alfredo Lezama. He dicho que siendo jefe del Departamento de Aeronáutica el Gral. Gustavo Salinas, se construyeron unos aviones totalmente nacionales, de madera y tela, con motor *Salmson* de 270 caballos. Ahora diré que fue Alfredo Lezama quien con David Borja como copiloto, realizó el primer vuelo directo México-Nuevo Laredo en uno de esos aparatos. Pertenecía a la Academia de Estado Mayor cuando se apoderó de él el interés por la aviación; entonces dejó su Academia y llegó a Balbuena, titulándose posteriormente. Después participó en las campañas de 1923-1924 y en la de 1927. También actuó en la de 1929, de la que aún no me he ocupado.

Su vuelo entre la capital y Nuevo Laredo tuvo gran importancia, porque fue uno de los primeros que se realizaron en México cubriendo largas distancias y porque, además, se hizo con un aparato en el que todo, salvo el motor, era mexicano, y porque estando la meta —Nuevo Laredo— en la frontera y cercana a diversas bases aéreas de los Estados Unidos de Norteamérica, la hazaña despertó el interés entre los aviadores del país vecino y dio prestigio a la aviación mexicana.

En ese mismo avión, en 1922 perdieron la vida Ignacio Bórquez y su copiloto Eduardo Esparza, en un accidente que tuvieron al intentar dar un triunfo a su escuadrón. Se había establecido una tenaz competencia entre el escuadrón de observación y el de caza, y ello hacía que, diariamente, nos jugáramos la vida. Para las dos unidades el amistoso "pique" se convirtió en drama.

Lista de honor. Termino aquí la lista de "¡Presentes!" que pasamos a los desaparecidos y a los aún vivos, a quienes, con justicia, podríamos

llamar pilares de nuestra aviación. Faltan muchos, son muchos los que aún podríamos citar. Baste decir que entre los años de 1918 a 1952, 218 pilotos cayeron, inmolados en el cumplimiento de su deber. Haré referencia después a otros compañeros. Considero, sí, que los agrupados en este capítulo bastan para demostrar dos cosas: primera, que la Fuerza Aérea luchó por su engrandecimiento, tuvo sus héroes y desgraciadamente sus víctimas; y segunda, que en la aviación no puede aplicarse nunca una disciplina deshumanizada, inútil en toda Arma, y absolutamente peligrosa para los pilotos. Ojalá el sacrificio de todos estos muchachos —la muerte de unos, el sufrimiento de otros— sirva para que estas dos verdades sean comprendidas por los aviadores mexicanos del mañana.

CADETE PABLO L. SIDAR
...su apodo contenía simpatía y amistad...

Sidar, y otros. Imposible negar que los grandes *raids* fueron útiles al progreso de la aviación y al establecimiento de nuevas rutas aéreas, pero también la labor constante, a menudo callada, de muchos aviadores resultó igualmente provechosa para el perfeccionamiento de esas rutas, para la modificación progresiva de motores y modelos de aviones y, sobre todo, para fomentar el entusiasmo por la aviación. Además, las *tournées* aéreas y los vuelos escalonados a través de distintos países, provocaron el nacimiento de sentimientos de simpatía entre los pueblos, los acercaron, y despertaron el interés del público por conocer los países de donde procedían aquellos pilotos temerarios.

Con diversos vuelos emprendidos por nuestros aguiluchos, México siguió métodos de progreso para la aviación y, al mismo tiempo, para fomentar sus buenas relaciones internacionales. De todos los vuelos con escalas en que se visitaron naciones latinoamericanas, el de Pablo L. Sidar, cuyo éxito fue completo, fue sin duda el más espectacular y el que mejor cumplió su cometido.

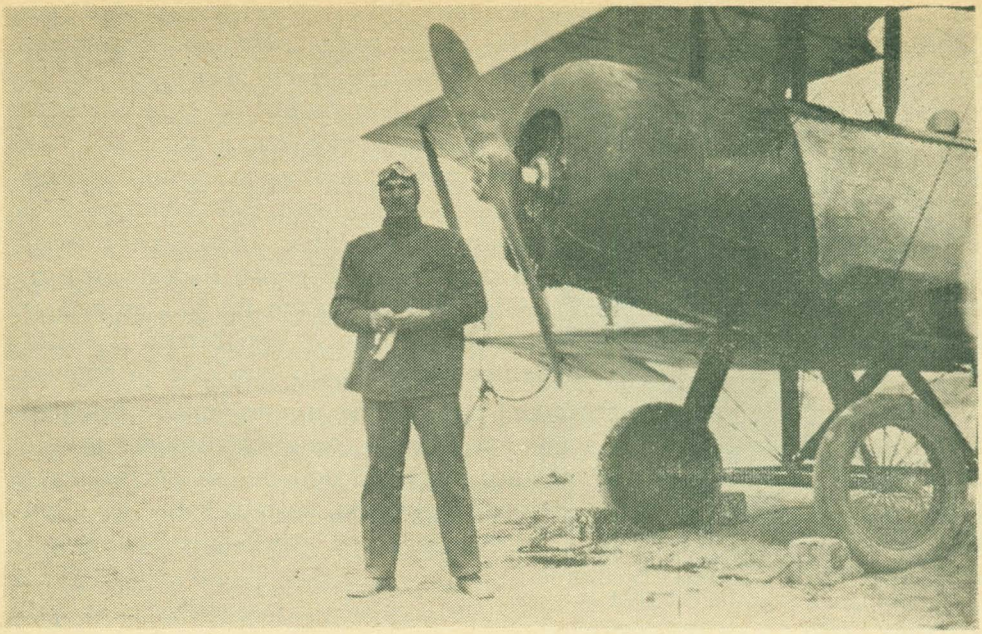
Llamábamos a Sidar *El Loco,* mote que entre nosotros entrañaba simpatía y algo de broma. Ingresó a la Revolución allá por 1917 o 1918; pero en 1920 abandonó el Ejército y se alistó en la Fuerza Aérea. Fuimos cadetes de Aviación casi simultáneamente. Su aprendizaje de vuelo lo

inició, como todos los cadetes anteriores y los de mi antigüedad, con Frank Santarini, y se tituló con Fritz Bieler como instructor. Sidar hizo también "carreras". Denominábamos carreras a cierto ejercicio que hacíamos con un aparatito mexicano, dotado con motor de tres cilindros. Echábamos a correr por tierra, sin despegar siquiera la cola del aparato, porque el motor carecía de fuerza para levantarla, y así aprendíamos a dominar el avión, y a sortear los embates del viento, llevándolo en línea recta. En el grupo de Sidar estudiaban Adolfo Piña, Adán Gálvez Pérez y Enrique Rodiles. Este, hijo de un coronel del Ejército Federal, era un muchacho grandote, valeroso, simpático y bueno como un pan de azúcar, así que cuando vino a la escuela decidimos jugarle una broma a Santarini, tomando a Rodiles como instrumento, pero sin que éste lo supiera.

Aclararé que el maestro Santarini nos soltaba cuanta injuria era posible durante las clases, debido a que sus escasos conocimientos del español no le daban idea del valor, el alcance y significado de las palabras que usaba; y como, además, era un hombre arrebatado, volcaba sobre los alumnos que se equivocaban lo más selecto de aquel vocabulario pardo que había aprendido de nuestro idioma.

> Rodiles ingresó a su grupo para recibir instrucción y nosotros dijimos a Santarini que aquél era un individuo sumamente peligroso, que siempre portaba descomunal cuchillo, y que era muy capaz, si lo injuriaba, de clavárselo con la tranquilidad de quien hace una obra pía. El efecto deseado no se hizo esperar; a las seis de la mañana del día siguiente, Santarini, como siempre, se hallaba en el centro del campo, leyendo el periódico con el cual hacía señas al alumno que tripulaba el aparatito de las carreras. Rodiles subió a él, y a poco después se le quebró una rueda y se hizo pedazos. Santarini se levantó de un brinco, corrió hacia el infortunado alumno vociferando como un endemoniado. En ese instante, Sidar, le gritó: "¡Acuérdese, maestro!" Y Santarini, casi ya al lado de Rodiles, se acercó más y sonriendo angelicalmente le dijo: "Pero viejito, tan simpático que eres y hacerme estas cosas, y a mi aparato. ¡No seas malo!" Enrique no volvía en sí de la sorpresa al verse tan bien tratado por el irascible instructor, y nosotros casi moríamos de risa.

Sidar y yo debimos habernos titulado juntos. El día fijado para el examen de titulación él lo pasó solo, porque a mí me dijeron que tenía mala vista y me impidieron hacer la prueba. Antes he explicado cómo vencí este obstáculo imaginario. Pablo y yo éramos amigos, muy amigos, a pesar de que con frecuencia nos hacíamos el uno al otro bromas pesadas, que no tenían consecuencias mayores, a no ser nuestras peleas amistosas. El, que era un muchacho alto, fuerte y bien parecido, al terminar su examen estaba radiante —yo estaba triste, furioso— y apenas abandonó



EL PILOTO SIDAR
...*"¡Este* Loco *me va a matar!"*...

el salón de jurados se acercó a mí, echándome puyas. Me retiré de allí casi llorando de coraje.

Durante las campañas, él y yo combatimos juntos a menudo. Sus servicios eran excelentes porque era hábil, audaz y valiente, aunque anárquico e informal. El año 1929, bajo el patrocinio de la secretaría de Guerra y Marina, hizo un vuelo de buena voluntad por la América del Sur, con escalas en las principales capitales de los países hermanos. El vuelo fue perfecto, sin averías ni contratiempos, y con regularidad. Con él iba el mecánico Arnulfo Cortés —quien posteriormente fue mecánico mío en otro de mis vuelos internacionales— y cuya capacidad era de fantástica ayuda para el piloto. Había sido sargento de estafeta durante la Primera Guerra Mundial en Francia, y después en los Estados Unidos de Norteamérica. Hoy es inspector de la secretaría de Comunicaciones.

El avión que Pablo utilizó en este recorrido se llamaba *Ejército Mexicano*. Durante el vuelo, Cortés iba escribiendo sus memorias, asentando en ellas, algunas veces, frases nada halagadoras para Sidar. Decía, por ejemplo: "Este *Loco* me va a matar". o "Se mete por todas partes". Volaban sobre los Andes cuando Sidar se dio cuenta de que Cortés iba escribiendo. Le arrebató el cuaderno, lo leyó y se enojó tanto, que lo arrestó

y lo hizo dar de baja del Ejército. Yo volví a hacer que Cortés ingresara a la Fuerza Aérea y fue mi compañero en el vuelo sin escalas Nueva York-México. Jamás supe si también durante el vuelo escribió algo acerca de mí. Al regresar, le regalé un pequeño avión para que aprendiera a volar.

El éxito y la fama que el vuelo por Sudamérica le habían dado, influyeron desastrosamente en la psicología de Sidar, que se convirtió en un piloto presuntuoso, engreído y pedante, cosa que le restó simpatías entre sus compañeros y aun en la opinión pública. A él esto le importaba ciertamente muy poco, y como el mérito vale por sí mismo, el año siguiente, 1930, el gobierno de la República patrocinó su vuelo directo, sin escalas, entre México y Buenos Aires (Argentina).

Pablo utilizó entonces un monoplano de ala alta, bautizado con el nombre de *Morelos,* en el que partió de una pista provisional abierta en terrenos de Cerro Loco, estado de Oaxaca. En esta ocación la mala suerte se interpuso entre Sidar y el éxito, porque cuando volaba a la altura de Puntarenas (Costa Rica), se mataron él y su copiloto, el Cap. Carlos Rovirosa.

Tengo la creencia de que el accidente fatal se debió a que, probablemente, el motor se descompuso, y ellos trataron de hacer un aterrizaje forzado en la playa; pero el exceso de carga les impidió llegar y los precipitó sobre el mar. Los restos del aparato aún se encuentran en San José (Costa Rica), pero yo pienso que deberían ser trasladados a México para que se conserven en el Museo de la Aviación, ya que constituyen un verdadero documento histórico.

> Cuando se formulaban los documentos correspondientes a las pagas de defunción y al doble sepelio de Sidar y Rovirosa —que constituyó una gran manifestación de luto popular—, apareció un dato curioso: se descubrió que Pablo era de origen español y no nacido en Coahuila, como él aseguraba. De España vinieron dos hermanas suyas para asistir al entierro. Desde entonces se exigió que para ingresar al ejército mexicano es requisito indispensable presentar el acta de nacimiento que compruebe la condición de mexicano.

Los cadáveres de los infortunados pilotos quedaron tan destrozados que, cuando los recogían, fue imposible identificarlos y saber quién era quién. Sólo se pudo identificar una parte del amplio tórax de Sidar.

Trágico destino el de Carlitos Rovirosa. Sidar había hecho un sorteo entre los pilotos recién salidos de la escuela para ver quién lo acompañaría en su vuelo. Le tocó al azar a un muchacho de cuyo nombre no me acuerdo; pero Rovirosa había soñado con ese vuelo. Como todo joven, tantas ilusiones se había forjado que al ver que la fortuna no lo distinguía sintió una inmensa decepción. Se lo dijo a Pablo, le rogó que le permi-

tiera acompañarlo y éste, finalmente, decidió que fuera su acompañante, por sobre el resultado del sorteo. Rovirosa se había distinguido como buen piloto, por lo que Sidar seguramente lo consideró más útil, apto y competente para ser su copiloto, que el que había sido designado por la suerte.

Así fue como Carlitos marchó por sí mismo al encuentro de la muerte; su compañero debió sentirse tremendamente disgustado al verse sustituido, pero esa sustitución salvó su vida.

Viejos compañeros. Por aquella época en que Sidar y yo estudiábamos en la escuela, recibía también instrucción Melquíades Rodríguez, tipo raro en verdad, cachazudo, al que nada perturbaba. En una ocasión volábamos en círculo sobre el campo, y ya para tomar tierra, quién sabe por qué causas, él aterrizó mal y se le rompió el tren. Desalentados corrimos al lugar del accidente, esperando encontrar mal herido al cadete. Al fin llegamos. Estaba sentado tranquilamente sobre la arena, dibujando con el dedo círculos y otras figuras, ensimismado en la tarea de encontrar así las causas de su fracaso.

Otro viejo compañero fue Francisco Ferriz, quien ingresó al plantel al mismo tiempo que Rodríguez. Ferriz era un hombre corpulento, y su peso, no menos de 85 kilogramos, era considerable para un piloto. Una madrugada corríamos por el campo, se levantó un fuerte viento y la máquina quedó hecha pedazos. Francisco salió despedido de la cabina, y al caer, sus posaderas quedaron maravillosamente marcadas en la tierra húmeda. Rabiaba cuando le recordábamos este suceso, y nosotros, para enojarlo más, le decíamos que no podía volar porque le pesaba mucho "el empenaje". Era hermano del artista Miguel Angel Ferriz, y siempre andaba "bruja". Frecuentemente en el *Regis,* café que visitaba diariamente, nos decía que su ilusión era vender su grado y cobrar su pensión, y el dinero así conseguido jugárselo, todo, al dominó. Y era tan buen jugador que ciertamente habría así conseguido los miles de pesos necesarios para vivir sin quebraderos de cabeza. En 1946 o 1948, no estoy seguro, se separó de la aviación y cuando nos encontramos siempre hablamos de nuestra querida Fuerza Aérea, primero, y en seguida del plan fantástico e infalible, que tenemos bien estudiado, para acabar con el capital del Casino de Montecarlo.

Los Santana. Tradicional es la familia Santana en nuestra aviación, y nada remoto será que ella forme una verdadera dinastía de pilotos mexicanos. Los hermanos Carlos y Ascensión —*Chencho*— Santana demostraron pericia y valor durante las luchas revolucionarias y fueron, además, los primeros que volaron en México un aparato *Farman,* bimotor.

En Tinajitas, Zacatecas, el año 1920 ocurrió una tragedia aérea en la que perecieron Carlos y otros cuatro tripulantes de un avión *Farman,* cuyos nombres fueron Joaquín M. de Alba, Luis Preciado de la Torre, José M. Cervantes y Bernardo Gutiérrez, sobreviviendo únicamente el sargento Augusto Lagner. El vuelo debía realizarse entre México y Chihuahua, pero el destino lo cortó en Tinajitas.

Chencho, en 1920, era jefe de pilotos e instructor de vuelo. En 1924 se hallaba al mando de una escuadrilla en Guadalajara, y lógicamente quedó en territorio ocupado por los rebeldes: nunca hizo armas contra el gobierno constituido, pero de todos modos perdió su grado. Fue a los Estados Unidos de Norteamérica y trabajó como piloto hasta que yo ocupé la dirección de Aeronáutica Militar y lo reincorporé a la Fuerza Aérea, como a todos los demás aviadores que se encontraban en iguales circunstancias.

Dejó el servicio en 1950, y tiempo más tarde tomó un empleo de guardabosque en Chapultepec. ¡Guardabosque él, que desde 1917 estuvo en la aviación mexicana! Estimo pertinente que el gobierno estudiase estos casos y les concediera una pensión en premio a sus servicios. Con ello se haría un mínimo de justicia y, además, las nuevas generaciones de pilotos sabrían que no acabarán abandonados, sino que sus sacrificios y aun sus servicios serán recompensados por el estado mexicano.

Cuando estaba por terminar estas memorias, *Chencho* Santana pagaba su deuda a la naturaleza. ¡Descanse en paz!

Guadalupe Vergara. Oriundo de Guadalajara, desde la escuela se le conoció con el mote cariñoso de *El Chale* Vergara.

En las campañas contra los "cristeros" actuó en forma brillante, lo mismo que posteriormente, en las asonadas de 1927 y 1929. Más tarde fue comisionado en la secretaría de Comunicaciones, y entonces organizó un vuelo, con escalas, por Centro y Sudamérica para transportar a un mexicano enfermo.

Después fue instructor en la escuela y más adelante tuvo bajo su mando el Escuadrón de Transportes de la Fuerza Aérea Mexicana.

En la Escuela de Aviación se distinguió como instructor de vuelo, y muchos de los actuales pilotos le deben sus enseñanzas. El año 1929, en la campaña contra Gonzalo Escobar, efectuó muchísimos vuelos combatiendo eficazmente al enemigo, distinguiéndose siempre por su arrojo y la veracidad de sus informes.

Este *Chale* Vergara fue también de los pioneros que establecieron el primer servicio de transporte del gobierno mexicano, entre México y Laredo.

GRAL. HERIBERTO JARA
...la demostración gustó al funcionario...

Radamés Gaxiola. Poseía afición al vuelo y grandes aptitudes. Cuando el ingeniero Zea y yo construimos el avión *Teziutlán,* primero lo probé personalmente y después escogí a Radamés para que lo demostrara en otros vuelos. Lo escogí entre todos los muchachos que habían salido de la escuela, por el entusiasmo y las aptitudes que había demostrado en su entrenamiento y sus estudios. Después —siempre con el propósito de demostrar la bondad del avión— le ordené que hiciera el vuelo directo México-Monterrey, y que de allá regresara en la misma forma. Se efectuó el vuelo, y a su regreso, me informó que la maquinita era magnífica porque había logrado levantarla a plena carga, a la altura que se encuentra Monterrey, después de recorrer escasos 100 metros.

Ante estos halagadores resultados invitamos al Gral. Maximino Avila Camacho, entonces secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, para que bautizara el avioncito con el nombre que habíamos escogido, *Teziutlán,* como homenaje al pueblo natal de la familia Avila Camacho. Aprovechando el acto, Radamés invitó a volar al entonces secretario de Marina, Gral. Heriberto Jara, haciéndole una demostración que mucho agradó al alto funcionario. Y ahí paró todo. He aquí un documento oficial que jamás tuvo contestación, por lo cual nos vimos impedidos de continuar en México la construcción de los aviones *Teziutlán.*

"C. Gral. de Div.

"LAZARO CARDENAS.

"Secretario de la Defensa Nacional.

"P r e s e n t e .

"ROBERTO FIERRO VILLALOBOS, General Brigadier, Piloto Aviador, ante usted, respetuosamente, expone:

"A mediados del año de 1942, siendo el suscrito Director de Aeronáutica Militar, el C. Presidente de la República Gral. de Div. Dn. Manuel Avila Camacho, se sirvió autorizar el gasto de la suma de $666,875.00 (SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y

CINCO PESOS) para la construcción de 50 (CINCUENTA) aviones *Teziutlán.*

"Para el efecto, se importó del extranjero: motores, aparatos científicos y material por la cantidad de $333,437.50 (TRESCIENTOS TREINTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS, CINCUENTA CENTAVOS), y por compras en nuestro país de pinturas, triplay, tela, madera y pago de salarios de trabajadores especialistas, se gastó la suma de $170,019.59 (CIENTO SETENTA MIL DIEZ Y NUEVE PESOS, CINCUENTA Y NUEVE CENTAVOS), quedando de la cantidad autorizada un saldo de $189,449.91 (CIENTO OCHENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS, NOVENTA Y UN CENTAVOS).

"Iniciados los trabajos de construcción, al entregar el suscrito la Dirección de Aeronáutica el año próximo pasado, la obra quedó inconclusa dentro de los Talleres Generales de Construcciones Aeronáuticas; y como tal vez la Secretaría a su digno cargo no tiene interés en estas máquinas en virtud de haberse recibido y seguir recibiéndose máquinas procedentes de los Estados Unidos,

"Muy atentamente me permito hacer ante usted la siguiente iniciativa:

"Que previa firma del Contrato respectivo, esa Secretaría de la Defensa Nacional entregue al suscrito el material, motores, aparatos científicos, madera y todas las partes destinadas a la construcción de los 50 aviones *Teziutlán* y que con inventario hice entrega a la Dirección de Aeronáutica Militar, así como la cantidad de $189,449.91 (CIENTO OCHENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS, NOVENTA Y UN CENTAVOS), saldo de la suma autorizada, a fin de que con ello se proceda a la terminación, en los talleres de mi propiedad, de los referidos 50 aviones *Teziutlán.*

"Que terminada la construcción de los 50 aviones *Teziutlán,* se me autorice venderlos, y que con el producto de esa operación se reintegre al Erario Nacional la suma total de $666,875.00 invertida en esa obra, y con ello se evite que los intereses nacionales sufran pérdida tan onerosa.

"Como garantía de este Contrato, ofrezco otorgar a satisfacción de esa Secretaría, una fianza y me comprometo a tramitar la venta de los aviones y enterar el producto de ella a la Tesorería Nacional hasta dejar saldado lo invertido por el Erario, previa intervención de los Inspectores de Hacienda que se designen.

"Tengo seguridad que dadas las buenas características del avión *Teziutlán,* podré venderlos tan pronto se terminen, ya que el primer aparato de ellos, que con mi propio peculio fue construido, lo vendí a una escuela particular de aviación, la que, satisfecha por su eficiencia y servicio, me

ha pedido la construcción de tres nuevos aparatos, y de los Estados Unidos una importante firma me ha solicitado la representación para la venta de estas máquinas, aprovechando la escasez de aviones con motivo de la actual contienda mundial.

"Respetuosamente.

"*Roberto Fierro Villalobos*. Rúbrica".

Algún tiempo después envié a Radamés Gaxiola a los Estados Unidos de Norteamérica, en compañía del mecánico Arnulfo Cortés. El objeto de este viaje era que hiciera demostraciones con mi avión *Ryan* —equipado con motor *Wright* de 300 caballos de fuerza— adaptado para usar como combustible gas de cocina: sí, gas del que usan nuestras amas de casa para cocinar, en una innovación que había sido aprobada y comprobada por nosotros. Gaxiola, en Wright Field, llevó a cabo pruebas que resultaron absolutamente satisfactorias, pero los *trusts* petroleros obstaculizaron todo y ya nada pudo hacerse. Otro esfuerzo más, iniciado y abandonado por causa de esa carencia absoluta de apoyo oficial a los inventores o innovadores mexicanos.

Gaxiola fue posteriormente instructor de la Escuela Militar de Aviación de Guadalajara; perteneció al Escuadrón 201 que combatió en Filipinas durante la Segunda Guerra Mudial, y más adelante fue piloto del *Constitucionalista,* avión del Presidente de la República don Adolfo Ruiz Cortines, y al mismo tiempo, Subjefe del Estado Mayor Presidencial.

Francisco Sarabia. He citado a los compañeros de mi juventud y a muchos pilotos de menor antigüedad, todos hijos de la Escuela Militar de Aviación. Me es imposible pasar por alto, sin embargo, esa figura que no encaja en los cuadros militares y cuya actuación fue, además, muy posterior a la de aquellos compañeros, pero que debe mencionarse en todo lo que trate de la aviación mexicana: Francisco Sarabia.

Lo conocí en Torreón, Coahuila, en 1929, durante la campaña contra la rebelión del Gral. José Gonzalo Escobar. Aquella fue la última intervención de los aviadores militares en nuestras luchas fratricidas. Sarabia volaba un *Waco* viejo y remendado, en el que transportaba pasajeros y en ocasiones propicias ofrecía un remedo de circo aéreo. Nunca supe cómo fue que se hizo piloto, lo que sí sé es que el Gral. Juan Andrew Almazán, comandante de la división que combatía a Escobar, lo protegió porque Sarabia era un muchacho bueno, sencillo y franco, que inspiraba confianza apenas se le trataba. Así patrocinado, al impulso de su dinámica voluntad organizó un servicio de transportes aéreos en el sureste de la República, que cubría, especialmente, los estados de Chiapas y Tabasco. Su objetivo

era cooperar con los agricultores productores de chicle, café y cacao para mover sus cosechas hasta los centros de distribución, transportándolas por aire. Abrió campos de aterrizaje rudimentarios, en plana selva. Merced a una labor tesonera, arriesgada y casi suicida, obtuvo buenas utilidades y mucha popularidad, además de los grandes beneficios que llevó a la economía de aquellas regiones, faltas entonces —mucho más que ahora— de buenos medios de transporte y de vías de comunicación tolerables.

Un buen día vino a México, y con una parte del dinero ganado en su negocio, compró un avión al que bautizó con el nombre de *El Conquistador del Cielo*. Era éste un *Bee-Gee,* especial para carreras, de cuyo modelo sólo se construyeron cinco, que, rara coincidencia, en pocos meses se destruyeron todos en otros tantos accidentes mortales para sus tripulantes. Dada su peligrosidad, la construcción de aquel modelo se abandonó definitivamente.

Sarabia era un muchacho dinámico, como he dicho, y apenas estuvo en posesión de su máquina, planeó un vuelo sin escalas de México a Nueva York. Recuerdo que la mañana fijada para su salida, muy temprano, nos encontramos, y yo lo acompañé. Me interesaba ver el despegue porque, por lo que sabíamos, el aparato era peligroso y de un modelo desconocido. De su casa fuimos al café *Regis,* y allí Sarabia me confesó que se hallaba indispuesto del estómago. Yo le aconsejé que en tales condiciones no saliera, y que aplazara el vuelo, pero él me contestó: "No. Ya fijé la fecha de hoy y sería muy feo no salir".

Aduje toda clase de argumentos pero me fue imposible convencerlo. Compramos allí mismo unas medicinas para ver si se aliviaba, y nos dirigimos al campo de Balbuena. El despegue fue perfecto, y el vuelo fue impecable hasta Nueva York, donde le hicieron un gran recibimiento; de allí voló a Wáshington, y cuando iniciaba el vuelo de regreso, de la capital de los Estados Unidos de Norteamérica hacia su patria, cayó al río Potomac. Era el año 1939 y ni en aquel entonces, ni nunca, llegó a saberse la causa de la catástrofe. ¿Una falla del motor? ¿Iba sobrecargado el aparato o el motor estaba frío? Imposible decirlo, aunque yo, personalmente, me inclino a creer que las dos últimas causas concurrieron a escribir el drama del Potomac.

Pancho Sarabia fue un muchacho modesto, trabajador y serio, que tenía brillantes aptitudes para el vuelo. Puedo asegurar que muchos de los actuales aviadores civiles deben a Sarabia lo que son. Anotaré de paso que un primo de *Pancho,* Herculano, es un magnífico piloto que trabaja en la Compañía Mexicana de Aviación.

Años más tarde, la familia Sarabia reclamó los restos del avión, que ahora pueden verse tirados en un gallinero, en la población de Lerdo, Durango, en donde residen los Sarabia. Otra vez insisto en la convenien-

cia de recoger esos restos, conservarlos en nuestro museo, y hacer lo mismo con los aviones de Carranza y de Sidar, porque son reliquias de nuestra historia aérea que no deben quedar abandonadas, y mucho menos perderse. ¿Sentimentalismo? Puede ser, pero en nuestra profesión estas emociones son indispensables para mantener el ánimo, para estimular a los jóvenes y para dar sentido a los innumerables sacrificios que la aviación exige. Y no me refiero al sacrificio de la vida solamente, tan repetido en esta gloriosa pero azarosa actividad humana.

Se dijo entonces exactamente lo mismo que cuando murió Carranza: que en el accidente fatal de Sarabia había existido sabotaje. Se esgrimieron en este caso los mismos argumentos que se habían empleado en el caso de Emilio; pero en ambos, tales suposiciones eran no sólo falsas, absurdas e infundadas, sino aventuradas y más aún, necias, sencillamente, al no contar con pruebas fehacientes.

Armando Cosío. Cosío fue uno de los primeros aviadores que formó Fritz Bieler, en aquella escuela que abrió después de la campaña de 1924. Era un joven médico odontólogo, rubio y de gran prestancia personal, además de ser miembro de una familia del alto mundo social. Todo esto, que hubiera colmado la ambición de la vida en cualquiera otro, Armando lo hizo a un lado ante su entusiasmo, y se dedicó, en cuerpo y alma, a la aviación hasta obtener su título de piloto aviador civil.

Yo entonces poseía dos aviones *Lockheed Vega,* de seis pasajeros, que había comprado en un remate de la Secretaría de Hacienda, y había conseguido una concesión para ponerlos en servicio de transporte aéreo entre Mérida y Chetumal. Conociendo lo capaz que era Armando Cosío, lo contraté para que volara uno de los aparatos que estaban al cuidado mecánico de José Terrés López, muchacho listo y competente, quien posteriormente se hizo aviador y acompañaba a Cosío en sus vuelos.

Una vez inaugurada la ruta, todo parecía marchar directamente tras el éxito, y en los seis meses siguientes hicimos vuelos diarios, de ida y vuelta con los aviones repletos de carga y pasajeros; y como la carga siempre consistía en menaje de casa y animales de todas las especies, el avión se convertía en algo así como una Arca de Noé con alas. A los seis meses tuvimos que suspender el negocio por falta de combustible y lubricantes, porque los barcos que llegaban a Progreso sólo de vez en cuando llevaban esos artículos, indispensables para nosotros. Así, pues, como los vuelos no podían esperar a que un barco llevara o no combustible, se acabó la ruta, y con ella el negocio. Pero es de advertirse que fuimos nosotros los primeros en establecer servicios aéreos para comunicar la península de Yucatán.

Armando regresó a la capital de la República y yo lo recomendé con

mi amigo el Lic. Gustavo Espinosa Mireles, quien era entonces vicepresidente de la Compañía Mexicana de Aviación. Empleado como piloto mayor en las rutas de pasajeros de la compañía, Cosío trabajó con empeño y eficacia hasta que llegó a ser considerado como uno de los mejores pilotos de la empresa. Por estas cualidades, una mañana fue designado para probar un bimotor *Lockheed Electra,* reparado en los talleres de la compañía. En pleno vuelo algo falló y el aparato se estrelló atrás del cerro de El Peñón, resultando muerto Armando Cosío, el señor Kennebeck, supervisor de mantenimiento, y el radiotelegrafista Limón. Todos eran empleados la C.M.A.

Carlos Panini. Lo conocí en Pachuca, donde radicaba. Su pasión por el vuelo era en él como su origen: algo de lo que sencillamente jamás puede uno evadirse. Un día llegamos Adolfo Piña, Adán Gálvez Pérez y yo tripulando tres avioncitos *Avro,* obtenidos en un remate de la Fuerza Aérea. Nuestro negocio consistía en hacer vuelos de placer con pasajeros de Pachuca y los pueblos circunvecinos.

Con permiso de la superioridad, salíamos de México los sábados a primera hora para llegar a Pachuca, y los lunes temprano estábamos de regreso en la capital. Debíamos solicitar los permisos cada semana, a fin de que la organización fuese negocio. Teníamos un gerente, Manuel del Abrego —que también prestaba sus servicios en la aviación militar— quien se encargaba de hacer propaganda en los periódicos de Pachuca durante la semana, a fin de que a nuestra llegada ya tuviéramos clientes. Y uno de tales clientes fue Carlos Panini —contratista en una de las ricas minas de Pachuca— quien no dejaba pasar una sola semana sin ser de los primeros que, en el campo, se alistaba al vuelo; y lo hacía con tanto entusiasmo, era tanta su afición, que al fin aprendió a volar, abandonó su empleo y se dedicó de lleno a la aviación.

Hombre de trabajo, de empresa y al fin aviador, cobró preponderancia en la aviación y organizó una compañía que se llamó Servicios Panini, dedicada al transporte de pasaje y carga en el centro y el noroeste de la República. Panini fue de los impulsores de la economía de una amplia zona del país y cooperó, además, al desarrollo de la aviación mexicana. Carlos Panini, sin embargo, no murió en una tragedia aérea sino en un accidente, ocurrido en la Segunda Carrera Panamericana, en la cual tomaba parte junto con su hija.

Cuando yo era Director de Aeronáutica Civil, junto con Panini organizamos el primer Aéreo Club de México, que llegó a contar entre sus miembros a los más valiosos miembros de la aviación nacional como el Lic. Espinosa Mireles —dilecto amigo— a quien debo, entre otros favo-

res, el haber recibido un curso de vuelo ciego en Brownsville, Texas, y ser el primer mexicano que recibía ese tipo de instrucción. Aún recuerdo a mi maestro, el gran piloto norteamericano Snider. Otros de los miembros fundadores del Aero Club fueron Julio Sinzer, Armando Cosío, Titus Farell, *el Chente* Obregón, Cloyd Clavenger, *La Nata* García, *Mr.* Claywell, el Gral. Azcárate, el señor Ballüder, el Gral. Rojas, Juan Guillermo Villasana y otros más.

Suma y sigue. Sí, suma y sigue, porque, otra vez lo repito, la lista de los pilotos inmolados en aras del progreso de la aviación mexicana, o vivos aún, es larga, tanto, que podría llenar varios tomos con la historia de sus hechos. Si he olvidado nombres suplico se disculpe mi falta de memoria, ya que no hay ni puede haber otro propósito. Sospecho que esta narración escueta resulta aburrida debido a mis escasas dotes literarias, pero es necesario dejar constancia de todos aquellos, amigos unos, conocidos únicamente otros, con los cuales me ligaron peligros y aventuras, esperanzas y angustias, simpatías y defectos. Dos generaciones de aviadores, la nuestra como iniciadora, y la otra como continuadora —a la que pertenece Rodolfo Torres Rico, por ejemplo—, han creado la aviación mexicana. Sus componentes, en estricta justicia, no merecen quedar olvidados y a todos ellos, por igual, rindo homenaje.

Con la tendencia actual —que es todo lo contrario de un estímulo—, de prestar atención solamente a quien hace cosas extraordinarias —no siempre meritorias o útiles— y de convertir en héroe únicamente a quellos que saben rodearse de espectacularidad, los nombres que he citado en este y anteriores capítulos han ido poco a poco hundiéndose en el olvido. Ojalá que al anotarlos aquí contribuya a que se les recuerde, porque cada uno de ellos, a su manera, constituye ejemplo para las nuevas generaciones de aviadores, un ejemplo que si no siguen los jóvenes pilotos, los dejará huérfanos de aquellas virtudes esenciales como son la abnegación, el valor y todas aquellas cuya síntesis es saber aquilatar, por convicción y amor a la carrera, el sentimiento del compañerismo, la observancia de la disciplina por consentimiento, el afán de estudiar, el deseo de innovar y el anhelo de sacrificarse por el bien de México y de la aviación.

CAPÍTULO XI

VUELOS COLECTIVOS Y SEMANAS AEREAS

Durante el tiempo que abarcan estos recuerdos, y el posterior que habré de referir de aquí en adelante, no sólo hubo *raids* realizados por aviadores mexicanos, sino también vuelos colectivos, participación de nuestros pilotos en pruebas internacionales y Semanas de Aviación, efectuadas en la capital de nuestro país.

Es necesario evocar este aspecto de nuestra actividad aérea porque en él participaron personas que dejaron un recuerdo grato. Así, este relato, por conocidos o desconocidos que sean los hechos que en él se consignan, marca también una época brillante de la historia de la aviación. En efecto, el vuelo colectivo y la carrera aérea son manifestaciones de la aviación que si bien no presentan tantas dificultades como los *raids* innovadores, sí exigen una preparación previa, minuciosa, como la que precede a los grandes recorridos. Exigen además una sincronización de vuelo bien planeada, serenidad a toda prueba, paciencia y habilidad extraordinaria, por parte de quienes toman parte en ellas.

Los aviadores mexicanos hicimos siempre un buen papel, digno y decoroso, en todas las pruebas internacionales en que participamos aun cuando, en verdad, no siempre conquistamos los primeros sitios. Ya antes me referí al primer vuelo colectivo México-Pachuca-México; ahora debo citar otros del mismo carácter que no se pueden ni se deben olvidar.

México-Kansas City. En septiembre de 1929 se inauguró el puente aéreo de Kansas City, Estados Unidos de Norteamérica. Con tal motivo el comité de festejos inaugurales convocó a una carrera aérea de México a aquella ciudad norteamericana. Nos inscribimos un yanqui, Arthur Goble, y seis mexicanos que éramos Fernando Proal, Luis Verdeja, Bernardo Hermosillo, Feliciano *El Piojo* Flores, otro muchacho cuyo nombre se me escapa y yo. Goble, miembro de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica, disponía de un avión especial de carrera; Ver-

deja de un *Waco;* yo iba en un *Cessna,* y todos los demás en sesquiplanos construidos en México por el Gral. Azcárate.

El tiempo era nublado cuando empezó la carrera. A Brownsville llegaron bien Goble, Flores y Verdeja. Proal, Hermosillo y el otro piloto tuvieron que hacer aterrizajes forzados, perdieron tiempo y abandonaron la prueba ante sus ya nulas posibilidades de lograr el triunfo. Yo tuve más suerte, pero mi actuación no careció de riesgos. A los pocos minutos de vuelo se desprendieron las tolvas del motor y al chocar con la hélice, la torcieron. Como la nublazón era cerrada, imaginé haber chocado contra un árbol, pero entonces se abrieron las nubes y pude ver, muy cerca, los cerros de Los Frailes. Seguí adelante y aterricé entre Pachuca e Ixmiquilpan, en una amplia cañada en la que hallé a varios indígenas que me prestaron un martillo; con él enderecé la hélice y continué el viaje hasta llegar en la tarde a Brownsville, punto final de la primera etapa.

Me había retrasado demasiado, pero decidí seguir en la prueba con la idea de que la suerte me cambiara. Cubrí las siguientes etapas normalmente y junto con los otros pasé San Antonio, Waco, Tulsa y Oklahoma, en donde bajamos para descansar aquella noche, y de ahí fuimos directamente a Kansas City. Esto de fuimos, en verdad no es válido, ya que al pasar sobre Joplim consulté mi mapa de vuelo y revisé mi tiempo; por error me desvié de la ruta y fui a dar Springfield. Naturalmente perdí el segundo lugar, que ganó Flores con una carrera regulada. Goble fue el primero, yo el tercero. El entonces embajador de México en Wáshington, Dr. y Gral. Francisco Castillo Nájera, asistió a la llegada de nuestros aviones y regresó después a la ciudad del Capitolio.

Antes de la salida, habíamos acordado repartirnos equitativamente —siempre la caballerosidad de los pilotos— el producto de los premios que lográramos. Así lo hicimos, y los que llegamos, jóvenes, con dinero, en una ciudad acogedora... los días que ahí permanecimos fueron demasiado rápidos para nuestro gusto.

Grandes acróbatas. Por el mismo motivo de la carrera, en Kansas City se celebró una gran Semana Aérea en la que tuvimos oportunidad de conocer a varias de las figuras más afamadas de la aviación norteamericana. Todos me impresionaron vivamente, pero los que ocuparon en mi ánimo el primer lugar fueron la pareja de Freddy Lund y señora, quienes realizaban ejercicios de acrobacia que solamente podían ser calificados de espeluznantes y maravillosos. Entre esos ejercicios, a cual más difíciles, estaba el *looping* invertido, que causaba terrible sensación. Consiste éste en que, en lugar de dar la vuelta hacia arriba, se da hacia abajo, con lo

que súbitamente baja la presión arterial hasta el punto en que uno cree morir.

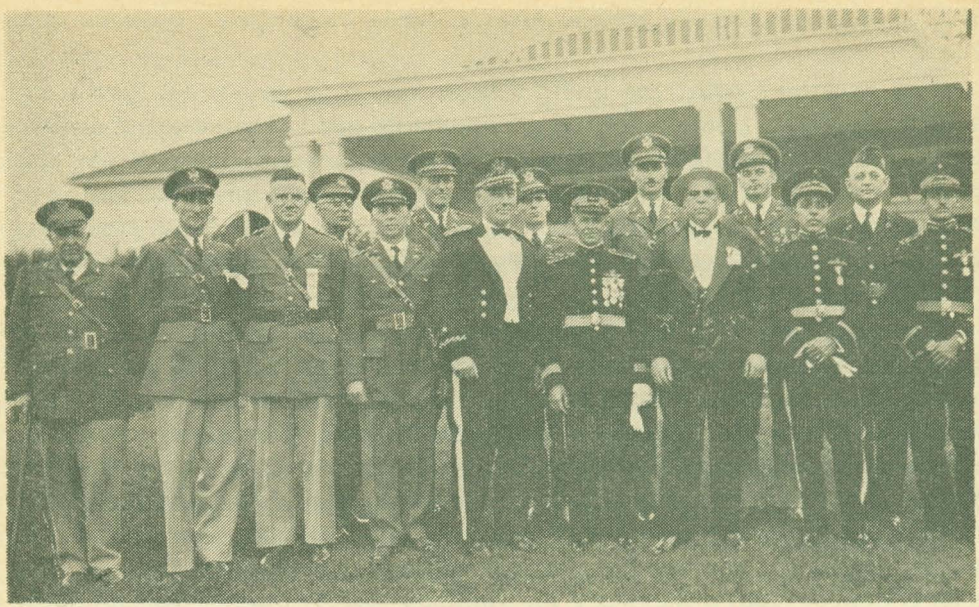
Una mañana Freddy me invitó a volar con él, y yo acepté. Mucho me habían advertido, y mucho era lo que yo había visto, pero deseaba ardientemente probar el efecto de aquel *looping* especial. Debo confesar que aquella fue una de las impresiones más tremendas de mi vida. Sentí que la respiración se me acababa y creí que el corazón se me salía, cuando el avión se precipitó en picada a enorme velocidad para luego, bruscamente, remontarse al azul infinito.

Otro acróbata excelente que entonces conocí fue el piloto O'Connor, de origen irlandés, quien más tarde se radicó en Tampico. Auténtico payaso del aire, vestía un overol mugroso, ostentaba largas barbas y llevaba a rastras a un cochinito vivo. Subía al avión y amarraba al infeliz lechón en la cabina, acto seguido despegaba, ganaba altura y hacía tales portentos de acrobacia que a todos sorprendía. Después bajaba del avión, y mientras el cochinito, mareado, parecía un borrachín casi perdido, él sonreía tranquilo, sereno, sin el menor zigzag en sus pasos. Tiempo después O'Connor vino a México y en Tampico instaló una escuela de aeronáutica. Hace algunos años murió ahí a consecuencia de una terrible enfermedad. Cosa extraña, fue uno de los pocos pilotos que no dejó la vida en el ejercicio de su profesión.

También en Kansas City conocimos a un buen número de magnates petroleros, y a sus hijos, tan campechanos como ricos. Uno de ellos, condueño de la planta de aviones *Tulsa Spartan Aircraft Corporation,* vino después a México y se dedicó a vender máquinas de su fábrica. Entre sus clientes contó a Charles Smith, piloto de gran categoría que a menudo vivía en nuestra capital.

Volvimos de Kansas City sin que hubiera incidentes dignos de mención. Lo que sí ha de mencionarse es que la carrera había demostrado que los pilotos mexicanos eran comparables a cualquier extranjero y esto constituía ya un gran triunfo para México. Tres pilotos quedaron regados en el camino, con sesquiplanos *Azcárate.*

Dakota del Norte. El gobierno del estado de Dakota del Norte, invitó en 1935 a la Fuerza Aérea Mexicana a que hiciera un vuelo de buena voluntad a su territorio. Nuestro gobierno aceptó la invitación y yo fui el encargado de organizarlo. Cinco pilotos nos dirigimos, en un avión *Stinson-Detroiter,* hacia la meta que era Bismarck y en donde se había preparado la recepción. Nuestra primera etapa fue San Antonio, Texas, de ahí volamos a Oklahoma City, después a Kansas City, luego a Omaha, a continuación a Mynot —en donde conocimos a un grupo de pilotos cana-



VISITA A DAKOTA DEL NORTE *
...creí haber chocado contra un árbol...

dienses, también invitados— y finalmente a Bismarck. En San Antonio el Corl. Oker, jefe de la base aérea de Kelly Field, nos recibió cordialmente, y el mayor Couch, del ejército norteamericano, nos escoltó en su avión hasta Bismarck. Mis compañeros eran cuatro jóvenes pilotos que se turnaban en servicio y que realizaron una magnífica práctica, aparte de que se convencieron de que existe una gran fraternidad y camaradería entre los aviadores, sin distinción de raza o nacionalidad. El gobierno de Dakota del Norte nos condecoró, y agasajó espléndida y cordialmente. Hubo de todo: bailes, recepciones, etc.

Ya de regreso, nos detuvimos en Dallas, Texas, y en tanto que cargaban gasolina en el aparato, fuimos al restaurante del aeropuerto. Uno de los muchachos, que del inglés no conocía ni a Shakespeare, estaba tan atareado tratando de hacerse comprender que no acertaba a hablar ni siquiera en español. Y resultó que las muchachas que nos atendían eran mexicanas. El protagonista de esta hazaña, era, si mal no recuerdo, cuñado del Gral. Azcárate, el constructor de los sesquiplanos. Diré que, en suma, este vuelo duró 15 días y que la máquina se portó tan bien como sus tripulantes.

* En Minot, Dakota del Norte (EE. UU.), el Corl. Fierro posa con el embajador de México en los EE. UU., Gral. Francisco Castillo Nájera, y varios oficiales norteamericanos y mexicanos.

De visita en San Antonio. Corría el año 1936 cuando el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica decidió llevar a cabo unas maniobras aéreas de gran importancia en la base militar de San Antonio, Texas. El gobierno de Wáshington invitó al de México a que enviara a un grupo de pilotos militares en calidad de observadores, por lo que fuimos comisionados el Dr. Eduardo Souza, médico de la Fuerza Aérea; el Cap. Sixto del Río, el mecánico y también piloto Ricardo González Figueroa, y yo. Hicimos el vuelo de nuestra capital a la ciudad texana en un monoplano *Lockheed* de ala alta, pintado de rojo, que acababa de salir del taller de reparaciones.

Sin saberlo yo, al motor de ese avión le habían cambiado las "espreas", así que mis cálculos sobre el consumo de gasolina partía de una base falsa. Llegamos a Brownsville con medio tanque y yo consideré que, con eso, arribaríamos a nuestro destino; y continuamos el vuelo, pero a poco, fuertes vientos nos desviaron hacia el este y en el esfuerzo por vencer su resistencia se acabó la gasolina. Aterrizamos forzados en unos potreros, y a pie nos dirigimos hacia un rancho que, según habíamos visto desde el aire, estaba cercano, porque teníamos que conseguir gasolina para continuar el vuelo. Ibamos a campo traviesa cuando nos alcanzó el *sheriff* del lugar quien, al vernos descender y habiendo sospechado lo que sucedía, nos llevaba en su coche gasolina de automóvil para que termináramos el viaje.

Ni antes ni después, en una palabra, jamás, había encontrado en los Estados Unidos de Norteamérica un lugar tan miserable, tan mugroso, tan lleno de desidia como aquél. Cómo sería mi impresión que hasta el nombre de aquel sitio se ha borrado de mi mente. Niños y adultos ofrecían los signos físicos característicos del hambre. Nos contaron que una prolongada sequía asolaba la región, echaba a perder las cosechas, mataba el ganado y dejaba a la gente casi sin qué comer. Por todas partes aullaban unos perros famélicos, y nadie les hacía caso, porque nadie podía darles de comer. Prácticamente aquellos desventurados seres sólo comían papas, cuya procedencia no me atreví, por pena, a averiguar. Y así, deprimido por aquel espectáculo, pero ciertamente confortado por haber visto que no sólo en nuestro denigrado México existen núcleos rurales miserables, sino que también los suele haber en la tradicionalmente rica nación americana, arribamos finalmente a San Antonio, en donde las autoridades nos llenaron de honores y de agasajos ya que éramos huéspedes distinguidos del Ejército de su país. Otra vez tuve la oportunidad de encontrar viejos amigos, hacer nuevas amistades con pilotos militares de renombre y, sobre todo, de sentir el orgullo, la felicidad de ser mexicano,

por las muestras de simpatía, respeto y cariño que se tributaron a las alas mexicanas.

Las maniobras militares, aparte de brillantes, fueron para nosotros de gran utilidad porque en ellas participaron 300 aviones militares de todos los tipos conocidos hasta entonces, lo cual, para aquella época, representaba un enorme despliegue de fuerza aérea. Así fue como nosotros, observadores, lo expusimos ante el jefe del Ejecutivo Nacional, a nuestro regreso a la ciudad de México.

Semana aérea. Al iniciar este capítulo hice mención de las semanas aéreas efectuadas en la ciudad de México. Fueron sólo dos. La primera tuvo carácter internacional y fue organizada por el Ing. Juan Guillermo Villasana quien, como director de Aeronáutica Civil, la instituyó con gran éxito y con miras a que se efectuara anualmente o, cuando mucho, cada dos años. Yo sucedí al Ing. Villasana en la jefatura de Aviación Civil, después de la campaña de 1929 y entonces decidí continuar esta tradición. Organizamos la Segunda Semana Aérea en 1930 —ya casi iba a terminar mi gestión—, también con carácter internacional. Convocamos a pilotos de todo el mundo, que en aviones especiales para acrobacia hicieron exhibiciones públicas que aprovecharon tanto a nuestros aviadores, como al público en general.

En esa semana Samuel Rojas voló un monoplano de construcción nacional, muy viejo, ya que databa de 1917; y el entonces Tte. Feliciano Flores voló, por vez primera en nuestro país, un planeador también aquí construido. Durante la misma semana se organizaron también las primeras carreras aéreas, sobre circuito corto, que se vieron en México. Formaba el circuito un triángulo cuyos tres lados sumaban cinco kilómetros y era espectacular, ideal para demostrar el rendimiento de las máquinas y la pericia de los pilotos, y, además, para entusiarmar al público y hacerle sentir el máximo interés por la aviación. Ganó la carrera un avión *Spartan,* y tras él llegó un sesquiplano —aparato mexicano con motor extranjero— a muy corto tiempo del extranjero que se llevó el primer lugar.

Otra vez demostramos la excelencia de nuestra incipiente y ya entonces agonizante industria aeronáutica. Mi insistencia en este aspecto se debe a que consideraba, como siempre lo he considerado, que nosotros los mexicanos teníamos técnicos y medios suficientes para disponer de una industria aeronáutica tan buena como la de cualquiera otra nación. Lo único que nos faltaba, y aún nos falta, era perseverancia y capital, aparte de otros apoyos. Ya es hora de que adquiramos confianza en nuestra capacidad para construir aviones, y de que nuestros capitalistas se convenzan de que esta industria constituye una inversión de enormes pers-

pectivas. Pero creo, aún ahora, que estoy manejando hierro frío al insistir sobre este tema.

Pero sigamos con la semana aérea, realizada con objeto de inaugurar el primer edificio del actual Aeropuerto Central. Ese edificio era arquitectónicamente de estilo colonial, tenía grandes arcadas y terrazas que le daban un aspecto novedoso y útil. En el centro del edificio se construyó una enorme bóveda de 50 m. de radio con adoquines de cristal.

EL VENCEDOR *
...participaron pilotos de todo el mundo...

Decía el ingeniero constructor, Guillermo Terrés, que aquella bóveda de cemento armado y cristal, de 100 m. de diámetro, era seguramente la más grande de América Latina, pero desgraciadamente, apenas iba a terminarse el edificio cuando la capital de la República fue cruelmente sacudida por un temblor que ocasionó la desarticulación de las dos enormes alas que unían la inmensa bóveda, que fue la única parte del edificio que no sufrió averías, teniéndose por tanto que destruir toda la obra. Ignoro el porqué aquella bóveda no fue conservada, supuesto que había quedado intacta.

Sigamos, pues, con la semana aérea. Construimos con alambrón un arco de 25 m. de ojo, recubierto de papel, y lo incendiamos. Jimmy Angel, a bordo de un avioncito *Morán,* pasó en medio del arco en llamas sin ningún percance. Esta emocionante prueba llenó de entusiasmo al público, por la audacia del piloto y la precisión de su maniobra. Entonces también se realizaron los primeros saltos en paracaídas habidos en México, y tocó al sargento Carlos Paulladas ser uno de los primeros hombres que se lanzaron al espacio confiando su existencia a un artefacto de seda, ya que su riguroso entrenamiento anterior le permitió, ya en sus exhibiciones públicas, paralizar de emoción a los miles de espectadores congregados en Balbuena; y por su parte el Cap. Teodoro Cruz Jiménez dio un salto

* El vicepresidente de la Compañía Mexicana de Aviación, Lic. Gustavo Espinosa Mireles, entrega la copa el piloto Dr. Armando Cosío.

"JIMMY" DOOLITTLE *
...participó en la Segunda Semana Aérea Mexicana...

sostenido, desde 2,000 m. de altura, que electrizó al público llenándolo de asombro.

Recuerdo igualmente que el aviador militar norteamericano, Jimmy Doolittle —quien más tarde, ya general, dirigió y consumó el primer bombardeo aéreo contra Tokio en la Segunda Guerra Mundial— participó en aquella semana aérea realizando una serie de magníficas acrobacias; y entre otros muchos pilotos mexicanos yo también actué, y obtuve algunos premios. Lástima que estos eventos no se hayan continuado regularmente, a fecha fija, porque habrían contribuido a educar a nuestro pueblo en lo referente a la aviación y al mismo tiempo habrían robustecido los contactos entre los aviadores mexicanos y los extranjeros, lo cual, en ambos casos, nos hubiera acarreado enormes beneficios.

Misión a Guatemala. En mis pinitos como aviador internacional, me ordenaron conducir un avión *Avro,* con motor checoslovaco que nos había ya causado muchos trastornos y penas, ya que apenas nos levantábamos en Balbuena y al dar la primera vuelta alrededor del campo, el motor se

* El después Gral. Doolittle (de izquierda a derecha, en el cuarto lugar, sentado), junto con los pilotos mexicanos y extranjeros que compitieron en México.

paraba por calentamiento e íbamos al suelo, unas veces con suerte aterrizando sin novedad y otras capoteando y rompiendo la máquina. Después de muchas pruebas y arreglos a aquel dichoso motor, se creyó que ya estaría en condiciones de trabajo y así, con aquel avión embarcado en un carro de ferrocarril, salimos *El Gordo* Sáenz —uno de nuestros grandes mecánicos de aviación— y yo, rumbo a Suchiate en donde tendríamos que hacer desde el campo aéreo hasta armar nuestro avión.

Otra vez contamos con la colaboración de nuestros abnegados y queridos miembros del ejército. Antes de 15 días ya teníamos el campo listo y el avión armado. Hicimos algunos vuelos de prueba que tuvieron buen resultado y entonces avisamos al jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, Gral. Miguel S. González, que estábamos listos para cumplir nuestra misión en cuanto él lo ordenara. Al día siguiente llegó la deseada orden y por supuesto que nosotros estábamos listos y ansiosos por salir al primer aviso. Revisamos el avión, comprobamos nuestra ruta en los mapas que entonces se usaban y echamos un vistazo final a los aparatos de navegación, consistentes en una pequeña brújula magnética adaptada al avioncito.

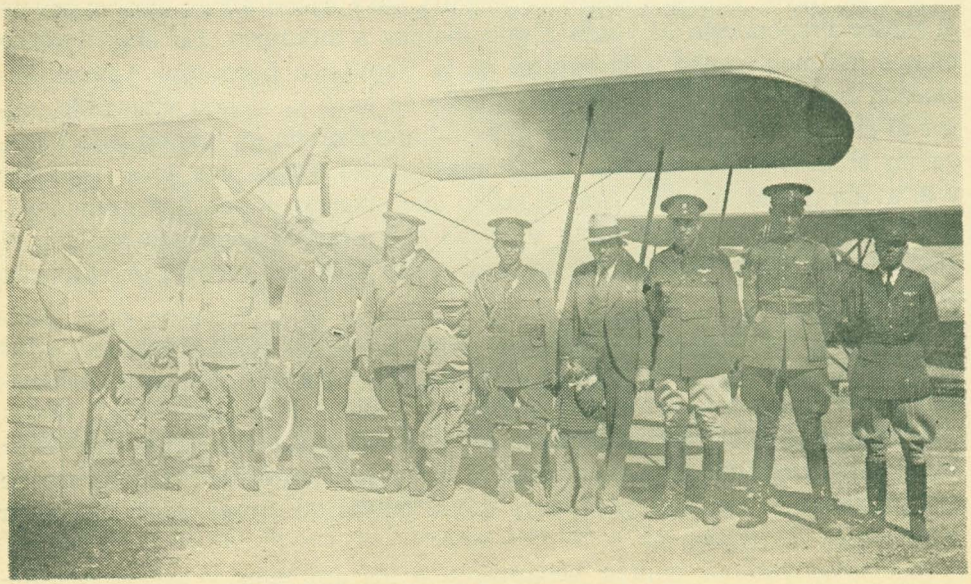
Nos pusimos la ropa de vuelo, me senté en la cabina y di las órdenes necesarias al *Gordo* Sáenz para que arrancara el motor. En el primer jalón de la hélice arrancó, segundos después lo aceleré y comprobé que daba las revoluciones necesarias. Entonces hice la señal a mi compañero de aventura, quien subió al avión. Arrancamos y el avioncito muy garbosamente se elevó; volamos sobre Tapachula para asegurarnos que en efecto el motor respondería al vuelo a que íbamos a sujetarlo. Lo encontramos bien e hicimos rumbo a la capital de la República hermana. Apenas habíamos cruzado el río Suchiate, el motor se paró y, siendo imposible volver al campo, tratamos de librar el avión aterrizando en un pequeño llano, ya en el lado guatemalteco. Desgraciadamente ahora nos tocó capotear y el avión quedó clavado. Con el ruido que produjo el accidente comenzaron a arrimarse muchos toros y vacas que mugían seguramente por el olor a aceite quemado; incluso no faltó algún toro que tratara de embestir al avión.

En estas condiciones, recordé que Sáenz decía ser gran aficionado a los toros y, por supuesto, también se las daba de torero. Así, para no apenarlo más por el paro del motor, "se la hice de guasa" y le dije: "Aquí tienes una magnífica oportunidad de lucirte y demostrar tus adelantos en el arte de la tauromaquia". *El Gordo* soltó a reír y me contestó: "Soy torero de reses bravas y negras, pero con estas pintas ni creas que le voy a arriesgar".

Llegaron algunas gentes, espantaron a los animales y nosotros pudimos bajar del avión. Con una soga lo lazamos del patín de cola y con la

ayuda de aquellas buenas gentes lo pusimos en condiciones de regresar a territorio mexicano. Pedimos una hélice y un motor, naturalmente de otra marca y en buenas condiciones, para poder cumplir la misión que se me había encomendado. En vez de ello recibí órdenes de regresar a México con todo y "carcacha" y, lógicamente, a mí se me culpó del fracaso, como siempre acontecía en la aviación nacional, en la que generalmente se designaban jefes que desconocían todo lo relativo a la aeronáutica.

Después de tantos años, algo se ha logrado, ya que de una época para acá, al menos han sido pilotos los que han estado al frente de la Fuerza Aérea. Sin embargo, esto no lo es todo; es necesario el convencimiento de que en tanto la Fuerza Aérea permanezca bajo el control del ejército de tierra, olvidando que nuestras luchas armadas han sido por conquistar libertad y justicia en todos los órdenes, ésta no podrá desarrollarse y reportar los beneficios tan singulares que de ella exige el desenvolvimiento económico y social de nuestra patria. Aun cuando hay personas que bajo ningún concepto desean ver a nuestra aviación independiente, arguyendo razones por demás descabelladas, nosotros tenemos la seguridad y la más firme convicción de ser capaces de organizarnos y administrarnos, creando —o más bien desarrollando— lo que debe ser una institución más de nuestra patria y no una simple Arma del ejército, como hasta ahora se le ha considerado, haciendo a un lado el precepto constitucional y los efectos consiguientes que éste debía producir.



ESCUELA DE AVIACION
...Chihuahua es el estado con más campos aéreos...

Escuelas de vuelo. Era el año 1930 cuando adquirí en Tulsa, Oklahoma, cuatro avioncitos *Spartan,* para dedicarlos a dar instrucción de vuelo en la escuela que empezamos a organizar con este objeto. Con el dinero en la bolsa y los permisos necesarios listos, salí a Tulsa para adquirir los aviones. Me costaron Dls.10,000, que en aquellos tiempos equivalían a $36,000.00.

En esa escuela tuvimos oportunidad de titular figuras que han estado dando prestigio a la aviación nacional. Cuando me hice cargo del gobierno del estado de Chihuahua, llevó esos aviones allá y continuamos la tarea que nos habíamos trazado, es decir, enseñar aviación a poco costo para que mi ideal —que todos los mexicanos volaran— se convirtiera en realidad.

En Chihuahua sembramos la simiente que ha dado tan buenos resultados: aquella es una de las entidades que tiene más campos aéreos que comunican a la mayoría de las poblaciones de nuestro gran estado. Se titularon más de 50 pilotos y me siento muy satisfecho de que el Aero Club de Chihuahua tenga innumerables miembros que han seguido tenazmente con la tarea por nosotros empezada. Así tenemos a Leopoldo López, dueño de una empresa de reparaciones y concesionario de pequeñas rutas aéreas por todo el estado; esta empresa es ejemplar, no sólo en México, sino también en muchos países, por su organización y el magnífico servicio que presta a mis paisanos. Hay otros, como Peña, e infinidad de muchachos que viven de y para la aviación.

En la escuela de Chihuahua se hicieron pilotos civiles mis hermanos Carlos, Arturo, Raúl y Eduardo. Mi familia ha tenido que pagar con sangre su amor a la carrera; así fue como Carlos, uno de mis queridos hermanos, perdió la vida enseñando a volar a un estudiante colombiano, cuando la escuela en que Carlos era instructor de vuelo estaba en Monterrey.

Aún era gobernador de mi estado cuando en cierta ocasión uno de los instructores llegó al palacio con objeto de pedirme autorización para que una señorita entusiasta que deseaba

EMMA CATALINA ENCINAS
...la primera aviatriz chihuahuense...

TRIBUTO DE AMISTAD *
...el embajador había sido alumno...

aprender a volar, fuera admitida en la escuela. Ella iba a ser entre nosotros la primera estudiante y tuvimos que solicitar autorización de la secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de la cual ya dependía entonces la aviación civil. Enviamos a México la documentación que el caso requería y fue así como Emma Catalina Encinas se convirtió en la primera aviatriz titulada por la Escuela "Roberto Fierro".

Voló sola durante algún tiempo y como era una muchacha muy culta, frecuentemente daba conferencias sobre aviación y otros muchos temas que siempre eran escuchadas por nutridos públicos. De repente Emma Catalina desapareció. Inquirimos por ella y supimos que se había casado. Estoy seguro de que su cultura y su preparación fueron factores determinantes en la felicidad de su matrimonio.

Al dejar el gobierno de Chihuahua mandé mis aviones a la Sultana del Norte, en donde era jefe de Operaciones entonces mi jefe y respetable amigo, el señor Gral. Juan Andrew Almazán. En esta población, como en Chihuahua, conté con el apoyo desinteresado de las fuerzas vivas y del público en general, que acogieron a la aviación con todo el entusiasmo que les son característicos, y ahí también se hicieron muchos pilotos.

El nombre de la Escuela "Roberto Fierro" había llegado más allá de nuestras fronteras y teníamos muchos alumnos de Centro y Sudamérica, la mayoría de los cuales obtuvieron su título de pilotos. Recuerdo que en una misión en la que yo acompañaba al Gral. Eduardo Hernández Cházaro

* El hangar "Carlos Fierro V", en el aeropuerto de Chihuahua, Chih., bautizado con ese nombre en recuerdo del piloto civil fallecido trágicamente.

a la República de El Salvador, encontré al embajador de Nicaragua en aquella hermana República, quien había sido uno de mis alumnos en la escuela de Monterrey. Así es como hemos venido difundiendo la aviación.

Transportes de Jalisco. Ha sido para mí una obsesión el desarrollo de la aviación nacional. Con este propósito he creado muchas rutas aéreas, poniendo en ello mi modesta contribución económica y profesional; pero he tenido mala suerte, ya que nunca he encontrado eco en nuestros hombres de empresa. Mis hermanos y yo, teniendo según creo algo de visión, abrimos la ruta entre Guadalajara, Mascota, Talpa y Puerto Vallarta. Posteriormente la ampliamos a El Tuito, Tomatlán y Colima, llamando a nuestra compañía Transportes Aéreos de Jalisco.

Durante diez años estuvimos sosteniéndola con grandes sacrificios. No obstante que era de mucha utilidad, jamás pudimos obtener el apoyo del gobierno y la única ayuda que tuvimos fue la que nos proporcionaron los pueblos mencionados, ya que entendieron que ellos eran los favorecidos con estos caminos del aire.

Ya lo hemos dicho en anteriores páginas, en mi familia hubo cinco hermanos aviadores. Mi hermano Arturo pereció trágicamente en Puerto Vallarta, al pararse el motor del avión *Ryan* que tripulaba. En este accidente hubo un caso insólito, apenas concebible: todos los que iban a bordo murieron instantáneamente al chocar con el mar, a excepción de un chiquitín de tres meses de edad que fue rescatado con vida. La irreparable pérdida de mi hermano, quien dejó en la orfandad a su viuda y a su hijo, hizo que yo perdiera la fe en las falsas promesas que uno recibe y que, en su corazón sano, las cree verdaderas.

> Hoy, el hijo de mi inolvidable hermano es alumno de la Escuela Militar de Aviación del Colegio del Aire. Deseo afirmar que él será el único de la familia Fierro que continúe la carrera de Piloto Aviador Militar, que tan dura y tan cara es para quienes la abrazamos. Existe la creencia de que nosotros los militares somos unos zánganos que vivimos a costas del pueblo; pero nadie se acuerda que el soldado mexicano es abnegado, que siempre está listo para toda misión, para cualquier sacrificio y tiene cualidades que no hay quien las comprenda y avalore. Por eso espero que mi sobrino, quien quiso a todo trance ser soldado, tenga siempre presente que la carrera de las armas es de sacrificio, de abnegación y muy pocas veces tiene compensaciones.

Volviendo a nuestro tema, al abrir esta ruta conseguimos que aquellos pueblos olvidados pusieran todo su empeño en ayudarnos a hacer y a conservar los campos aéreos siempre en buenas condiciones. Fue útil al

comercio, a la agricultura, a la ganadería, a la minería y a la industria; creo que, modestamente, ayudamos al desarrollo de Jalisco con ese esfuerzo nuestro.

También comunicamos el lejano Territorio de Quintana Roo, en donde fui el primero en establecer un servicio que en mucho alivió a aquella pobre gente, tan olvidada por nuestros compatriotas. La primera vez que visité Quintana Roo quedé enamorado de sus bellezas naturales y su riqueza potencial, a las que, afortunadamente, ahora el Presidente López Mateos está dando la importancia que tienen, para beneficio de sus habitantes y para el acrecentamiento de la riqueza de la patria.

Como si hubiera sido ayer, aún veo a mis queridos amigos, pilotos aviadores, Dr. Armando Cosío —ya fallecido— y a José Torres López quien era entonces mecánico y compañero de Cosío.

Arribaba a puerto el avión —en este caso Mérida— y llegaba felizmente. Este avión era un *Lockheed Vega,* pintado de rojo, del que bajaban personas, animales y cosas en tales cantidades, que más que vehículo aéreo parecía una Arca de Noé. Otra vez se llenaba al máximo y volvía a Chetumal, en aquella lejana época Payo Obispo. Trabajamos todos intensamente por espacio de un año, pero tampoco en esta ruta tuve suerte y no encontré quien nos estimulara y ayudara, a pesar del beneficio que reportábamos al país.

También en la ruta México-Acapulco cooperé hasta donde mis posibilidades me lo permitieron, tratando de ayudar al concesionario, Ing. Mancilla, quien no tenía aviones, pero sí la influencia necesaria para obtener concesiones como aquella.

Nosotros le ayudábamos con dos avioncitos de cuatro pasajeros cada uno, a fin de que pudiera cubrir la ruta, que hoy es una de las mejores del mundo.

Nosotros, con muchos sacrificios y exponiendo la vida a cada instante, luchamos incansables para buscar el desarrollo de la aviación, considerando que ella también forma parte de nuestra patria.

Fue así como mis dos queridos hermanos, Carlos y Arturo, entregaron sus vidas en aras de este ideal, y nosotros continuamos trabajando sin esperar ni honores en vida ni estatuas después de muertos, como tantos farsantes que se autotitulan héroes de la patria.

Capítulo XII

CAMPAÑA DE 1929

La sublevación del Gral. José Gonzalo Escobar, en 1929, interrumpió el período de los grandes vuelos de los pilotos mexicanos, ya que obligó otra vez a la Fuerza Aérea a intervenir, como siempre, en defensa de las instituciones constitucionales. Afortunadamente para México, ésta fue la última lucha fratricida en la que íbamos a intervenir los pilotos de mi generación. Jamás puede ser agradable para un militar tener que luchar contra sus mismos compatriotas; pero he de decir que al no haber intervenido México, hasta la Segunda Guerra Mundial, en ninguna contienda fuera de sus fronteras, nuestra aviación, en cierto modo, nació, se disciplinó y perfeccionó al calor de las luchas revolucionarias y posrevolucionarias, de las cuales, para ventura de la patria, esa de 1929 sería la última que bañara en sangre al atormentado pueblo mexicano.

Otra vez fue una campaña electoral, para la renovación del Poder Ejecutivo, la que dio pretexto al Gral. Escobar y socios para esta sublevación. Muchos eran los generales que estaban a su lado así como, por lo menos, el 50% de los efectivos del ejército. Ante esa situación, el Presidente Provisional de la República, Lic. Emilio Portes Gil, ordenó al Gral. Juan Andrew Almazán que al frente de una división se dirigiera al norte y batiera a los militares sublevados.

Por instrucciones de la Presidencia de la República yo debía llevar a Brownsville, Texas, a dos personajes políticos para que intervinieran ante el Gral. de Div. Marcelo Caraveo, gobernador constitucional de mi estado natal, Chihuahua, con objeto de que no tomara parte activa en la sublevación que tenía ya preparada José Gonzalo Escobar. Me presenté entonces a la Compañía Mexicana de Aviación —que aún operaba en nuestro tan llorado campo de Balbuena— para que se me entregara un avión de pasajeros *Fairchild* con el cual debía cumplir la comisión ya indicada. Nunca antes había tenido oportunidad de volar esta clase de aviones de pasajeros, pero los pilotos militares mexicanos debemos acatar cualquier orden para actos del servicio, sin escatimar ningún sacrificio, aunque en

ello se juegue la vida, ya que es ésta una norma que todos los miembros de las fuerzas armadas de México aceptan al causar alta como tales y al jurar lealtad a la bandera y a la patria.

Así que sin titubeos, y sin mucho pensarlo, revisé la máquina, me cercioré de que sus tanques estuviesen llenos de combustible y lubricante y me hice al aire acompañado del señor Roberto Pesqueira y el senador Praxedis Giner Durán, a quienes llevé felizmente al aeropuerto de Brownsville, en donde después de una frugal comida, me platicaron el objeto de su viaje que, por lo demás, ya conocía. En efecto, yo había insistido ante el presidente Portes Gil y el secretario de Guerra y Marina, Gral. Plutarco Elías Calles, para que se me permitiera llevar a cabo la misión encomendada a mis amigos, que les llevaba varias ventajas, entre las que he de mencionar, en primer lugar, que el Gral. Caraveo, además de ser mi paisano, había sido mi condiscípulo; que conocía a mi estado como la palma de mi mano, y además que yo no era un político profesional. Estas condiciones desde luego significaban enormes ventajas para que mi conterráneo tuviera plena confianza en mí. Sin embargo, como se ve, otros fueron los comisionados.

Ignoro si éstos cumplieron o no su misión, pero el caso es que Caraveo se levantó en armas. Como en verdad era un hombre muy estimado en la entidad, todo un señor general, esforzado y valiente, nosotros debíamos saber que al no haber logrado que desistiera de hacer armas contra el gobierno, la lucha tendría que ser más dura y, por lo tanto, se enlutarían muchos hogares de nuestros connacionales en aquella feroz contienda fratricida.

A mi regreso, y nuevamente por órdenes superiores, volví a Brownsville con misión distinta. Esta vez se trataba de recoger seis aviones *Waco* que nuestro gobierno había adquirido por consejo del Corl. Lindbergh.

La Compañía Mexicana de Aviación me proporcionó, para este viaje, un avión *Fairchild* de pasajeros en el que viajamos Clayd Clevenger, Alberto Vieytez, Carlos Rovirosa, Juan Carmona, Ismael Aduna, Luis Farell, el piloto de la compañía y yo. Nuestra primera etapa fue Tampico, donde aterrizamos para cargar gasolina. Seguimos hacia Brownsville pero antes de llegar a Soto la Marina la cabina comenzó a llenarse de humo, y el piloto, alarmado, cortó el motor y trató de aterrizar en la playa. Tomó tierra tan cerca del mar que una fuerte ola nos alcanzó y volteó el aparato, destrozándolo completamente. Por milagro salimos ilesos, y cuando nos repusimos del susto y estábamos calados hasta los huesos, decidimos ir a pie hasta Soto la Marina. Ibamos comentando la precipitación del piloto al tirarse a aterrizar exponiendo inútilmente nuestras vidas: lo sucedido era que el tanque del aceite se derramaba y el lubricante fue quemado por los cilindros, produciendo la humareda.

En Soto la Marina había un campo aéreo de emergencia, en donde el piloto habría podido aterrizar sin exponernos; y en aquel campo pusimos unas señales para que si algún avión pasaba en nuestra busca, el piloto notara nuestra presencia. El resto del día esperamos inútilmente. Acicateados por el hambre, nos acercamos a unos pescadores, quienes amablemente, fueron hasta una ranchería y nos trajeron alimentos. Pasamos la noche en la playa. Al día siguiente, a eso de las 8 am. aterrizó, cerca de nosotros, un avioncito amarillo, que llegaba de Brownsville para levantar su carga de pescado. El piloto, señor Hall, bondadosamente se prestó a llevarnos a la ciudad fronteriza, donde los dueños de los *Waco* nos recibieron un tanto sorprendidos, ya que ignoraban por completo nuestra llegada. Recibimos los aviones y volamos hacia Monterrey. Al aterrizar, mi avión, el de Vieytez y el de Aduna sufrieron desperfectos debido a las malas condiciones del campo y a nuestra falta de experiencia con aquellos aparatos, que tripulábamos por primera vez. Dejé ahí a Vieytez vigilando las reparaciones de los tres aviones accidentados, y con el resto volé a Saltillo en donde me esperaba mi escuadrilla. Y como se me había ordenado, con ella me presenté al Gral. Almazán.

Apenas llegados entramos en acción, en el combate de Paredón, en el que una columna de nuestras fuerzas, al mando del Gral. Eulogio Ortiz, se enfrentó a otra rebelde y la derrotó. La aviación participó activamente con magnífico éxito militar: teníamos unos 12 o 14 aviones de todas marcas y tipos, entre *De Havilland, Waco, Travellair, Stimson* y una *Bristol-Fighter* con motor *Hispano-Suiza.* Todos intervinieron con vuelos rasantes, para atacar a la infantería enemiga. Gálvez Pérez tripulaba el *Bristol,* llevaba como copiloto y artillero a Fernando Andrés Avelino —quien más tarde se mató en Texas, el año 1936, durante un vuelo de entrenamiento— y cuando ambos hacían una magnífica faena, una bala dio en el aparato y éste cayó en la tierra de nadie. Apuradamente lo rescatamos y vimos que el radiador estaba hecho pedazos. Milagrosamente sus ocupantes se habían salvado.

ADRIAN GALVEZ PEREZ
...fue instructor en la Escuela de Aviación de Monterrey...

Hubo después otro combate en el que los rebeldes fueron nuevamente derrotados. Ocupamos entonces San Pedro de las Colonias y establecimos ahí una pequeña base aérea, desde la cual salíamos a bombardear insistentemente los trenes enemigos que retrocedían hacia Torreón. El tiempo no era malo, sino peor, y llovía tan copiosa y persistentemente que estropeaba el campo y exigía enorme trabajo para conservarlo utilizable. Entonces se hizo evidente que el adversario se disponía a abandonar Torreón y a concentrar en Chihuahua sus mayores contingentes. Eso ofrecía a la aviación la mejor oportunidad para lucirse y, a la vez, para realizar una labor eficaz.

La confianza inusitada de nuestras fuerzas llegó a tal grado, que en ocasiones tuvimos situaciones apuradas por no tomar las precauciones necesarias. Estábamos en verdad envalentonados por la facilidad con que habíamos hecho retroceder al enemigo. Nuestra falta de precauciones dio lugar, por ejemplo, a que una columna de caballería se acercara peligrosamente a nuestro campamento en forma tal que, si hubiera atacado, nos habría causado enormes destrozos. Pero, como siempre, nunca falta gente con verdadero sentido de responsabilidad, y fue así que nuestros observadores la descubrieron ya a tiro de fusil, dándonos tiempo de atacarla y derrotarla.

En esta acción tuvimos muertos y heridos. Entre éstos se contó el entonces Corl. Rodolfo Casillas, quien lucró tesonera y valientemente, comunicando su coraje a todos los componentes de su regimiento. Nosotros cooperamos en esta acción bombardeando y ametrallando al enemigo, el cual no volvió a presentar combate: nuestros bombardeos se efectuaron contra las tropas, trenes, estaciones y cuarteles. En Torreón, se nos llegó a criticar mucho; se afirmaba que habíamos bombardeado la población a pesar de que se encontraba inerme y no era un objetivo militar. Como nosotros jamás habíamos bombardeado Torreón, dejó de preocuparnos aquella falsedad que dio lugar a que los habitantes nos trataran con desprecio y aun nos acusaran hasta de cobardía.

Ataque a retaguardia. Mucho trabajo me costó convencer al Gral. Ortiz —quien ninguna simpatía tenía por la aviación como arma de combate, desde la campaña de 1924 en la cual, como ya he narrado, por una falta de coordinación fue bombardeado y muerto casi todo su Estado Mayor— para que me permitiere llevar a cabo una operación por mí planeada, y que consistía en volar los puentes a la retaguardia del enemigo a fin de que éste se creyera atacado por detrás, y además que no encontrara ninguna posibilidad de seguir retirándose. Discutimos largamente, yo incluso llegué a suplicar, hasta que el general accedió a que pusiera en práctica mi plan. Entonces abordé mi avión, y llevando como compañeros

a los capitanes Valle, Ricardo González, Figueroa, Feliciano Flores y otro piloto, volamos con rumbo a Escalón. Habíamos cargado la máquina a todo su cupo de gasolina, y en la cabina llevábamos diez latas más. Entre Torreón y Bermejillo había algunos puentes de madera, y como yo conocía bien la región sabía que ahí cerca, además había una laguna seca. La localicé fácilmente y en ella aterrizamos.

Flores quedó al cuidado del aparato. Los otros, cargando latas de gasolina, fuimos al puente más próximo, empapamos los durmientes y les prendimos fuego. El puente ardía ya por sus extremos cuando apareció un tren. El asunto se estaba poniendo peligroso y corrimos hacia el avión; pero entonces noté que Flores —queriendo participar en la aventura, o por no quedarse solo— había abandonado el avión y venía corriendo detrás de nosotros. Con el tiempo justo llegamos al avión y nos elevamos, antes de que los rebeldes que iban en el tren nos alcanzaran con sus disparos. Entonces nos dedicamos a volar sobre el tren y sobre un buen número de carretillas de vía, cargadas de ferroviarios que poco después llegaron, sin duda con objeto de apagar el incendio y reparar el puente. Desde el aire les hicimos señas para que no se metieran en el ajo, y ellos con seguridad nos comprendieron, ya que abandonaron el sitio. Nuestro objetivo había sido logrado. El puente había desaparecido.

Escobar abandonó Torreón aquella misma noche al suponer que el adversario iba a atacarlo por la espalda. Al día siguiente ocupábamos la ciudad y la operación, exclusivamente a cargo de la Fuerza Aérea, había rendido el fruto buscado exactamente.

Tres columnas. Mi buena suerte hizo que fuera yo el primer piloto que aterrizó en Torreón. Al principio los habitantes de la ciudad —como ya he dicho— nos vieron con malos ojos, ya que suponían que nosotros habíamos sido quienes bombardearon el mercado y algunos otros lugares céntricos; pero a los cuantos días de convivencia, mis muchachos los convencieron de su error. Torreón, en efecto, había sufrido algunos trágicos bombardeos realizados por la escuadrilla que operaba en el sector del Ferrocarril Central, por Durango, a las órdenes directas de los generales Plutarco Elías Calles y Lázaro Cárdenas. En esa escuadrilla, las figuras destacadas eran los Ttes. Corls. Sidar y Lezama, el Tte. Durón y el entonces Tte. motociclista Fernando Alvarez, hoy general brigadier.

Calles, una vez que tuvo varias conferencias con los jefes militares más destacados, organizó tres columnas con la misión de acabar de una vez con la rebelión. La primera, al mando del Gral. Cárdenas, saldría a Guadalajara e iría a Mazatlán y Sonora; la segunda, al mando del Gral. Almazán, recibió órdenes de avanzar desde Torreón hacia el norte, hasta Naco y Agua Prieta (yo formaba parte de esa columna); la tercera quedó al mando del Gral. Saturnino Cedillo, y su misión era liquidar los focos de

"cristeros" surgidos al calor de la rebelión. Con el Gral. Cedillo iban, entre otros aviadores, Adolfo Piña, hoy coronel; el Cap. Pulido Ortiz, hoy general; Bernardo Hermosillo Ríos, muerto en 1962 cuando era Inspector General de la Fuerza Aérea Mexicana; y otros más. En un combate librado en Masaca, entre Mazatlán y Navojoa, el Cap. Manuel Robles Monterrubio —copiloto de Sidar— recibió un balazo que lo mató instantáneamente. Fue ésa una de las escasas bajas que sufrió nuestra aviación en la campaña.

Contra Jiménez y Escalón. Los rebeldes se reconcentraron en Jiménez, donde se atrincheraron frente al río. La orden fue entonces bombardear estas posiciones y se encargó de cumplirla, entre otros, el Cap. Luis Farell. Cuando él salía, llegaba yo de un reconocimiento. Volaba Farell como a 800 o 1,000 m. de altura cuando lo alcanzó una bala y le atravesó las dos piernas. Logró volver a la base, y de ahí en avión lo condujeron a México para que lo curaran. Difícil me parece que un proyectil de máuser llegara a tanta altura, y por ello me inclino a creer que debió haber sido de alguna de las armas más modernas de que algunos rebeldes disponían.

Terminado el ataque aéreo contra Jiménez, se ordenó el avance de toda la columna a Bermejillo. Durante la marcha, desde mi avión guié a la caballería, señalándole los aguajes, raros en aquella región árida e indispensables para los hombres y las bestias. Así, cuando descubría algún lugar donde pudieran abrevar sus caballos, aterrizaba delante de los jinetes. Tuve suerte, nunca me sucedió nada desagradable, a pesar de que el Gral. Almazán me advertía siempre que mucho me exponía a una sorpresa de rebeldes emboscados.

Mandaba la caballería, de la que yo era guía, el Gral. Benigno Serratos quien ya cerca de Escalón me previno que no aterrizara por ahí, pues tenía noticia de la existencia de varias partidas rebeldes. En el pueblo de Escalón las calles eran muy anchas, y decidí aterrizar en una de ellas. Lo hice sin dificultad, pero apenas las ruedas habían tocado el suelo cuando empezaron los disparos del enemigo, de suerte que aún no sé cómo fue que salí ileso. Aceleré el motor y me fui al aire, y cuando bajé en mi base conté hasta 18 impactos en el fuselaje de mi avión.

Pasado el susto, caí en la cuenta de lo que había sucedido. El Gral. Higinio Aguilar, comandante de aquella fracción de sublevados, había escondido sus tropas en las casas del pueblo, esperando seguramente capturarme cuando aterrizara, o bien sorprender a nuestras tropas cuando, confiadas en que Escalón había sido evacuado, llegaran a ocuparlo. Pero a mí no me capturó y nuestras fuerzas avanzaban, y no confiadas. Entonces abandonó el campo saliendo de estampida, perseguido por nuestros soldados, que le acusaron buen número de bajas.

Reorganizamos nuestras fuerzas, se dio provisión de agua a los soldados y se formaron tres columnas de caballería, para continuar el avance. Las mandaban los generales Eulogio Ortiz, Benigno Serratos y Anacleto López. La infantería iba a las órdenes del Gral. Gilberto R. Limón. El jefe de la División, Gral. Almazán, marchaba en convoyes militares con el Cuartel General, la artillería y la impedimenta.

Nosotros nos dedicamos a bombardear la población de Jiménez, objetivo inmediato del avance, pero el material era de tan mala calidad que poco era lo que lográbamos. Me llamó entonces el Gral. Almazán, y en tono agrio y seco, me dijo que la aviación no servía para nada, ya que ni siquiera habíamos podido destruir un nido de artillería y ametralladoras, que detenía el avance de nuestras fuerzas. Picado en mi amor propio y deseoso de aniquilar aquel nido enemigo, subí en mi aparato acompañado por el Cap. Valle y, después de haber cargado diez bombas y municiones para las ametralladoras, nos hicimos al aire.

Aventura en los cerros. Pasé Jiménez, y virando en redondo, me lancé sobre la estación ferroviaria viniendo del norte, es decir, del rumbo en que sólo había fuerzas rebeldes, Piqué bajando hasta diez o doce metros de altura, hice el aproche por el puente grande y solté las diez bombas sobre el cuartel de artillería. Supe después que habíamos hecho buenos blancos, pero de momento sólo me preocupaba el que un balazo había perforado nuestro tanque de aceite cuando estábamos a cien escasos metros de altura sobre Jiménez. Tres minutos más funcionó el motor, dándome el tiempo justo para planear en unos llanos de la hacienda de Dolores al oeste de la población. Vimos cómo se desplegaban fuerzas rebeldes con la intención de capturarnos y entonces, en vez de correr hacia donde estaban nuestras tropas —muy retiradas— nos dirigimos al norte donde se levantaban unos cerritos. Nuestra baniobra desconcertó al enemigo.

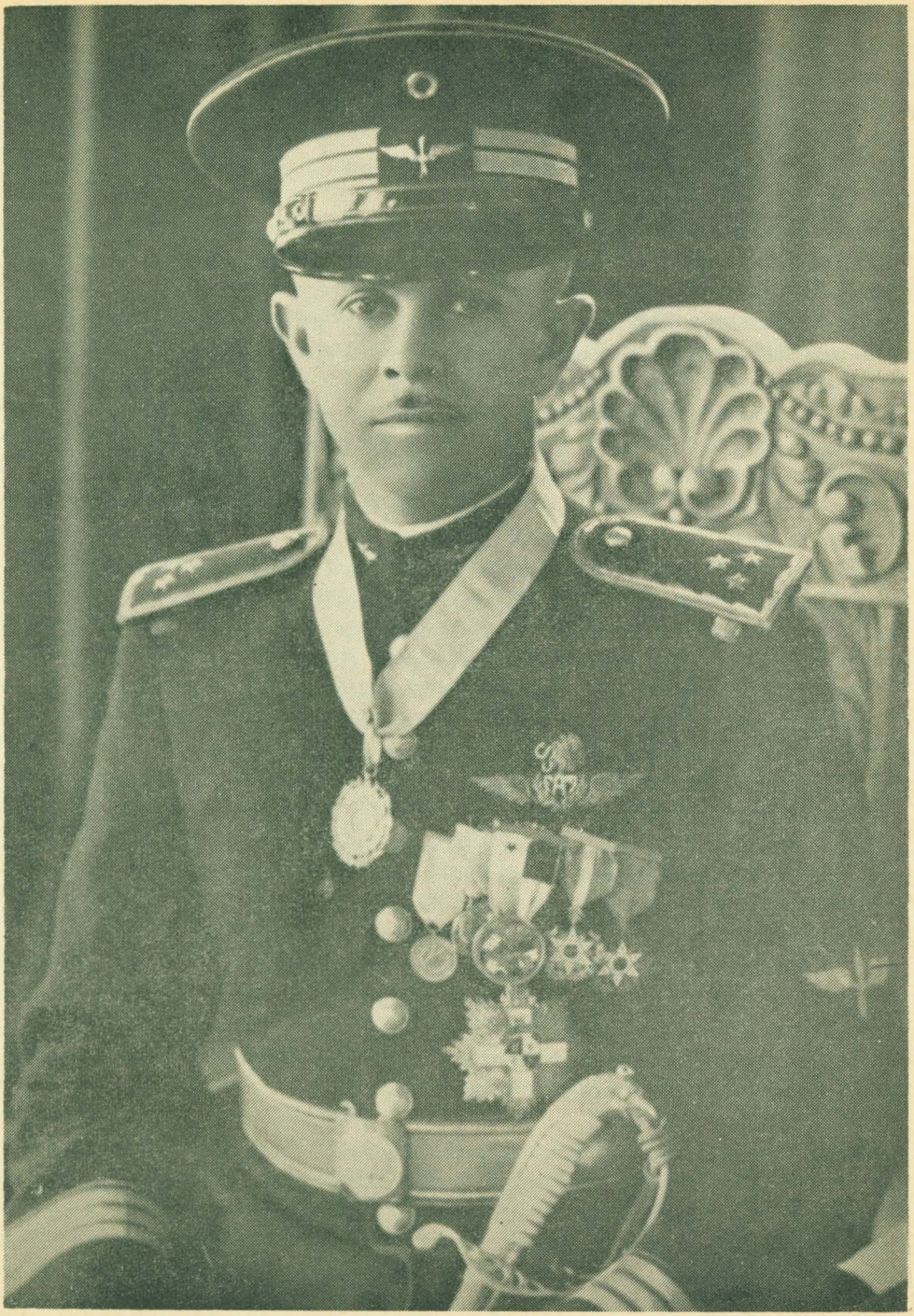
Setenta y dos horas permanecimos en los cerros, sin agua, sin comida, ocultándonos en las cumbres, y al fin, ya casi agotados, vimos a lo lejos un arroyo —ahí son frecuentes las corrientes subterráneas cuya agua aflora en ciertos trechos— y hacia él nos dirigimos. Saciamos la sed y yo me dispuse a dormir, pero Valle insistió en que siguiéramos caminando y con grandes dificultades logré convencerlo de que descansáramos, por lo menos una hora. Pasada la hora y algo más frescos, subimos a lo alto de la sierra y bajamos al valle por el otro lado. Eran las diez de la noche cuando nos tendimos a dormir. Al día siguiente, al alba, encontramos a un vaquero con dos caballos. Cautelosamente nos acercamos y cuando menos lo pensaba estábamos encima de él. Le pedimos que nos vendiera los animales, pero se negó una y otra vez, hasta que lo amenazamos con quitárselos por la fuerza. Nos los vendió por Dls.20 cada uno. Como jinetes

seguimos el camino cuando, a lo lejos, divisamos una polvareda que nos obligó otra vez a meternos a la sierra; los enemigos iban a encontrarnos por un arroyo estrecho y trepamos a lo alto de las lomas. Nuevamente logramos escapar.

A las seis de la tarde llegamos al aguaje de El Venado, y ahí bebimos como locos. Hallamos a un chiquillo que llevaba comida para su padre, y que nos regaló unas tortillas de harina. Sabían a gloria, pero un tropel de jinetes interrumpió nuestra digestión y corrimos a ocultarnos tras de unos mezquites, al borde del camino. Agazapados, punzándonos por todos lados las espinas, vimos como pasaban de frente gracias al fuerte viento que arremolinaba las hojas y las amontonaba sobre los mezquites, formándonos una especie de biombo. Y con la angustia, ni siquiera nos acordamos de las víboras que tanto abundan en aquellos parajes.

Llegamos, por fin, agotados, al valle de Escalón, después de caminar diez horas bajo un sol de fuego, y cuando ya no podíamos más y las fuerzas nos faltaban. Metimos cada uno la cabeza en el agujero de un tronco de palma, y nos dormimos. Al poco rato Valle despertó, me dijo que iba a buscar el camino o a alguien que nos guiara por aquella inhóspita región. Yo, conociéndola, le insistí a que esperáramos a que bajara el sol para seguir nuestro camino con el fresco de la noche y que nos pudieran guiar las luces de los pueblos cercanos. El insistió tanto, que lo dejé partir. Horas después yo me levanté y a poca distancia vi un ranchito —se llamaba Palo Blanco o Palo Hueco— en el que se había librado un combate, pues aquí y allá había, tirados en el suelo, cadáveres de rebeldes que sus compañeros no habían querido o no habían podido levantar. Algunos caballos, tranquilamente, pastaban por ahí. Quité a un cadáver su sombrero de paja y logré echar mano a un caballo haciendo sonar suavemente unas piedras dentro del sombrero, como si fuera maíz. El animal se acercó y pude montarlo con no pocos esfuerzos y gracias a que estaba tan flaco y hambriento, que no tuvo fuerzas para resistir. Fui hasta la vía férrea, y ahí encontré unos camiones que transportaban tropas nuestras. Encargué el caballo a un sargento, quien lo condujo hasta Escalón. Ahí la bestia, cuando hubo comido y recuperado las fuerzas, de una patada mató a un asistente que pretendió ensillarlo.

Barbudo, hambriento, demacrado, en el Cuartel General me costó Dios y ayuda quitarme la ropa, tan desgarrada como mi piel por las espinas de los mezquites. El Gral. Almazán envió una patrulla en busca de Valle y al día siguiente lo encontraron en estado lamentable y perdido, en camino a Indé, Durango. El general nos felicitó, y nos enseñó varios telegramas —recibidos durante los días en que habíamos estado perdidos—, firmados por ciertos "queridos compañeros"; los telegramas aseguraban que yo me había volteado, que siempre habían sospechado mis sim-



EL CORL. ROBERTO FIERRO VILLALOBOS

...al grado inmediato superior, por méritos en campaña...

patías por los rebeldes y que les extrañaba que antes no lo hubiera hecho. Claro es que no voy a decir quiénes firmaban esos telegramas que conservo en mi archivo, pero muchas veces, al encontrarme tiempo después con sus signatarios, me saludaban con gran alharaca y me sonreían amistosa y amablemente.

La acción de esos días fue el motivo de mi ascenso a coronel.

Documentos. Al margen superior izquierdo un sello con el escudo nacional que dice: "Poder Ejecutivo Federal. México, 2ª Jefatura de Operaciones Militares. Cuartel General". Arriba, margen derecho: "Núm. 958. Asunto. Son ascendidos al grado inmediato por méritos en campaña y por suprema disposición, los CC. Teniente Coronel Alfredo Lezama A. y otros pertenecientes a la Fuerza Aérea".

"Al C. Coronel de Infantería, Jefe de la Guarnición de la Plaza. Ciudad. La Secretaría de Guerra y Marina, en atento oficio número 1847 de fecha 22 del actual, girado por la Sección T.M. Mesa de Trámite, Exp. 2-131-4 (012)-33, del Departamento AERONAUTICO, dice a esta Jefatura de Operaciones a mi cargo lo siguiente:

"Por acuerdo del C. Presidente Provisional Constitucional de la República, esta Secretaría ha tenido a bien disponer, que con fecha 16 de los corrientes sean ascendidos al grado inmediato superior, por méritos en campaña, los CC. Tenientes Coroneles P.Avs. ROBERTO FIERRO VILLALOBOS y Capitán 1º P.Av. ALFONSO CRUZ RIVERA, en el concepto de que deberán remitir fotografías tamaño visita para la expedición de sus Patentes y percibirán sus haberes y asignación del Arma, con cargo a las partidas respectivas del Presupuesto de Egresos vigente, por conducto de la Pagaduría respectiva".

"Lo que transcribo a usted para su conocimiento y efectos, reiterándole mi atenta y distinguida consideración". SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION. Mexicali, B. Cfa., a 29 de mayo de 1929. El Gral. de Div. Jefe de las Aps. Militares. A. L. Rodríguez (firmado). "C.c.p. El C. Coronel P.A. Roberto Fierro Villalobos, para su conocimiento y satisfacción. MEXICO, D. F. C.c.p. El Mayor P.A. Alfonso Cruz Rivera, para los propios efectos. Presente. C.c.p. el C. Capitán 1º Enc. del Detall Gral., para su conocimiento y efectos. Presente. C.c.p. el C. Pagador de la Jefatura, para su conocimiento y efectos. Presente".

De Jiménez a Colima. La campaña de 1929 declinaba fatalmente. El combate de Jiménez fue un golpe decisivo para las huestes de Escobar. Tras él se le asestaron otros duros descalabros que lo obligaron a llevar sus diezmados contingentes hacia la frontera de México con los Estados Unidos de Norteamérica. Tras la toma de Escalón cayó Jiménez merced

a ciertos actos de valentía. Por ejemplo, el Gral. de Bda. Rodrigo M. Quevedo entró a la población y se parapetó en las casas sosteniendo una enconada batalla que duró toda la noche, ya que las columnas de los Grales. Ortiz, López, Serratos y Limón no habían podido avanzar al mismo tiempo para actuar todas a la vez en la toma de la ciudad, como se había previsto. Cuando al fin nuestras tropas se posesionaron de Jiménez, el enemigo se retiró rápidamente. Entonces el Gral. Almazán ordenó a las columnas de caballería que mandaban los Grales. López, Serratos y Ortiz, que persiguieran al adversario que se retiraba, casi todo, a bordo de trenes. Al llegar a Reforma, Chihuahua, el enemigo fue alcanzado por los nuestros y aniquilado. El eje de esta operación fue la maniobra del Corl. Mercado —al que llamábamos *El Charro*—, ayudante personal del Gral. Calles. Al frente de un grupo de caballería, Mercado salió de Escalón, cortó por la sierra hasta Julimes y ahí levantó la vía férrea: los convoyes ferroviarios no pudieron continuar su marcha en retirada y eso permitió a los nuestros copar a los escobaristas en Reforma.

Pilotos rebeldes. Nuestra aviación cooperó al mejor éxito de esta maniobra con numerosos y eficaces bombardeos, actuando en la misma forma en que lo hizo desde que la nación empezó a necesitar de sus servicios.

Cabe recordar que el Gral. Almazán tuvo un fuerte disgusto con el Tte. Corl. piloto Gustavo G. León, quien se hizo cargo de mi escuadrilla durante los días en que yo estuve perdido. León había informado que el Cap. aviador Miguel Colorado Cupido —quien pereció en Tabasco el año 1938— había derribado en combate a un avión enemigo al que llamaba *El Angel del Infierno;* pero cuando se rindió este informe el Gral. estaba enterado, al detalle, que en realidad el aparato rebelde había aterrizado forzado. Ese avión era tripulado por un piloto mercenario norteamericano de apellido Polk, quien había servido en el Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica. Se dijo que en el avión iba el Gral. Escobar, pero los tripulantes del avión huyeron a la sierra y no fue posible encontrarlos, por lo que jamás pudo comprobarse que Escobar fuera entre ellos.

Indignado el Gral. Almazán por ese informe carente de seriedad y veracidad militar, ordenó que el Cap. Colorado Cupido y el jefe accidental de la escuadrilla, Gustavo G. León, fueran puestos a disposición de la secretaría de Guerra y Marina.

Los escobaristas tenían unos cuantos aviones que estaban al mando de Gustavo Salinas y Antonio Cárdenas Rodríguez —ya dije que éste, estando en el servicio postal aéreo del gobierno, no regresó a su base y se quedó en el bando rebelde— y tripulados en su mayor parte por filibusteros norteamericanos alquilados por aquéllos para que pelearan contra los pilotos mexicanos. Eso de pelear no pasa de figura: la verdad es que

nunca presentaron combate abierto, aunque sí realizaron algunos bombardeos, especialmente en la toma de Jiménez por nuestras fuerzas. Casi todo el tiempo los pilotos yanquis lo pasaron en las poblaciones de la frontera, divirtiéndose alegremente, a pesar de que en Chihuahua habían dicho públicamente que iban a acabar con todos nosotros.

Aviones en Casas Grandes. Desde Jiménez nuestras fuerzas avanzaron hasta Chihuahua sin entrar en combate. El Gral. Almazán fue a Parral en tren —yo iba con él— y en ambas ciudades el pueblo dio alborozada recepción a las fuerzas del gobierno.

Mientras se reparaba la vía del ferrocarril a Ciudad Juárez volamos a esa ciudad, a la que poco después llegaría el grueso de nuestras tropas. Para entonces, la rebelión no disponía ya de fuerzas organizadas. Nuestros efectivos se avituallaron durante cuatro días para avanzar hacia el Cañón del Púlpito, en donde era lógico que se hicieran fuertes los soldados enemigos, ya que la posición es importante y, además inexpugnable. Ahí suponíamos, harían su última resistencia. Como nuestras tropas se acercaban a Casas Grandes, e iban reparando puentes, recibí la orden de volar sobre la ciudad y determinar si aún existía en ella guarnición adversaria. Sólo debía aterrizar en caso de que nuestras tropas la hubieran ocupado previamente, pero yo —lo reconozco— cometí una desobediencia que desagradó al general en jefe.

Al llegar al mando de mi escuadrilla, me pareció que, desde el punto de vista militar, la ciudad estaba abandonada. Ordené a los otros pilotos que volaran en círculo sobre ella, en espera de nuevas órdenes, y aterricé en el campo. Pasaban los minutos. Yo aguardaba porque quería ver si aparecían adversarios que se hubieran ocultado al oír nuestros aviones, con el fin de sorprendernos. En efecto, repentinamente se me echó encima un tropel de 25 a 30 jinetes, al mando de un mayor. A menos de 500 m. de donde yo estaba hicieron alto, y sólo uno de ellos avanzó. Yo había parado el motor, de suerte que la huida era imposible. Durante unos segundos, la inquietud se hizo abrumadora, pero lancé un suspiro de alivio cuando el jinete, con voz potente, me gritó que la ciudad estaba libre de rebeldes y que ellos eran partidarios del gobierno.

Los sufridos actores de esta escena, el mayor Gálvez Pérez y yo, al avanzar hacia nosotros la tropa habíamos preparado las ametralladoras del avión a pesar de que, si hubiéramos tenido que pelear, para nosotros no habría habido muchas esperanzas. Ya entre amigos, por medio de señales ordené a la escuadrilla que aterrizara, y fue así como la fuerza aérea tomó la ciudad de Casas Grandes. Cuando llegó el Gral. Almazán le di parte de lo sucedido, e indiqué que los trenes con nuestras tropas estaban por llegar. Tardaron, en realidad, como unas seis horas.

El Cañón del Púlpito. Debíamos ahora ir a conquistar el Cañón del Púlpito. El asunto no era fácil. El campo de aviación más cercano, el de Las Varas, había sido hecho por nuestras tropas pero se hallaba ahora en pésimo estado. Entonces el Gral. Almazán ordenó que lo reparáramos y envió al Gral. Bonifacio Salinas Leal para que sus tropas nos ayudaran y, al mismo tiempo, nos custodiaran en esta etapa de las operaciones. Al siguiente día bombardeamos las posiciones enemigas en el Púlpito, cañón estrecho, profundo, cortado casi a pico, un verdadero tapón a nuestro avance, una fortaleza natural de aspecto imponente e impresionante. Por la noche divisábamos, al otro lado del cañón, las fogatas del enemigo y la escena cobraba una trágica grandiosidad, inolvidable para quienes la presenciamos.

Jefe y alma de esta campaña, el Gral. Almazán se acercó para estudiar la situación sobre el terreno. Todos creíamos que la batalla por librarse sería decisiva, así que muy de madrugada estábamos cargando bombas en nuestros aparatos cuando llegó un avión desconocido. Mandé tres aviones para atacarlo si era enemigo, o para escoltarlo si resultaba amigo. Aterrizó, después de cortar motor, en un sitio algo retirado, y los soldados se le acercaron rifle en mano, encañonando al piloto que les preguntó cuál era el nombre de su jefe. Al oír el nombre del Gral. Salinas, el infeliz piloto llevó un susto terrible, porque pensó en el Gral. Gustavo Salinas —que estaba con las fuerzas rebeldes— y seguramente se dio por muerto. Cuando se puntualizó el nombre del Gral. Bonifacio Salinas Leal, desapareció el susto del piloto Eliseo Martín del Campo, hoy general, a quien servía de ametralladorista Mariano Muñoz Pérez (muerto en 1943 en un accidente aéreo). Ambos narraron que llegaban de Baja California, donde estaban a las órdenes del Gral. Abelardo L. Rodríguez.

Prácticamente la batalla del Púlpito se redujo a este incidente; desde el aire vimos cómo el enemigo se retiraba hacia Agua Prieta.

Resistencia en Agua Prieta. El Cuartel General, la artillería y la impedimenta avanzaban por el cañón y dos columnas, una por cada lado, protegían esta marcha siguiendo las estribaciones de la sierra. Traspusimos el Púlpito, el sitio más peligroso de toda la campaña, sin disparar un solo tiro. El destino quiso que en esta fase de las operaciones a mí me tocara bombardear la retaguardia enemiga, que estaba al mando de mi primo hermano, el Gral. Miguel Comadurán, recientemente fallecido.

Pasado el tiempo, en una entrevista con mi primo en Douglas, Arizona, me contó que aquellos ametrallamientos les habían causado muchas bajas y que, en uno de ellos, fue herido el chofer del camión en que él viajaba.

Acosado el enemigo por los bombardeos, y con uno que otro aislado

tiroteo, en verdad no hubo pelea en esta retirada. Pero al llegar a Agua Prieta las cosas cambiaron súbitamente; el Gral. Ramón Yocupicio nos esperaba, atrincherado en el rancho llamado La Morita, en pleno llano. Aquello no tenía sentido, ya que la causa rebelde estaba perdida en absoluto, y además, a un paso de la frontera, fácil hubiera sido para aquellas fuerzas internarse en territorio extranjero. Este rasgo respondía, sin duda alguna, a la tenacidad yaqui o a una especie de afirmación de carácter de Yucupicio.

La posición enemiga, última de la campaña, era un precioso blanco para la aviación, y durante doce horas la bombardeamos, apoyados además por los aparatos enviados desde Nogales por el Gral. Abelardo L. Rodríguez. El día entero lo pasamos lanzando bombas sobre las trincheras y el rancho, hasta que éste quedó materialmente aplanado. Veintidós fueron los aviones que participaron en esta acción de bombardeo, el más intenso no sólo de la campaña, sino de toda la historia de la Fuerza Aérea Mexicana. Arrojamos bombas de 100 libras, que causaban al enemigo destrozos considerables. Y sin embargo, Yucupicio logró mantenerse en sus posiciones todo el día, de suerte que quien como yo contempló los efectos de las bombas en aquel lugar, comprende bien el tesón, el valor, el dominio sobre sus hombres que demostró el jefe enemigo, pues sólo así es posible a un comandante lograr que sus soldados, poco avezados a resistir bombardeos aéreos, permanezcan horas y horas bajo el fuego sin moverse, sin huir, sin siquiera desperdigarse.

Al fin, aprovechando la oscuridad de la noche, Yucupicio se retiró hacia Agua Prieta. La campaña contra Escobar y los escobaristas, virtualmente había sido terminada. Al día siguiente llegó el Gral. Calles, a bordo de un avión *Douglas* pilotado por Pablo L. Sidar.

La campaña de Colima. En Agua Prieta el Gral. Calles ordenó al Gral. Eulogio Ortiz que se trasladara a Colima, al mando de una columna de la cual formé parte, encabezando a los muchachos de mi escuadrilla. Con diez aviones *Corsarios* nuestra misión consistiría en aniquilar a las partidas de "cristeros" que, aprovechando la rebelión escobarista, se habían alzado por aquellos rumbos. Descansamos una semana. Entonces, siendo yo amigo y paisano del Gral. Eulogio Ortiz, éste me suplicó que pasara la frontera y pusiera un giro destinado a su señora madre que se encontraba en la ciudad de México, y con quien éramos vecinos de colonia. Me dispuse a cruzar la frontera, e iba caminando por el puente cuando encontré a dos personajes, a uno de los cuales siempre he guardado gran simpatía porque lo considero de los hombres de más valor personal que he conocido en mi existencia. Se trata del señor profesor don Aurelio Manrique.

En cuanto lo reconocí, lo saludé como siempre, con respeto y cariño. El me recibió efusivamente y con su lenguaje culto y florido me espetó estas palabras: "Chiquitín, ¿que hacéis por aquí?" A lo que contesté que iba a desempeñar un encargo del Gral. Ortiz. Agregó entonces: "A propósito, ¿qué os pasó en Jiménez?". Respondí que al ametrallarlos volando tan bajo, uno de los muchos disparos que me habían hecho perforó el tanque del aceite, bajándose la presión del motor y desbielándose éste. "Pues qué suerte tuvisteis al escapar —dijo, y continuó—: Si os hubieran agarrado, seguro que os habrían matado".

Después de esta breve plática nos despedimos con un cordial abrazo, y yo me dirigí al telégrafo a cumplir con mi encargo. Ahí encontré a otro personaje legendario e idealista, pues me consta que en los años mozos pasados en el colegio siempre fue un soñador creyente fervoroso de la grandeza y redención de México; y nosotros, más jóvenes, lo escuchábamos con admiración no sólo por sus conceptos, sino porque era el capitán del Batallón "Guerrero", y teníamos obligación de ser disciplinados con nuestros superiores. La escuela nuestra era, en Chihuahua, de los pocos planteles militarizados que existían. Por lo menos un 80% de los alumnos de aquel plantel tomamos, posteriormente, parte activa en la Revolución; y de esa cantidad un 20% llegamos a generales, entre los que figuraron Miguel Comadurán, Pascual Orozco, Marcelo Caraveo, José de la Luz Blanco, Abelardo Amaya, los dos hermanos Bencomo, los también hermanos López —temibles generales de la "División del Norte"— los hermanos Librado, Julián Avitia, Abraham Oros, Juan Jaime Hernández, otros cuyos nombres he olvidado, y yo. Todas estas personas, repito fueron alumnos del colegio que dirigía el ínclito maestro don Mariano Irigoyen; y es así como queda demostrado que, en efecto, las escuelas militarizadas hacen no guerreros sino ciudadanos conscientes, poseedores de un alto sentido de responsabilidad y amantes fervorosos de la patria.

Emprendimos el vuelo, en formación, con destino a Colima; pero al abandonar nuestra base, un descuido del Cap. Cristiani hizo que, al levantarse, el ala de su avión chocara con el ala del aparato de Gálvez Pérez. No hubo bajas, pero como los dos aviones tuvieron que demorarse hasta que se les compusiera, ambos pilotos recibieron fuerte reprimenda.

Otra vez en campaña. Nuestra primera acción fue bombardear diversos sitios en los alrededores de Colima y Cerro Grande, donde existían fuertes concentraciones de "cristeros". Esos núcleos no oponían resistencia, ni siquiera débil. Una vez que recibían el bombardeo, se refugiaban en las montañas dificultándonos su persecución. De Chihuahua, el Gral. Ortiz había traído a un sacerdote preso, cuyo nombre no puedo recordar. Tan sencillo como simpático, el cura había ganado pronto la confianza de sus vigilantes y la del propio Gral. Ortiz quien, un día, me ordenó lo

llevará a bordo de mi aparato para que se diera cuenta del efecto de nuestros ataques.

Cuatro bombas, cada uno de 100 libras, lancé sobre una concentración que localicé en Cerro Grande, y en seguida volé a baja altura para que apreciara mejor los blancos logrados. Tan impresionado quedó por esto el sacerdote que, al aterrizar, suplicó al general que le permitiera adentrarse en la sierra para convencer a los "cristeros" de que su lucha era estéril y estaba condenada al fracaso; y que de seguir en ella sólo conseguirían hacerse matar sin ningún resultado favorable. Accedió el general y durante dos semanas no volvimos a saber nada de aquel sacerdote. Al fin se presentó, y con él una partida de 200 "cristeros" que entregaron las armas y se rindieron incondicionalmente.

El Gral. Ortiz había logrado una victoria sicológica, ya que esta rendición por el convencimiento cristiano, tuvo inmediatas y potentes repercusiones entre todas las partidas que merodeaban por la región. A consecuencia de esto, después de tres semanas de vigilancia y acciones aisladas, pero continuas, de la aviación, se acabaron las bandas "cristeras" en Colima y se dio fin a esa nueva y póstuma campaña aérea.

Papel de la aviación. La campaña de 1929, como he dicho y lo saben todos quienes fueron actores o espectadores de aquellos acontecimientos, fue la última ocasión en que nuestra fuerza aérea intervino en los combates librados en los cielos de México. Como aviador, no voy a dedicarme a elogiar la actividad de la aviación en las luchas de la Revolución y en las que le siguieron. Prefiero que quienes intervinieron y conserven en la memoria los detalles de aquella agitada época, apasionante y dura, juzguen por sí mismos y decidan si las alas de nuestro ejército colaboraron eficazmente con las otras armas, o si su labor fue sólo espectacular e inútil, como no ha faltado quien la juzgue.

Hemos sido nosotros, los aviadores, los primeros en saber y en proclamar que nuestra Arma no constituye todo el ejército y que, lógicamente, no era la fuerza decisiva de la guerra, y menos en aquel entonces, cuando en nuestro Instituto Armado era una novedad. Los hechos han demostrado que, sin ser decisiva, sí es indispensable en cualquier acción bélica moderna. Los hechos del inmediato ayer me dan la razón, puesto que esta parte de mis apuntes fue escrita antes de que estallara la segunda gran conflagración mundial, en la que la aviación demostró su poderío hasta colocarse muy por encima de las fuerzas navales y terrestres. He querido componer estos apuntes, con el propósito definido de que hagan historia fiel de cómo cooperó la aviación en México, cada vez que de ella hubo necesidad.

De la serie de campañas que he venido relatando cabe deducir estas lecciones altamente provechosas:

1. La aviación militar es indispensable a nuestro ejército. Entonces debe ser atendida, desarrollada, estimulada.

2. No hay aviación poderosa, ni en el plano militar ni en el civil, sin una industria aeronáutica que la apoye.

3. México cuenta con hombres preparados y entusiastas, y con los gérmenes de una mentalidad aérea incubados ya en la opinión pública.

4. A la aviación nacional le falta, primero, que esa mentalidad aérea arraigue en las altas autoridades del país; y segundo, que sea creada una industria aeronáutica fuerte, ambiciosa y genuinamente mexicana.

5. Que los gobiernos emanados de la Revolución acaten la Ley Suprema por la que luchamos y que no ha sido cumplida en lo que se refiere a la autonomía de la tercera fuerza armada. Ahí claramente se establece que las fuerzas armadas de México están constituidas por Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.

Concluida la campaña militar de 1929, el gobierno se consolidó bajo la presidencia provisional del Lic. Emilio Portes Gil. Unicamente el Gral. Saturnino Cedillo tuvo que permanecer más tiempo en acción por los estados del centro, atacando pequeños pero numerosos núcleos de "cristeros" que aún quedaban. A sus órdenes combatieron varios pilotos, entre ellos Adolfo Piña, Severiano Pulido Ortiz y Bernardo Hermosillo Ríos, bajo el mando del mayor Francisco Carrillo.

A fines de 1952, Carrillo murió a consecuencia de un ataque cardíaco. Su sepelio tuvo lugar en la capital de la República, y a pesar de que él había ayudado siempre a sus compañeros, que fraternalmente les había aconsejado y que muchos de ellos le debían el haber alcanzado el alto nivel a que posteriormente llegaron, no hubo uno que llegara a la sala mortuoria ni a sus funerales, con excepción del Gral. Manuel Zayas. ¿Qué así es la vida?

La paz reina en el país. Se convocó a elecciones para Presidente de la República, y salió electo el Ing. Pascual Ortiz Rubio, quien, al tomar posesión de su alto cargo, nombró secretario de Comunicaciones y Obras Públicas al Gral. Juan Andrew Almazán. Considero a este jefe como uno de los más altos valores de nuestro ejército; él me conocía desde la campaña del 29, en la que participé bajo sus órdenes. Me designó Director de Aeronáutica Civil, en sustitución del Ing. Juan Guillermo Villasana. Como primer paso, hice que la Compañía Mexicana de Aviación cumpliera con la ley en cuanto al personal mexicano y extranjero que en ella servía, ya que predominaban pilotos y técnicos no mexicanos. Se le ordenó que empleara el porcentaje legal de mexicanos, y la empresa abedeció e hizo los

ajustes necesarios en todas las categorías de su personal, naturalmente, no sin antes presentar toda una serie de argumentos absurdos y deleznables en contra de la disposición.

Esta orden, aprobada por el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Gral. Almazán, y por mí como jefe de Aviación Civil, tuvo enormes tropiezos no obstante que fue aprobada en todas sus partes por el presidente Ortiz Rubio, y fue necesario esperar un cambio de gobierno para sacarla adelante, con la intervención del gran mexicano Gral. Francisco J. Mújica, quien obligó a la compañía a acatar las conquistas sociales emanadas de la Revolución.

La idea inspiradora de esta medida —aparte de los ordenamientos estrictamente legales— fue la de dar trabajo al excedente de pilotos mexicanos, porque no era justo que los extranjeros quedaran, de hecho, dueños del cielo de México. Recuerdo que los primeros beneficiados con esa disposición fueron los capitanes aviadores Rodolfo Torres Rico, Luis Boyer, Arturo Jiménez Nieto, Carlos Cristiani y tras ellos una docena más que paulatinamente ingresaron a la aviación comercial, hasta que no quedó un solo extranjero volando los aviones de la Compañía Mexicana de Aviación con matrículas nacionales.

La causa de aquel excedente de pilotos militares era —como siempre— el exiguo presupuesto que se destinaba a la aviación. Por eso, repito y repetiré siempre, que nunca tendremos en México una fuerza aérea como la que hemos soñado para nuestra patria, en tanto que a ella no se le otorgue un presupuesto suficiente. Siempre luché para que México fuera fuerte en el aire, y continuaré luchando por conseguirlo. Para ello hemos de aprovechar todos los recursos del país; y la aviación civil es uno de ellos. He considerado siempre que México debería tener, cuando menos, unos 10,000 pilotos, y si esto parece imposible por los escasos medios que a tal cosa se destinan, me siento autorizado, por los minuciosos y profundos estudios realizados al respecto, para afirmar que ello es posible a condición de desarrollar nuestra aviación y utilizarla en actividades concretas como la vigilancia de costas y fronteras, y la operación de una compañía descentralizada de carga aérea que transporte, a bajo costo, minerales, comestibles, ganado y cuanto producto sea posible, compañía que nuestro país tanto necesita, por sus especiales condiciones geográficas. Para nacionalizar el cielo de México es necesario que la Fuerza Aérea crezca y pueda dedicarse en tiempo de paz a estas actividades, logrando con ello no sólo no ser onerosa a la patria, sino servirla con todos sus elementos. Por eso creemos que esa empresa descentralizada que debe crearse como la venimos planteando en anteriores páginas, es necesaria si queremos que nuestro país pueda contar con una gran reserva aérea, creada y mantenida durante la época de paz.

Capítulo XIII

MI SEGUNDO VUELO

Por aquellos días había aumentado el entusiasmo popular por los vuelos a larga distancia y los *raids* espectaculares, debido a vuelos anteriores. Entonces tuve la idea de realizar un vuelo sin escalas de Nueva York a México, de aquí a Natal (Brasil), para de ahí saltar hasta Dakar (Africa), y seguir hasta Madrid, la vieja ciudad de los tiempos del Cid. El propósito de tal vuelo sería, lógicamente, dar prestigio a la aviación mexicana y contribuir al estrechamiento de los lazos de amistad entre México y aquellos países. Mi entusiasmo crecía, pero la realización de tal proyecto exigía un avión especial y la erogación de fuertes sumas. El primer paso era entonces, naturalmente, contar con los fondos necesarios; y como la idea había sido aceptada por la iniciativa privada, se constituyó un Comité Pro-Vuelo Nueva York-Natal-Dakar-Madrid cuyo objeto era reunir esos fondos, y que estaba presidido por el Lic. Gustavo Espinosa Mireles —vicepresidente de la Compañía Mexicana de Aviación— y al que acompañaban, como secretario, el periodista Manuel Ramírez Cárdenas y como tesorero el piloto Adán Gálvez Pérez. Los tres eran grandes amigos míos, y el último, además, había sido uno de mis compañeros en las aventuras de la Revolución.

La prensa del país acogió con entusiasmo el proyecto, e inmediatamente se inició una campaña de propaganda en toda la nación solicitando el apoyo económico del pueblo. Millares y millares de personas contribuyeron, los gobiernos de los estados y todos los sectores sociales de la República, con el resultado de que en poco más de 20 días se habían reunido alrededor de Dls. 35,000. Imagínese la enorme satisfacción que yo sentía al ver este apoyo del siempre generoso pueblo mexicano al que, sin duda, había inspirado confianza el éxito de mi anterior vuelo México-La Habana.

Hombres que entonces me conocieron, y que probablemente me ensalzaron y contribuyeron a aquella campaña, treinta y dos años después no tienen empacho en atacarme sin justificación alguna, hacién-

dose eco de gente mal nacida. He aquí, en efecto, lo que el viejo periodista Joaquín Piña, hombre que ha luchado a brazo partido y que sabe lo que significa la calumnia, se ha atrevido a publicar en periódicos de provincia, dando a su reportaje el título infame de "Hurtos con sangre". Y digo infame, porque mi riqueza consiste en haber servido a mi patria con lealtad; el poder llevar por todas partes la frente alta, y el haberme dedicado a crear cuervos para que me saquen los ojos.

Al mismo tiempo que se desarrollaba esta campaña de suscripción popular, se organizaba el vuelo de Sidar México-Buenos Aires que sería financiado por nuestro gobierno.

Se trataba de prepararme debidamente, así que la Compañía Mexicana de Aviación designó a su jefe de pilotos, Sr. Scheneider, para que en su base de Brownsville, Texas, me dieran un curso especial de vuelo por instrumentos —lo que popularmente se conoce por vuelo ciego— y precisamente estaba ya terminando mi curso cuando llegó a aquella ciudad la noticia de la trágica muerte de Pablo L. Sidar y Carlos Rovirosa. Esta fatalidad puso en movimiento ciertas influencias para disuadirme de realizar mi vuelo; y justamente cuando terminaba el curso llegó a mí un telegrama en que el Comité me ordenaba que lo abandonara todo y regresara a México. Pero el telegrama estaba redactado en tales términos que nada difícil me fue averiguar que, en realidad, ningunas ganas tenía el Comité de que yo lo obedeciera. Entonces me fui a Los Angeles, y de ahí a Burbank a la planta de la *Lockheed Aircraft Corporation* con la que había contratado la construcción del aparato especial para mi vuelo. Ese aparato, según el compromiso de la fábrica, sería entregado en 25 días.

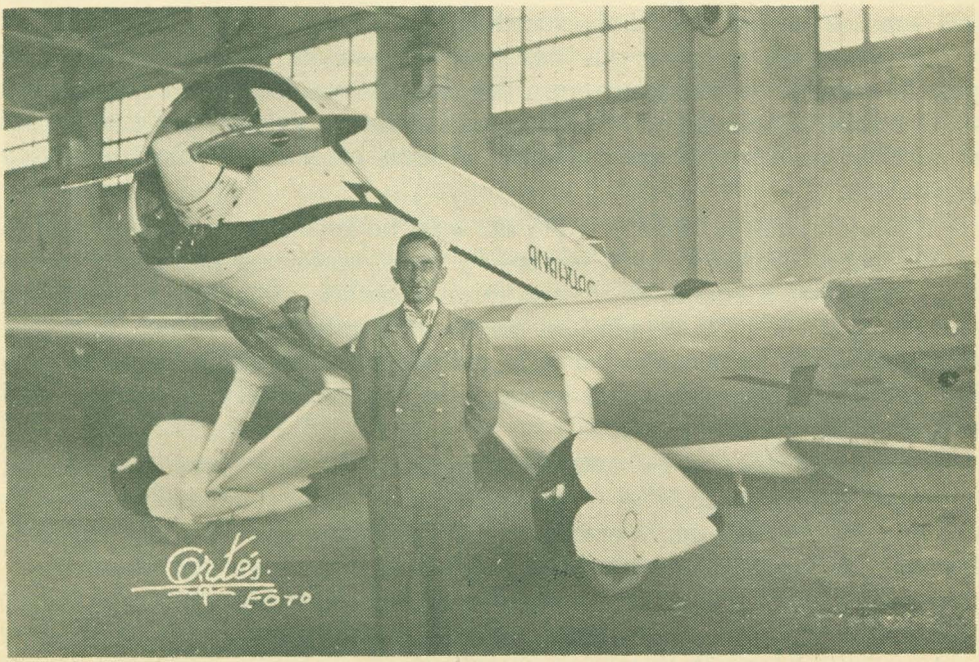
LA PRUEBA DEL "ANAHUAC"
...no deseaban que yo les obedeciera...

Mientras se cumplía el plazo yo me volví ojo de hormiga para que nadie pudiera localizarme, ni mucho menos

dar nuevamente la orden que ni el Comité, ni yo, deseábamos cumplir, pero que la opinión pública mexicana había impuesto impresionada por la tragedia de Sidar y Rovirosa.

Probando el "Anáhuac". La *Lockheed* cumplió rigurosamente y yo bauticé el avión con el nombre de *Anáhuac*. Un día antes de recibirlo, el piloto de pruebas de la fábrica se había estrellado y perecido al probar uno de los aparatos. El director de la compañía, *Mr.* Charles Squire, me propuso que para no perder tiempo yo personalmente probara el avión, y accedí. Lo sacaron del hangar, lo revisaron minuciosamente y cargaron los tanques. Me dieron en seguida una larga serie de instrucciones sobre lo que debería hacer en caso de peligro, e insistieron en que antes de aterrizar vaciara los tanques de gasolina, menos el de emergencia, con objeto de que al tocar tierra el aparato no sufriera desperfectos por el excesivo peso, ya que cargaba, en total, 450 galones de gasolina y 25 de aceite.

Arnulfo Cortés, mi mecánico, y yo, subimos al avión provistos de paracaídas. Nos dieron la salida, arrancamos y nos fuimos al aire. Volamos todo el tiempo previsto sin ningún incidente, pero cuando llegó el momento de



ARNULFO CORTES
...conocía todo lo que actuaba mecánicamente...

aterrizar en vez de abrir las válvulas de escape de los tanques, hice tierra con la carga de gasolina restante para comprobar, al máximo, la seguridad del aparato. Observadores y técnicos de la fábrica pusieron cara de sacristanes regañados, pero como ya no había remedio y el aterrizaje se había consumado, no dijeron nada.

Desarmaron el *Anáhuac,* lo revisaron nuevamente y en esto pasaron dos días hasta que, armado, me lo entregaron. Hice el pago de paracaídas, avión e instrumentos especiales, por valor total de Dls.30,000, que incluía dos seguros de vida por Dls.50,000 para cada uno, en el vuelo expreso de Nueva York a México.

Resolví entonces dirigirme a Nueva York, por etapas, a fin de que el vuelo sirviera para familiarizarme con la máquina y probarla en todas las circunstancias posibles. Emprendimos el viaje. Mi proyecto era llegar a San Antonio, pero al volar sobre Phoenix, Arizona, tuve que aterrizar porque el avión tiraba mucha gasolina. En el campo militar me prestaron herramientas y Cortés pudo apretar las mangueras y conexiones de los tanques. Al mediodía salimos rumbo a San Antonio, y como a eso de las 4.30 pm. se rompió una manguera y en un instante nos quedamos sin combustible. Afortunadamente pude aterrizar en un inmenso potrero del Condado de Edwards, y a poco, el consabido *sheriff* apareció y preguntó quiénes éramos y qué nos había sucedido. Contamos nuestra historia y él prometió enviar un auto que nos traería gasolina. Se fue, y Cortés se puso a cambiar la manguera rota por otra nueva. Había otra dificultad. al aterrizar, una de las alas chocó con un chaparro del potrero y las ramas le hiceron un agujero que requería acetona para hacer una reparación provisional.

Fuimos al pueblo más cercano del cual no recuerdo el nombre —y si jamás logro recordarlo, será mejor— y compramos una manguera y acetona, e íbamos a entrar en un restaurante cuando vimos en la puerta un cartel que decía: "No se admiten perros, ni mexicanos". Llenos de asco e ira salimos del pueblo aquel a toda prisa. Sólo muertos hubiéramos permanecido unos momentos más en ese sitio. Ya en San Antonio un experto reparó el ala rasgada.

Al día siguiente, a las 4.00 pm. estábamos en Montgomery, Alabama, en donde el comandante de la base nos acogió espléndidamente, nos ofreció una magnífica cena y ordenó que llenaran nuestros tanques de combustible. A las 10.00 am. del día siguiente, después de agradecer cumplidamente a nuestro anfitrión sus atenciones, salimos para Nueva York. Todo marchaba bien, pero a la altura de Annápolis, cerca de la desembocadura del río Potomac, en el Atlántico, comenzó a soplar un viento terrible y a poco tiempo nos rodeó una masa de nubes negras que al

parecer, no tenía fin. Yo no conocía bien aquella región y naturalmente desconocía los peligros que en ella pudieran esperarnos al volar a ciegas. Gané altura y durante hora y media seguimos volando entre la espesa niebla hasta que, por suerte, vi algo que me pareció el East River y a través de un rasgón entre las nubes apareció, por un instante, la estatua de la Libertad. Teníamos ahora la seguridad de estar volando sobre Nueva York, pero ¿en dónde demonios estaba el Campo Mitchell, en el que debíamos aterrizar? Por el mismo rasgón de la niebla vimos que atrás de la enorme estatua había un franja muy larga, aparentemente libre de obstáculos. Todo podía ser; un nuevo campo aéreo, una calle muy ancha o un inmenso lote vacío. Lo que fuera no importaba. Lo urgente era aterrizar antes de que otra vez se cerrara la niebla y nuevamente quedáramos a ciegas. Me tiré a aterrizar.

La busca del campo. En efecto, aquello que vimos era un nuevo campo aéreo, pero como aún lo estaban construyendo, el tráfico en él no estaba permitido. Eso nada nos importaba porque lo esencial era que estábamos a salvo. Paré la máquina, y de repente entre la niebla surgió un automóvil con todos los faros encendidos, del cual se apearon dos sargentos de policía que me dijeron que aquel era el Campo Floyd Bennett, y que nos consideráramos detenidos por haber aterrizado en él. Habíamos cometido, en verdad, una infracción a los reglamentos locales de vuelo, pero —ese fue mi argumento— ¿no era preferible esto a estrellarse contra un rascacielos, o caer al mar, como hubiera sucedido de haber seguido volando entre la niebla? Siguió la discusión en este tono amigable, cuando llegó una patrulla de la policía. Nos preguntaron quiénes éramos, lo explicamos y por radio se comunicaron con la central policíaca. Se aclaró entonces que ya se nos daba por perdidos porque habiendo recibido aviso de nuestra salida de Montgomery, inútilmente se nos había estado esperando en el Campo Mitchell. Inmediatamente la policía nos dejó en paz.

Cerca se hallaba la avioneta del ingeniero encargado de la construcción del campo. Este se acercó, y enterado por los policías de lo que nos había sucedido comentó para sí, pero en voz alta, pensando que nosotros no entenderíamos el inglés: "Mexicanos tenían que ser, para no encontrar el Campo Mitchell". Claro es que nos picó el amor propio, y en inglés le contesté: "Pues si quiere, acompáñeme usted, a ver si lo encuentra".

Un instante vaciló, sorprendido, pero accedió a llevarnos. Con permiso de los sargentos, subimos al avión y nos elevamos. A los diez minutos de vuelo el ingeniero confesó que estaba perdido, y que no se sentía capaz de localizar el campo. Le habíamos dado una lección, pero podía costarnos la vida porque en cualquier momento podíamos estrellarnos y no sabría-

mos ni contra qué. Casi una media hora estuvimos volando sobre Long Island sin ver absolutamente nada. Arnulfo Cortés, que habla el inglés como un londinense, puso de oro y azul al ingeniero por sus baladronadas tontas. Regresamos, decididos a ver si era posible aterrizar en el Campo Floyd Bennett por lo menos, pero la suerte quiso hacer un desgarrón en la niebla y por él vi un espacio libre. Era Curtiss Field, y ahí aterrizamos. A todo esto, el ingeniero estaba desolado. No sabía qué hacer ni cómo disculparse con nosotros, además no llevaba dinero con que pagar el taxi que lo condujera hasta su campo, situado al otro extremo de Nueva York. Cortés quería dejarlo plantado y que se las arreglara como pudiera, si podía; pero como aún quedaba una que otra fibra sensible en nuestros corazones, terminamos por llevarlo en nuestro taxi.

Vísperas del vuelo. Estábamos ya instalados en el Hotel Pennsylvania cuando llegó a vernos *Nacho* Miranda, vicepresidente de la *Detroit Aircraft,* a quien yo había conocido en México y que es, a la fecha, gran amigo mío. Al día siguiente trasladamos el *Anáhuac* al Campo Mitchell porque desde ahí debía iniciarse el *raid* y porque, además, ahí el avión debía ser revisado y preparado.

Como antes he dicho, en México se había atribuido el trágico fin de Carranza a sabotaje de los mecánicos norteamericanos. Siempre consideré aquello como la cosa más absurda, y por eso decidí dejar que esos mismos mecánicos del campo se encargaran de todo lo referente a la máquina. La revisaron, la cuidaron y la cargaron. En un principio el desconfiado Cortés no se despegaba un minuto del avión, pero al fin se convenció de que entre aviadores, por encima de fronteras, color o cualquiera otra cosa, existe una solidaridad cordial y caballeresca nacida, a caso, de la conciencia común del eterno peligro.

Quince días —uno de ellos fue el de mi santo— permanecí en espera de que las oficinas meteorológicas de Wáshington nos señalaran buen tiempo para iniciar el vuelo. En ese plazo, me llegaron muchos telegramas y cartas procedentes de México, pidiéndome que no emprendiera el *raid,* que desistiera de él. Y en cartas y telegramas aparecía aquel absurdo temor al sabotaje. A estas cosas lógicamente no hice caso, y me dediqué a probar el *Anáhuac* llevando a bordo, en ocasiones, a Miranda. Todo salió a la perfección, y estábamos listos para el vuelo cuando, el 20 de junio de 1930, tuvimos aviso de tiempo favorable.

De Nueva York a México. A las 8.00 pm del 20 de junio de 1930 yo estaba en el hotel descansado y, como siempre en ansiosa espera de los informes del tiempo, cuando un mensajero del servicio meteorológico de Wáshington, D. C., llegó con el aviso de "tiempo favorable en toda la

ruta durante las próximas veinticuatro horas". Enorme fue mi alegría. Salté del lecho y apuré a Cortés, mi siempre fiel mecánico, para que con todo el equipaje nos dirigiéramos, primero, a la población de Garden City, pegada al aeropuerto para tratar de calmar nuestra natural nerviosidad durmiendo algunas horas. En todo este trajín fui acompañado por mi amigo Alfredo Miranda. Entre tanto su hermano, *Nacho,* viajaba rumbo a México para esperar mi llegada. Posteriormente nos dirigimos al Campo Mitchell. Yo, en una pausa, me comuniqué por teléfono con México para avisar a las autoridades superiores que a las 12.00 de la noche esperaba emprender el vuelo rumbo a la patria.

Al llegar a Garden City encontramos a un grupo de periodistas, camarógrafos y altos jefes de la aviación norteamericana quienes oportunamente informados de la proximidad de mi salida, habían acudido unos para entrevistarse conmigo, otros para tomar fotografías y los últimos para desearme éxito completo en la empresa. Difícilmente me sustraje a los reporteros convenciéndolos de que más tarde hablaríamos, ya que lo que más necesitaba era reposar unas cuantas horas para estar en condiciones de emprender el vuelo a la madrugada. Ellos accedieron a esperar y mi grupo y yo nos dirigimos a un hotel, en donde me acosté al instante, tratando de dormir para calmar los nervios, que en estos casos siempre sufren alteraciones.

Mientras tanto Cortés, junto con los mecánicos militares norteamericanos, preparaba el avión y le hacía la última y minuciosa revisión. Por su parte Alfredo Miranda fue a cablegrafiar al Comité de Vuelo —que en México estaba listo a toda hora— anunciándole que entre las 3.00 y las 4.00 am. del día 21 iniciaría yo el *raid,* calculando arribar a México alrededor de las 5 pm. del mismo día; también que el Departamento de Aeronáutica de los Estados Unidos de América había girado instrucciones a todas las estaciones situadas a lo largo de la ruta que me había trazado, para que informaran de los progresos del vuelo, tanto al Comité de México como a las autoridades y prensa norteamericanas.

Supe después que el Comité recibió el cable aproximadamente a las 10.00 pm. del día 20, tiempo inmejorable para enviar un boletín a los periódicos metropolitanos y aun de toda la República, mediante telegramas urgentes enviados por el secretario Manuel Ramírez Cárdenas. Además, el Departamento de Aeronáutica Civil y el de la Aviación Militar ordenaron a todas las estaciones terrestres dentro de nuestro país, situadas a lo largo de la porción oriental de la frontera y de una franja de territorio que se extendía desde el este al centro, que estuvieran pendientes del vuelo, a partir del mediodía del 21, señalando mi paso por cualquier punto donde se me avistara. Los periódicos mexicanos estaban listos a

recibir la noticia última de "Partió Fierro a tal hora" que la *United Press*, la *Associated Press* y otras agencias informativas habían ofrecido difundir al mundo entero.

La partida. Mientras esto ocurría en México, yo, por más que hacía, no lograba conciliar un sueño profundo. Sólo dormitaba. El tremendo peso moral de mi responsabilidad me agobiaba obligándome a dar vueltas y más vueltas en el lecho. Pensaba en el prestigio de México y de su aviación. El cúmulo de circunstancias que se habían aunado para dar resonancia mundial a mi vuelo —del cual formaba no pequeña parte el fin trágico de Emilio Carranza—, golpeaba mi cerebro con el estrépito de una danza infernal. Y todo esto me llevaba a concluir que era mi imprescindible deber dar buena cuenta a todos los mexicanos que, con su generoso donativo o con su apoyo moral, habían hecho posible la realización de aquel proyecto en cuyo vértice me encontraba yo. A esto, lógicamente, se añadían motivos sentimentales como mi familia, mis hijos, mi esposa abnegada. Era imposible conciliar el sueño y sólo me mantenía en un estado de somnolencia contra el cual luchaba repitiendo, una y mil veces: "Es preciso consumar con éxito este vuelo sin escalas".

Esta lucha terrible sostenida a solas con mi corazón, me venció al fin. A las 2.30 am. del día 21 me levanté presuroso. Entré al baño y una vez aseado me presenté en el comedor del hotel donde Alfredo Miranda, los militares, los periodistas, algunos destacados miembros de la colonia mexicana residente en Nueva York y funcionarios de nuestro Consulado General, esperaban el momento de mi partida. Después que tomamos un pequeño refrigerio, nos dirigimos al campo. Ante los periodistas, anuncié oficialmente que mi partida se efectuaría a las 3.30 am. Funcionó entonces el telégrafo llevando la noticia que inundaría el mundo. A esa hora los rotativos de mi patria imprimían en sus primeras planas, con cabeza a ocho columnas: "A las 3.30, hora de Nueva York, alzó el vuelo el Corl. Roberto Fierro con rumbo a México"; como subtítulo, o cabeza secundaria: "Se calcula su llegada a Balbuena alrededor de las cinco de la tarde"; luego, en el cuerpo de la noticia, todos los detalles correspondientes, entrevistas, opiniones, informes del tiempo, etc. La carta había sido jugada.

Ahora sólo me restaba encomendarme a Dios, poner mi empresa bajo su patrocinio y guiar mi *Anáhuac* con seguridad, firmeza y rumbo preciso por los cielos de la América del Norte.

Eran las 2.45 am. cuando ordené que sacaran del hangar el aparato. Lo inspeccionamos a fondo, los mecánicos cargaron gasolina y aceite y Cortés subió a la cabina para poner en marcha el motor y calentarlo por

espacio de 25 minutos, probar los instrumentos de a bordo y ultimar la estiba de nuestro equipo de vuelo y brevísimo equipaje. Hubo entonces abrazos, despedidas, augurios de triunfo, y bajo este clima de entusiasmo y optimismo, una cierta emoción difícilmente contenida invadió mi espíritu. Cuando estuve dentro de la cabina todo lo eché en el olvido. El hombre está frente a la máquina para dominarla y con ella al espacio: esto es lo único que cuenta. El mundo, durante unas horas, se convierte en un mapa de tamaño natural.

La última impresión antes de dejar tierra fueron los fogonazos fotográficos, porque en aquel entonces aún se usaba el magnesio. Aquellos fogonazos constituían algo molesto para el despegue, y un peligro para el piloto, cosa que debieron haber tomado en cuenta los fotógrafos de prensa de la época y en todo caso anticipar sus fotos, y no dejarlas para el momento preciso del despegue.

Eran exactamente las 3.30 am. del día 21 de junio de 1930. Aceleré el motor a su máximo. El avión, muy cargado, corrió como 800 m sobre la pista y lenta, majestuosamente, inició el vuelo. Apenas habíamos comenzado a elevarnos cuando encontramos la espesa niebla que cubría, como un sudario, toda la tierra.

Niebla, mar y viento. Cien, doscientos, tres mil pies. Dos horas permanecimos volando entre la niebla. Finalmente salimos a cielo raso, por encima de las nubes y pusimos rumbo a Montgomery, Alabama. El alba se desperezaba lentamente iluminando el horizonte. Nosotros íbamos ateridos de frío, y temblábamos intensamente. Poco a poco el sol comenzó a calentar. Yo entonces tuve deseos de tomar un trago de café caliente y fuerte, que llevábamos en los termos. Grité a Cortés que tomara los controles de la máquina, pero él no me oyó, y como yo había soltado el bastón de mando creyendo que él había asido el de doble control, el avión quedó sin gobierno.

Destapé el termo e iba a beber, cuando la máquina se hundió en una corriente de aire descendente. El ardiente líquido me quemó la boca. Cortés gritó alarmado. Me agarré de la palanca y conseguí dominar el aparato, pero pasamos unos segundos de angustia y durante horas me escocieron los labios y el paladar por la quemadura del café.

Al este de Panzacola, en la Florida, comenzó nuestro vuelo sobre el mar. Atravesamos diagonalmente el Golfo y penetramos a territorio mexicano al norte de Tampico, cerca de Soto la Marina. Hasta entonces habíamos encontrado fuertes vientos de frente, que continuaron hasta que volamos sobre Pachuca. Esto nos hizo perder entre 40 y 50 millas de velocidad por hora y en más de una ocasión temí que no pudiéramos llegar

a nuestra meta final. Poco antes de llegar a Pachuca el cielo se nubló, y comenzó la lluvia. Los pronósticos de "tiempo favorable a lo largo de toda la ruta" una vez más habían fallado, y en las proximidades de San Miguel Regla, el tiempo se descompuso en tal forma que casi me decidí a aterrizar. Desaceleré el motor y ordené a Cortés que buscara un lugar apropiado para tomar tierra; pero de súbito, al ir bajando, vi un claro en las nubes, y por él nos metimos hacia el valle de México.

¡México! Abriré un paréntesis para narrar lo que posteriormente Ramírez Cárdenas me contó que había ocurrido en el campo de Balbuena, en tanto que yo luchaba contra el mal tiempo. Desde las 3.00 pm. —me dijo— comenzó a llegar a Balbuena un verdadero río de gente de todas las clases sociales, ansiosas de presenciar la llegado de *Fierrito*. Los informes recibidos de todos los lugares por donde pasé habían sido difundidos profusamente por el Comité, así que el pueblo anhelaba ver llegar triunfador a su piloto. Se había levantado una tribuna de honor, y en ella el Presidente de la República, su gabinete, el Honorable Cuerpo Diplomático, altos funcionarios y la prensa, ofrecerían la recepción oficial al aviador. A las 4.00 pm. llegó el Jefe de la Nación y su comitiva oficial. El Gral. Amaro, secretario de Guerra y Marina, levantó la vista y al ver la proximidad de la tormenta, comentó con Ramírez Cárdenas, que estaba a su lado: "¿Qué la parece, Ramírez? Parece que el cielo se ha empeñado en recibir siempre con lluvia a *Fierrito,* al finalizar sus vuelos sin escalas. Ya vio usted, igual le pasó en el de México a La Habana". "Pero llegará, mi general", le contestó Ramírez Cárdenas, y él repuso rápido y con rotunda convicción: "¡Claro que llegará, como que es nuestro «gallo», mejor dicho, nuestra águila caudal!"

La lluvia nos siguió hasta cerca del Distrito Federal, pero el tiempo aclaró cuando estábamos ya a la vista del aeropuerto. Imagínese mi alegría. Había vencido. Me conmoví al contemplar desde el aire el aspecto que el campo presentaba en aquellos momentos. Era un tapiz policromado, un océano encrespado, un vasto remanso hormiguente de gente, de mi gente. Describí un círculo encima del aeródromo y me tiré a aterrizar en la orilla aledaña a la Magdalena Mixhuca, único lugar despejado por la multitud. Eras las 5.00 pm. del 21 de junio de 1930. Había recorrido, sin escalas y en un lapso aproximado de 12 horas, 2,250 millas.

Apenas senté ruedas en el suelo y puse el motor en relantín para avanzar lentamente, la gente se echó materialmente encima del avión y yo sentí terrible angustia, se me "enchinó" la piel, al pensar en que la hélice pudiera degollar a alguien.

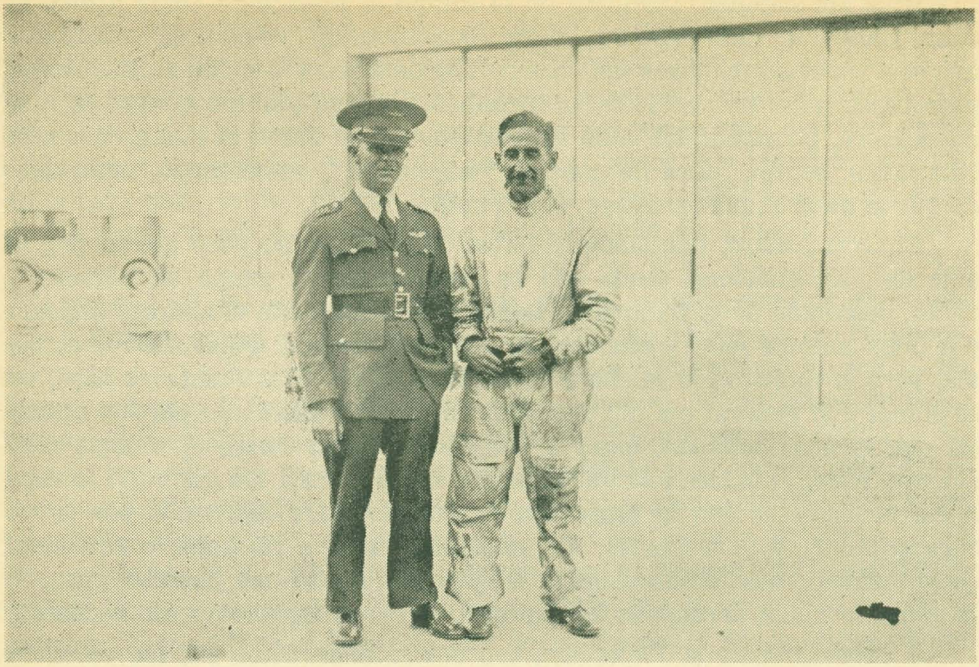
Hasta sin botones. Distinguí en el campo al presidente Ortiz Rubio, al Gral. Calles, al Gral. Amaro, a los secretarios de estado, al embajador Morrow y otros miembros del Cuerpo Diplomático y a quién sabe cuántos personajes más. Los periodistas luchaban a brazo partido contra la muchedumbre, pugnando en vano intento por llegar hasta el avión. Yo, sencillamente, estaba fuera de control, "engentado", emocionado, embriagado por la alegría, por la fatiga y el triunfo.

El Gral Amaro, que siempre había demostrado su poco afecto por la aviación, se emocionó tanto que se desprendió del grupo de personalidades, descendió de la tribuna de honor y se llegó hasta el aparato seguido por unos cuantos jefes y oficiales de su estado mayor. Quiso subirse a una ala, pero la multitud lo jalaba y le impidió llegar. Finalmente yo bajé, no sé cómo, y el general me dio un estrecho abrazo. Escoltado por los oficiales que lo acompañaban, logré a empellones llegar hasta el señor Presisidente. Hubo entonces felicitaciones por todas partes. En eso volví la cara hacia el *Anáhuac* con la esperanza de que no fuera detrozado por la locura popular; y vi a Cortés, mi mecánico. Ofrecía un aspecto desolado, su uniforme estaba desabrochado, desgarrado, hecho una positiva miseria. la gente le había arrancado los botones, para quedárselos como recuerdo.

El Presidente de la República, tan emocionado como yo, me estrechó fuertemente y me dijo: "Se acabaron los vuelos sin escalas. No podrá usted ir al sur como había proyectado, porque deseamos tenerlo vivo, aunque no se le levanten estatuas". Recibida esta orden, dije al señor Presidente que yo había adquirido un compromiso con el pueblo de México para hacer un vuelo hasta España, y que me daría pena no cumplir con mi promesa. El me contestó: "Usted no se preocupe, yo me encargaré de explicar a nuestra nación el por qué he ordenado suspender esta clase de vuelos".

Habla un periodista. Cedo nuevamente la palabra a Manuel Ramírez Cárdenas, repórter de *El Universal,* cuya nota de mi llegada a Balbuena decía:

"Son las 16 horas 50 minutos. Por el rumbo de Pachuca el cielo está entoldado y hay presagios de tormenta. El campo hierve de entusiasmo. Sin embargo, en nuestros corazones hay palpitaciones de ansiedad. Sabemos que entre aquellos nubarrones o por encima de ellos, el corazón esforzado y valiente de nuestro aguilucho Roberto Fierro, cabalgando el *Anáhuac,* pugna por salir airoso y vencedor de los elementos. De pronto, un grito se escapa de miles de gargantas: «¡Ahí viene ya!». Y efectivamente, un puntito gris mancha el horizonte, providentemente despojado de nubes y pintado de azul. ¡Es el *Anáhuac,* que vencedor del tiempo y la



COMPAÑEROS *
...puso de oro y azul al pretencioso...

distancia, se aproxima a la vieja y gran Tenochtitlán! Llega sobre el campo, describe un círculo gracioso y perfecto, balancea sus alas en prenda de saludo, se retira en línea recta hacia el sur, abre un viraje, pierde altura, efectúa con seguridad y pericia el *aproche,* y sienta ruedas a la orilla extrema del campo. En esos indescriptibles momentos de alegría las bandas de guerra que pueblan el aeródromo rompen a tocar «Diana» y un vítor, un aplauso imponente de la multitud, atruena para llenar todos los ámbitos del Valle... Fierro, nuestro *Viejito* Fierro, ha venido cargado de gloria y de laureles. ¡Loor eterno al bravo, competente aguilucho mexicano!... La misión que mi periódico me encomendara consistía, simplemente, en presenciar la llegada y el aterrizaje. Los detalles de la recepción correspondían a mis compañeros de redación Jacobo Dalevuelta y Antonio Vargas McDonald. Yo debería correr, volar, hacia la casa del aviador para esperar su llegada y entrevistarle de primera mano, anticipándome a otros compañeros para ganarles la noticia. Así lo hice. Cuando Fierro llegó, me dio un abrazo. Ya balbucí una felicitación y la entrevista se redujo a esto: «Ya cumplí. Estoy satisfecho. Dí a mi pueblo

* Fierro y Cortés en Nueva York, momentos antes de abordar el *Anáhuac.*

que he cumplido mi promesa, y ... ¡que viva México!» «Bueno —argüí yo— ¿y tus impresiones?» «Esas déjalas para la historia», me contestó. Y humilde, recatado, discreto y jovial como ha sido toda su vida, se retiró con su sonrisa a entregarse al amoroso abrazo de sus hijos y de su esposa. Así culminó la nueva epopeya de Roberto Fierro Villalobos, Corl. piloto aviador de la Fuerza Aérea Mexicana."

Misión cumplida. Partimos raudos del campo, en mi automóvil, acompañado únicamente por algunos oficiales del Estado Mayor del Gral. Amaro y dos o tres amigos íntimos. Mucha gente no se percató de esta escapada, y continuaba arremolinada frente a la tribuna y en la amplia zona perteneciente al campo, en espera del desfile triunfal. Pero otra masa humana, que sí advirtió mi partida, irrumpió hacia la calzada lanzando gritos de: "¡Ahí va Fierro!, ¡ahí va Fierro!" Y ese grito se extendió como reguero de pólvora, de suerte que la imponente multitud que no había tenido acceso al campo y que esperaba en las calles mi tránsito hasta el centro de la ciudad, hacia el histórico y siempre amado *Zócalo,* me vitoreó estruendosamente, enardecida de entusiasmo.

He de confesar que a millares de personas dejé burladas porque el recorrido no fue por la ruta de la Plaza de la Constitución, sino que apenas llegamos a la calzada de Balbuena doblamos hacia la izquierda y por calles poco frecuentadas nos dirigimos a la Colonia Roma Sur y llegamos a la calle de Anáhuac, en donde yo entonces tenía mi humilde hogar. Sin cauda de multitudes entusiastas, llegué ahí y me arrojé a los brazos de mi esposa, de mi padre, de mis hijos y de algunos familiares y amigos, y tras de llorar de gozo, entregué mi cuerpo a un confortante reposo y mi espíritu a un examen, conforme al credo del aviador.

De ese tú a tú entre mi conciencia y yo, los resultados fueron: primero, misión cumplida para prestigio y gloria a México, nuestra patria amada; segundo, exactitud de vuelo; tercero, satisfacción completa al pueblo mexicano.

En efecto, llegué a la conclusión de que en este vuelo el *Anáhuac* había trabajado perfectamente. No tuvimos con él dificultades mecánicas, y esto contribuyó a desvanecer y a echar por tierra aquella absurda leyenda del sabotaje de los pilotos y mecánicos norteamericanos a nuestros *raids.* Además, merced a la planeación concienzuda, técnica y humana del plan de vuelo y a la rigurosa disciplina a la que nos sujetamos, se pudo consumar el recorrido con exactitud cronométrica en todo su desarrollo, sin fallas sensibles ni en horario ni en sentido de orientación. Estos factores fueron sin duda alguna los que me permitieron cumplir la misión que me diera el pueblo mexicano, el cual había pagado todos los gastos por ella

originados, ya que el gobierno en nada había ayudado y sí en cambio, al Comité y a mí, mucho nos había obstaculizado.

Así había yo satisfecho el generoso rasgo altruista de mis compatriotas. Por ello, más que figurar en los periódicos de todo el mundo, más que las felicitaciones y los elogios, me complacía saber que cada centavo dado por los mexicanos para este vuelo había rendido el fruto que de él se esperaba, es decir, había servido para dar prestigio y gloria a nuestra patria querida.

Discurso para la historia. En la tribuna de honor de Balbuena, al momento de la recepción oficial, el señor licenciado y prestigiado diplomático Isidro Fabela, designado por el Comité como orador oficial para dar la bienvenida al Corl. Fierro, había pronunciado este histórico discurso:

"Señor Presidente de la República, señores secretarios de estado, Honorable Cuerpo Diplomático, señores:

"El hazañoso aviador Roberto Fierro enalteció a la patria mexicana; justo es que el pueblo, representado noblemente por su culto mandatario, el Ing. don Pascual Ortiz Rubio, agradezca al heroico soldado del aire, su magnífico esfuerzo, en este homenaje público, que honrará con su palabra el propio señor Presidente de la República y solemnizan con su presencia sus dignos secretarios de estado, el Honorable Cuerpo Diplomático y una gallarda falange del Ejército Nacional.

"Y justo es que también los organizadores de esta empresa, que resultó victoriosa, demos a conocer algunos datos sobre el vuelo Nueva York-México, para que la nación sepa cómo la proeza del Corl. Fierro no fue un acto de audacia, sino el producto fácil de la difícil conjunción de la ciencia, la experiencia y el valor, puestos al servicio de un patriotismo inteligente.

"Porque antes que todo, el Corl. Fierro fue un patriota. El quería, después de las tragedias de los heroicos pilotos Carranza y Sidar, reivindicar para México los fueros de un triunfo que fuese, no personal, sino nacional; él quería conseguir lo que sus infortunados compañeros no lograron, no por la vanidad de superarlos, sino impulsado por un profundo sentimiento de amor patrio y de noble orgullo que parecían gritarle: «Levanta las banderas de tus gloriosos hermanos Emilio y Pablo y ondéalas en triunfo de Nueva York a México, para demostrar al mundo que si el destino quiso abatir a dos soldados mexicanos, la patria tiene siempre quien reemplace a sus muertos ilustres».

"Y como un alma brava como la suya, es una cosa que sirve para todas las cosas; y el estudio, la pericia, la perseverancia y la prudencia, cuando trabajan apasionadamente y juntos, realizan obras maestras, el vuelo de Roberto Fierro resultó una epopeya exacta.

"Pero, ¿cómo se concibió, preparó y llevó a término el admirable *record* de nuestro pequeño gran piloto?

"Veámos cómo:

"Fierro concibió la idea del vuelo sin escalas Nueva York-México, el mismo día en que la suerte rompió las alas y entregó a la inmortalidad al infortunado Carranza, como para vengarlo del impío destino. Y como la obra era costosa y pensó muy cuerdamente que a él se le facilitaría más que a otros de sus compañeros conseguir los fondos precisos para comprar el aparato y hacer el vuelo, ante sí mismo se obligó al triunfo para endosarlo a la aviación mexicana.

"El verdadero mérito es siempre modesto; por eso cuando pregunté al Corl. Fierro a qué factores debía su éxito, me respondió con esa franca sencillez de soldado que lo hace tan estimado: «Primero, a los organizadores de la empresa; segundo, a las personas que contribuyeron para la compra del avión, y tercero, al estudio de la ruta y de la aeronave».

"—¿Nada más? —le pregunté.

"—Nada más —me contestó.

"Fue preciso cercar el reconcentrado espíritu de Roberto Fierro para conocer los interesantes detalles de un laborioso proyecto, en el que el erguido paladín empeñó su vida, para levantar el ánimo acongojado de la patria todavía contrita por la inesperada muerte del gallardo Sidar.

"El Corl. Fierro era indudablemente nuestro aviador indicado para la magna obra: tenía una larga experiencia de 5,000 horas de vuelo finalizadas siempre con lisonjeros resultados; había probado en cien combates su arrojo en la guerra; así como su prudencia en la paz.

"No conocía el miedo, porque el miedo, dice Emerson, viene de la ignorancia, y él había probado «saber y saberlo demostrar, que es saber dos veces»; y contaba además con el prestigio, que obliga y empuja. Tenía también la fe que se apodera del triunfo aun antes de alcanzarlo; la confianza en sí mismo, que aviva la inteligencia e inyecta calma a los nervios; el instinto inspirado de un ave mensajera que anhelara acercar su nido al calor de la poderosa águila norteamericana. Y tenía, sobre todo eso, la capacidad técnica derivada del estudio, la observación y la práctica.

"Tres rutas aéreas se trazó el Corl. Fierro antes de emprender su vuelo: una al oeste de las montañas de South y North Carolina y Virginia; otra precisamente sobre esas montañas, para salir a Gálveston y después seguir la costa a Tampico y México; y la tercera, al este de Wáshington, Atlanta, Montgomery, Nueva Orleans, Golfo de México y Tampico, hasta la capital de la República.

"De tales rutas aéreas optó por la última, no solamente por ser la más

corta, sino porque siendo la travesía del correo americano, está bien iluminada y ofrece por esa causa mayor seguridad a los pilotos.

"Elegida su ruta, se dio a estudiarla concienzudamente en el mapa y en los libros, para conocer en teoría la naturaleza que debía vencer. Después examinó a fondo dos datos importantísimos para un aviador: las temperaturas y las corrientes de aire dominantes en todos los sitios que habría de recorrer. Luego, cuando ya la ciencia había ilustrado con amplitud sus conocimientos, los fue a verificar prácticamente sobre el terreno mismo. Pero antes de hacerlo, se dedicó a los estudios fundamentales: el vuelo ciego y las pruebas de su aeroplano.

"El conocimiento del vuelo ciego, me aseguraba con rotundidad el Corl. Fierro, es indispensable para toda travesía de importancia. Consiste en volar un avión completamente cerrado sin que el piloto vea tierra, ni cielo ni mar, sino exclusivamente los instrumentos que lleva a bordo, de manera de guiarse sólo por ellos para conocer su exacta posición en el aire; el altímetro, que acusa la altura sobre el nivel del mar; el velocímetro, que señala la velocidad que lleva el aeroplano; el tacómetro, que marca las revoluciones del motor; los niveles transversal y longitudinal, que indican las inclinaciones de popa a proa y de babor a estribor de la aeronave; el termómetro del aceite, que indica el calor de la máquina y la brújula, que da el rumbo.

"Y el aviador, si es realmente experto, debe saber con precisión, en presencia de sus aparatos, dónde y cómo se encuentra para aterrizar, valido también de sus mapas, en el lugar deseado. Nuestro concienzudo y precavido piloto, antes de recibir su *Anáhuac,* realizó el vuelo ciego en Brownsville, repetidas veces, para cerciorarse él mismo de sus alcances científicos hasta encontrarlos eficaces.

"Después voló a California a recoger su *Lockheed Sirius,* el mejor avión que se construía en los Estados Unidos de Norteamérica, afirma Roberto Fierro, convencido y convincente.

"En la propia fábrica *Lockheed,* el Corl. Fierro y su mecánico Arnulfo Cortés, vigilaron acuciosamente la construcción del aparato, lo examinaron con sus menores detalles, lo estudiaron minuciosamente en todos sus elementos, como si lo interrogaran, como si lo auscultaran, como si quisieran complementarse con él, o como si quisieran vivir en él. Y cuando quedaron satisfechos de su fabricación, exigieron las pruebas prácticas, que resultaron espléndidas: posibilidad de altura, máxima de velocidad, capacidad de carga, funcionamiento preciso de los aparatos de a bordo, todo lo exigió el Corl. Fierro y de todo quedó complacido.

"La prueba básica de levantar el avión con toda su carga, coincidió exactamente con las especificaciones del constructor. El *Anáhuac* se elevaba fácilmente con un peso de 1,090 kilogramos de gasolina; 78 de

aceite, 140 de dos pasajeros, 20 de los paracaídas, diez del aparato de radio, 50 de equipaje y 1,095 de la máquina vacía; es decir, con un total aproximado de dos toneladas y media de peso.

"Plenamente satisfecho del *Anáhuac,* lo voló él solo varios días para familiarizarse con su funcionamiento, y cuando se sintió entrenado y seguro de sí mismo, emprendió el vuelo experimental de verificación de San Antonio a Nueva York, con escalas, para conocer *de visu* las montañas, los valles, los ríos, las ciudades por donde pasaría; los campos de aterrizaje y los de emergencia que tendría que utilizar en caso necesario, hasta llegar a la imperial ciudad de Nueva York, de donde habría de partir hacia la patria.

"Pero antes de levantar el victorioso vuelo, tuvo el postrer acto de precaución que afianzaría el éxito; se puso de acuerdo con el doctor Kimball del Departamento Meteorológico neoyorkino, para vigilar constantemente, cuidadosamente, los mapas de informes atmosféricos recibidos diariamente de todos los puntos de la ruta que habría de recorrer, para salir, no en un día y hora fijados, sino en el momento oportuno, porque Fierro seguía instintivamente el aforismo del pensador Manero: «Todo triunfo está hecho de tres factores: preparación, espera y oportunidad».

"El aviador mexicano contaba ya con la preparación larga e intensa, le faltaba solamente la suprema sabiduría de esperar el momento oportuno, que llegó, ¡al fin! después de ocho días de tiempo cambiante y adverso, el 21 de junio en la madrugada.

"Lo demás, el pueblo entero lo sabe. Cuando el tiempo fue mejorando poco a poco y el día ansiado se acercó, el *Anáhuac,* palpitante como un pájaro viviente, estaba listo para recibir en su seno a los invictos adalides que estando alerta toda la noche, al recibir el informe meteorológico de tiempo bueno en la ruta, corrieron a su avión y en un vuelo maravilloso de precisión y dirección, cubrieron 3,800 Km. en 12 horas, estableciendo un soberbio *record* de velocidad sin escalas de Nueva York a México.

"Señor coronel Roberto Fierro: un día de luto nacional, en que el pueblo mexicano, mal herido en su ternura y en su orgullo, con la cabeza descubierta y el corazón cristalizado en los ojos ávidos, miró pasar, camino de la gloria, al espíritu heroico de Emilio Carranza, comprendiendo el dolor infinito del pueblo con el que siempre habéis convivido, tuvisteis la inspiración audaz y noble de poner vuestra vida jocunda y entusiasta al servicio de la patria, yendo a recoger a los Estados Unidos de Norteamérica la corona de laurel que el rayo del destino arrebató de las manos a vuestro compañero Emilio, para traerla en triunfo y entregarla solemnemente al primer mandatario de la República.

"Y otro día de amargura patria, cuando Sidar y Rovirosa pagaron con la vida su ambición de gloria, la de encender una estela luminosa a

lo largo del cielo de la Gran Patria de Simón Bolívar, ahondasteis en vuestra voluntad el propósito de ofrecer al pueblo entristecido, alguna vez y pronto, la compensación de una aleluya. Y lograsteis vuestro afán porque tuvisteis «el valor, que es la elocuencia del carácter»; la prudencia, que rara vez comete yerro; la conciencia y la ciencia que juntas no fallan, y un sagrado patriotismo, terco y eminente, que supisteis transformar en éxito trayendo en vuestro *Anáhuac* la bandera tricolor, desde la tierra de todos las victorias hasta la nuestra, de todas las ansias de mejoramiento, para cubrir con ella, respetuosa y amorosamente, las tumbas de vuestros pares, Carranza y Rovirosa.

"Señor Gral. Joaquín Amaro: bien habéis hecho organizando este brillante festival del ejército, que además de lucir los progresos admirables de nuestra aviación militar, enmarca con esplendor el homenaje debido al mérito de un gran soldado. Señor Gral. Juan Andrew Almazán: bien habéis procedido, como estadista y mílite, llevando a vuestro lado al meritísimo piloto, para que dé impulso, proteja y levante a la aviación civil mexicana. Señor presidente de la República, un acto más de justicia habéis realizado al prender en el pecho siempre digno de Roberto Fierro, el emblema de la patria reconocida. Sólo falta, señor Presidente, sólo falta, señor ministro de la Guerra, que ahora o muy pronto, cuando vuestra justicia lo discierna, que el pueblo mexicano, que tanto quiere a su dilecto aviador, pueda decirle al pasar, con satisfecha alegría: «¡Viva el General Fierro!»."

*

* *

Al igual que en La Habana, en la ciudad de Nueva York encontré a un buen número de mexicanos que estaban desterrados por haber participado en las asonadas militares de 1923 y 1929. Ya en México, aproveché la buena disposición del Gral. Plutarco Elías Calles hacia mí y obtuve que permitiera el regreso al país de los pilotos aviadores mayor Alfonso Vargas —muy estimado y querido por mí—, del Cap. Santiago Vázquez, de Ascensión Santana, de Juan Manuel Estrada y de otros cuyos nombres no recuerdo. Entre las satisfacciones que recibí por haber efectuado el vuelo citado, este retorno de los pilotos aviadores desterrados fue la mayor que un hombre pudo recibir.

CAPÍTULO XIV

EN LA AVIACION CIVIL

Como jefe de Aviación Civil habíamos celebrado la última semana aérea. Para realizarla, había sido necesario apresurar los trabajos de pavimentación, alumbrado y drenado de la pista del aeropuerto citadino. Cabe recordar que en aquellos tiempos los técnicos de esta clase de construcciones aún no estaban muy duchos. Sin embargo, la pista fue construida concienzudamente y jamás, que se recuerde, le echaron la culpa al mal terreno, como ahora se acostumbra, o como dice el dicho popular, que "cuando la partera es mala, le echa la culpa a... la paciente".

Nuestra semana aérea tuvo gran lucimiento. En aquellos tiempos, igual que ahora, todo el mundo creía saber mucho de aviación y hasta a nosotros —a nosotros, que nos hemos pasado la vida buscando el acomodo necesario para que la F.A.M. salga de la adolescencia y ocupe el lugar que ya le corresponde como fuerza armada— nos trataba, como nos trata ahora, de indisciplinados, irresponsables y, sobre todo, incapaces de manejarnos. Qué tal sería esto que el Correo y los Ferrocarriles Nacionales de México querían que la Fuerza Aérea se convirtiera en una dependencia de esas entidades, cuando la verdad es que necesitan, la una, especialistas, y la otra, carteros. Calcúlese qué pobre imaginación acusaban los directivos de aquel entonces.

A continuación, deseo me permitan insertar algunas opiniones sobre este tema y algunos proyectos sobre la organización y funcionamiento del Departamento Autónomo de Aeronáutica, Fuerza Aérea Mexicana y Reglamento para la Creación de la Reserva de la misma —este último, aprobado por decreto expedido por el señor Lic. Emilio Portes Gil, entonces presidente de la República— formulados por el suscrito y presentados a la consideración del gobierno de la nación. Desgraciadamente, estos trabajos fueron menospreciados por esa pléyade de sabios que miran siempre con desdén las ideas que no salen de sus privilegiados cerebros.

*

* *

FIERRO Y JUAN ANDREW ALMAZAN
...Correos y Ferrocarriles querían que la aviación dependiera de ellos...

"En México se ha tenido siempre el vicio de girar al derredor de un círculo vicioso. Esperamos crear una cosa cuando aquella cosa tenga el desarrollo conveniente, haciendo que no pueda adquirir ese desarrollo conveniente la falta de medios para impulsarla. Si todo el mundo está convencido de la necesidad de darle un impulso real y efectivo a la aviación y, de que la aviación esté controlada, ¿a qué esperar para crear una oficina central que unifique todos los esfuerzos y los encarrile por un mismo sendero y con un mismo fin?

COMISION INTERSECRETARIAL.

"...Hacer de México un país responsable y fuerte en esta etapa de la humanidad en que los pueblos del mundo se debaten en una lucha econó-

mico-social por conquistar mejores posiciones que aseguren la prosperidad efectiva para todos los hombres de trabajo y para sus hogares..."

LAZARO CARDENAS.

"...Y nada mejor que el concurso y la realidad de toda la República como punto de partida para la formación del Programa de Gobierno que habrá de llevarse a la práctica en el sexenio Constitucional 1934-1940..."

Conclusiones de Douhet. "Adoptar en la tierra y sobre el mar una actitud defensiva y formar la masa para la ofensiva en el aire.

"Emplear todos los recursos aéreos para constituir un ejército aéreo.

"Para la defensa antiaérea activa de los centros vitales, emplear únicamente armas antiaéreas, concentrándolas alrededor de algunos puntos importantes, y evitando así la dispersión, que las haría inútiles en todas partes.

"Dar el máximo de desarrollo a los medios pasivos, debiendo toda la nación organizarse para el efecto.

"Estudiar técnicamente y realizar los medios que permitan al Ejército del Aire llegar hasta el confín del territorio enemigo."

EXPOSICION DE MOTIVOS

"Al C. General de División.
"Presidente Constitucional de la República.
"P r e s e n t e .

"Me es honroso someter a la alta consideración de usted el proyecto de organización y funcionamiento del Departamento Autónomo de Aeronáutica, proyecto que ha sido concienzudamente estudiado por el suscrito apoyándose, para su estudio, en los antecedentes que durante 20 años de haber sido creada la Aviación Militar en México han formado un expediente histórico suficiente para investigar los problemas que se le han enfrentado y que exponen con claridad meridiana los errores que han prohibido el desenvolvimiento de esta Arma.

"La precaria situación por que atraviesa nuestra Aviación Militar en absoluta discordancia con los progresos adquiridos en todos lados, por este novísimo encuentro de la ciencia, que está llamado a ser principal instrumento en el mundo, de civilización y fuerza, impone medidas de índole tal que, sin miramientos y contemplaciones, fuera de las de alta finalidad patriótica, teniendo, eso sí, en cuenta el factor económico, abordar de

lleno el estudio de la formación de un organismo nacional, verdadera Institución de Estado, técnico y profesional para el incremento aeronáutico; capaz de afianzar en el menor tiempo posible y con la máxima eficacia todos los elementos aéreos dispersos en el Ejército, la Armada y la Aviación Civil, faltos de una orientación bien definida en el campo técnico, económico y administrativo de la aeronáutica, reuniéndolos en un único organismo de dirección, a fin de asegurar del modo más perfecto la unidad de mando, evitando interferencias, duplicidad de trámite y confusiones en las tareas y en las responsabilidades, creando, en una palabra, UNA DISCRETA FUERZA AEREA CON UNA GRAN ECONOMIA EN LOS GASTOS.

"Como podrá usted observar, no fue encarado el problema sólo desde el punto de vista de la Aviación Militar, y a este fin concentré las mayores preocupaciones, sino también fueron examinados, con un criterio más amplio, los problemas considerados en el complejo campo de la aeronáutica moderna, en sus manifestaciones militares, marítimas y civiles, haciendo que en todo predominara método y sólida organización, no siendo indiferente a los problemas que cada vez se presentan más insistentes en ese campo, desde el punto de vista de los transportes y las comunicaciones. Son actividades que no podían escapar a la atención del suscrito, pues mientras representan nuevas manifestaciones económicas, que miran a fines de paz y de progreso, se trata también de actividades que están ligadas a intereses de gran importancia aéreo-militar a la República. En muchos países del orbe este problema ha sido planteado y resuelto sobre la base de un gran impulso para fomentar esta nueva rama de la aeronáutica, que día a día nos sorprende con hechos que significan pasos gigantescos de perfeccionamiento técnico y de eficaces aplicaciones prácticas. Las noticias de proyectos de nuevas líneas de comunicaciones aéreas, sea con aeroplanos o dirigibles, en una lucha de rivalidades que tienen carácter técnico, económico y de nacionalidades, para unir continentes y naciones, no puede ser visto con indiferencia por nosotros, cuyo anhelo es pasar los límites de estancamiento, marchando con paso firme al lado de este nuevo progreso moderno, haciendo resaltar de una manera decidida el interés que nuestro país ha despertado a los extranjeros, desde el punto de vista aeronáutico.

"Durante la vida de la Aviación Militar en México, ya como arma colaboradora del Ejército y más aún desde el tiempo que el suscrito ha tenido el honor de ser jefe del Departamento de Aeronáutica, se han presentado espléndidas iniciativas (en el año 1928, este mismo proyecto de Departamento Autónomo) tendientes a mejorar la Aviación Militar, que no han podido cristalizarse prácticamente por falta de ambiente aeronáutico propicio, dándose el caso que el único realizado hasta la fecha, se prac-

lleno el estudio de la formación de un organismo nacional, verdadera Institución de Estado, técnico y profesional para el incremento aeronáutico; capaz de afianzar en el menor tiempo posible y con la máxima eficacia todos los elementos aéreos dispersos en el Ejército, la Armada y la Aviación Civil, faltos de una orientación bien definida en el campo técnico, económico y administrativo de la aeronáutica, reuniéndolos en un único organismo de dirección, a fin de asegurar del modo más perfecto la unidad de mando, evitando interferencias, duplicidad de trámite y confusiones en las tareas y en las responsabilidades, creando, en una palabra, UNA DISCRETA FUERZA AEREA CON UNA GRAN ECONOMIA EN LOS GASTOS.

"Como podrá usted observar, no fue encarado el problema sólo desde el punto de vista de la Aviación Militar, y a este fin concentré las mayores preocupaciones, sino también fueron examinados, con un criterio más amplio, los problemas considerados en el complejo campo de la aeronáutica moderna, en sus manifestaciones militares, marítimas y civiles, haciendo que en todo predominara método y sólida organización, no siendo indiferente a los problemas que cada vez se presentan más insistentes en ese campo, desde el punto de vista de los transportes y las comunicaciones. Son actividades que no podían escapar a la atención del suscrito, pues mientras representan nuevas manifestaciones económicas, que miran a fines de paz y de progreso, se trata también de actividades que están ligadas a intereses de gran importancia aéreo-militar a la República. En muchos países del orbe este problema ha sido planteado y resuelto sobre la base de un gran impulso para fomentar esta nueva rama de la aeronáutica, que día a día nos sorprende con hechos que significan pasos gigantescos de perfeccionamiento técnico y de eficaces aplicaciones prácticas. Las noticias de proyectos de nuevas líneas de comunicaciones aéreas, sea con aeroplanos o dirigibles, en una lucha de rivalidades que tienen carácter técnico, económico y de nacionalidades, para unir continentes y naciones, no puede ser visto con indiferencia por nosotros, cuyo anhelo es pasar los límites de estancamiento, marchando con paso firme al lado de este nuevo progreso moderno, haciendo resaltar de una manera decidida el interés que nuestro país ha despertado a los extranjeros, desde el punto de vista aeronáutico.

"Durante la vida de la Aviación Militar en México, ya como arma colaboradora del Ejército y más aún desde el tiempo que el suscrito ha tenido el honor de ser jefe del Departamento de Aeronáutica, se han presentado espléndidas iniciativas (en el año 1928, este mismo proyecto de Departamento Autónomo) tendientes a mejorar la Aviación Militar, que no han podido cristalizarse prácticamente por falta de ambiente aeronáutico propicio, dándose el caso que el único realizado hasta la fecha, se prac-

tica en forma irregular y sin programas formales y económicos, cuando que para seguir la vía de extraordinario progreso aeronáutico, es necesario dictar leyes orgánicas y de fomento, para que exista, no sólo la seguridad de los hechos realizados, sino también el estímulo bien fundado y la garantía orgánica que debe ofrecerse a toda institución.

"Este proyecto de organización y funcionamiento del Departamento Autónomo de Aeronáutica, mereciendo ser examinado en todos sus distintos aspectos, documentándose en las leyes y reglamentos que a este respecto rigen en todos los países más adelantados de Europa y América. Tener en cuenta todas esas normas, coordinarlas, ponerlas en relación con método, considerar su verdadera aplicación a nuestros medios y a nuestras necesidades, ha sido mi mayor preocupación a fin de redactar las bases del presente proyecto, que indispensablemente debe de existir, para que la Institución Aeronáutica pueda finalmente desarrollarse en forma sólida y previsora, ofreciendo garantías de éxito para el desenvolvimiento de la obra presente y futura a realizarse, después de largos años de inercia, de incertidumbre y de errores, muchas veces motivados por falta de experiencia, causando grandes e inútiles sacrificios a la nación.

"Con este criterio de organización se ha formado el presente proyecto de organización y funcionamiento del Departamento Autónomo de Aeronáutica, en la seguridad de que una bien definida y ajustada reglamentación de dicho proyecto, con la preparación de los presupuestos de gastos, estudiados con los mayores cuidados, la mayor sagacidad y la más alta abnegación para alcanzar el máximo resultado con los menores recursos, permitirá el desarrollo normal y armónico de su desenvolvimiento.

"Los principales puntos tratados, han sido los siguientes:

"Técnicamente se ha adoptado:

"1. La dirección única como organismo técnico, administrativo y ejecutivo con facultades inherentes a los jefes de Departamento.

"Debo agregar a las razones expuestas que mediaron para sostener esta tesis, es decir de Departamento Autónomo, que si la aeronáutica está ya consagrada en todas partes como un elemento vital de la defensa nacional y como importante manifestación de las actividades económicas de la nación, debe entre nosotros también ser elevada a la altura de su misión, creando el organismo de dirección con única y completa responsabilidad técnica, administrativa y de mando ante el C. Presidente de la República, del cual, en tales condiciones, debe sólo directamente depender, sin que esto sea motivo *para que todos los servicios de guerra estén supeditados a la Secretaría de Guerra, atendiendo a las necesidades de la defensa nacional e instituciones.*

"2. Un Consejo Técnico para tratar todos los asuntos que interesan a la técnica aeronáutica, constituido por elementos capacitados y que entre otras misiones, como es la clasificación del personal y material, debe estudiar y proponer a la superioridad los reglamentos para la aplicación práctica de la Ley Orgánica.

"3. Un Consejo de Asesores legales que den forma y legalidad a los reglamentos para no incurrir en errores tomando en consideración el mandato de los preceptos constitucionales y de la Ordenanza General del Ejército y Armada Nacionales.

"4. Una Dirección de Aviación Militar cuya misión esencial tendrá por objeto proporcionar a las unidades tácticas para los servicios del Ejército y Armada, de acuerdo con los reglamentos respectivos y para asegurar la máxima armonía y enlace con aquéllos, manteniendo constantemente en la secretaría de Guerra un jefe piloto aviador que, dependiendo del Departamento de Aeronáutica, tenga como funciones las de carácter técnico consultivo. El funcionamiento de esta Dirección de Aviación Militar y Naval estará encomendado a cinco secciones que esencialmente estarán encargadas de:

"Sección Primera: Organización, instrucción, disciplina, entrenamiento, justicia, recompensa, control de escuelas de aviación militar y servicio médico.

"Sección Segunda: Información, contraespionaje, política militar y zonas aéreas.

"Sección Tercera: Preparación y ejecución de las operaciones; exámenes de pilotos, mecánicos y aeronaves; inspección de fábricas de aviones, de aeromotores y de accesorios; prueba de aviones, prueba de motores; revisión de planos, cálculos, materiales y proceso de construcción aeronáutica; diseños, dibujos y copias; inspección de motores de aviones y de planeadores; recepción de materiales, laboratorios; estudios e investigaciones de accidentes; movilización de la aviación civil en caso de guerra; armamentos.

"Sección Cuarta: Comunicaciones, abastecimientos, transportes, rutas aéreas, control de puertos aéreos, pliegos de instrucción para viaje; contratar y clasificar planos de campos de aterrizaje.

"Sección Quinta: Cartografía, fotografía, control de vuelos de fotografía aérea, control de cartas aéreas, elaborar cartas de las líneas aéreas, movimiento de aviones.

"5. Una Dirección de Aviación Civil, cuyo especial cometido será controlar y vigilar los servicios públicos de transportes aéreos, la organización y conservación de las rutas aéreas y aeropuertos nacionales, escuelas de aviación civil, propaganda para la formación de la mentalidad aero-

náutica y en general será la autoridad inspectora de toda la aeronáutica pública y privada de la República.

"6. Una Sección de meteorología y radiocomunicación, que constituye una de los más importantes órganos de la aeronáutica, porque es bien sabido que ninguna ciencia natural despierta más vivo interés que la meteorología, interés que radica generalmente no en la ciencia en sí, sino en sus múltiples relaciones con la vida práctica. Para la aeronáutica, está por demás recalcar su importancia, ella es vital, sobre todo tomando en consideración la extensión de nuestro territorio y lo variado de nuestro clima, teniendo en cuenta la importancia que tiene para la preparación y protección de los vuelos, confeccionando con todos los datos recopilados, las cartas especiales para la navegación aérea. Por lo que respecta a la radiocomunicación, es de elemental importancia tratándose de un elemento que viene a proporcionar un porcentaje considerable de éxito en los vuelos.

"7. Una sección de contabilidad, que tendrá por objeto la formación de presupuestos, registro de partidas, inventarios, glosa, compras, costos y concentración general.

"8. Una sección administrativa, que tendrá por finalidad lo relacionado con personal, estadística, biblioteca, colectar y diseminar información, pensiones, entrada y salida de correspondencia, tarjetas, folios y sellos, clasificación, extracto de antecedentes, costura y encuadernación, archivo en general.

"9. Talleres Generales: El funcionamiento de este organismo dentro del Departamento debe ser contemplado en forma especial, en previsión del desenvolvimiento de carácter también industrial que deberá realizar, pues dada su organización podrá emplearse indudablemente en nuevas fuentes de recursos y motivo de un mayor empleo de mano de obra, tan necesario al desarrollo industrial del país.

"10. Tropas aeronáuticas: Las que, ya creadas por decreto Presidencial, tendrán por misión el acondicionamiento y conservación de campos, la vigilancia y seguridad del material y de los depósitos de artefactos, municiones y combustibles de los regimientos, de las instalaciones de alumbrado, edificios, etc.

"11. Escuelas de Aviación; que tendrán por misión la formación del personal navegante, el especializado, que llenará las necesidades del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, debiendo ser un Instituto capaz de llenar completamente todas las exigencias técnicas que requiera la aeronáutica más moderna, transformando en una verdadera profesión militar y civil, esencialmente científica, lo que ha dejado de ser un deporte más o menos complicado.

"12. Por último, he creído pertinente que para llenar las necesidades de índole defensiva y para hacer frente, en caso necesario, al mantenimiento del orden público, son indispensables seis Regimientos Aéreos, clasificados: dos de bombardeo, tres de ataque y uno de persecución; teniendo dichas unidades la organización que de acuerdo con la táctica aérea más moderna se ha implantado en otros países, sin descuidar nuestro medio, nuestras posibilidades económicas y las condiciones topográficas, geográficas y climatológicas de nuestro territorio.

"La artillería antiaérea la he tomado en cuenta como parte esencial de defensa de aeródromos y parques generales, y su funcionamiento está determinado con la clasificación de los puntos o plazas que deben defenderse.

"Asímismo en el reglamento de la Reserva Militar que se acompaña se especifica claramente el porqué de haber sido creada.

"Respecto del presupuesto general para cubrir los gastos del Departamento Autónomo de Aeronáutica, tengo la honra de adjuntarlos con el presente proyecto, cuyas cantidades han sido razonablemente aplicadas y con una exposición de motivos que justifican esa aplicación, en la inteligencia, de que, con las cantidades aprobadas por la secretaría de Guerra para el actual Departamento de Aeronáutica, con las asignadas al Departamento de Comunicaciones Aéreas y las autorizadas para la Escuela Militar de Aviación, el Departamento Autónomo puede desenvolverse y desarrollarse ampliamente.

"Como dentro de las fecultades que he creído indispensables se lo otorguen a este nuevo Departamento Autónomo, figura la cooperación de la Fuerza Aérea, en tiempo de paz, con las distintas secretarías de Estado, he visto en dicha cooperación una fuente de ingresos que pueda aumentar el desarrollo de la aviación militar, refiriéndome, como caso concreto, a la operación de líneas aéreas en transporte de correo y express por pilotos y aviones de la Fuerza Aérea, confirmando esta tesis con el anális de operación de la ruta ciudad de México-Nuevo Laredo, Tam., en cuyo transporte de correo y express pueden percibirse magníficas utilidades.

"Otro ingreso sería el de los levantamientos aerotopográficos de la República, así como el levantamiento de planos para nuevas líneas férreas, que están llevando a cabo los Ferrocarriles Nacionales. Aparte de esas utilidades, tenemos otras, verdaderamente favorables, de índole profesional.

"En la cooperación con el Departamento Forestal de Caza y Pesca, podríamos cumplir, con el Presupuesto que dicho Departamento tiene asignado, la misión de extinguir incendios y destruir plagas de insectos, con la máxima eficacia y mínimo costo.

"Ahora bien, en mi mente y en mi espíritu, considerándome nacido

en las filas de la Revolución, no he olvidado por ningún momento los postulados que ella trajo en sí y los principios admirables que son base de su fuerza; trato de aplicarlos dentro de las misiones que el Departamento Autónomo de Aeronáutica tendrá en tiempo de paz, siendo una de dichas misiones la de formar aviones de transporte, en aviones bibliotecas, conducidos por pilotos cuya cultura les permita, al llegar a regiones apartadas de los centros culturales, dar a conocer lo que el gobierno de la Revolución ha hecho por dignificar a las clases humildes.

"Para terminar, me permito manifestar a usted que este proyecto lo he formulado, no por intereses personales, sino con la segura convicción de haber cumplido con mi deber, tratando que la Aeronáutica Militar sea un organismo eficaz y pueda lograrse, en un futuro próximo el desarrollo del problema aeronáutico, correspondiendo a la vez, al alto espíritu patriótico de usted.

"Tengo el honor, C. Presidente, de hacer a usted presentes mi subordinación y respeto.

"SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.

"Balbuena, D. F., noviembre 20 de 1935.

"El Coronel P.A. Jefe del Depto.
"Roberto Fierro V."

"Ley Orgánica de la Fuerza Aérea Mexicana

Capítulo III

Art. 1º Las Fuerzas Armadas del Aire, con su material, establecimientos y servicios, constituyen la Fuerza Aérea.

Art. 2º La Fuerza Aérea tiene por objeto:

I. Cooperar con el Ejército y la Armada en la defensa de la Patria y de nuestras Instituciones.

II. Proteger, defender y vigilar el territorio, fronteras, costas, islas y aguas territoriales.

III. Mantener la liga, y las comunicaciones de la administración federal sobre todo el territorio e islas nacionales.

IV. Hacer los levantamientos aerofototopográficos de la República y efectuar el transporte de correspondencia.

V. Ejercer activa policía fiscal y de migración sobre las fronteras y litorales de la nación.

VI. Ejercer la vigilancia para hacer cumplir los Reglamentos respectivos de pesca y explotación de productos marinos.

VII. Vigilar las zonas boscosas y cooperar en la extinción de incendios de las mismas, y en la destrucción y prevención de plagas agrícolas.

Art. 3º La Fuerza Aérea comprende:

I. Ejército Aéreo.
II. Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.
III. Cuerpo de Administración de Aeronáutica.
IV. Escuelas Militares de Aeronáutica.
V. Servicios de la Aviación Civil.
VI. Reservas.

Art. 4º El Ejército Aéreo comprende:

I. Organos de mando.
II. Aviación independiente.
III. Aerostación.
IV. Aviación Divisionaria. (Para el Ejército y la Armada.)

Art. 5º Los Organos de Mando son:

I. El Departamento de Aeronáutica.
II. Las Comandancias de Zonas Aéreas.
III. Los Mandos de las Unidades de Aeronáutica.
IV. Los Directores o Jefes de Establecimientos y dependencias de la Fuerza Aérea.

Art. 6º El Territorio Nacional se divide en ocho Zonas Aéreas.

Art. 7º Una Zona Aérea comprende:

I. Cuartel General.
II. Unidades aéreas destacadas en la Zona.
III. Tropas de Aeronáutica que normalmente estén de guarnición en sectores o bases de su jurisdicción.
IV. Talleres, almacenes, depósitos, parques y establecimientos de la Fuerza Aérea que se consideren fijos en bases de su jurisdicción.
V. Centros de Reclutamiento.

Art. 8º El Cuartel General de una Zona Aérea comprende:

I. El Comando de la Zona.
II. Estado Mayor.
III. Tropas y Servicios.

Art. 9º Corresponde a las Comandancias el Mando sobre las Unidades Aéreas que le sean afectas en la relativo a los servicios de la Zona de su

jurisdicción, así como sobre los establecimientos y dependencias de la Aeronáutica que se encuentren en la misma.

Art. 10. El Mando de las Comandancias de Zonas Aéreas corresponde a un Piloto Aviador Militar.

Art. 11. El Escuadrón es la Unidad Orgánica fundamental, estará formado por tres Escuadrillas.

a) La reunión de varios Escuadrones constituye un Regimiento.

b) La reunión de varios Regimientos constituye una Brigada.

c) La reunión de varias Brigadas constituye una Escuadra Aérea.

Art. 12. El Mando de una Escuadrilla corresponde a un Capitán Piloto Aviador. El de un Escuadrón, a un Mayor Piloto Aviador. El de un Regimiento, a un Coronel Piloto Aviador. El de una Brigada a un General Piloto Aviador.

Art. 13. La Escuadra y la Brigada son Grandes Unidades Aéreas. El Regimiento y el Escuadrón, Pequeñas Unidades Aéreas.

a) El Mando de las Grandes Unidades estará auxiliado por un Estado Mayor.

b) El Mando de las Pequeñas Unidades, por una Plana Mayor.

Art. 14. Los Mandos de las Unidades Aéreas son independientes de los de las Comandancias de Zona, pero quedarán bajo la autoridad de éstas cuando aterricen en Bases de su jurisdicción.

Art. 15. Los elementos de Aeronáutica afectos al Ejército y Armada serán proporcionados por la Fuerza Aérea en la forma que fije el Estado Mayor General.

Art. 16. La Aviación Independiente comprende:

I. Aviación de Persecución.
II. Aviación de Ataque.
III. Aviación de Bombardeo.
IV. Aviación de Observación.

Art. 17. Las Escuelas Militares de Aeronáutica tienen por objeto la formación y especialización del personal para la Fuerza Aérea y se clasifican en:

I. Escuela de Formación.
II. Escuela de Especialización.
III. Escuela de Aplicación.
IV. Escuela de Especialistas.

Art. 18. El personal del Ejército y de la Armada no formará parte de la Fuerza Aérea hasta después de cursar y aprobar los cursos respectivos en las Escuelas de la misma.

a) En lo referente a pilotos aviadores, no formarán parte en el Escalafón respectivo, hasta después de graduarse en la Escuela de Especialización.

Ar. 19. El Personal de Generales, Jefes, Oficiales y Tropa de la Fuerza Aérea comprende:

I. Personal permanente.

II. Reservas.

Art. 20. El personal permanente se clasifica en Personal de Guerra y Personal de Servicios.

Art. 21. El personal de guerra comprende:

a) Personal Navegante.

b) Personal no Navegante.

Art. 22. El Personal Navegante comprende a los Pilotos Aviadores.

Art. 23. El Personal no Navegante comprende las Tropas y Servicios de las Unidades Aéreas.

Art. 24. El Personal de Servicios comprende:

a) Estado Mayor de Aeronáutica.

b) Cuerpos de Ingenieros de Aeronáutica.

c) Cuerpos de Administración de Aeronáutica.

d) Cuerpos de Aviación Civil.

e) Cuerpos de Sanidad.

Art. 25. Las Reservas Aéreas están constituidas por Personal Navegante y no Navegante.

DEPARTAMENTO AUTONOMO DE AERONAUTICA

Dirección de Aviación Militar

PROYECTO DE PRESUPUESTO DE EGRESOS PARA 1936

Exposición de Motivos

La elaboración del Proyecto de Presupuesto de Egresos para 1936, correspondiente a este Departamento, debe abarcar los diversos conceptos que requieren erogaciones, con la amplitud que demandan las necesidades

de la aeronáutica, que, para su progreso efectivo, deben considerarse como imprescindibles.

El desarrollo del *Plan Sexenal,* que el Ejecutivo de la República estableció en su Programa Militar, para ir resolviendo desde 1934, en forma progresiva, los problemas de organización y abastecimientos, señala para la aeronáutica adquisiciones de material de vuelo y de armamento aéreo y antiaéreo, para el completo de las unidades existentes, organización de otras nuevas y substitución del anticuado. Estas adquisiciones enrolan a su vez, como partes complementarias, el aumento de pilotos, mecánicos y de servicios, así como el mejoramiento de los talleres, el abastecimiento suficiente de refacciones, el aumento de combustibles y lubricantes, la construcción de hangares, el acondicionamiento de campos, etc.

En acatamiento a lo proyectado en dicho *Plan Sexenal,* y por las consideraciones arriba hechas, se han incluido en el presupuesto para 1936 los aumentos que en detalle se fundamentan a continuación.

AUMENTOS

1. *Asignaciones de comisión.*

Se aumenta la de un Jefe de Sección, que corresponde al Jefe de la Sección de Almacén, que no fue considerada en el Presupuesto del presente año.

2. *Asignaciones de mando.*

Se aumenta la del Comandante del Campo en esta Plaza, quien por la amplitud de sus funciones que le señala su Reglamento, y por la permanencia en dicho campo de los dos Regimientos y su movimiento de aeronaves, debe equipararse a un Comandante de Corporación.

3. *Asignaciones especiales.*

Se subdividen en Asignaciones de Vuelo (que es la manera más apropiada de designar las de los pilotos), y Asignaciones de Técnico, para los Ingenieros del Arma.

Se aumentan a diez pesos las asignaciones de vuelo, porque la importancia de los servicios que desempeñan los pilotos, así como la frecuencia con que tienen que permanecer fuera de su residencia, en prácticas, operaciones o en cumplimiento de servicios especiales, llevando a veces la representación de autoridades superiores, y que demandan gastos extraordinarios, lo justifican. Además, el riesgo constante en el entrenamiento y en maniobras, que distingue el trabajo del piloto militar, del de los demás

miembros del Ejército, requiere mayor estímulo. La asignación de diez pesos lo han tenido ya los pilotos en pasados años.

4. *Haberes.*

Se aumentan las plazas de Jefes y Oficiales pilotos, en virtud de haberse hecho propuestas de ascenso, para quienes por su antigüedad y méritos deben ser ascendidos; así como por la promoción de la Escuela para el año próximo.

Se aumentan los Ingenieros de Aeronáutica, en vista de que debe intensificarse el trabajo de conservación y reparación del material y armamento, no siendo suficiente un solo Ingeniero que en la actualidad existe. Pasan a este grupo los Tenientes Mecánicos que en número de tres figuran en el Presupuesto de este año.

5. *Talleres.*

Se aumenta el personal de mecánicos en un 30%, para la intensificación de los trabajos, y que el directamente empleado en ellos sea suficiente, ya que dentro de este personal están incluidos los encargados de la herramienta, clasificación y entrega de materiales en Almacén, dibujantes, tomadores de tiempo, choferes, etc., etc. Se aumentan dos subtenientes mecánicos para que, al aumentar el personal de Talleres, haya mejor vigilancia y dirección de los trabajos.

Se incluye una cantidad para los aprendices que por sus aptitudes puedan ser considerados como ayudantes de mecánico. Son éstos quienes por haber estado trabajando en los Talleres, sin percibir sueldo, durante algún tiempo, ameriten, debido a la importancia de su labor, que se les retribuya.

6. *Tropas.*

Se consideran tres Compañías de Tropas de Aeronáutica, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Presidencial que crea dichas tropas, las cuales se emplearán en el acondicionamiento y conservación de Campos, teniendo a su cargo, además, la vigilancia, y seguridad del material y de los depósitos de artefactos, municiones y combustibles de los Regimientos, de las instalaciones de alumbrado, edificios, etc.

7. *Combustible y lubricantes.*

A los Talleres se les aumentan $900.00 porque el año próximo deberán intensificarse los trabajos de reparación, y de revisión y arreglo de aparatos y motores.

Para las prácticas de vuelo de las Corporaciones, se consideran *doscien-*

tos mil pesos, cantidad que está justificada, por la necesidad de aumentar el número de horas de entrenamiento. Es obvia la importancia de procurar, con el mayor empeño, que el Cuerpo de Pilotos tenga la capacidad suficiente para llevar a cabo cualquier servicio. Por lo tanto, el Programa General de Instrucción para el año entrante, debe comprender mayor número de horas de vuelo, ya que el del presente año, ha sido notoriamente insuficiente.

Se hace ver más claramente la insuficiencia de la cantidad para combustibles y lubricantes fijada a los Regimientos en el presente año, comparando la Partida de la Escuela Militar de Aviación para el mismo objeto, en igual período, no obstante ser menor la amplitud de sus prácticas.

En efecto, la citada Escuela, con seis aviones dotados de motores que en total apenas desarrollan 1,360 caballos, tiene asignados $33,100.00 para combustibles y lubricantes; y la Fuerza Aérea, con 52 máquinas que desarrollan 22,110 caballos, o sea quince veces más, sólo tiene $87,000.00, debiendo, en esa proporción, tener la cantidad de $496,500.00.

Se incluye una cantidad para las prácticas de Pilotos de la Reserva. El Decreto Presidencial que reglamenta la existencia y prácticas de dichos pilotos fija, como mínimo, seis horas de vuelo cada tres meses para cada quien. En la actualidad son ocho los Pilotos de Reserva, pero tiene que ir aumentando su número.

Se designa una suma para los vuelos extraordinarios que se ordenen durante el año, ya sea para el transporte de funcionarios civiles y militares, o en el desempeño de comisiones especiales por personal de la Fuerza Aérea, o en las operaciones de unidades que temporalmente se destaquen. De esta manera se evita el serio perjuicio que se ocasiona a los Pilotos, quitándoles, para estos vuelos, el combustible destinado a sus prácticas.

8. *Maquinaria, herramienta y equipo de talleres.*

Han transcurrido muchos años sin que se adquieran máquinas para reemplazar las deterioradas de los Talleres, que prestan servicios desde su fundación, originándose, por este motivo, lentitud en las labores y con frecuencia producción defectuosa. La Inspección del Ejército, como resultado de su última revista, señaló esta grave deficiencia. Por la misma causa, la herramienta y equipo de los expresados talleres necesitan su reposición.

9. *Fotografía.*

El Servicio fotoaéreo de la Aeronáutica no ha podido establecerse en debida forma, por carecer de elementos. Hacen falta cámaras, laboratorios fijos y semifijos, y materiales de consumo en cantidad suficiente, para que se puedan hacer las necesarias prácticas por el personal del Arma.

10. *Laboratorio.*

Hasta la fecha no se cuenta con un Laboratorio de Aeronáutica, así sea el más elemental. Como tanto el servicio de las reparaciones (selección de materias primas), como el de inspección de las máquinas, verificación de instrumentos y otros, requieren operaciones de laboratorio, se consigna una cantidad para iniciar su formación.

11. *Radio.*

Es otro de los servicios indispensables, que no se ha atendido como se debiera, no obstante su importancia para la protección de los pilotos. En la actualidad sólo se tienen ocho aparatos portátiles y una estación central, pero es necesario completar la dotación de dichos aparatos en las máquinas de ambos regimientos e ir perfeccionando la Estación Central. En el presupuesto para el presente año no se consideró cantidad alguna para este servicio.

12. Este es el más interesante de los capítulos del Proyecto de Presupuesto que se considera, pues se relaciona con la adquisición de máquinas para el completo de los regimientos aéreos, y la de aeroplanos de transporte cuya necesidad se manifiesta a cada paso, ya sea para el frecuente traslado de funcionarios civiles y militares que la superioridad ordena perentoriamente, o el envío de personal del arma, en casos de accidente o de abastecimientos de toda naturaleza, así como el de auxilios médicos, cuando se trata de calamidad pública.

13. *Refacciones.*

La exigua cantidad señalada por este concepto en el presente año no basta para las necesidades del material. Si a la Escuela Militar de Aviación, para seis aparatos-escuela, se le asignaron $12,000.00 para refacciones, a la Fuerza Aérea, con 52 máquinas de guerra, que sufren mayor desgaste en las prácticas y servicios permaneciendo con frecuencia en apartadas regiones del país, casi siempre a la intemperie, y que por lo tanto, en sus reparaciones se invierten mayores cantidades, debiera asignársele diez veces aquella cantidad. Y más, si se tiene en cuenta la diferencia de precio de las refacciones y de los motores "Kinner" de aquellos aparatos, con respecto a los *Wasp* y *Hornet* de los de guerra que cuestan de seis a diez veces más.

Se acentúa aún lo limitado de las cantidades que se destinan para la compra de refacciones, por la diferencia del valor de nuestra moneda, que casi se reduce a la cuarta parte, al hacerse la adquisición de materiales de procedencia extranjera, que son en su mayor parte, los empleados en los trabajos.

Se incluye en esta partida la reposición de 84 paracaídas de los regimientos, que por el tiempo de servicios que tienen no garantizan ya la seguridad de su funcionamiento.

14. *Armamento.*

El Primer Regimiento Aéreo, necesita 32 ametralladoras de cabina y 34 de torreta. El Segundo Regimiento necesita 32 ametralladoras de cabina, 2 de torreta y 248 cargadores.

Se considera una batería de seis cañones antiaéreos de 20 mm., que será el primer armamento de esta naturaleza con que cuenta la Fuerza Aérea, para la defensa de sus Bases, y cuya adquisición se halla prevista en el *Plan Sexenal.*

15. *Diversos.*

Al final del Proyecto se consignan diversas cantidades como sigue:

Para la iluminación con aparatos portátiles, utilizables en cualquier campo. Esta es una importante previsión, pues en caso de operaciones de noche, fuera de esta plaza, serán indispensables estos aparatos.

Para el acondicionamiento de campos de aterrizaje que, dado su fin militar, debe poderse llevar a cabo en cualquier momento, es indispensable contar con el equipo apropiado.

La conservación de edificios y la construcción de nuevos hangares dentro y fuera de la plaza, para alojar material nuevo o el de Unidades destacadas, se encuentran justificadas así como el acondicionamiento de carros de Ferrocarril como almacenes y talleres móviles, de que pueda disponerse en todo tiempo, para las operaciones lejanas.

La Historia de nuestra Aeronáutica Militar presenta diversas etapas en que con alternativas se ha atendido a sus gastos, marcándose un descenso en los presupuestos de los últimos años, que se hace más ostensible al compararlos con los de 1923 y 1924 cuando se asignaron $4.811,524.00 para el primero y $3.592,638.30, al segundo, época en que de planta solamente había 60 pilotos aviadores disponiendo de aparatos con motores de 60, 80, 90 y 120 caballos, debiendo agregar que nuestra moneda permitía mayores adquisiciones con menor dinero que en la actualidad.

Y si se toma en consideración que en el lapso de diez años, que distan los arriba enumerados de éste de 1935, la aviación ha aumentado en personal y material, y su importancia ha crecido, habiéndose modernizado en todos sus aspectos, ampliándose sus necesidades, como lo impone el progreso de toda institución, y aún más, ésta, que a grandes pasos adelanta, no está justificado el que se le mantenga en las estrecheces de hoy, extraños al fracaso y cuando apremie la necesidad de contar con una aviación completamente eficiente.

La Dirección de la Aeronáutica está ahora en manos de pilotos y es la experiencia y el conocimiento de especialistas en el Arma, la que estima sus necesidades y señala la importancia de ellas; por lo tanto esta exposición de motivos está apegada a la exactitud en sus apreciaciones.

México, D. F., 10 de agosto de 1935.

El Coronel Piloto Aviador,
JEFE DEL DEPARTAMENTO,
Roberto Fierro Villalobos."

SECRETARIA DE GUERRA Y MARINA

DEPARTAMENTO DE AERONAUTICA

REGLAMENTO

PARA LA CREACION DE LA RESERVA MILITAR
DE PILOTOS DE AERONAUTICA

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. PODER EJECUTIVO FEDERAL
Secretaría de Guerra y Marina

DEPARTAMENTO MILITAR AERONAUTICO
Consejo Técnico. Secretaría

Emilio Portes Gil, Presidente Provisional Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de las facultades concedidas al Ejecutivo de la Unión por Decreto de 18 de enero de 1929, ha tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO PARA LA CREACION DE LA RESERVA
MILITAR DE PILOTOS DE AERONAUTICA

Artículo 1º El presente Reglamento tiene por objeto establecer los requisitos necesarios para la formación de la reserva de aeronáutica dentro del personal del Ejército, y fijar las normas a que dicha Reserva debe sujetarse.

Artículo 2º El personal de Pilotos Aviadores que formen la Reserva Aérea serán los CC. Pilotos Aviadores Civiles y Militares de todas las Ar-

mas y Servicios del Ejército que hayan hecho su aprendizaje como Pilotos y obtenido el título correspondiente.

Artículo 3º El personal mencionado en el artículo anterior dependerá del Departamento de Aeronáutica Militar, durante su entrenamiento anual tanto teórico como práctico y quedará sujeto durante este entrenamiento a la Ordenanza General del Ejército y Ley de Disciplina.

Artículo 4º El Departamento de Aeronáutica Militar llevará un libro de Record de Vuelos de los CC. Pilotos que constituyen la Reserva, en el cual quedarán registrados todos los vuelos efectuados por los interesados de acuerdo con los informes rendidos por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. También se llevará la antigüedad y hechos notables de cada uno de los pilotos.

Artículo 5º Los Generales, Jefes, Oficiales y Tropa que hayan hecho un curso de Aviación podrán elevar por los conductos debidos una solicitud a la Secretaría de Guerra por conducto del Departamento de Aviación. En cuanto a los CC. Pilotos Aviadores Civiles, elevarán una solicitud por conducto de la Secretaría de Comunicaciones. En dichas solicitudes deberán de expresar los interesados su deseo de ingresar a la Reserva Aérea como Pilotos Aviadores. Son requisitos indispensables tener como mínimo de vuelo, 75 horas de simple control; en la solicitud se manifestará lo siguiente:

I. Número de horas de vuelo.
II. Lugar en que hiciera su aprendizaje y bajo qué dirección.
III. Si posee conocimientos técnicos sobre el curso de aviación.
IV. Las clases de máquinas en que haya efectuado sus vuelos.
V. Ser mexicano por nacimiento.

Artículo 6º En caso de que la Secretaría de Guerra por conducto del Departamento de Aeronáutica acepte en principio la solicitud, los interesados tendrán que sujetarse al examen correspondiente.

Artículo 7º El examen consistirá en las pruebas prácticas siguientes:

a) Vuelo de altura.
b) Maniobras de descenso a motor cortado incluyendo el aterrizaje.
c) Figuras de 8 y aterrizaje a la marca en volplané-recto y espiral.

Artículo 8º El Departamento de Aeronáutica nombrará en cada caso el jurado de examen correspondiente, con cuyo resultado informará a la Secretaría de Guerra para que ella determine lo que corresponda.

Artículo 9º Los Oficiales que hubieren sido aprobados en los exámenes y admitidos en la Reserva de Aeronáutica se les expedirá un nombramiento que les acredite como miembros de ella, en su calidad de Pilotos Aviadores de Reserva.

Artículo 10. Los Pilotos Civiles que se encuentren encuadrados en la Reserva estarán obligados a presentar cuando sean llamados por el Departamento de Aeronáutica. Los Pilotos Militares aceptados en la Reserva permanecerán en las Unidades o Corporaciones del Ejército desempeñando las mismas comisiones del servicio que tengan asignadas y solamente se presentarán ante el Departamento de Aeronáutica, cuando sean llamados con objeto de recibir su práctica.

Artículo 11. A fin de conservar las aptitudes de los Pilotos que componen la Reserva, éstos tendrán anualmente un período de entrenamiento que la Superioridad determinará, fecha y duración del mismo y los programas de instrucción que serán dados por el Departamento de Aeronáutica.

Artículo 12. La práctica que se refiere el artículo anterior será como mínimo de 6 horas y se dará bajo la dirección de los Jefes de Instrucción, quienes se sujetarán al programa de vuelos de conformidad con las aptitudes y conocimientos de los interesados.

Artículo 13. Los Militares que pertenezcan a Corporaciones o Unidades que radiquen fuera de las poblaciones que tienen campos militares con material navegante, harán con la debida oportunidad una solicitud a la Secretaría de Guerra a fin de que, por conducto del Departamento Aeronáutico se les señale el Campo a que deben presentarse y se den las órdenes del caso.

Artículo 14. Cuando los Pilotos de la Reserva efectúen vuelos de carácter particular lo manifestarán así a la Secretaría de Guerra que se les tome en cuenta el tiempo de vuelo, que será sin perjuicio de la práctica reglamentaria.

Artículo 15. Los Comandantes de Campo formarán mensualmente una noticia que enviarán al Departamento de Aeronáutica en la que llevarán el Record de Vuelos de los Pilotos de la Reserva anotando el tiempo volado, clase de práctica hecha, la máquina que se haya empleado y observaciones personales sobre cada piloto.

Artículo 16. El distintivo que usarán los Pilotos Aviadores de la Reserva será el mismo que usan los Pilotos Activos del Arma, llevando en el lugar que ocupa el Aguila, una R mayúscula grabada en el centro del Escudo.

Lo que transcribo a usted, para su conocimiento y efectos, reiterándole mi atenta consideración.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.
Balbuena, D. F., a 25 de marzo de 1935.

EL CORONEL P. A. JEFE DEL DEPTO.
Roberto Fierro Villalobos.

CAPÍTULO XV

GOBERNAR ES DIFICIL

En estas condiciones se hallaba la aviación civil a mi mando, al grado de que cuando abrimos el actual *boulevard* que llega de la Calzada Ignacio Zaragoza hasta El Peñón, chuscamente le pusimos hileras de esos agaves que se llaman órganos, para que así la gente creyera que ya estábamos "organizados".

El secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Gral. de Div. Juan Andrew Almazán, tenía plena confianza en mí —que creo justificada— para que ocupara el puesto ya mencionado.

Así las cosas, una mañana, a hora inesperada, recibí la orden de presentarme a su despacho. Así lo hice, y ya en su oficina, lo encontré atareadísimo tratando de resolver los problemas del camino México-Acapulco. Suspendió su tarea y de sopetón me dijo: "¿Conque ya me vas a dejar?" Esto naturalmente me sorprendió, y le interrogué de dónde había salido tal infundio. Sin más me contestó: "Vas a ser gobernador de tu tierra. Preséntate en Anzures con el Jefe Máximo de la Revolución para que te dé las instrucciones debidas".

No salía yo de mi asombro y estaba materialmente anonadado, pues nunca había pasado por mi mente llegar a ser gobernador del estado más grande de la República. El Gral. Almazán se levantó, me abrazó y me dijo: "¡Lárgate! ¿Qué esperas?".

Así lo hice, y trastabillando, subí a mi oficina para comunicar aquella grata noticia a mis subordinados y amigos, de quienes guardo un grato recuerdo, porque aún ahora, cuando llego a presentarme a la Dirección de Aviación Civil o al Aeropuerto, encuentro viejos servidores a quienes recuerdo con cariño.

Tomé mi gorra y salí disparado hacia la mansión de Anzures, residencia del Gral. Calles. Inmediatamente fui introducido a su oficina y acababa de sentarme, cuando uno de sus ayudantes me dijo: "Mi Coronel, el señor general Calles lo está esperando en su recámara. Pase usted".

En efecto, estaba en su recámara en donde recibía un tratamiento de

rayos infrarrojos. Lo saludé militarmente. El respondió con gesto afable, y me dijo: "Siéntate, vamos a platicar".

Empezó a hablar de los problemas políticos, económicos y sociales de mi estado natal. Finalmente dijo: "Ya no podemos aguantar a Ortiz; es poco amigo, y aun con nuestro apoyo, ya es incapaz de servir los intereses de la patria que tu pueblo puso en sus manos".

Esas palabras, dictadas seguramente al calor de las pasiones políticas, no las entendí entonces, ni después; ya que posteriormente el ex gobernador Ortiz fue nombrado director de los Ferrocarriles Nacionales, en donde se asegura que realizó una gran labor.

Continuando con la plática del Gral. Calles, éste me hizo una serie de recomendaciones con las que él creía que yo podría superar la bancarrota total en que se hallaba Chihuahua. La recomendación más vigorosa que me hizo aquel estadista, fue: "Gobierna para tu pueblo, no para tus amigos, ni para los míos".

Yo me forjé este plan de acción, y me juré a mi mismo que haría un gobierno para todos los chihuahuenses, pero muy especialmente para los campesinos que habían regado con su sangre generosa todo el territorio de la República.

Pedí al Gral. Calles que me permitiera, si él lo creía conveniente, llevar algunas gentes de mi confianza. Me acompañaron como ayudantes los mayores Adán Gálvez Pérez, piloto aviador y Lauro Landero, de Caballería; los Caps. Mariano Muñoz y Othón Hernández Amaral, el Tte. Alvarez Jordán y el mecánico Ricardo González Figueroa, así como mi secretario particular don Manuel Ramírez Cárdenas y los Lics. Camilo Carrancá y Trujillo y Juan Ramírez López. Alvarez y yo salimos en el *Anáhuac,* y el resto en un *Ryan,* un *Waco* y dos *Spartan,* estos últimos aviones-escuela.

Aterricé en Chihuahua, en el campo *Abraham González,* casi cinco horas antes que el resto de mi comitiva. Nadie me esperaba porque yo me había adelantado demasiado. Llegaban en esos momentos grupos de niños escolares, amigos personales míos y gente del pueblo, porque ya tenían noticias del cambio de gobierno que iba a efectuarse. Me dirigí al hotel *Palacio,* hoy *Hilton,* y una vez instalado, comenzaron a llegar grandes cantidades de amigos, unos para saludarme y recordar los viejos tiempos en que habíamos estado juntos, en nuestra gloriosa Revolución; y otros tratando, como siempre sucede, de buscar acomodo en la nueva situación que se presentaba.

Al atardecer de ese mismo día llegó el resto de la comitiva. Posteriormente tendría que arrepentirme de haber llevado a muchos de los que en ella llegaban, ya que éstos y otros muchos, acaso por ese sentimiento regionalista que tan arraigado se encuentra aún en todo el pueblo mexicano, fueron causa de muchas dificultades. Llegaron de visita también los dipu-

tados y los miembros del Poder Judicial locales, y ahí mismo resolvimos todos los asuntos pendientes o por realizarse y fijamos el día siguiente a las 12.00 m, como tiempo propio para hacerme cargo del Poder Ejecutivo.

Lógicamente no pude dormir. La excitación había sido demasiada: no miento si digo que carecía en lo absoluto de toda experiencia política, y más aún acerca del arte de gobernar a un pueblo de las características que siempre ha tenido el mío. Yo estaba acostumbrado a obrar como soldado, es decir, a mandar y a ser obedecido; y también a obedecer a mis superiores de acuerdo con la disciplina militar. Tuve además una reunión previa con todos mis acompañantes quienes me ilustraron en la organización de un poder estatal, y al instante hice los siguientes nombramientos: Carrancá y Trujillo, Oficial Mayor Encargado de la Secretaría General de Gobierno; López Ramírez, Procurador de Justicia; Manuel Ramírez Cárdenas, mi secretario particular; Adán Gálvez Pérez, Inspector General de Policía; y como segundo de éste mi gran compañero y amigo el Tte. Corl. Manuel Licón, quien había formado parte junto conmigo en las fuerzas auxiliares de Chihuahua, a las órdenes del Gral. Ignacio Enríquez.

Quiero señalar, a propósito del Gral. Enríquez, que fue él uno de los grandes gobernantes del estado, cuya elección fue sin duda una de las más populares y democráticas: bien podría asegurarse, que en efecto, ni la elección del señor Madero tuvo tanta popularidad. Creo, y así lo expreso, que sólo él y el gran revolucionario don Abraham González, han tenido esa aceptación unánime entre mis paisanos. Creo también sinceramente que si Pascual Orozco hubiera jugado alguna vez para gobernador en aquella época, apenas les hubiera igualado, y esto lo digo consciente de que Pascual Orozco fue, como vulgarmente se dice, el que "le puso el cascabel al gato" lanzándose a la gran aventura revolucionaria sin medir los peligros y entregándose, en cuerpo y alma —como todos mis paisanos— a la gran conmoción social que acabaría con el porfirismo y sus científicos.

A las 12.00 m. del siguiente día llegué al palacio acompañado por una gran cantidad de amigos, y protesté, ante el Congreso Local, cumplir y hacer cumplir la Constitución Política del Estado y las leyes que de ella emanaban. Con el Congreso en masa nos trasladamos a las oficinas del gobernador para tomar posesión.

Todo fue entonces apretones de manos, abrazos y buenos deseos; y después empezaron a despedirse todas las personas que me habían acompañado a este trascendental acto de mi vida, e inmediatamente nombré Tesorero General al Sr. José Márquez, probo ciudadano quien en anteriores épocas había ejercido el mismo cargo cuando mi primo, el Corl. Jesús Antonio Almeida, había sido gobernador constitucional del estado. Entonces aparecieron los primeros problemas. La economía estatal se encontraba en absoluta bancarrota; el Tesorero Márquez me informó que había en caja, en efectivo, siete pesos, y medio millón en billetes emitidos por la "División

EL GOBERNADOR FIERRO
...$7.00 en efectivo y $500,000 en billetes villistas...

del Norte", que seguramente habían sido conservados por la anterior administración para regalarlos como recuerdo, o bien para hacernos creer que algo se había dejado en caja.

Aparecieron también, naturalmente, las primeras comisiones que reclamaban el pago de sus sueldos, casi todas formadas por maestros a quienes se debía, en muchos casos, hasta seis meses de salarios. Otras comisiones eran de empleados locales a quienes también se debía ya mucho tiempo de salario y que además no tenían para cuando poder cobrarlo; de la policía, del Poder Judicial y todos los demás servicios. Los únicos que sí estaban al día eran los señores diputados, los más altos empleados y por lógica, el señor gobernador.

Para resolver esto tuvimos que estudiar a fondo el asunto y concluimos que la única forma de solucionar el caso era regularizar los ingresos, que casi siempre se habían dejado de pagar por los compadrazgos creados con el gobierno anterior. Esta medida y la confianza que inspiramos a todos los sectores sociales del estado, nos permitieron casi salir a flote en los primeros tres meses de mi gobierno.

El Tesorero General, en oficio de fecha 19 de marzo de 1932, dirigió el siguiente informe:

"C. SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO.
"PRESENTE.

"Las administraciones de los señores Fernando Orozco E., Francisco R. Almada e Ing. Andrés Ortiz, dejaron créditos a cargo de la actual administración por valor aproximado de $600,000.00 procedentes de sueldos de los servidores del Estado, de préstamos o anticipos de contribuciones, de facturas por valores de muebles y útiles, y por diversos gastos, de cuya cantidad el actual Gobierno ha pagado hasta hoy la suma de $135,549.46, quedando por lo tanto pendiente de pago $384,450.54.

"Siendo en la actualidad muy difícil la situación económica del Erario, debido a la gran depresión de todos los negocios por circunstancias bien conocidas de la Superioridad, es imposible de momento hacer frente a esos pagos ni siquiera en una pequeña parte y por lo tanto esta General, con objeto de evitar las constantes solicitudes que se hacen al Ejecutivo para el pago de esos créditos, solicitudes que entorpecen el cobro de las contribuciones porque muchos de estos acreedores solicitan se les acepten sus créditos en pago de sus impuestos y con este motivo se abstienen de hacer los pagos, y con objeto también de llevar al ánimo de los acreedores la seguridad de que estos valores les serán pagados, esta General se permite sugerir a la Superioridad la conveniencia de que por medio de los decretos respectivos se declare Deuda Pública el importe de los créditos citados, y para tal fin, debe crearse una Comisión Revisora dependiente de esta misma Tesorería para que una vez depurados los mencionados créditos se autorice la emisión de bonos por el valor total que arrojen y se amorticen en el término de ocho años mediante sorteos semestrales, destinando la cantidad correspondiente en los Presupuestos de Egresos de cada año.

"Tengo el honor de decirle a usted para conocimiento del C. Gobernador, suplicando a la vez que si el Primer Magistrado toma en consideración la iniciativa de esta Tesorería sea usted servido darle cuenta también con el proyecto de Ley relativo a la creación de una Junta Revisora encargada del reconocimiento de los créditos, para que una vez que éstos sean aprobados por el H. Congreso del Estado, se expida en su oportunidad el Decreto de reconocimiento de los créditos, Ley para solventar la deuda y su Reglamento."

En Ciudad Juárez reinaban la prostitución y el vicio, y por ello fue necesario tomar medidas extremas contra los concesionarios, obligándolos a cumplir sus compromisos, a pesar de que creían ser intocables por los fuertes apoyos que decían tener de las autoridades estatales y federales. Se daban casos de que a la propia capital de la República llegaron los matones —a sueldo de los concesionarios del vicio y la prostitución de Ciudad Juárez— a cumplir sus designios, segando vidas útiles para la patria.

Caí del gobierno de mi estado a los siete meses de haber iniciado mi gestión. Esa gestión no me avergonzó entonces ni me avergüenza ahora: estoy plenamente satisfecho de haber cumplido mi deber como ciudadano y como gobernante. He aquí el manifiesto que, con motivo de mi caída, expuse ante la opinión pública al ser desaforado por los deseos inconfesables del Congreso local y algunas autoridades superiores de la nación.

"DECLARACIONES DEL CORONEL ROBERTO FIERRO

"La República entera supo, con estupor, del enésimo «camarazo» dado por la Legislatura de Chihuahua y del que me tocó ser, en esta ocasión,

el blanco como Gobernador Substituto Constitucional del Estado de Chihuahua, ocurrido precisamente cuando en diversos tonos y en varias ocasiones se había declarado públicamente que reinaban las más cordiales relaciones entre los poderes de mi estado natal. Pero mayor fue la sorpresa para el pueblo chihuahuense que no vive de la política y que ya desea estabilidad en las administraciones, por las circunstancias que concurrieron, por la forma en que se procedió, por la sinrazón en que se fundaron sus autores y por la ilegalidad del mismo; hechos éstos que desvirtúan cualquier móvil generoso que lo hubiera inspirado y que rebajan la acción al grado de colocarla en un hecho punible de positivo atraco al Poder Ejecutivo.

"En medio de la vorágine de pasiones que se desataron, de ataques y de calumnias, la opinión pública no ha dejado de extrañarse porque, en mi carácter de gobernador depuesto, mantuviera silencio. Era preciso proceder así para permitir a mis detractores que dijeran todo lo que tenían que decir, ya que nunca me animaron deseos innobles de mantener el poder a cualquier trance y era, por otra parte, inútil cualquiera defensa desde el momento que el gobierno del Centro ignoraba la razón legal que me asistía —puesto que mis telegramas informativos de los hechos llegaron retrasados no obstante que fueron «extra-urgentes»— y basándose en los informes que tuvo, reconoció y sancionó los actos de la Legislatura del Estado. Pero ahora, pasado el momento de agitación y desorientación, creo pertinente hacer las siguientes declaraciones:

"SINOPSIS DE LOS HECHOS

"El lunes 4 de julio, al llegar a mi despacho a las 16 horas, el Tesorero General del Estado me informó que la Legislatura estaba reunida desde las 15 horas, en sesión secreta, a puerta cerrada y que estaba tratando mi desafuero y consignación al Gran Jurado. Diez minutos más tarde se me hizo entrega del oficio Núm 615 del Poder Legislativo suscrito por los diputados Secretarios Antonio E. Chavira y José H. González, conteniendo los tres siguientes puntos de acuerdo:

"«Artículo primero. En virtud de las facultades que a este Poder concede la fracción XXIII (veintitrés) del artículo 64 de la Constitución Política del Estado, se declara que ha lugar a formación de causa en contra del C. Gobernador Substituto Constitucional, coronel piloto aviador Roberto Fierro, como presunto responsable de hechos delictuosos y violaciones graves a la Constitución local.

"«Artículo segundo. Queda desaforado el ciudadano coronel piloto aviador Roberto Fierro, como Gobernador del Estado y por lo tanto, hágase la

consignación de los hechos a la autoridad competente, para que lo juzgue, a cuyo efecto, queda desde este momento el inculpado a su disposición.

"«Artículo tercero. Procédase, de acuerdo con la Ley, a la designación del Gobernador Substituto Constitucional Interino del Estado.»

"Inmediatamente informé a los CC. Presidente de la República y Secretario de Gobernación de lo que estaba ocurriendo, pero tanto estos mensajes que fueron «extra-urgentes» como los que envié al día siguiente, no llegaron oportunamente a su destino. Mientras tanto, a las 17 horas, minutos más o menos, se presentó la Legislatura en mi despacho escoltada por una «porra» política, a notificarme que iba a recibir el gobierno para entregarlo al diputado Eduardo E. Salido.

"Ante la presión y lo inusitado del procedimiento y no deseando yo llevar al sacrificio a ninguno de mis amigos y subordinados organizando una defensa por medio de la violencia, no obstante contar con numerosos elementos para ello, abandoné el despacho. Es de justicia hacer constar que en todo esto no intervinieron para nada los diputados Ramiro E. Arzate y Lorenzo E. Quevedo, hermano éste último del candidato al gobierno del estado, Gral. de Div. Rodrigo M. Quevedo, por estar absolutamente en desacuerdo con él sobre la forma y procedimientos que se estaban poniendo en práctica para desaforarme.

"El oficio transcrito en párrafos anteriores es sobradamente elocuente y explica por sí mismo, cómo la Legislatura de Chihuahua, que se ostenta como celosa defensora de la Ley, ha sido la primera en violarla, consumando el más audaz, violento e injustificado ataque tanto al Reglamento que norma sus funciones de cuerpo legislador, como a los más elementales principios constitucionales de defensa de todo inculpado.

"En efecto, el Reglamento interior del Congreso establece en su capítulo XIV, todo un procedimiento para instaurar el Gran Jurado, en los casos de delitos oficiales o de orden común, en que pueden incurrir los altos funcionarios a que se refiere la fracción XXIII del artículo 64 de la Constitución Política del Estado. Conforme a dicho procedimiento, es indispensable, según lo preceptúa el artículo 179 del Reglamento expresado, sustanciar la causa en la misma forma en que se instruyen por los jueces ordinarios las causas por delitos comunes, recibiendo información, tomando el acusado su declaración preparatoria y practicando los careos, reconocimientos y demás diligencias que la Comisión Instructora estime conducentes a la averiguación del delito.

"Es preciso, igualmente, mandar abrir una dilación probatoria por seis días, comunes al acusado y acusador, si lo hubiere, conforme a lo que previene el artículo 180 del mismo Reglamento. Finalmente, y además de otros preceptos que presuponen la necesaria intervención del acusado en esta

clase de juicios, existe la categórica disposición del artículo 188, que textualmente dice:

"«Para asegurar la defensa de los acusados, el Congreso mandará notificarle, en forma, el día que se señale para la discusión del dictamen. Tal notificación se hará con anticipación de tres a diez días, según el Gran Jurado lo estime conveniente.»

"Absolutamente ninguno de los preceptos legales que se acaban de citar, fueron cumplidos en mi caso, ya que no se me dio ni la más leve oportunidad de defenderme, con lo cual se ha cometido el más grave de los atentados que pueden cometerse en contra de un funcionario público y de un ciudadano cualquiera, negándosele el derecho de defensa consagrado hasta en las más rudimentarias legislaciones y aun para el criminal más empedernido.

"La evidente ilegalidad del procedimiento seguido en mi contra es bastante para establecer una presunción fundada acerca de la inconsistencia y fragilidad de los cargos que se me hacen, ya que si el Congreso hubiera estado en posibilidad de comprobarlos, por sí mismo no habrá procedido con la festinación con que lo hizo, dejando a los Tribunales una labor que constitucionalmente está en la obligación de haber hecho antes de privarme de mi carácter de gobernador.

"Sin embargo, y aun cuando tengo la certidumbre de que las averiguaciones que lleve a cabo la autoridad judicial pondrán de manifiesto en forma absoluta y definitiva mi inocencia respecto de los cargos que se me lanzan, me siento primordialmente obligado a explicar mi conducta ante el tribunal de la opinión pública, y es por ello que voy a referirme sucintamente a los diversos capítulos de la acusación que sirvió de pretexto a los políticos del Estado de Chihuahua, investidos con el cargo de diputados, para desaforarme.

"INCONSISTENCIA DE LOS CARGOS

"Se dice que en el primer capítulo de acusación, que sin permiso del Congreso, distraje para fines distintos de aquellos a los cuales se destinan, ingresos comunes por valor de $20,000.00 suma que adelantaron los propietarios de casas de la ciudad de Chihuahua, en calidad de anticipo de contribuciones y que fue invertida en las obras de pavimentación de la ciudad.

"El cargo es necio y ridículo. El mismo Congreso que me acusa aprobó, con fecha 5 de julio de 1931, una ley en la que se faculta al Ejecutivo del Estado, para contratar, en nombre del Ayuntamiento de la ciudad de Chihuahua, la pavimentación de las vías públicas de la población. De acuerdo con dicha Ley, el Gobierno debe reportar el pago de parte del precio de la obra. Por otra parte, para satisfacer este compromiso y, en general, los demás derivados de la ejecución de obras públicas, el Presupuesto de Egre-

sos del Estado, contenía, en la fecha en que se recibió el anticipo de referencia, una partida —la número 529 del Ramo Segundo— especialmente destinada para mejoras materiales. Dentro de esa partida debería figurar, en todo caso, el gasto de que se trata, sin que ello implique ninguna violación a la ley, porque el Ejecutivo tiene constitucionalmente las más amplias facultades para usar de ésta y otras partidas globales, en la forma que lo estime más conveniente, sin necesidad de consulta o aprobación previa del Congreso.

"Por lo demás, es público y notorio que la expresada suma de $20,000.00 fue adelantada por los propietarios, precisamente con el objeto de destinarla a la prosecución de las obras de pavimentación iniciadas, entre tanto se revisaba, a petición de los propietarios, el Contrato respectivo, lo cual se hizo así, ampliándose el plazo de pago y quitando a los propietarios la obligación de pagar las intersecciones de las calles. Con tales reformas, y al ser obtenido el ingreso especialmente destinado a la pavimentación, conforme a la ley respectiva, el mencionado anticipo de $20,000.00 debería ser repuesto a las contribuciones ordinarias, o bien aplicado al pago de la parte del precio que corresponde cubrir al gobierno, de acuerdo con el contrato correspondiente.

"El segundo capítulo de acusación se hace consistir, en síntesis, en que el ex concesionario del Casino Turista Internacional de Ciudad Juárez, Manuel Llantada, me entregó personalmente, por conducto de diversas personas, una cantidad en dólares equivalente en moneda nacional a $46,150.00, cuyo ingreso llegó a comprobarse a satisfacción de la Cámara cuando, denunciado el hecho por el propio Llantada, se pidieron informes a la Tesorería General del Estado.

"Es pertinente advertir, con respecto a este capítulo, que todo él ha sido inspirado por el despecho del citado Manuel Llantada, a quien con toda justificación y en vista de los gravísimos perjuicios que estaba ocasionando al Estado su falta de cumplimiento en el pago puntual de las contribuciones que debía satisfacer al erario, por la concesión que venía disfrutando, se hizo indispensable cancelársela, después de paciente espera y de reiteradas promesas de solventar su adeudo, el cual llegó a ser superior a la cantidad de $200,000.00.

"A raíz de haber cancelado la concesión a Llantada, lo cual ocurrió a mediados del mes de febrero del año en curso, éste se trasladó a esta capital con el exclusivo propósito de desarrollar una serie de maniobras en mi contra, formulando ante los más altos funcionarios del Gobierno Federal acusaciones calumniosas relativas a la malversación de los fondos provenientes del Casino Turista Internacional.

"Entre las supuestas pruebas con que pretendió demostrar sus calumnias, figura una liquidación formulada por el propio Llantada, a su modo,

y en la cual se asienta que me hizo entrega de las cantidades a que se refiere la acusación de la Cámara. Dicho documento fue redactado desde el día 5 de abril de este año, y enviadas copias de él al C. Presidente de la República, al C. Gral. de Div. Plutarco Elías Calles, al C. secretario de Gobernación, al C. secretario de Hacienda y Crédito Público y al Congreso de Chihuahua. Este, con ese motivo, pidió los informes del caso a la Tesorería General, la cual produjo un amplio informe con fecha 16 del mismo mes de abril, en el cual se pone de manifiesto en forma indudable que las aseveraciones de Manuel Llantada son completamente falsas.

"Con el informe a que acabo de referirme, así como con muy copiosa documentación que fue enviada oportunamente a las autoridades superiores de la Federación, y con los datos que directamente recabaron las secretarías de Gobernación y Hacienda por conducto de sus inspectores y agentes especiales, quedaron desvanecidos desde entonces los cargos que me formuló Llantada, pues no explicaría de otro modo ni la actitud del Gobierno Federal, el cual no tomó ningunas providencias para corregir las supuestas irregularidades denunciadas, ni menos aún la del Congreso de Chihuahua el que, o bien encontró completamente injustificados los cargos y por tal motivo no tomó ninguna determinación en mi contra, o bien los encontró justificados y en ese caso faltó al cumplimiento de sus obligaciones, no exigiéndome desde entonces las responsabilidades consiguientes.

"Además de todos esos informes y de los datos que recogieron en la capital del Estado los señores inspectores y agentes especiales de las secretarías de Gobernación y Hacienda, tuve el honor de recibir la visita del C. secretario de Gobernación, Gral. Juan José Ríos, y tanto por los informes que personalmente obtuvo, como por los datos que recogiera en la Tesorería General del Estado, primero, y en Ciudad Juárez, después, el señor Lic. Salmón, que le acompañaba, dicho alto funcionario se cercioró de la verdad de los hechos, de las falsas acusaciones de Llantada y del cúmulo de calumnias, y a su regreso a la ciudad de México informó ampliamente al C. Presidente de la República, habiéndome más tarde ratificado ambos su confianza, según consta en documentos que obran en mi archivo particular.

"Posteriormente, Llantada continuó su labor de intriga y desprestigio contra mi administración; pero en el fondo sin dejar de perseguir la concesión del Casino Turista Internacional de Ciudad Juárez, como les consta a los señores generales Rodrigo M. Quevedo y Antonio A. Guerrero, actual jefe de las Operaciones Militares en el Estado, quienes encontrándose por aquel entonces en esta capital, sufrieron constantemente el asedio de Llantada a fin de que me convencieran para tratar con él lo relativo a la reanudación de su concesión, haciendo flamantes ofrecimientos que sistemáticamente fueron rechazados conociendo ya, por amarga experiencia, su falta de cumplimiento a las obligaciones contraídas.

"Se me acusa, igualmente, de haber defraudado al Erario de la Federación en lo que respecta al 20% que reportan los pagos hechos a la Tesorería General del Estado por concepto de contribuciones al Casino Turista Internacional. El cargo es de tal manera torpe que no valdría la pena ocuparse de él como no sea para poner de relieve la inquina de mis detractores. Es bien sabido que las responsabilidades por la falta de la participación que corresponde al Gobierno Federal en toda clase de contribuciones, la reportan, conforme a la Ley del Timbre, los tesoreros, recaudadores de rentas y, en general, las personas a quienes compete hacer los cobros en cada caso.

"La Secretaría de Hacienda, con motivo de las denuncias de Llantada, ha practicado diversas inspecciones a la Tesorería General del Estado, con objeto de comprobar el pago del impuesto federal correspondiente, y sería verdaderamente extraño que si alguna irregularidad se hubiera descubierto a este respecto, no se hubiera hecho alguna indicación durante mi administración. El cargo es, por tanto, absolutamente infundado; pero en el falso supuesto de que alguna irregularidad se hubiere cometido respecto al pago del 20% mencionado, sería al Gobierno Federal y no a la Legislatura de Chihuahua a quien competería esclarecerlo y aplicar las sanciones correspondientes.

"Se asienta en el capítulo cuarto de la acusación que a las exacciones indebidas que se me atribuyen, debe agregarse la de Dls2,450.00 entregada al interventor señor J. M. Estrada. El cargo es, asimismo, malévolo, pues en el expediente que obra en la Tesorería General del Estado y que se formó con motivo del procedimiento económico coactivo seguido contra Llantada, para hacer efectivos los impuestos que quedó adeudando, figura la expresada cantidad, convertida a moneda nacional; cantidad que, al igual que las demás que se recaudaron durante los días en que estuvo intervenido el Casino Turista Internacional, fue abonada al referido Llantada.

"EL ASUNTO POLITICO

"Se me acusa en el capítulo quinto de una transgresión a nuestras instituciones democráticas, consistente en haber atentado contra la libertad de la Legislatura, eliminando de ella a tres de sus miembros. Mi participación en este incidente como Encargado del Poder Ejecutivo, se explica con los siguientes documentos:

"«Poder Legislativo. Secretaría.

"«Al C. Gobernador del Estado.

"«Presente.

"«Ponemos en conocimiento de ese Ejecutivo de su digno cargo, que la H. Legislatura del Estado, por causas que lamentamos y que son del dominio de usted, ya que es pública la actitud que han guardado algunos CC. diputados, ejecutando abiertamente actos contrarios a las obligaciones que les impone la Ley, y su alta investidura, se encuentra dividida en dos grupos: uno de ellos formado por los suscritos, y el segundo por los CC. Diputados José H. González, Antonio Ruiz Ayala y Antonio E. Chavira.

"«Con fundamento en lo que dispone la fracción XX (veinte) del artículo 92 de la Constitución Política del Estado, venimos a pedir al ejecutivo de su cargo, se sirva reconocer al grupo que forman los suscritos, como quórum legal y, por tanto, como Legislatura del Estado, legalmente constituida, en el recinto oficial, en los términos de la Constitución Política del Estado.

"«Nos es grato reiterar a usted las seguridades de nuestra consideración muy distinguida.

"«Sufragio Efectivo. No Reelección.

"«Chihuahua, a 24 de abril de 1932.

"«Lorenzo E. Quevedo, Ramiro Arzate, Alonso R. Aguirre, Luis Montoya Jr., Eduardo Salido, Ricardo Reyes H., José L. Luján, Rafael C. Corral, José Borunda E., rúbricas.»

"«Alcance al número 17 del *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Chihuahua,* Chihuahua, 24 de abril de 1932.»

"«DECRETO

"«El C. Coronel Piloto Aviador Roberto Fierro, Gobernador Constitucional Substituto del Estado Libre y Soberano de Chihuahua, a sus habitantes sabed:

"«Que en atención a que los CC. Diputados Lorenzo E. Quevedo, Ramiro Arzate, Alonso R. Aguirre, Ricardo Reyes H., José Borunda E., José L. Luján y Rafael C. Corral, en nota dirigida con esta fecha al Ejecutivo, han puesto en conocimiento del mismo, que la H. Legislatura del Estado se ha dividido en dos grupos, formado uno de ellos por los mencionados ciudadanos diputados, y el otro por los ciudadanos diputados José H. González, Antonio Ruiz Ayala y Antonio E. Chavira, solicitando en vista de esa división, que el Ejecutivo reconozca como Legislatura Legal al grupo primeramente citado, en virtud de ser el que constituye el quórum legal, conforme a la Constitución Política del Estado.

"«Que apareciendo que efectivamente, los solicitantes constituyen quórum legal, en los términos de la Carta Fundamental del Estado, con funda-

mento en la facultad que al Ejecutivo concede la fracción 20 del artículo 92, de la repetida Constitución, se decreta:

"«Se reconoce como Legislatura legal del Estado, al grupo que forman los CC. diputados Lorenzo E. Quevedo, Ramiro Arzate, Alonso R. Aguirre, Luis Montoya Jr., Eduardo Salido, Ricardo Reyes H., José Borunda E., José L. Luján y Rafael C. Corral.

"«Por lo tanto, mando se publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

"«Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo, el día 24 de abril de 1932. *Roberto Fierro.* El Secretario General de Gobierno, *José Ramírez F.*»

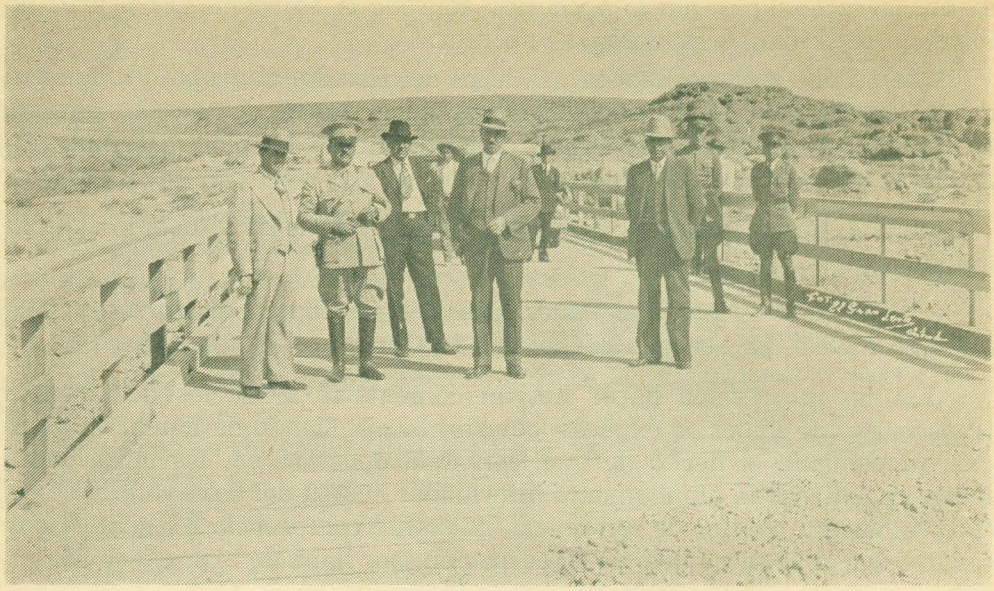
"Estimo innecesario hacer ningún comentario sobre los documentos transcritos, los cuales se explican por sí mismos, siendo de llamar la atención únicamente el hecho de que, con toda oportunidad, las autoridades federales estuvieron ampliamente informadas acerca del desarrollo y resultado del suceso político de referencia, mediante conferencia telegráfica que sostuve con el C. secretario de Gobernación, por llamado expreso de él.

"LA ADMINISTRACION Y LA CRISIS

"La última parte de la acusación contiene una serie de cargos con los cuales se pretende hacerme responsable de la difícil situación económica que prevalece en el Estado. Como si el estar al frente del Poder Ejecutivo significara estar investido de un poder taumatúrgico para solucionar todos los problemas públicos, se atribuye a mi ineptitud y falta de probidad la terrible crisis que se abate sobre el Estado, mucho más aguda que en el resto de la República, porque sus fuentes ordinarias de riqueza y de trabajo han sido particularmente afectadas por la depresión mundial.

"Son del dominio público en todo el estado de Chihuahua los esfuerzos inauditos desarrollados por mi administración para conseguir la nivelación de los presupuestos, de acuerdo con las restricciones progresivamente acentuadas de los ingresos del Erario, derivadas de la casi total paralización de la industria minera, del agotamiento absoluto de la industria ganadera como fuente de riqueza, debida a las barreras aduanales de los Estados Unidos de Norteamérica, de la precaria situación de la agricultura y, en general, del estancamiento de toda clase de actividades comerciales e industriales, profundamente afectadas por la completa carencia de crédito.

"No obstante estas difíciles condiciones, mi administración de ocho meses se significó por un esfuerzo persistente y tenaz para contrarrestar los efectos del colapso económico que se abate sobre el país, poniendo en juego todos los elementos de que humanamente pude disponer. Como punto



CONSTRUCCION DE CAMINOS *
...el problema técnico más serio que había...

fundamental para lograr un equilibrio de las finanzas del Estado, procedí al principiar el año en curso a hacer un reajuste en el presupuesto de egresos, que importó más de $900,000.00 con relación al del año anterior. No obstante los cálculos conservadores con que fueron estimados los ingresos, durante los primeros meses del año se advirtió que las estimaciones calculadas no correspondían a la realidad, cosa que no debe llamar la atención, puesto que al propio Gobierno Federal y a la casi totalidad de los gobiernos locales les ha ocurrido lo propio en el actual período de crisis. Esto dio origen a nuevas rectificaciones del Presupuesto, mediante la supresión de partidas globales, disminución de sueldos y de toda clase de erogaciones, labor en la cual es preciso consignarlo, fui constantemente obstruccionado por la Cámara de Diputados, la cual rehusó en diversas ocasiones aprobar las economías propuestas por mí.

"OBRAS MATERIALES

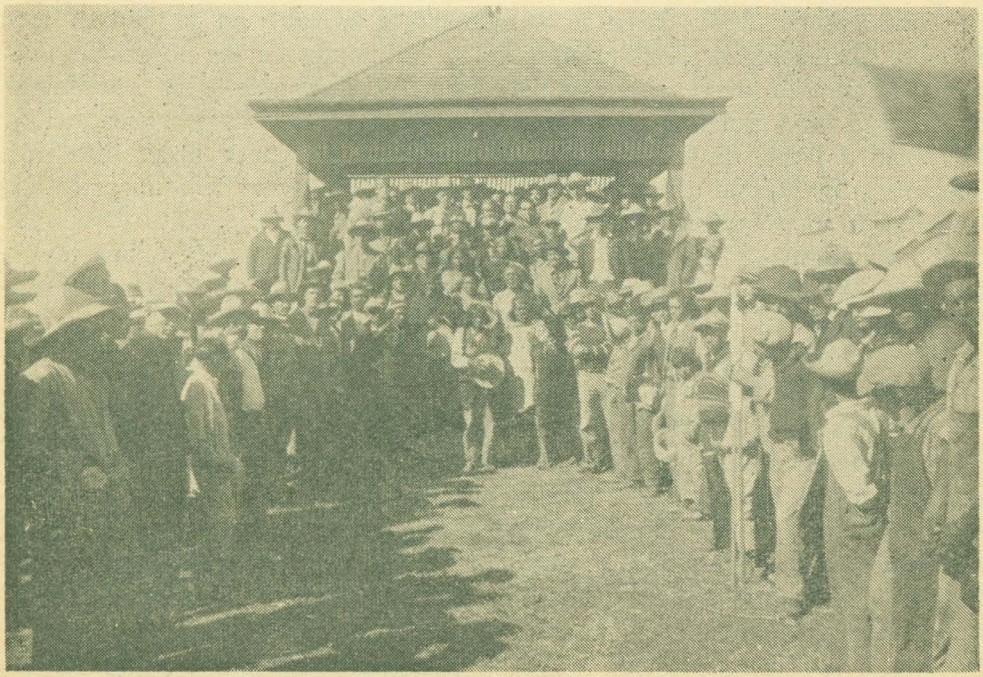
"No obstante la penuria y la angustiosa situación en que se desarrolló mi administración, la más breve de las que registra la historia del Estado, pude llevar a cabo obras materiales de gran trascendencia para el mismo, como son: la ampliación y reorganización de la Escuela de Artes, dotán-

* Los generales Fierro y Matías Ramos Santos, comandante de la 5ª Zona Militar.

dola con un nuevo taller de zapatería y creando la Escuela de Talla Directa; la construcción del Parque Deportivo para obreros; la construcción y continuación del camino carretero Chihuahua-Ciudad Juárez, en el cual se logró vencer el problema técnico más serio que presentaba, o sea, el tramo conocido por «Paso de los Médanos», consiguiéndose prácticamente establecer comunicación directa entre ambas plazas, aun cuando sea por una brecha de carácter provisional que conecta los tramos ya terminados de dicha carretera. Este esfuerzo es trascendental, si se toma en consideración que el camino de que se trata tiene un desarrollo de más de 360 kilómetros, de los cuales solamente estaban construidos, al hacerme cargo del gobierno, alrededor de cincuenta.

"Igualmente se continuó durante mi gobierno la construcción de la carretera Juárez-Porvenir, especialmente en el tramo entre Guadalupe y San Ignacio, obra en la cual prestaron una valiosa cooperación los agricultores de la región.

"En la ciudad de Chihuahua se procedió al acondicionamiento de la Calzada Hidalgo, que partiendo de la Colonia Obrera va al pueblo de Nombre de Dios, emprendiéndose obras de reconformación y relleno, así como la plantación de árboles en ambos lados de la calzada.



JUNTA DE GOBERNADORES
...atendíamos a los gobernadores tarahumaras...

"Se iniciaron las obras para la construcción de un mercado en la parte sur de la ciudad, no habiendo sido posible continuarlas, debido a las reducciones del presupuesto. Finalmente, se hicieron diversas reparaciones a los edificios públicos que se encontraban en malas condiciones de higiene y estabilidad, dándose preferencia a los edificios destinados a escuelas, tanto de la capital como de diversas poblaciones del estado.

"En cuanto a la pavimentación de la capital, con motivo de la cual se han enderezado en mi contra las críticas más injustas, debo decir desde luego que la Cámara es inconsecuente con sus propios actos, puesto que fue ella misma la que aprobó la Ley de Pavimentación de 5 de junio de 1931, facultando al Ejecutivo para contratar la obra en nombre y representación del Ayuntamiento de Chihuahua. La misma Cámara tuvo oportunidad posteriormente de conocer el contrato celebrado por mi administración con la Compañía Pavimentadora de Chihuahua, al darse a la publicidad las objeciones que los propietarios afectados formularon al contrato respectivo y al conocer después, oficialmente, del memorial que los mismos propietarios formularon al Congreso pidiendo la derogación o reforma de dicha Ley. En esa ocasión, me dirigí a mi vez al referido Congreso, explicándole ampliamente el contrato celebrado y pidiendo el apoyo de los legisladores para llevar adelante una obra que reviste trascendental importancia para la salubridad e higiene de la capital del Estado. Convencidos los diputados de lo infundado de las objeciones hechas al contrato, desecharon las peticiones de los propietarios, aprobando en cambio las reformas propuestas por mí a la Ley de Pavimentación. La obra, a pesar de la injustificada oposición del grupo capitalista que acapara la propiedad urbana de Chihuahua, se ha venido llevando a efecto, habiéndose pavimentado durante mi administración el circuito comercial más importante de la capital. Este esfuerzo, además de la mejora material que significa para una ciudad de la importancia de Chihuahua (la única capital del estado que carece de pavimento), ha constituido una fuente de trabajo no despreciable en las actuales condiciones en que la desocupación de brazos impera por todas partes.

"En cuanto al cargo que se me hace de haber dado preferencia a la pavimentación sobre las obras de abastecimiento de agua de la capital, es igualmente injustificado. Es del dominio público el empeño decidido que tomé por resolver simultáneamente los dos principales problemas de la ciudad; el de pavimentos y el de la dotación de agua. Aun cuando conforme a la Ley la concertación del contrato para el abastecimiento de aguas corresponde hacerla al Ayuntamiento, no omití esfuerzo alguno y hasta cierta presión oficiosa cerca de la corporación municipal, a fin de que ésta se abocara a la inmediata resolución del problema. Gracias a

este empeño de mi parte fue posible lanzar una convocatoria para la ejecución de las obras de que se trata. Desgraciadamente, en este caso también me faltó la cooperación del Congreso, al cual compete, conforme a la Ley Orgánica del Municipio Libre, aprobar los contratos que celebren los Ayuntamientos, cuando éstos implican obligaciones que excedan del tiempo de su ejercicio.

"EDUCACION

"En materia de educación, y no obstante las difíciles condiciones económicas del Estado, mi administración se caracterizó por un esfuerzo constante para difundirla y mejorarla. Se establecieron cinco nuevos planteles de enseñanza primaria en los siguientes lugares: Cerocahui, Boquilla de Maldonado, El Cañón, Tierra Blanca y Potrero de los Bojórquez. Además, se aumentó el personal en dieciséis de las escuelas ya establecidas. Se fundaron nuevos centros culturales nocturnos en el Barrio del Santo Niño, Chihuahua; en Hidalgo del Parral y en la Fundición de Avalos. En pro de la Campaña Nacionalista y de Cultura Social, se estableció la «Hora Educación», transmitida semanariamente por la estación difusora de radio del estado. Se llevó a cabo, igualmente, una campaña de reforestación, plantándose por los alumnos de las escuelas, 8,000 árboles en diversos lugares. Finalmente, fueron construidos cuatro edificios para escuelas oficiales, ubicados, respectivamente, en la Hacienda de Santa Rosa. Distrito de Bravos; Ciénega de Castillos, Distrito Benito Juárez; Alta Vista, Distrito de Camargo; y Ojo Caliente, del mismo Distrito. Esta labor, aunque modesta, representa un gran esfuerzo en pro de la educación, si se toma en cuenta que fue desarrollada en un lapso comprendido entre el mes de noviembre de 1931 y el 16 de abril de 1932, fecha en que se extremó el plan de economías mediante nuevos reajustes al presupuesto.

"Es altamente consolador hacer constar el entusiasmo con que las clases campesinas del estado se preocupan por su mejoramiento intelectual y moral, pues en repetidas ocasiones solicitaban del Ejecutivo que estuvo a mi cargo, aun las más humildes congregaciones agrarias, puertas y ventanas para dotar los edificios destinados a escuelas, que los campesinos levantaban con sus propios recursos, y en muchos casos, con pena, tuve que negar las solicitudes recibidas porque las condiciones del erario impedían proporcionar los materiales pedidos.

"No obstante, en muchos ejidos los campesinos consiguieron establecer sus escuelas, y es muy satisfactorio para mí hacer resaltar la obra de verdadero apostolado que realizan los profesores en los campos y serranías y el amor con que se han consagrado a la enseñanza, lejos del ambiente político en que desgraciadamente han naufragado otros mentores.

CABALLERIA AGRARISTA
...el fraccionamiento del latifundio de Dolores...

"AGRICULTURA Y GANADERIA

"CUESTION AGRARIA

"En el período comprendido del 2 de noviembre de 1931, fecha en que me hice cargo del gobierno del estado, al 21 de mayo de 1932, las actividades desarrolladas en los ramos de agricultura y ganadería se resumen brevemente en los siguientes datos:

"Se llevó a cabo el fraccionamiento del latifundio conocido por Hacienda de Dolores, ubicado en la Municipalidad de Aldama, Distrito Morelos. Igualmente se consiguió que la *International Land and Livestock Co.,* propietaria de la Hacienda de Corrales y Anexas, ubicada en la Municipalidad de Jiménez, procediera al fraccionamiento de la hacienda de referencia. Al entregar el gobierno, dejé en tramitación los requerimientos para que sus propietarios procedan al fraccionamiento de los latifundios constituidos por las Compañías de Corralitos y Ramos, ubicados en el Distrito de Galeana. Se crearon las siguientes Colonias Agrícolas: «Guadalupe Victoria», en la Municipalidad de Casas Grandes; «Felipe Angeles», en terrenos de la hacienda de la Capilla de los Remedios, Munici-

palidad de Cusihuiriachic; «Cusi», en terrenos de la hacienda de Los Llanos de San Juan Bautista, de la misma Municipalidad; «Modelo», en la Hacienda de San Miguel de Babícora, Municipalidad de San Buenaventura. Se logró también que los propietarios de las haciendas de Tres Hermanos fijaran un valor de $1.75 la hectárea sobre los terrenos adjudicados a la Colonia Agrícola «Plutarco Elías Calles», en la Municipalidad de Satevó. Se creó un departamento para la enseñanza de la sericultura, atendido por un agrónomo técnico en el Ramo. Se estableció, igualmente, un vivero dedicado exclusivamente al fomento de la industria de la seda, habiéndose hecho durante el período que abarcó mi administración una distribución regular de moreras, tanto a particulares que las solicitaron, como a los municipios de la entidad. Atento a las necesidades del pequeño ganadero y con motivo de los daños que estaba ocasionando a la región de Cuauhtémoc el carbón sintomático entre los ganados, adquirí mil dosis de vacuna ántrax que se distribuyeron principalmente entre los ejidatarios de dicha región.

"Atención muy especial se dedicó al establecimiento de Cooperativas de Consumo, Agrícolas e Industriales, de acuerdo con la Ley General de Sociedades Cooperativas expedida por el C. General Plutarco Elías Calles, habiéndose terminado los estatutos que se formularon para las mismas, de acuerdo con los usos, costumbres y necesidades de cada lugar. La fundación de esas cooperativas la consideré urgente con objeto de

RECORRIDO LENTO

...proteger al pequeño agricultor contra el lucro excesivo del capitalista...

proteger al pequeño agricultor contra el lucro excesivo del capitalista, que año con año deja un margen pequeñísimo de utilidad al campesino, como ocurrió con la cosecha de trigo de 1931, que habiendo sido magnífica, pues se levantaron en el estado 31.680,342 kg., las compañías harineras acapararon el trigo fijándole un precio de $0.03 el kg., con lo cual el pequeño agricultor sufrió pérdidas de consideración quedando en peores condiciones que los años en que las cosechas han sido malas.

"El movimiento registrado en la Comisión Local Agraria, en el lapso a que me vengo refiriendo, comprendió los siguientes datos relevantes: Se produjeron 19 resoluciones de tierras que comprenden una superficie de 34,965.74.63 hectáreas; se efectuaron 10 entregas provisionales de tierras, con una superficie de 27,389.21.00 hectáreas; el total de campesinos beneficiados por las resoluciones asciende a 1,015 y el de los que recibieron tierras fue de 1,154. Se instauraron 33 expedientes y se produjeron 15 dictámenes.

"En las postrimerías de mi administración, consecuente con uno de los más altos postulados de la Revolución, intenté llevar a una solución rápida y pacífica el problema agrario y para ello lancé una convocatoria a todos los terratenientes del Estado, para que asistieran a una junta en la cual serían invitados a indicar las superficies que estuvieran dispuestos a ceder para repartirlas entre los campesinos. Fue bien recibido este esfuerzo y el día fijado para la junta —30 de junio— concurrieron al Palacio de Gobierno todos los principales terratenientes de la entidad y previo cambio de impresiones en que la gran mayoría se mostró dispuesta a cooperar con el gobierno revolucionario a la solución del problema agrario local, fue nombrada una comisión integrada por representantes del gobierno y de los terratenientes para estudiar a fondo el asunto y presentar posteriormente el plan general para llevar a feliz término la idea.

"LEGISLACION

"En materia de actividades legislativas, mi gobierno prestó una importante cooperación al Poder al que constitucionalmente corresponde la elaboración de las leyes, pues durante el breve lapso de mi administración se formularon las siguientes reformas:

"Una nueva Ley del Divorcio, a la cual se le han hecho ciertas censuras inspiradas más bien en un afán de sensacionalismo periodístico, que en un propósito de crítica científica, pero que, de cualquiera manera, representa un avance y una renovación legislativa dentro del desarrollo del derecho social moderno; fue también objeto de reformas la Ley Orgánica de los Tribunales, así como el Reglamento para el Registro Civil.

Se procedió a reglamentar el artículo 130 de la Constitución Federal señalando el número de ministros de los cultos que pueden oficiar en el estado. Aun cuando esta ley fue expedida directamente por el Congreso y no por mí, con facultades extraordinarias, como las anteriores, la iniciativa partió del Ejecutivo. Por último, se formuló por conducto del Departamento de Agricultura y Ganadería un proyecto de Ley de Ganadería, reformando totalmente la que ha estado vigente hasta ahora. Dicho proyecto no alcanzó a ser presentado a la Cámara, pero de cualquier modo, el trabajo está hecho ya. Recientemente fue remitido al Congreso un proyecto de Ley, Reglamentaria del artículo 4º constitucional. Otras importantes reformas debieron introducirse a la legislación del estado, particularmente en materia penal, según las facultades extraordinarias que para el efecto me fueron concedidas, pero el corto plazo de mi administración me impidió dar cima a esta tarea, sobre todo por la agitación política provocada constantemente en el seno mismo de la Cámara Legisladora, y que hizo fracasar este y otros muchos propósitos de mi gobierno en beneficio del estado.

"HACIENDA

"Sin que pretenda ofrecer en este documento un informe amplio del estado que presenta la Hacienda Pública, me voy a permitir mostrar, aun cuando sea panorámicamente, porque entrar en detalles tomaría mucho espacio, cuál fue el movimiento de la Tesorería General del Estado durante los seis primeros meses del año en curso. Los arbitrios propios de la administración, permitieron ingresar a las arcas, en dicho lapso, la cantidad de $2.158,812.81, no obstante la depresión económica reinante y la sensible disminución en los pagos de contribuciones, síntoma inequívoco del malestar en que se hallan todas las fuentes de riqueza de la entidad. El capítulo de egresos, arroja en el mismo tiempo un total de $2.209,400.65, el cual, comparado con los ingresos, señala un déficit aparente de $50,587.84; pero es de hacerse notar que, si efectivamente, como antes se ha dicho, los cálculos estimativos de los ingresos no correspondieron en la realidad, el gobierno de mi cargo dictó severas medidas para corregir el desnivel notado en el primer semestre del año, pudiendo asegurar que con las medidas implantadas se habría llegado al fin del ejercicio presupuestal con ese déficit aparente totalmente corregido y, posiblemente con un ligero superávit si, como se esperaba, se registraba un mejoramiento en las condiciones económicas, que permitiera reaccionar algunas de las fuentes de arbitrios.

"Con el esquema de mi labor al frente de la primera magistratura del

estado, contesto con hechos la afirmación gratuita de mis acusadores acerca de que mi gestión fue ineficaz para mejorar las condiciones económicas de la entidad. No es un secreto para nadie, mucho menos para los diputados que me atacan y que son los mismos que participaron en el fracaso de la administración del ingeniero Ortiz, que al concluir ésta e iniciarse la mía, la situación del estado era sencillamente desastrosa. Encontré en las arcas de la Tesorería la cantidad de $40.00; los sueldos de los empleados públicos estaban atrasados, en algunos casos, hasta en tres meses; los pagos de factura y demás obligaciones del gobierno con el comercio suspendidos casi en su totalidad; y lo que es más grave, adelantadas gran parte de las contribuciones hasta enero del año en curso.

"Ante situación de tal naturaleza, mi primer cuidado fue hacer un enérgico y radical recorte de gastos superfluos, entre los que merecen especial mención el sostenimiento del Cuerpo de Guardias de Seguridad del Estado, así como la Policía Especial del Ejecutivo, servicios que costaban una cantidad de consideración.

De esta manera fue posible, a los 15 días justos de mi administración, pagar religiosamente a los servidores del Gobierno la primera quincena de noviembre, así como solventar algunos otros compromisos urgentes. A partir de esa fecha, los compromisos del gobierno, tanto en lo que respecta al pago de personal, como a los demás renglones de los gastos públicos, fueron cumplidos con toda puntualidad hasta el mes de marzo del año en curso. A fines de este mes, fueron suspendidos por órdenes de las autoridades federales los juegos de Ciudad Juárez, provocándose con ello un serio trastorno en las finanzas del estado, puesto que no sólo ahora, sino en muchas administraciones anteriores, el producto de las contribuciones de esa concesión ha venido a significar una poderosa ayuda para equilibrar los presupuestos. La inesperada supresión de ese arbitrio, superior a $80,000.00 mensuales, fue la causa determinante de que, a partir del mes de abril, empezaran a sufrir retrasos los pagos de los empleados públicos y de que se acentuara en forma alarmante la penuria del fisco. Dados los antecedentes que he referido respecto a las causas que motivaron la suspensión temporal del Casino Turista Internacional de Ciudad Juárez, es evidente que en ninguna manera se me puede hacer responsable de que la situación económica del estado se haya agravado en forma tan sensible en los últimos meses de mi administración.

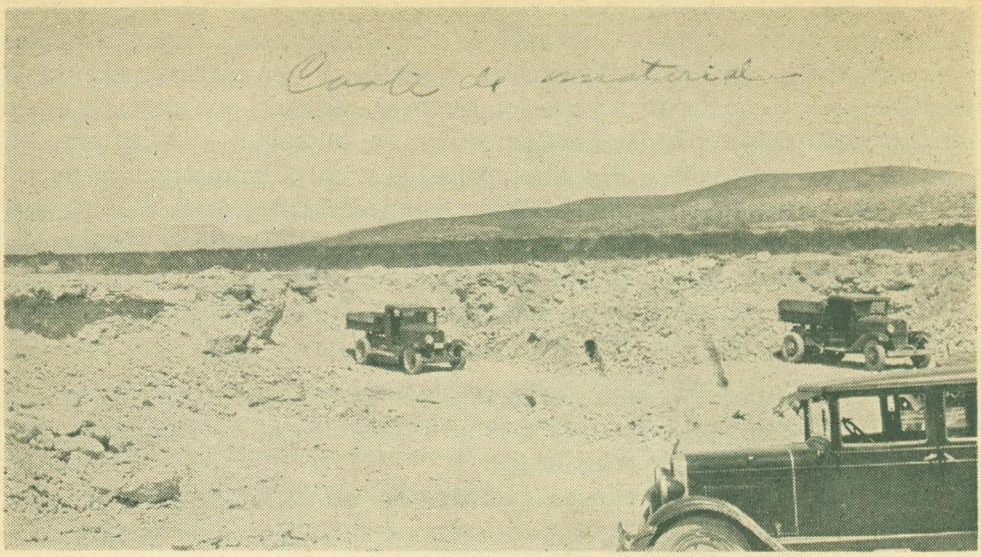
"No está por demás agregar al bosquejo sobre la situación material del estado, durante los ocho meses de mi administración, con sus reflejos en la situación económica del mismo, la que en otros aspectos igualmente importantes en toda gestión de gobierno, prevaleció durante ese lapso. Es un hecho público y notorio, que ni mis propios enemigos se atreverán

a desconocer, que durante mi breve permanencia en el gobierno, todos los habitantes del estado gozaron de las más amplias garantías en sus personas y en sus bienes; que mi actuación se caracterizó por un inquebrantable propósito de armonía entre todos los sectores sociales; que deseché en lo absoluto toda política de represalias; que puse, en suma, todo mi empeño y buena fe en desarrollar una labor para hacer mi administración un gobierno que respondiera y pudiera llenar las necesidades de la colectividad y no de un grupo determinado, dentro de los postulados de la Revolución y los lineamientos generales que ha impreso el gobierno de la República en su gran labor reconstructora.—México, D. F. Julio 13 de 1932.—Coronel Piloto Aviador.—*Roberto Fierro.*"

Es necesario plantear aquí los hechos que concluyeron por crear la crisis política que cerró un capítulo más en la historia de Chihuahua, y que terminó al haber sido yo desaforado.

En primer lugar los elementos políticos del estado, enemigos naturales de la Revolución, comenzaron a crearme problemas con el pretexto de que no todos los funcionarios de la nueva administración eran auténticos chihuahuenses, ni revolucionarios que hubieran tomado las armas en contra de la dictadura. Plantearon también problemas, como el religioso, en el que me vi obligado a obrar con toda energía para poner en su sitio a los altos jerarcas de la Iglesia en la entidad. Mi actitud dio lugar a que la sociedad de Chihuahua nombrara abogados para defender al clero, que, según ellos, estaba siendo amenazado, al mismo tiempo que se amenazaba su religión —se trataba de una mayoría de señoras.

Una mañana estábamos en palacio. De pronto un ayudante me llamó para que desde el balcón viera cómo se aglomeraba una inmensa multitud de mujeres vestidas de negro. Efectivamente contemplé cómo estaba la plaza llena y de aquella multitud se desprendió una comisión para hablar conmigo y avisarme que el Arzobispo había desaparecido. Ordené entonces que se tomaran todas las medidas necesarias y que se buscara a Su Ilustrísima hasta encontrarlo. Acatando mis órdenes con actividad, altas autoridades salieron en automóviles y aviones, proporcionados por mí, hacia las poblaciones fronterizas de Ojinaga y Ciudad Juárez. Tres horas y media después me informaron que el prelado, sano y salvo, se encontraba en territorio norteamericano. Esto lo comuniqué a la comisión, y sus componentes, ya calmados, mucho se extrañaban del raro proceder de los raptores cuya conducta, decían, no tenía explicación puesto que tanto Su Ilustrísima, como el clero en general, siempre habían respetado la ley y las disposiciones del gobierno. Aclaré entonces las faltas cometidas a los dictados de la Constitución, por el alto clero de Chihuahua y ellos prometieron que de ahí en adelante no volverían a violar nuestras leyes y encare-



"CORTES" DE MATERIAL
...querían que la carretera favoreciera a sus propiedades...

cidamente me pidieron que interviniera ante la secretaría de Gobernación para que Su Ilustrísima volviera a Chihuahua y calmara a su grey.

Por supuesto, inmediatamente gestioné que se dejara entrar al estado al arzobispo. Caso curioso, desde entonces el Inspector de Policía se hizo su gran amigo y no pasaba una semana sin que fuera a merendar con el prelado.

Tuve dos dificultades más. Una fue el trazo del camino Chihuahua-Ciudad Juárez. Los reaccionarios y terratenientes querían que éste tuviera un desarrollo de cerca de 600 km. para que favoreciera, sus propiedades en perjuicio de los escasos recursos del gobierno. Nosotros queríamos a todo trance realizar una obra útil y económica; y así ordené a los ingenieros encargados que el camino se hiciera lo más recto posible. Fue así como me eché encima a un grupo de enemigos, todos ricos y con influencias. A pesar de esto la carretera se trazó como yo lo había ordenado, cruzando los médanos de Zamalayuca, cosa que se consideraba una locura imposible de ser llevada a cabo por las arenas movedizas de aquel desierto.

Se olvidaba que el ferrocarril, con su angosta vía, tenía ya muchos años de construido y que jamás había tenido dificultades. Ni este ejemplo les fue suficiente, y apelaron a la Ley de Comunicaciones que en uno de sus artículos anticuados —formulados para favorecer a los ferrocarriles— decía que no se permitiría otro medio de transporte paralelo a la vía. La obra se consumó y tuve la satisfacción de que dos meses antes de ser des-

poseído del mando, los turistas y nuestros compatriotas transitaran por esa carretera que tantas intrigas había despertado en contra mía.

La otra fue la relacionada con la pavimentación y el cambio de tubería de agua —que ya estaba inservible y fuera de servicio— en el primer cuadro de la ciudad, obra que aún ahora continúa sirviendo a Chihuahua. Sin embargo esto me costó 300 amparos de los dueños de la capital del estado. Increíble es que una ciudad de 170,000 habitantes y asiento de los poderes de la entidad, tuviera tan pocos dueños. Cuestiones del colonialismo que no ha podido aún destruir la Revolución Mexicana.

Juzgo de gran importancia incluir aquí la biografía de Andrés Mendoza, vertical amigo y guía de los campesinos de mi estado nativo en el que él, apasionadamente, combatió para obtener la justicia social para ese sector de nuestra nacionalidad tan importante por su número y tan maltratado y explotado, desde que México hace su aparición en las páginas de la historia de los pueblos del mundo.

Lanzando la mirada hacia el pasado encontramos que, en efecto, la clase guerrero-religiosa entre los aztecas que incluía príncipes y nobles, ya explotaba al campesino y lo hacía trabajar para su beneficio. Siguió la noche sombría de tres siglos en que el conquistador hispano se convirtió en encomendero, continuando aún más acerba la explotación de ese campesino mexicano que nada poseía, si no era su condición de siervo. Y llegó la Independencia y pasó la Reforma e incluso la Revolución y el campesino siguió sólo cambiando de dueño porque el encomendero dejó el sitio al hacendado y éste, finalmente, al revolucionario propietario de un rancho, o de muchos ranchos, todos de inmensas proporciones.

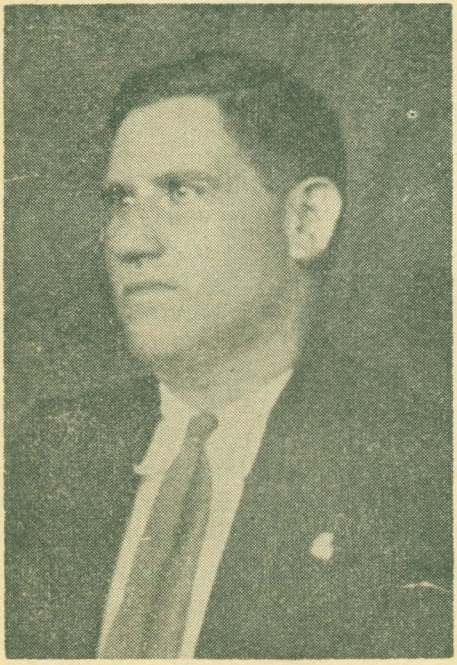
Andrés Mendoza se levantó contra esto. Luchó siempre como lo que era y con lo que poseía; y sus ideas, arraigadas en el hombre del campo chihuahuense, si no lograron todo, sí dieron pasos firmes cuya huella se hace ahora aún más profunda al impulso de la Reforma Agraria en que está empeñado el Presidente López Mateos.

Chihuahua tiene una gran deuda con el hombre de acero que fue Andrés Mendoza. Yo espero que no tarde en liquidarla.

Andrés Mendoza, paladín del agrarismo en Chihuahua. Andrés Mendoza nació el 30 de noviembre de 1892 en el pueblo de San Andrés (hoy Riva Palacio), Chihuahua. Pueblo secularmente histórico, cuna de insurgentes primero, liberales y juaristas después, y posteriormente precursores y revolucionarios de 1906, 1908 y 1910. Principal y constante refugio de los rebeldes de toda nuestra historia incluyendo a Francisco Villa. Por esa época —del 1900 al 1910— de malestar general por la opresión dictatorial porfirista, de constante intranquilidad y zozobra, en que ya las ansias de liberación político-social eran incontenibles, ya que se manifestaron con

frecuentes hechos heroicos y sangrientos, como la guerra de Tomochic de 1891; la huelga de Pinos Altos, en 1883, y otras escaramuzas esporádicas inmediatamente anteriores a 1910, conoció Andrés Mendoza a Francisco Villa por conducto de sus paisanos y primeros lugartenientes del guerrillero que eran el *Tío* Chavarría, Andrés Rivera, Claro Reza y otros.

El conato revolucionario de 1906 fue iniciado por 30 vecinos de San Andrés con el combate de El Tecolote, a 20 Km. de la ciudad de Chihuahua, en el que fueron muertos casi la totalidad de los alzados por las fuerzas federales porfiristas. Andrés Mendoza, encargado de la remuda por su corta edad, logró huir. El siguiente intento revolucionario de 1908, ramificado en todo el estado, fue abortado en Casas Grandes habiendo sido aprehendidos los jefes locales Silvestre Quevedo, los Ponce y otros que fueron remitidos a las mazmorras de San Juan de Ulúa. Nuevamente Andrés Mendoza, a las órdenes de Andrés Rivera, participó en la Revolución Mexicana de 1910 hasta su consumación en Ciudad Juárez, separándose del servicio de las armas al consumarse la traición de Victoriano Huerta, para volver nuevamente a servir a la Revolución contra la usurpación, y una vez aniquilada ésta, volvió a la vida ciudadana para encargarse del cumplimiento de las promesas de la Revolución en materia agraria. Inició la dotación de ejidos para el poblado de Sainapuchi, acto que le atrajo la venganza de los terratenientes locales que al mandarlo asesinar lograron mutilarlo de una pierna y dejarlo inválido del brazo derecho. Sin embargo continuó en la lucha agraria contra el latifundio Bustillos, de la española casa Zuloaga, nacida en la época de la Colonia, enorme feudo español de mayor extensión que la más grande provincia española, invulnerable a la Independencia y a la Reforma.



ANDRES MENDOZA
...participó en la Revolución Mexicana desde 1910...

Esta colonia, llamada primero Gardea y después Ejido de Anáhuac, base de las solicitudes y restituciones de tierras en el noroeste del Estado, fue la primera emisora de las ideas agrarias del norte de la República, único heraldo de la Revolución, primer cau-

dillo que cumplía las promesas de los mártires de la Revolución dando la tierra al que la abonaba con su sudor y su sangre; primera institución democrática que efectuaba elecciones populares y que llevaba al gobierno del estado un candidato del pueblo, el Gral. Ignacio C. Enríquez. Esos revolucionarios, primero, colonos y ejidatarios después, encabezados por Andrés Mendoza, eran el enemigo estatal número uno de los reaccionarios latifundistas de todo el Estado, los que daban todo el apoyo de que eran capaces a la Casa Zuloaga para que destruyera, en la persona de Andrés Mendoza, ese reducto de realidades revolucionarias.

La lucha era a muerte, cruel, feroz, sin tregua ni piedad: caía un campesino y a continuación un mayordomo; caían más campesinos y caían más esbirros del latifundio. Todos los surcos de todas las parcelas de los ejidatarios en gestación estaban ya abonados con sangre campesina. Andrés Mendoza ya había perdido la pierna derecha, la pierna izquierda y el brazo del mismo lado lo tenía un tanto inválido, pero su espíritu y su corazón se habían fortalecido a través de tantos años de lucha y su brazo ileso había vengado muchos compañeros y muchos agravios.

Qué felices eran esos campesinos amparados por el irreductible Andrés Mendoza, regando los surcos con su sudor, barbechando, sembrando, cultivando, pizcando, parveando y desgranando, y disfrutando totalmente el legítimo producto de su esfuerzo y de sus esperanzas, descansando sus manazas de la mancera a la cacha de la pistola o la culata de la carabina, descansando de las riendas de los troncos para acariciar las bandoleras de los fusiles; seleccionando las semillas de los cultivos o los mejores cartuchos para defenderlas. El ejido *Anáhuac* continuaba progresando y formando el almácigo para la repartición de tierras a la vasta región del noroeste y de todo el estado. Andrés Mendoza era el guía, el jefe, el consejero; cuántas satisfacciones, cuántas amenazas, cuántas ilusiones y cuántas traiciones. Se iban abriendo más tierras, más barbechos, se sembraba más, se cosechaba más; los nuevos gobernadores y jefes de operaciones los hostilizaban más, los caciquillos locales los perseguían más, aprehendían a unos, desterraban a otros y asesinaban a otros más.

Llegó con 1929 una nueva contrarrevolución, la escobarista; y todas las autoridades federales y locales contrarrevolucionarias actúan de acuerdo con su convicción, la traición debería ser completa y definitiva; ya que se había consumado contra las instituciones, había que llevarla hasta la última choza del último campesino para despojar al pueblo de todos sus derechos. Aquel pueblo de Anáhuac, primogénito del San Andrés insurgente, liberal y revolucionario, se pasma, perplejo, atónito, ante tamaña audacia. La bandera de la Revolución había sido substituida por los pendones de la traición. El pueblo de Chihuahua tenía el más terrible

enemigo de todos los tiempos, integrado por los traidores de la República toda, por los campeones de todas las traiciones y con el mejor ejército de esbirros. Ya no existía Francisco Villa ni ningún caudillo del pueblo que lo salvara. El pueblo de Chihuahua estaba huérfano, aislado, desamparado: siempre había sido la cenicienta de la Revolución, era el pueblo torpe, que se había sacrificado mucho y no había logrado nada. Una desolación infinita embargaba los espíritus, pero no había resignación. Nuestro ambiente, nuestro origen apache, comanche y tarahumara, nuestro paisaje todo, desierto, llano y sierras, todo es definido, agreste y feroz, leal e indómito.

Andrés Mendoza, sube al caballo lo que le queda de cuerpo y ya en él se complementa, íntegro; es una sola pieza, suma de sus facultades, y vuelve a ser valiente, feroz, agresivo y ligero. Se le agrupan los campesinos, por él se corta al galope para ir a encontrar a los traidores o a la muerte. Tras breve tiroteo hace pagar con su sangre a dos traidores, pero ante la superioridad del enemigo se retira para llevar a sus compañeros al refugio de la sierra. Mientras tanto los traidores también se retiraban, obligados por su cobardía.

Triunfando nuevamente el gobierno revolucionario de la República, Andrés Mendoza vuelve a encauzar las peticiones de tierras y organiza la primera Liga Regional Campesina, para después crear diez ligas regionales que integran la primera Liga de Comunidades Agrarias del Estado, en la que fungió como presidente en las situaciones más críticas y como constante asesor. Varios gobernadores y jefes de operaciones militares trataron de destruir la organización campesina. Han sido innumerables las víctimas que cayeron asesinadas en las distintas etapas de la lucha, pero las más notables por las circunstancias que concurrieron fueron el asesinato del tesorero de la Liga, el gran líder Juan Mendoza, y de los trece presidentes de comisariados ejidales asesinados una noche en el ejido Zamaluapan.

Hubo breves treguas de persecución oficial o de franco apoyo para la causa agraria de Chihuahua, durante las administraciones del Gral. Ignacio C. Enríquez —creador del primer sistema de riego en la República, el de la región de Delicias—, el ingeniero Luis L. León; el Corl. Roberto Fierro y el Ing. Gustavo L. Talamantes, y los jefes militares Gral. Máximo Castillo —quien hizo la primera dotación de tierras en el estado en el año de 1915—, y los generales Agustín Castro y Matías Ramos que dieron la mayor protección y garantías a los campesinos de Chihuahua.

En el archivo de la Liga de Comunidades Agrarias del Estado, está patente el magnífico historial de Andrés Mendoza con las miles de reclamaciones justas y peticiones suscritas por él, en beneficio de sus herma-

nos de clase, nada para él. El sólo dejó, como suyo, una viuda y varios hijos víctimas aún de los eternos enemigos. Los suyos ven a distancia, como paisaje exótico, las cañas erguidas de trigo o de maíz en las parcelas ajenas y en los nuevos latifundios; pero ellos no tienen ni trigo ni maíz; no tienen nada, ni esperanza siquiera; sólo un recuerdo perenne, un recuerdo muy grande: *Andrés Mendoza.*

Volviendo al tema político en Chihuahua, fue el mismo Andrés Mendoza y todos los agraristas de Chihuahua, la clase media revolucionaria y los sectores económicamente más débiles, quienes me apoyaron y ayudaron a sostener mi efímero régimen.

Señalo aquí el incidente provocado por el Inspector de Policía a quien tuve que ordenar se le detuviera y encarcelara, ya que se había dedicado a soliviantar en contra mía a los elementos de la misma policía que aún le eran adictos. Con este motivo envié un propio a la población de Cuauhtémoc, uno de los más grandes centros agrícolas del estado, para que Andrés Mendoza, líder en aquella región, me mandara 150 campesinos armados, la mayoría de ellos amigos míos y compañeros de armas en las desaparecidas Fuerzas Auxiliares de Chihuahua.

Inmediatamente que Andrés fue informado por mi primo Rafael Estrada y mi compadre Juan Manuel Terrazas, se puso en movimiento y antes de 24 horas Chihuahua estaba resguardada por aquellos nobles y aguerridos campesinos, almas forjadoras de la grandeza del estado.

Días después el jefe de la Zona Militar, quien veía en mí al Corl. Fierro, quiso presionarme para que continuaran las prebendas a que lo tenían acostumbrado. Hice respetar mi autoridad de gobernador y me negué a sus pretensiones, dando aviso al secretario de Gobernación, quien me comunicó que debía trasladarme a México para tratar ese asunto. Llegué a la capital y fui escuchado ampliamente por el señor Presidente, quien ordenó al secretario de Guerra que el jefe de la zona fuera cambiado inmediatamente.

JUAN MANUEL TERRAZAS
...los agraristas resguardaron el estado...

TESORERIA GENERAL

Corte de Caja de la Tesorería General del Estado

Correspondiente al día 11 de noviembre de 1931

EXISTENCIA DE AYER	$ 116,106	.26
ENTRADA DE HOY	$ 2,514	.37
SUMA	$ 118,620	.63
Salida de hoy	$ 505	.00
Existencia para mañana	$ 118,115	.63

DEPOSITOS:

CONSISTE LA EXISTENCIA

En vales	$ 57,323	.66
" efectivo	$ 60,791	.97
Suma	$ 118,115	.63
Depósito en el Banco de Méx. y Mercantil	1,264	.52
Total	119,380	.15

Talones de Timbres Federales amortizados hasta hoy.

$

Chihuahua, Chih., a 11 de noviembre de 1931

El Cajero,

Vº Bº
El Contador,

Vº Bº
El Tesorero General,

INGRESOS Y EGRESOS

...es un pillo al que no debe darse la oportunidad de defenderse y reivindicarse...

TESORERIA GENERAL

Corte de Caja de la Tesorería General del Estado

Correspondiente al día 10 de diciembre de 1931.

EXISTENCIA DE AYER	$ 91,426	.92
ENTRADA DE HOY	$ 2,801	.63
SUMA	$ 94,228	.55
Salida de hoy	$ 3,189	.43
Existencia para mañana	$ 91,039	.12

DEPOSITOS:

CONSISTE LA EXISTENCIA

En vales	$ 60,943	.83
" efectivo	$ 30,095	.29
Suma	$ 1,074	.12
Depósito en el Banco de México Hipotecario	764	.52
Total	91,803	.64

Talones de Timbres Federales amortizados hasta hoy.

$ 1 .

Chihuahua, Chih., a 10 de diciembre de 1931

El Cajero,

Vº Bº

El Contador,

Vº Bº

El Tesorero General,

Propuesto por mí, como gobernador constitucional sustituto, y por el Gral. Rodrigo M. Quevedo, gobernador electo, fue nombrado nuevo jefe de la Zona mi amigo el Gral. Antonio Guerrero.

Mi gestión terminó con un vuelo directo en el *Anáhuac,* al que los mal pensados achacaban que no se podía elevar por el oro mal habido que la gubernatura de Chihuahua me había dejado.

La intriga de Manuel Llantada, como antes narré, fue otro de los factores que determinaron mi desafuero como gobernador del estado de Chihuahua. Parece ridículo que un tahúr de pésimos antecedentes y explotador del vicio en Ciudad Juárez, tuviera más valor para los altos dirigentes del país que un hombre como yo, cuya vida ha sido dedicada al servicio de mi patria y que, en aquel entonces, pugnaba por enderezar la caótica situación económica en que Chihuahua estaba hundida por las malas administraciones padecidas en los últimos años, muy especialmente la de Andrés Ortiz. Pero hay que considerar que el señor Llantada era muy amigo del Gral. Calles.

Por aquel entonces mucho se dijo, sobre todo una vez que había dejado el gobierno, que en los ocho meses que duró mi gestión mi fortuna personal se había multiplicado en forma tal, que yo me había convertido en millonario. Y quiero interrogar: ¿Cómo es posible convertirse en millonario cuando el presupuesto del estado llegaba apenas, entero, a $3.000,000 anuales? Pero he aquí los ingresos y egresos de la Tesorería General del estado de 1º de noviembre de 1931, al 10 de diciembre del mismo año, avalados por el Tesorero José Márquez, el Contador y el Cajero, personas cuya honorabilidad era intachable para los poderes del estado y para el pueblo chihuahuense.

A mi arribo a México traté por todos los medios posibles de hacer oír mis quejas, pero no obtuve resultados porque un hombre que trabaja y que entrega su vida desinteresadamente al bien del pueblo, es un pillo a quien no se le debe dar la oportunidad de defenderse y reivindicarse.

El 12 de julio de 1932, el Sr. Bernardo F. Cantolla, con domicilio en la calle de Manzanillo Núm. 172, de la ciudad de México, dirigió la siguiente comunicación al Ing. Pascual Ortiz Rubio, presidente constitucional de la República:

"Muy respetable señor Presidente:

"Me tomo el atrevimiento de dirigirme a usted bajo la forma más atenta y respetuosa, considerando la estrecha amistad y motivos de gratitud que en lo personal me unen al señor coronel Roberto Fierro, pero en otro terreno atendiendo a razones que estimo de interés general y aun patriótico.

"Motivan estas letras los últimos acontecimientos políticos desarrollados en el Estado de Chihuahua en contra de la personalidad del señor Coronel Roberto Fierro como ex gobernante de aquella Entidad y es mi deseo hacer de su ilustrado conocimiento las versiones que he escuchado de boca de varios amigos y aun de personas simplemente conocidas por mí, quienes sustentan la idea de que en algunos países de Europa y de manera especial en los Estados Unidos están pendientes de la actitud que asuma tanto la Legislatura Local del Estado de Chihuahua, el Congreso de la Unión, así como el Gobierno Federal sobre las acusaciones que se hacen al señor Coronel Fierro, pues se piensa que considerado naturalmente en su medio, el Corl. Lindbergh, en su patria y mundialmente y debido a su gloriosa hazaña, ha recibido gran apoyo y estímulo tanto por parte de las autoridades oficiales como de todo el mundo sobre las diversas actividades que ha emprendido después de su vuelo, basados tal ayuda y estímulo en la confianza ilimitada que todos han depositado en él y si esto ha sucedido con el Coronel Lindbergh, se encuentra conducente que se procediera en forma semejante con el Coronel Fierro, naturalmente trayendo tal ayuda un estímulo a la escala de comportamiento que en nuestro país ha tenido el citado Coronel Fierro a quien, cuando se le envió para ponerse al frente del Gobierno Provisional del Estado de Chihuahua, no se le envió considerado como un político sino aquilatando sus méritos como militar y como piloto; y expuesto todo lo anterior, permítame insistir señor Presidente, para que usted se digne considerar lo asentado y escuche mi súplica concreta que consiste en que se dé al señor Coronel Fierro amplia oportunidad de sincerarse sobre todos los cargos que se le hagan y más que todo que se consideren las razones que acabo de exponer para que se le haga justicia, pudiendo usted estar seguro de que al atreverme a hacer oír mi voz sobre este particular, ha sido a causa de la estrecha amistad que me une con el Coronel Fierro, como llevo dicho y de que personalmente agradezco a usted en toda su amplitud la atención que se digne dar a la presente, aprovechando esta oportunidad para presentarle mis respetos y rogarle acepte la reiteración de mi muy atenta y obsecuente amistad.

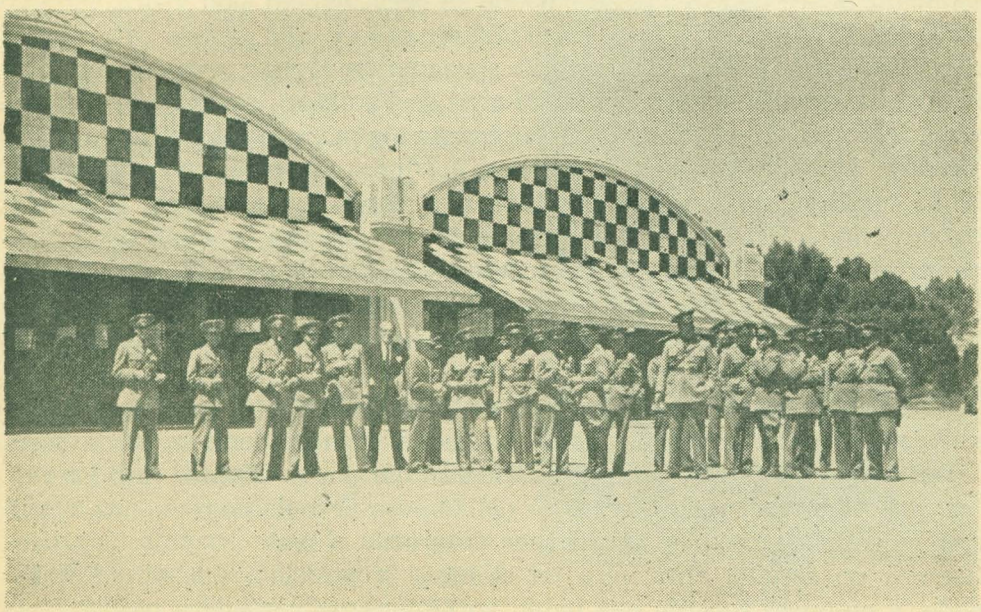
"*Bernardo F. Cantolla.* (Rúbrica)."

Claro es que me causó extrañeza que al poco tiempo fuese designado jefe del Primer Regimiento Aéreo, volviendo así a mi profesión, de la que nunca debí haberme separado, para que mi nombre pudiera haber sido manchado injustamente.

CAPÍTULO XVI

EL PRIMER REGIMIENTO AEREO

Esta unidad estaba formada por gente joven, preparada, la cual me dio múltiples satisfacciones por su disciplina, que me permitió desarrollar una labor que me fue sumamente alabada. Pero esto no se debió sólo a mi persona sino a todos los integrantes del Regimiento, tan buenos, que nunca rehusaron ninguna comisión no obstante que frecuentemente exponían su vida en el cumplimiento de su deber. Reconozco que yo era sumamente exigente, y que personalmente demostraba cómo debían hacerse a la altura que yo les exigía. Tuvimos en ese tiempo muchas comisiones que cumplir. Entrené al personal del Regimiento debidamente y



EN BALBUENA
...gente joven, preparada y disciplinada...

tengo la satisfacción de que durante todo el tiempo en que fui su comandante, jamás tuve necesidad de procesar a ninguno de mis muchachos, sino sólo reprimir con fuertes arrestos las pocas faltas que cometía aquel excelente personal.

Por aquel entonces los famosos aviadores españoles Barberán y Collar trataron de efectuar un vuelo de Madrid a México, con escala en Cuba. El vuelo fue magnífico por su precisión matemática, ya que salieron de Madrid y aterrizaron en La Habana sin incidentes. Enorme júbilo causó aquella hazaña y nuestro pueblo preparó una inigualada recepción. Después de tres días de permanencia en la alegre capital cubana, revisaron su avión y calcularon su vuelo, fácil comparado con el que ya habían hecho. Salieron rumbo a México adonde, desgraciadamente, nunca llegaron.

Mi Regimiento recibió primero la comisión de salir a su encuentro y después la orden de buscarlos. Todo fue infructuoso. Rastreamos minuciosamente toda la región del sureste de la República, sin ningún resultado.

Las versiones que con este motivo se suscitaron fueron investigadas minuciosamente y con todo empeño, por todo el personal a mis órdenes, durante casi un mes. Yo personalmente volaba mi avión *Lockheed Vega,* llevando un grupo de periodistas a bordo sobre toda la región, y principalmente sobre aquellos puntos donde se decía habían sido vistos. En uno de estos vuelos aterrizamos en Villahermosa, y ahí se nos dijo que el día de la tragedia se había visto un incendio en el mar, entre Frontera y la Laguna de la Machona. Personal civil de Frontera, en lanchones, buscó en la inmensa playa tratando de encontrar algún resto del perdido *Cuatro Vientos.* Uno de aquellos abnegados marinos encontró una cámara de llanta, inflada, que se supone llevaban a bordo los aviadores a manera de salvavidas. Esta cámara era marca *Pireli,* europea, y como éstas nunca se fabricaron en América, la mandamos a España y de allá se nos contestó que sí era de fabricación española, por lo que creemos que, en efecto, había sido del avión de los gloriosos aviadores españoles Barberán y Collar.

Y sucedió la "Balcarazada", que se llamó al hecho de que alguien aseguró haber encontrado los restos del avión español perdido, en la selva tabasqueña. En efecto, un señor Balcázar dio por verdadero que los restos que había encontrado eran los del famoso aeroplano y se hizo a esto una escandalosa publicidad que, por desgracia, a nada condujo. Nosotros hicimos un estudio minucioso en el lugar y posición que se nos había dado, y entonces recordé que había yo tenido una verdadera odisea en la campaña de 1923 contra los delahuertistas, en que había recibido órde-

nes de cooperar con las fuerzas del Gral. Vicente González, en aquella región de Tabasco.

Aquel mi avión incendiado era el que había encontrado el señor Balcázar, y eso dio origen al supuesto encuentro del *Cuatro Vientos* y a aquello que los periodistas dieron en llamar "Balcarazada". Pero tantos eran los rumores que de aquí llegaban a España, acerca del destino de los infortunados pilotos, que fue comisionado el comandante Ramón Franco —hermano del hoy *caudillísimo* Francisco Franco— quien a su llegada a México me fue presentado por el embajador de España en nuestro país. Hicimos gran amistad y voló conmigo no sólo sobre la región, sino por toda la República. En uno de estos vuelos cuatro veces aterrizamos forzados, por paro del motor, entre México y Minatitlán en donde mi mecánico, Ricardo González Figueroa y yo, personalmente revisamos motor, carburador y todos los sistemas de combustible, hasta cerciorarnos del por qué el motor se paraba. Encontramos la falla en una manguera de conexión de la tubería de los tanques del carburador, y consistía en que al meter el tubo dentro de la manguera se había levantado una parte interior de hule, que actuaba como una válvula automática, la cual, al desacelerar el motor se bajaba y cerraba el conducto, ocasionando aquellos paros hasta entonces misteriosos.

Ante esto, Ramón Franco, quien deseaba continuar buscando información acerca de sus infortunados compañeros y paisanos, abordó uno de los aviones de la Compañía Mexicana de Aviación para trasladarse a Villahermosa, Laguna del Carmen, Campeche y Mérida para comprobar los informes que anteriormente nosotros le habíamos proporcionado.

Traía también Ramón Franco una serie de condecoraciones destinadas a los miembros de la entonces Aviación Militar Mexicana. Muchos de los integrantes de mi Regimiento fueron condecorados con la Cruz de Isabel la Católica; también a mí me la concedieron en grado de Comendador. Fue así como terminó lo que hubiera sido, ciertamente, el más grande triunfo aéreo de las alas españolas.

COMANDANTE RAMON FRANCO
...su trágica muerte fue muy sentida en México...

Fue Ramón Franco, en la intimi-

AGRADECIMIENTO ESPAÑOL
...entregó la Cruz de Isabel la Católica...

dad, un gran amigo mío, y en general de la aviación mexicana, por la que mostraba admiración y cariño, y para la que siempre tenía frases de elogio. Por ello su trágica muerte fue muy sentida en México en donde consideramos que, con él, España perdía a uno de sus mejores hombres y de sus mejores aviadores.

Jefatura de la fuerza aérea. Se había desatado plenamente la campaña presidencial del Gral. Lázaro Cárdenas y el país vivía otra vez una etapa febril. Yo entonces le presenté al Gral. Cárdenas un proyecto de autonomía para la Aviación Militar Mexicana, el cual leyó atentamente y ordenó al entonces Tte. Corl. Ignacio M. Beteta que lo estudiara y le diera su opinión al respecto.

Pasó el tiempo, se realizaron las elecciones y el Gral. Cárdenas asumió la Presidencia, nombrando secretario de Guerra y Marina al Gral. Andrés Figueroa y subsecretario al Gral. Manuel Avila Camacho. Yo recibí entonces un urgente comunicado de la presidencia de la República en el que se me informaba que debía entregar el Primer Regimiento Aéreo al Corl. piloto aviador Agustín González Castrejón, y recibiera la jefatura de la Fuerza Aérea de manos del ameritado Gral. Leobardo C. Ruiz, aquel jefe de tan

grata memoria para todos nosotros, puesto que no obstante ser de origen artillero, nos había siempre comprendido y estimulado.

Recuerdo que, posteriormente, el Gral. Ruiz me platicaba que sus amigos, y compañeros de otras armas, le interrogaban que cómo se había hecho el milagro de que nosotros los aviadores llegáramos a ser subordinados y respetuosos con él. A esto contesto aquí, afirmando que ninguno de los jefes de otras armas que habían tomado el mando de la Fuerza Aérea llegó a mostrar las cualidades tan altas que tenía —y tiene— el hoy divisionario don Leobardo C. Ruiz.

A este hombre fue a quien tuve el honor de recibirle la entonces dirección de Aeronáutica Militar. En el acto de entrega, el propio Gral. Ruiz exhortó a todos los componentes de la aviación militar para que siguieran siendo ejemplares en su conducta y en el cumplimiento de su deber. Nos dimos entonces un cordial abrazo y se despidió de mí diciéndome: "Conociendo tus cualidades, tengo la seguridad de que harás una buena labor en la aviación nacional, porque nadie mejor que tú la conoce y sabe sus posibilidades".

Yo estaba convencido firmemente que al habérseme dado esta oportunidad se deseaba que llevara adelante el proyecto que había presentado al Gral. Cárdenas, cuando era candidato, ya que estaba en la conciencia nacional —así lo creía— que ya todo el mundo nos comprendía y que por ello se nos iban a otorgar todas las facilidades necesarias para que al fin pudiéramos organizarnos de acuerdo con la época.

La entonces secretaría de Guerra y Marina tenía una comisión técnica, a cuyo frente se hallaba un general, que hacía las veces de lo que ahora es el Estado Mayor de la secretaría de la Defensa; y entonces también debíamos estar sujetos a la antigua organización que desde 1915 venía rigiendo el funcionamiento de la dirección de Aeronáutica Militar. Cabe preguntar: ¿cómo es posible que desde entonces se nos tenga sujetos a las leyes y reglamentos del ejército de tierra, an-

GRAL. LEOBARDO C. RUIZ
...tenía todas las cualidades del jefe militar...

GRAL. LAZARO CARDENAS
...creímos que todo el mundo nos comprendía...

ticuado para sus integrantes, y superanticuado para nosotros?

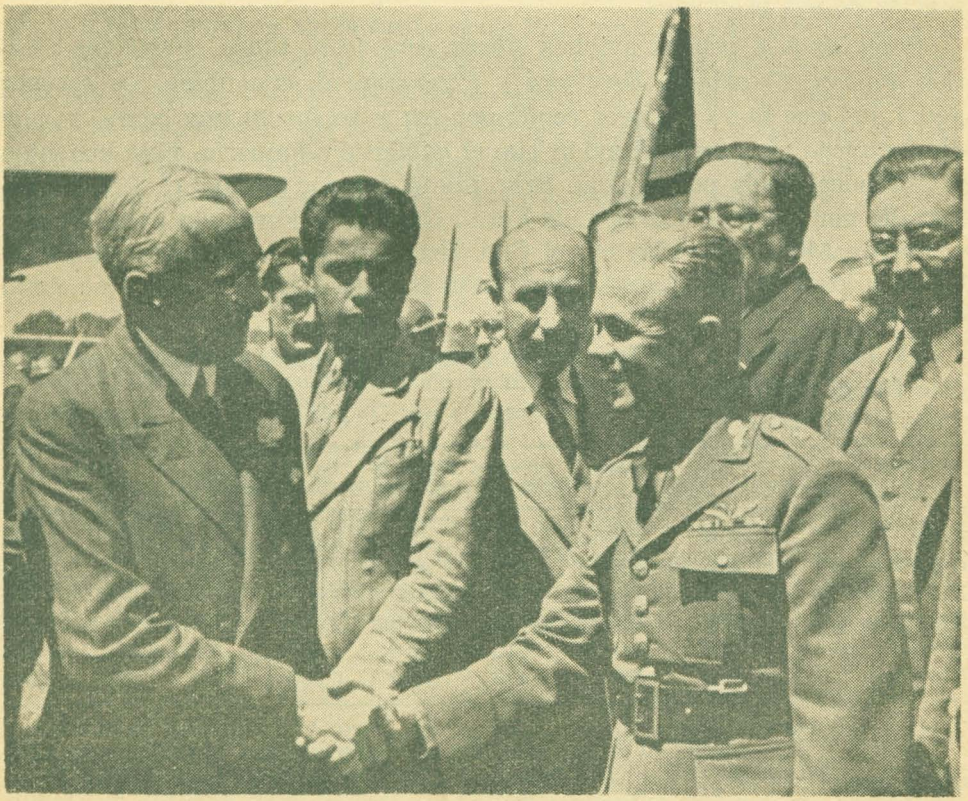
En los 50 años que la aviación tiene de vida, ha dado pasos de gigante, tanto técnica como científicamente, no sólo en lo que respecta a velocidades. Recuérdese que en el inicio de la aviación era un hecho asombroso que el hombre volara a 40 Km.p.h. Ahora, a los 50 años, hemos sobrepasado la velocidad del sonido hasta dos y tres veces, y hemos constatado que en las cápsulas orbitales se ha llegado a velocidades fuera de toda imaginación. Y sin embargo, las leyes a que estamos sujetos no han podido traspasar ni siquiera la velocidad del paso redoblado; y aún así hay ignorantes que creen que México tiene una aviación a la que es posible exigir cosas como a cualquier aviación moderna. Esos ignorantes van más allá: si las cosas no salen a la medida de sus deseos particulares, entonces —y este entonces es siempre— hacen caer sobre nosotros una lluvia de críticas malsanas que no hacen sino desacreditarnos a los ojos de las demás naciones, y que, además, entorpecen los buenos deseos que pudieran tener nuestros gobernantes para dotar a México de la aviación que merece. Con esta aviación podríamos perfectamente no sólo defender el cielo patrio sino ayudar, en época de paz, a la solución de múltiples problemas concernientes a la aviación mexicana en general, sin constituir una carga onerosa para la economía del país.

Todos los servicios que hemos prestado, y prestamos, demuestran ampliamente estas palabras nuestras.

La aviación bajo mi mando. Múltiple y variada fue la acción que se desarrolló en cuanto tuve el mando de la aviación en mis manos, ya que, repito, sentí al instante que había caído sobre mí una enorme responsabilidad. Se reorganizaron los regimientos aéreos y los campos de aviación militar; la escuela de aviación tuvo gran auge y creamos la Escuela Militar de Mecánicos Especialistas de Aviación, tan indispensable en el medio de la aeronáutica.

La creación de esta escuela, apoyada por órdenes verbales del subsecretario de Guerra y Marina, planteó mi primer distanciamiento con este

amigo mío, el Gral. Manuel Avila Camacho. Sucedió que sus consejeros no cesaban de decirle que aquello era innecesario, además de sumamente costoso. Sin embargo, aprovechando su ofrecimiento verbal, me di a la tarea de organizarla tomando maquinaria del Primer Regimiento Aéreo y de los Talleres de Construcciones Aeronáuticas e hice que empezara a funcionar en lo que había sido la fábrica de aviones *Azcárate* (y en donde ahora se encuentra establecido el Centro de Adiestramiento de Aviación Civil, en el que nuestro bondadoso gobierno —cuya característica es ayudar a todas aquellas industrias establecidas sin una lógica planeación y sin estudios económicos previos— invierte fuertes sumas en su sostenimiento, aun ahora que ya existe el Colegio del Aire de la F.A.M. que está egresando personal técnico y profesionalmente preparado en la mayoría de las especialidades de aeronáutica).



MANOS AMIGAS SE UNEN
...se invierten fuertes sumas en su sostenimiento...

La política del "Buen Vecino", iniciada por el presidente de los EE. UU., Franklin D. Roosevelt, se manifestó en múltiples formas y ganó para la nación vecina el aprecio y la amistad de los mexicanos. Una de esas formas fue el regalo que la Colonia Norteamericana en México hizo a la Fuerza Aérea Mexicana: un avión escuela que fue entregado por el embajador George S. Messersmith en una sencilla pero emotiva ceremonia, sellada con un afectuoso apretón de manos que nos dimos el diplomático y yo.

Adquisición de aviones. Nuestra situación por falta de aviones militares era crítica y triste, y así la planteamos ante el Gral. Lázaro Cárdenas, quien me ordenó me pusiera de acuerdo con el subsecretario de Guerra para que encontráramos la forma de adquirir lo mejor para el país. Se me autorizó entonces para lanzar una convocatoria a las fábricas norteamericanas productoras de aviones, e inmediatamente me dirigí a las que creí más conveniente, las que contestaron al instante enviándonos catálogos y precios de sus productos.

Sometimos a prueba aviones *North American, Waco, Northrop, Curtiss, Falcon, Stearman, Seversky* y *Consolidated,* con objeto de escoger aquel que nos diera mejores rendimientos; y se formó una comisión que dictaminaría cuál sería el avión que el gobierno adquiriría. Esta comisión estaba encabezada por el Gral. Brig. piloto aviador Samuel C. Rojas e integrada por los Ttes. Corls. Luis Farell Cubillas y Fernando Proal Pardo; el mayor Alberto H. Viéytez; el Cap. Ingeniero de Aeronáutica Angel S. Calvo y los Ttes. Fructuoso Pérez, Juan Salazar López y Juan José Sixto del Río.

De las pruebas a que fueron sometidas las diversas marcas de aviones, éste fue el resultado:

Marca	Tipo	Construc.	Potencia H. P.	Radio de Acc. Kms.	Techo Mts.	Carga útil. Kg.	Vel. Máx. Kms.	Vel. Máx. Pies
Waco	Bipl.	Mixta	420	1,050	6,830	1,727	290	1,000
Consolidated	Bipl.	Mixta	425	850	7,600	620	240	1,500
Northrop	Mon.	Metal	690	2,400	7,400	1,700	297	1,300
Seversky	Mon.	Metal	710	1,600	7,000	660	400	2,600
Curtiss	Bipl.	Mixta	710	570	7,700	530	260	1,600
Stearman	Bipl.	Mixta	420	1,340	6,600	1,000	300	1,300

Como puede verse, el avión que reunía condiciones ideales para nosotros era el *Seversky,* según el dictamen de la comisión, integrada no únicamente por pilotos militares, sino además por un competente ingeniero de Aeronáutica. Pero como siempre sucede, todo el mundo ajeno a estas

cosas opinaba sobre cuestiones que indiscutiblemente desconocía. Hasta el Inspector General del Ejército, quien había hecho su carrera en la Revolución en el arma de caballería, dio al respecto lo que él creyó una sesuda opinión basada en el pensamiento de un militar francés, el comandante Langeron (quien debió ser de aquellos creadores de una doctrina de guerra tan avanzada y formidable, que poco tiempo después Alemania los barría en sólo 40 días).

Hubo reuniones de generales, sesiones secretas de altos personajes, se gastaron toneladas de papel en oficios, proposiciones y contraproposiciones y al fin la secretaría adquirió aviones *Consolidated,* pasando por alto las recomendaciones de los aviadores militares, de la Comisión e incluso las mías, basadas en las pruebas de vuelo personal que había realizado acuciosamente. Se adquirió, pues, lo que le vino en gana a unos cuantos personajes ajenos a la aviación; pero eso sí, de insaciable apetito. Esto determinó la posterior intervención de la Procuraduría General de Justicia Militar, la cual, no teniendo a mano a quien convertir en víctima, quiso hacerme a mí... a mí a quien se había hecho a un lado, no para adquirir lo mejor y más conveniente para la nación, sino lo más provechoso para unos cuantos altos funcionarios. Pero yo tenía en mi poder los documentos que comprobaban mi inocencia y que al mismo tiempo señalaban claramente el dolo con que se habían concertado aquellas adquisiciones. El Procurador de Justicia Militar no tuvo más remedio que exonerarme de toda culpa.

COMISION DICTAMINADORA

La Comisión Dictaminadora rinde informe de las pruebas llevadas a cabo por el avión 21-C(B-T-7) de *Consolidated Aircraft Corporation,* los días 9 y 10 de diciembre actual.

En el campo militar de aviación de Balbuena, D. F., reunidos los componentes de la Comisión Dictaminadora, nombrada por el Departamento de Aeronáutica para informar de las pruebas llevadas a cabo por el avión 21-C(B-T-7) de *Consolidated Aircraft Corporation* durante los días 9 y 10 de diciembre del año actual, se procedió a presenciar dichas demostraciones en el orden siguiente:

Se nombro al C. Tte. P. A. Fructuoso Pérez Suárez que acaba de terminar sus estudios en el Centro de Entrenamiento de Kelly Field, EE. UU. de América (curso superior) para que como Observador a bordo del avión rindiera el informe de la lectura de los instrumentos, habiéndolo efectuado como sigue:

Ruta	Tiempo	Distancia
México-Pachuca	20′	88 kilómetros
Pachuca-México	20′ 30″	88
Total	40′ 30″	176 kilómetros

Velocidad máxima a 2,230 R.P.M.	265 kilómetros
R.P.M. (promedio)	2,230
Velocidad máxima relativa (instrumento)	233 kilómetros
Velocidad máxima real	265 „
Velocidad de despegue	96 „
Velocidad de aterrizaje	72 „
Planeo	112 „
Temperatura centígrados (promedio)	85°
Presión aceite (promedio)	85
Altura sobre nivel Balbuena (promedio)	600 pies

PRUEBA ASCENSIONAL EN 10 MINUTOS

Minutos inicial	Altura pies	Velocidad millas	R.P.M.
1	1,000	85	1,850
2	700	88	1,870
3	700	80	1,870
4	600	80	1,870
5	700	90	1,870
6	700	85	1,870
7	600	83	1,850
8	550	85	1,870
9	550	88	1,870
10	600	80	1,850

Total: 6,700 pies en 10 minutos; 670 pies por minuto.
Velocidad (promedio): 85 M.P.H.; R.P.M.: 1,860.
Velocidad de desplome: 30 M.P.H., aproximadamente.
Altura que se hizo sobre el nivel del mar: 19,500 pies.

Día 10

Se hizo una prueba de velocidad sobre pista, habiendo dado un promedio de velocidad máxima de 267 kilómetros a 2,200 R.

Su velocidad de crucero es de 205 kilómetros por hora.
Su velocidad mínima a 1,300 R.P.M. es de ..... 119 Km.P.H.

Recorrido del aterrizaje sin frenos	205 metros
Recorrido del despegue	183 metros

Todas estas pruebas fueron hechas con una carga útil de 598 kilos, distribuidos en la siguiente forma:

Combustible, 82 galones	224 kilos
Lubricante, 7 galones	24 „
Tripulación	154 „
Paracaídas	18 „
Batería eléctrica	18 „
Peso convencional para suplir bombas y armamento ...	160 „

Este avión tiene un coeficiente de seguridad bastante grande, debido a que su estabilidad, maniobrabilidad, velocidad de despegue y aterrizaje son verdaderamente notables.

Como una demostración de maniobrabilidad de la máquina, el piloto hizo las siguientes maniobras:

Bombardeo en pique a 70° (maniobra táctica empleada por las unidades aéreas de bombardeo).

Barril lento.

Vuelta Immelmann.

Barril hacia arriba (barrena ascendente).

Regresión europea.

Regresión alemana.

Ochos verticales.

Loop normal y *loop* hacia abajo.

Regresión alemana terminando en un *loop* hacia arriba.

Barril rápido doble.

Barril y medio terminado en vuelo invertido.

Continuación de la maniobra anterior en barril y medio invertido para terminar verticalmente.

Pique con motor a la vertical.

CONCLUSION:

Dadas las características demostradas, este avión es una magnífica máquina de entrenamiento superior, empleándolo el Ejército de Estados Unidos, como avión mixto de observación y ataque; pero no obstante no reúne completamente los requisitos especificados por esta Comisión Dictaminadora, como son: velocidad, poder ascensional y construcción metálica.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.

Balbuena, D. F., 14 de diciembre de 1935.

Copia

Corporación Aeronáutica Consolidada, Avenida Elmwood 2050, Búfalo, N. Y. Teléfono: Riverside 6300.—Orden de compra 10253 (presentada en duplicado).—Fecha: 27 de diciembre de 1935.—Ciudad de México, D. F. Corporación Aeronáutica Consolidada. Avenida Elmwood 2050, Búfalo, N. Y.—Caballeros: Favor de recibir mi orden de compra de aviones *Consolidated* y/o partes de acuerdo con los términos y condiciones aquí descritos:

Cantidad	Descripción de Modelo	Precio p/unidad	Total
10	Aviones militares Mod. 21-C *Consolidated,* con equipo según se especifica en la hoja adjunta	22,830.00 Dls.	228,300.00 Dls.

Términos: El balance total igual al 50% (cincuenta por ciento) del precio de contrato queda establecido como un irrevocable crédito a Corporación Aeronáutica Consolidada, queda incluido después de designar el fabricante en el Banco Chase National Nueva York, N. Y., y pagadero al fabricante a través de un corresponsal del Banco Chase National, dicho corresponsal para ser elegido por el fabricante.

El cotejo pagadero al tiempo de la entrega de cada aeroplano y/o contrato del artículo deberá ser pagado al fabricante al presentarse al Banco Chase National o a su corresponsal, de los siguientes documentos:

a) Facturas por duplicado.

b) Hojas de embarque por duplicado.

c) Pólizas en duplicado.

Adjunto depósito en efectivo en parte del pago con esta orden ..... 114,150.00 dólares. Términos: saldo total para ser pagado a Corporación Aeronáutica Consolidada al momento de la entrega en caso de que el comprador no acepte la entrega y haga el pago aquí especificado. Corporación Aeronáutica Consolidada podrá retener como liquidación por daños, por incumplimiento, por parte del comprador, cualquier depósito en efectivo que se haya hecho en parte del pago arriba especificado.

Instrucciones de entrega: los aviones serán entregados por vía aérea de la Fábrica Consolidada. Las entregas deberán principiar de 60 a 90 días

después del recibo del depósito efectivo y crédito irrevocable a un promedio de dos (2) aviones por semana, excepto en el caso de fuerza mayor.

(La entrega especificada puede ser demorada por ambos. Por Corporación Aeronáutica Consolidada, sin responsabilidad de su parte más allá de la devolución del depósito de pago especificado, o si es solicitado por escrito por el comprador antes de la propuesta de entrega.)

La garantía está impresa al reverso de esta orden de compra, y el comprador está de acuerdo en que ninguna proposición, testimonio oral, promesa, cláusula, garantía, representación u obligación, expresa o implícita ha sido hecha o deberá existir, excepto como especialmente proporcionado para lo aquí incluido.

Ninguna carta, telegrama o cualquier otra comunicación entre las partes consideradas deberá considerarse como parte de o modificar en modo alguno esta orden de compra al menos que en dicha comunicación se manifieste claramente que deberá ser adjunto como añadidura y firmada por ambos, comprador y Corporación Aeronáutica Consolidada.

Esta orden de compra no es transferible y no es válida al menos que sea aceptada por un oficial o por el gerente de ventas de Corporación Aeronáutica Consolidada.

Corporación Aeronáutica Consolidada se reserva el derecho de hacer cambios en diseño, especificaciones, equipo o métodos de construcción de los productos cubiertos por esta orden de compra en cualquier momento, y el cambio no deberá constituir base para rehusarse a aceptar la entrega, no constituirá una variación de la orden de compra, que permanece absoluta e irrevocable mientras el mencionado producto se encuentre en producción activa al momento de la propuesta o de la entrega.

La entrega de estos aviones quedará sujeta a la aprobación del gobierno de los Estados Unidos.

Para Compañía Aeronáutica Consolidada. Firma ilegible.

Comprador: ..... Rúbrica.

Al reverso de este contrato dice:

GARANTIA

Todos los aeroplanos y partes, manufacturados y vendidos por Compañía Aeronáutica Consolidada se venden sujetos a la siguiente garantía:

"Compañía Aeronáutica Consolidada por este medio garantiza al distribuidor cada aeroplano nuevo y parte manufacturada por ella está libre de defectos en el material y en la mano de obra, bajo uso normal y servicio

es obligación bajo esta garantía limitándose a reponer en su fábrica cualquier parte o partes, las que deberán dentro de 90 días a partir de la entrega del aeroplano o parte al comprador original, ser devueltos con gastos de transportes pagados por adelantado, y que el examen revele a su satisfacción que se encuentra defectuoso. Esta garantía siendo expresamente en lugar de cualquier otra garantía expresa o implícita y/o todas las otras obligaciones y responsabilidad de su parte, y no asume ni autoriza a cualquier otra persona o corporación a asumir por ello otra responsabilidad en relación con la venta de sus aeroplanos o partes. Esta garantía no se aplicará a ningún otro aeroplano o parte que haya separada o alterada fuera de su fábrica en cualquier forma que a su juicio afecte su estabilidad, seguridad, o confiabilidad o que haya sido sujeto a uso erróneo, negligencia o accidente. Corporación Aeronáutica Consolidada no garantiza lo concerniente a llantas, ruedas, sistema de ignición, motores no fabricados por ella, artefactos de arranque, generadores, baterías, instrumentos u otros accesorios de cambio en más de lo que son usualmente garantizados por separado por sus respectivos fabricantes.

Corporación Aeronáutica Consolidada. Avenida Elmwood, Búfalo, N. Y. El siguiente equipo será instalado en cada uno de los diez aeroplanos militares *Consolidated* Modelo 21-C estipulados en el contrato adjunto:

Cantidad:

1 Motor *Wasp Jr.*, 420 H.P.
1 Hélice de metal de paso ajustable.
1 Arrancador de inercia.
1 Reloj de avión.
2 Termómetros de aceite.
2 Manómetros de presión de aceite.
2 Tacómetros.
2 Altímetros.
2 Indicadores de velocidad del aire.
1 Indicador de banqueo y viraje.
1 Indicador de índice de ascenso.
1 Brújula.
1 Extinguidor de incendio y soporte.
1 Anillo de la cubierta del motor.
2 Cojines del respaldo del asiento del tipo salvavidas.
1 Cubierta del asiento, cabina y motor.
2 Llaves de la cerradura del compartimiento de equipajes.
2 Cinturones de seguridad, de los pilotos.

1 Juego de herramienta para el motor.
2 Ruedas 9.50 × 12 de baja presión, llantas, cámaras y frenos.
2 Luces de bengala de paracaídas.
Provisión para una ametralladora fija sincronizada.
Provisión para una ametralladora flexible.
Provisión para dos montabombas tipo 3-A.

¿Qué se debía hacer conmigo? Yo resultaba un hombre peligroso porque sabía mucho, y además por la sencilla razón de que no se me podía engañar, porque mi capacidad profesional, reconocida nacional e internacionalmente, no lo permitía. Entonces de lo alto vino la orden de que marchara al Japón. Así, estando enfermo, y en el lecho, se presentó un ayudante del subsecretario, quien me manifestó me presentara ante aquella autoridad. Yo no tenía por qué negarme, y procedí a vestirme para acatar las instrucciones que me habían sido comunicadas. Llegamos al despacho de mi superior, y grande fue mi sorpresa porque al hacerme entrar encontré a la mayoría del alto personal de la Fuerza Aérea. Todos sabían que se me había llamado, y yo era el único inocente, el único que no había tenido noticia alguna sobre esta conferencia. Me acerqué entonces al alto funcionario rodeado materialmente por mis compañeros de arma, y lo saludé. El contestó a mi saludo diciendo que me había llamado para comunicarme las órdenes que debido a la magnanimidad del Primer Magistrado debía yo cumplir, saliendo al Japón y China como agregado militar, puesto que lo que yo había hecho antes se pagaba con la vida, o con la baja.

¿Cómo, o qué contestar a esto? Opté por no contestar porque, pensé, lo que se buscaba era precisamente eso, que yo contestara, con objeto de que mis compañeros sirvieran de testigos en lo que seguramente sería considerado como una insubordinación de palabra. Y no contesté, sino que pedí permiso para retirarme, agregando que "si no tenía ninguna otra cosa que ordenar saldría, desde luego, a cumplir mi comisión al Lejano Oriente".

Creo, mejor dicho, estoy seguro, que ninguno de mis compañeros que escucharon esto serán capaces de confirmarlo; sin embargo, tal es la verdad y lo juro, como juramos nuestra lealtad a la enseña patria el día en que se efectúa esa ceremonia.

Yo estaba "apestado" por haber cumplido con mi deber. Preparé mis cosas y, con mi familia, en automóvil emprendí mi viaje al disimulado destierro, saliendo rumbo a San Francisco, California, donde me embarqué en la motonave japonesa *Chichibú-Marú*. Quiero apuntar que yo esperaba, al partir, la presencia de algunos de mis compañeros; pero de no haber sido por mi familia, habría dejado México como vine al mundo: yo solito.

Capítulo XVII

RUMBO AL JAPON

Una mañana, en el automóvil *Chrysler* que formaba parte de mi inmenso tesoro, acompañado sólo por mi esposa, mis hijas Magda, de nueve años, y Silvia, de tres meses, la *nana* de ésta y el señor Rafael Guadalajara que fungía como mi secretario, abandonamos México y enfilamos hacia Valles, donde pernoctamos. Al día siguiente muy de mañana continuamos hacia el norte y llegamos, ya bien entrada la noche, a Laredo. Magda, mi hija mayor, había enfermado y estaba con fiebre alta, por ello embarqué a mi esposa, a la *nana* y a mis hijas, en tren directo a San Francisco. Guadalajara y yo emprendimos una carrera loca tratando de llegar a nuestro destino antes que el tren rápido, de suerte que ni dormir pudimos en las poblaciones en que había pensado hacer escalas, ya que era indispensable estar en San Francisco, aunque fuera unos minutos antes de que llegara el tren, porque mi esposa desconocía la región y el idioma.

Llegamos al fin, tras de 72 horas de aquella desenfrenada carrera, y me hospedé en el hotel *Sir Francis Drake,* en la más bella y fantástica ciudad de los Estados Unidos de Norteamérica. Recordé entonces a los famosos buscadores de oro, aquellos hombres que hicieron de California el estado más rico de la Unión Americana. Cenamos y en seguida nos dirigimos a la estación, a la que pocos minutos después llegaba el tren trayendo a mi familia, aquellos seres míos, a los que con tanta ansiedad había esperado para saber de la salud de mi hijita y para evitar a mi esposa, aunque fuera en poco, las muchas dificultades que seguramente había tenido en el camino.

Pero no venían tristes, sino llenas de salud y maravilladas de la atención y el servicio que habían encontrado en el ferrocarril norteamericano y de la belleza del oeste americano, que únicamente Silvia no podía ponderar. Entonces nos fuimos al hotel donde quedaron los míos descansando, por minutos, ya que comenzaron con la idea de conocer San Francisco. Así lo hicimos, subimos a los trenes eléctricos que nos ofrecieron la grata novedad de seguir las cuestas pronunciadas de la topografía de la ciudad;

visitamos el *Golden Gate,* el fuerte San Francisco —que aún se conserva como una reliquia colonial—, la Isla del Tesoro en donde se levantaba la feria mundial de aquella época; el famoso barrio chino; los museos. En suma, pasamos tres días saboreando el fabuloso San Francisco con lo que, después de las penas que había sufrido en mi patria, recibí un bien ganado descanso físico y moral que borró, aunque no para siempre, las traiciones e injusticias humanas.

Así, descansados y satisfechos, abandonamos San Francisco en la motonave ya mencionada, en la que nos trataron con toda cortesía y nos alojaron en magníficos camarotes. Sin embargo, la nostalgia de abandonar la patria y dejar atrás las costas de América, empezaba a hacer sus efectos. Navegamos hasta Honolulú, donde estuvimos escasas ocho horas dedicados a visitar y admirar aquella perla del Pacífico que nos dio la impresión de estar aún en pleno continente americano. Yo visité la base aérea y naval, la misma que unos cuantos años después sería destruida por los japoneses.

Nos reembarcamos y al pasar el meridiano que cambia el tiempo ganamos 24 horas a nuestra existencia. Yo acostumbraba ir siempre en la proa del navío, pues tenía deseos de provocar el mareo, pero no pude lo-

DESTIERRO DIPLOMATICO
...las bellezas y excelencias del Japón...

grarlo ni siquiera cuando el mar estaba fuertemente picado. Los míos no salían de sus camarotes. Sólo Magda se conservaba bien y andaba feliz de un lado a otro, entablando conversación con los chiquillos nipones que iban a bordo, para aprender algunas palabras del idioma japonés.

Como es costumbre en estas travesías, se hicieron concursos, se bailaba y se jugaban especiales juegos deportivos que mucho llamaban la atención, ya que nunca antes los habíamos presenciado. La propaganda jugaba papel importante, pues desde que nos embarcamos se nos pasaban cintas cinematográficas, casi todas japonesas, en las que se mostraban las bellezas y excelencias de aquel país. Y al fin, una mañana se anunció a bordo que arribaríamos a Yokohama alrededor de las 10:00 a.m., y que debíamos tener nuestra documentación lista para que fuera revisada y recogida por las autoridades.

Así lo hicimos, con descontento de mi parte, porque me fueron recogidos mis libros y la pistola que, como militar, siempre portaba. Como yo llevaba una representación diplomática, lo hice saber a las autoridades de a bordo, pero éstas, sin ningún empacho, contestaron que ello nada les importaba.

Yokohama es uno de los puertos más importantes del Japón, pero en aquella época —y no sé si aún ahora— estaba tan atrasado higiénicamente que como 20 millas antes de llegar nos recibió una fetidez imposible de soportar. Ahí la novedad para nosotros era contemplar cómo vive un país sobrepoblado, acostumbrados como estamos a vivir holgadamente en nuestra amada patria. Cuando hubimos desembarcado, nos alojamos en el único hotel occidental que existía en el puerto. Si yo hubiera sabido entonces la calidad del único hotel también occidental que existía en Tokio, me hubiera quedado ahí, en Yokohama; pero sin conocer la situación, al otro día nos trasladamos a Tokio y nos alojamos en el hotel *Imperial,* de arquitectura —decían allá muy ufanos— tipo maya, pero con cuartos antihigiénicos, oscuros, que me daban la idea de que estábamos prisioneros en alguna antigua ciudad maya.

Establecidos ya, me presenté en la embajada de México en Tokio, cuyo titular era el Gral. Francisco Aguilar. Como él no estaba —porque había salido rumbo a México— me atendieron el señor Tornel, Primer Secretario, y la familia del embajador. Yo estaba ávido de conocer la capital del imperio japonés, así que en cuanto pude fui a presentarme al jefe del Estado Mayor del Ejército; en éste y en todo su personal encontré un carácter militarista tan acentuado como jamás, ni en sueños, llegaremos a poseer los mexicanos.

Esta casta militar fue la que causó la tremenda derrota que sufrieron las fuerzas norteamericanas en Pearl Harbor y Filipinas, las que a su vez posteriormente infligieron al Japón una catastrófica derrota en la única

guerra —dijeron los mismos japoneses— que habían perdido. Platicando con el teniente coronel intérprete, me decía que a ellos nadie podía derrotarlos en el Oriente. Yo le replicaba que lo que sucedía era que ellos desconocían entonces la potencia de los Estados Unidos de Norteamérica, y que tenía la certeza de que su audacia les habría de costar muy cara. Esta contestación mía no le pareció muy bien, y por ello me dijo: "Usted no debe decir eso, porque cuando salga de aquí no se le condecorará". Y así sucedió en efecto, pues creo ser de los pocos agregados militares habidos en el Japón que no tienen la condecoración del Sol Naciente.

Sus costumbres llamaban mucho mi atención porque, entonces, la mujer no era la compañera del hombre, sino una sierva que debía adivinar al macho todos sus pensamientos. Había cosas en verdad raras para nosotros. Por ejemplo, el Yosiwara en donde se encontraban establecidas las famosas casas de té servidas por las dulces, tiernas y gentiles *geishas,* cuyo papel no es como muchos imaginan, proporcionar placer físico al hombre, sino que están ahí para agradarlo, atenderlo y hacerle gratos los momentos de su estancia en aquellas casas de té. Creo sinceramente que el pueblo japonés, tan sufrido y tan sumiso con la casta militarista, es una raza vigorosa, inteligente, que ha demostrado lo que se puede hacer en una tierra tan pobre como la que posee, creando una gran industria que ahora asombra al mundo por su avanzada técnica y sus adelantos científicos.

Visitamos muchas poblaciones y en todas éramos atendidos por empleados de hoteles y el personal oficial, en general, con verdadera cordialidad. Cierta ocasión estábamos en Karizawa, pasando la temporada de verano, cuando recibimos la noticia de que se había iniciado la guerra chino-japonesa. Yo regresé inmediatamente a Tokio y pedí al jefe del Estado Mayor que me permitiera acompañar a su ejército a China. Se me concedió el permiso, pero con enormes reservas. No se me quiso atender como lo que era, agregado militar, sino que únicamente se me autorizó para que tomara pasaje, a mi costo, en uno de los barcos que con tropas iban a Shanghai. Llegamos y mucho llamó mi atención el hecho de que las tropas no desembarcaran, sino que permanecieran ocultas a bordo de los barcos de la escuadra japonesa.

Yo fui a la sección internacional del puerto chino, y me alojé en el hotel *Park,* famoso por su *confort* y la esmerada atención que recibían todos sus huéspedes. Apenas había llegado cuando encontré a un amigo mío, norteamericano, que había sido corresponsal de la *United Press* en México y cuyo nombre, por más esfuerzos que he hecho, nunca he podido recordar completo, pues sólo sé que se apellidaba Douglas. El me enseñó Shanghai y al día siguiente tratamos de visitar el campo de aviación con sus grandes instalaciones y su escuela de pilotos, todo manejado por soldados de fortuna, de cuanta nacionalidad hay en el mundo.

Quiero explicar con esto que las fuerzas chinas no tenían, en verdad, la cohesión necesaria porque sus jefes e instructores eran extranjeros a quienes nada importaban los problemas de China, sino los fabulosos sueldos que mal devengaban. Que ello sirva de ejemplo a todas las naciones de América, las que deben valerse por sí mismas y preparar a sus propios hombres para depender de ellos —si el caso lo requiere— en la defensa de sus respectivas patrias.

Mi amigo Douglas y yo, a caballo, nos dirigimos al campo de aviación dándonos cuenta de inmediato que las calles que circundaban la zona habían sido cubiertas y cerradas por barricadas en las que seguramente iba a combatirse salvajemente en la batalla que se avecinaba. Y apenas habíamos llegado a las barricadas cuando comenzamos a escuchar las descargas de la artillería naval y los estallidos de las bombas que arrojaban los aviones japoneses. Al instante regresamos al hotel y en la radio buscamos las noticias que nos dirían cómo marchaban los acontecimientos bélicos.

Pero qué sorpresa llevamos cuando, al llegar al hotel, lo encontramos atestado de oficiales extranjeros que habían abandonado aviones, armamento, artillería, hombres y todo lo que tenían para defender a la República China, a la que tan caros habían siempre cobrado sus servicios. El gran aeródromo escuela de Shanghai, después de ser abandonado por sus cobardes defensores, soldados de fortuna, fue bombardeado e incendiado, totalmente destruido por los aviones japoneses que llegaban en oleadas sucesivas. Este es el ejemplo que yo quisiera que se grabara en nuestras naciones, para que nunca lleguen a emplear mercenarios cuya única actuación real es el saqueo a las arcas de los países pobres, ya que, repito, en China lo único que hicieron fue correr ante los japoneses.

El cañoneo sobre la ciudad se hacía más intenso a cada momento, por lo que determinamos posesionarnos del *roof-garden* del hotel. Desde ahí presenciábamos el espectáculo de los terribles combates mucho mejor que si estuviéramos en una sala cinematográfica. Ni siquiera, en efecto, necesitábamos gemelos, ya que en la planicie que ante nosotros se extendía sólo había pequeñas arboledas, muy escasas.

La radio, por otra parte, nos anunciaba en inglés el avance de los atacantes japoneses, quienes apoyados por su artillería, aviones y todos los elementos modernos para la guerra, daban al traste con la tenaz resistencia de los valerosos, fanáticos y mal armados chinos.

Dos horas después la misma radio anunció que aviones "desconocidos" volaban sobre la zona internacional y recomendaba a los habitantes extranjeros que se refugiaran en sus casas. Ante esta recomendación oteamos el horizonte en todas direcciones, y de repente el ruido de los aviones nos ensordeció. Eran bombarderos chinos que llegaban buscando atacar a la flota japonesa y a la embajada nipona, situada al noreste de la zona in-

ternacional de Shanghai. Por desgracia —y por equivocación— algunas bombas cayeron sobre el famoso hotel *Catay* que tenía la forma de un cubo perfecto de 100 m. por lado, y como diez pisos de altura. Materialmente el hotel fue atravesado por las bombas causando muchos muertos. Una de aquellas bombas cayó en la Avenida Fernando VII que en aquellos momentos se encontraba pletórica de gente, por lo que los muertos fueron más de mil y hubo un gran número de automóviles destrozados.

Otras bombas cayeron como a unos 500 m. del barco insignia de la flota japonesa, el acorazado *Itzumo,* el cual al recibir la ola de la explosión, se recargó sobre el edificio de la embajada japonesa, causándole tremendas cuarteaduras.

Todo esto lo veíamos, ya dije antes, como desde un palco de teatro, pues desde lo alto del hotel *Park* se dominaba perfectamente la escena de esta sangrienta batalla. Cesó finalmente el ruido de los aviones, y la radio confirmó que habían sido aparatos chinos.

Continuó la batalla por la posesión de esta ciudad, que apenas se estaba construyendo para servicio de las autoridades chinas, y que nosotros habíamos visitado antes, admirando la arquitectura moderna en sus magníficos edificios de gobierno, los que no fue posible inaugurar por causa de la misma guerra. La zona moderna china de Shanghai fue completamente arrasada por la metralla, y las tropas japonesas continuaron su avance rumbo a la estación del Oeste, donde se había hecho fuerte el batallón que comandaba simbólicamente *Madame* Chiang Kai-shek. La resistencia parecía sobrehumana y ni unos avanzaban ni los otros retrocedían: entonces se formuló un armisticio por el cual aquel famoso cuerpo saldría, con todo y sus armas, desfilando por la Zona Internacional para embarcarse rumbo al interior de China.

Así, a grandes rasgos, expongo el desarrollo de esta cruenta batalla en donde por vez primera supe lo poderosa que es la aeronáutica, tan despreciada e incomprendida en nuestro ejército a pesar de que muchos generales, jefes y oficiales han recibido su bautizo de guerra aérea en el Lejano Oriente, por ejemplo, donde el heroico Escuadrón 201 combatió bajo nuestra bandera en Filipinas, durante la Segunda Guerra Mundial.

Terminada la toma de Shanghai no tenía objeto que yo permaneciera más tiempo en China, sobre todo porque mi salud venía a menos cada día que pasaba y aunque me habían atendido los mejores médicos —entre ellos el profesor Kruber, eminencia médica alemana y médico personal del Generalísimo Chiang Kai-shek, según me dijeron—, tuve que salir rumbo al Japón, venciendo múltiples dificultades a pesar del carácter de mi comisión diplomática, pero cualesquiera que éstas hubieran podido ser yo tenía que vencerlas, para cumplir la misión que como militar se me había confiado. Así, obligado, adquirí pasaje en un barco de cabotaje del

Mar de la China, el que hizo demasiadas escalas para llegar al mar interior del Japón.

En Sing Tao busqué al representante de nuestro país en China, señor Mauricio Fresco, gran amigo mío a quien admiro como escritor y autoridad en asuntos asiáticos, ya que al describirlos lo hizo con tal realismo que los hijos del Celeste Imperio optaron por desterrarlo con todo y su famoso libro *Shanghai, Paraíso de Aventureros.* Como no pude localizarlo en las pocas horas que permanecimos en Sing Tao, me dediqué a admirar la belleza de aquel hermoso balneario, donde descansaban casi todos los extranjeros que se habían adueñado de la China milenaria.

Seguimos nuestro viaje y desembarqué en Nagasaki, y por tren continué a Tokio. Apenas llegué a la gran ciudad avisé a las autoridades de mi regreso y fui a Karizawa donde tenía mi hogar y mi familia, ya que en Tokio el calor había sido insoportable aquel tórrido verano. Después de unos días de descanso volví a Tokio para entrevistarme con el encargado de negocios de nuestra embajada, señor Alcaraz Tornel, ya que el embajador Aguilar aún continuaba en México. Supliqué al señor Tornel que se dirigiera a las autoridades mexicanas y diera aviso de la gravedad de mi estado de salud, con objeto de que se me autorizara regresar a la patria, pero no obstante sus insistencias, y las mías, se me negaba el derecho de volver a México, en donde yo estaba seguro de que mi médico, el doctor Eduardo Souza, me devolvería la salud; pero siempre las contestaciones que obtuve fueron negativas, arguyéndose como razón que "también en los lugares donde se le ha destinado hay elementos para atenderse de los males que adolece".

Mi esposa, desesperadamente, me suplicaba que en cualquiera forma nos viniéramos a México o a alguna otra parte más civilizada, donde tenía la convicción de que yo podría recuperarme. Y así, ante la disyuntiva de morir en tierra extraña o venir a la patria a luchar contra mi enfermedad, opté por lo segundo y después de platicar con Tornel, adquirí boletos para salir hacia los Estados Unidos de Norteamérica a bordo del vapor *Presidente Coolidge,* en el que embarqué mi auto y abandonamos el Japón, con la anuencia que a última hora había yo conseguido de las autoridades mexicanas.

Días antes de embarcarme, tuvimos la suerte de aliviar un poco nuestra nostalgia al ver surto en la bahía de Yokohama un barco carguero mexicano, en cuyos mástiles ondeaba la amada enseña nacional. La pequeña colonia mexicana en el Japón, en masa, nos reunimos y fuimos a Yokohama para saludar a nuestros compatriotas, que eran los primeros marinos mercantes de mi país que llegaban al Japón. Aprovechamos la oportunidad para embarcar en él diversas cosas típicas japonesas como

muebles, biombos, arbolitos enanos y porcelanas, tan famosas en el Oriente. El barco descargó los artículos que había llevado y cargó las mercancías levando anclas rumbo a la lejana patria, dejando aquel pequeño grupo de mexicanos llenos de nostalgia y poseídos del anhelo de volver al México eterno.

La travesía en el *Presidente Coolidge* fue sin novedad. Yo no hacía ningún ejercicio porque estaba casi imposibilitado hasta para caminar, por la tremenda anemia que me había atacado. Llegamos a San Francisco, y a pesar de mi estado, lo primero que hice fue ir a un restaurante y pedir un filete que no me supiera a pescado, como todos los alimentos que habíamos tenido que comer en la tierra de Hirohito.

Ignoro qué será: pero encontrarme en América sentí renacer la salud y en cuanto nos entregaron el equipaje y el auto, salimos hacia Los Angeles sin dejar de observar que desde el momento mismo del desembarco, yo estaba siendo vigilado por policía de mi país, enviada expresamente. En Los Angeles se me hizo una transfusión de sangre y empecé a comer a gusto y sabroso, y así pude manejar el coche hasta Las Cruces, Nuevo México, en donde otra vez el fuerte agotamiento me atacó y me hizo salir del camino. Confieso que engañé a mi esposa, diciéndole que sólo me sentía cansado, aunque no era ese el motivo, sino la extrema debilidad que me postraba.

Después de un breve reposo continué hasta llegar a El Paso, Texas, en donde esperé la llegada del doctor Souza, con quien había hablado por teléfono explicándole mi situación física. Al día siguiente llegó mi amigo y doctor, quien llevaba las medicinas que había creído necesarias para que yo recobrara la salud.

Estuvimos cuatro días en El Paso, y con dos inyecciones diarias, me recuperé lo suficiente para ir a Nuevo Laredo, donde cruzamos la frontera, siempre vigilados por la policía secreta que de aquí habían mandado ya que —lo supe posteriormente— se decía que yo había simulado estar enfermo en el Japón con objeto de regresar a México y secundar al Gral. Saturnino Cedillo, quien no obstante la amistad que nos ligaba jamás me insinuó que faltara a mis deberes de soldado.

Al salir de México, desolado por el triunfo aparente de la insidia y la maldad, dejé mis intereses en manos del doctor Eduardo Souza, mi amigo y casi mi hermano; mi casa y mi pequeño ranchito en Valles en el que tenía una plantación de cítricos. Una vez don Manuel Suárez me recomendó a un tal señor Maroto para que se implantara en México una nueva industria productora de forrajes, que tendría grandes ventajas sobre productos similares no mexicanos. El recomendado, sedicente ingeniero español, mostraba grandes premios que decía había ganado ese producto en los Países Bajos;

y con esos documentos y su fácil palabra, pronto me convenció para que lo presentara con el entonces secretario de Agricultura, Gral. Saturnino Cedillo, quien como he dicho me dispensaba su amistad y confianza.

El Gral. Cedillo se interesó tanto en el proyecto que me dijo: "Yo te daré todas las facilidades en San Luis Potosí para que instales la fábrica de ese producto tan necesario a nuestro ganado". Fue así como yo me apliqué a la instalación de la mencionada fábrica, y llevé a Maroto a mi rancho "Villa Fierro", porque éste se hallaba situado estratégicamente para adquirir la caña de azúcar que entraba, en parte, en la elaboración de aquel "maravilloso" producto forrajero.

Se mandó hacer la maquinaria diseñada a propósito, dando el contrato a una empresa de la capital de la República la cual haría las máquinas necesarias. Entre tanto yo, como creía que era lo correcto, empecé a sostener al vivo ingeniero quien como nunca antes lo había hecho, se daba vida de rey a mis costillas. Y cuando se enteró de que por doquier tenía yo buenas amistades, me sacó la promesa de pedir que se autorizara a venir a México a toda su familia. También esto me costó buenos centavos. Al fin, un día, nos avisaron que la maquinaria estaba lista e inmediatamente la llevamos al rancho y se comenzó a instalar. Se adquirieron las primeras cantidades de caña de azúcar y otras materias primas cuyo nombre no recuerdo, y obtuvimos el primer producto que envié a analizar con la esperanza de que en verdad hubiéramos obtenido algo valioso; pero todo había sido un gran timo para vivir a mis costillas y para hacerme invertir algo de mis ahorros, que tantos desvelos y sustos me habían costado.

Mi gran amigo, el Dr. Souza, tuvo que lidiar con este pícaro que aún pretendía que se le diera una compensación por su trabajo, y hubo necesidad de llevarlo ante un notario público a fin de que se levantaran las actas correspondientes en las que, a la postre, aquel vivillo reconoció el fraude que había cometido conmigo. Conservo aún el acta notarial de este suceso que, sin embargo, no me curó de mi crónica enfermedad: "la inocencia", ya que en muchos otros casos, como tendré oportunidad de relatar más adelante, he sido y sigo siendo víctima de esa bondad que muchas personas consideran que es tontería.

CAPÍTULO XVIII

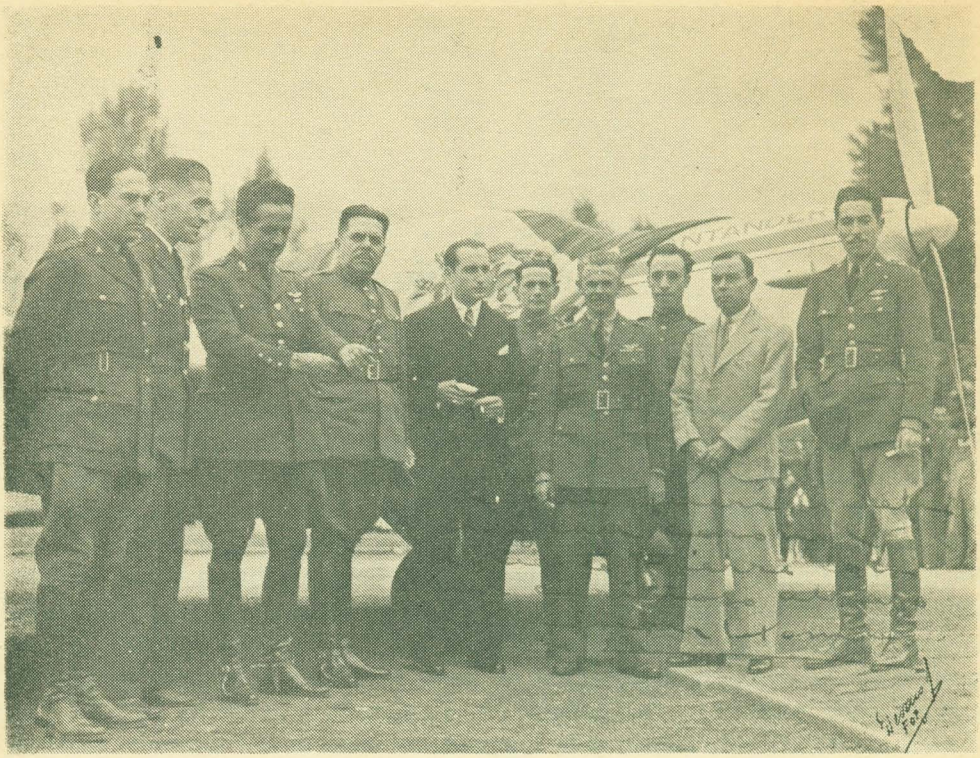
LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Muy seguramente todo mundo se preguntará qué tuvo que ver Roberto Fierro Villalobos en la contienda fratricida que asoló la península ibérica.

Como todo mexicano poseedor de cierta cantidad de gotas de sangre hispana en las venas, yo tengo muchos amigos entre los que cuentan los españoles. Pues bien, esa amistad se vino a acrecentar por la hazaña de Barberán y Collar la cual, infortunadamente, brillante hasta Cuba, se convirtió en tragedia que conmovió a toda Hispanoamérica y muy principalmente a nosotros los aviadores mexicanos, quienes también tuvimos la pretensión de volar hasta España. En mi caso particular dos veces lo intenté y si no pudo realizarse, fue porque en la primera ocasión se interpuso la muerte de Emilio Carranza, y la segunda, la muerte del también infortunado Pablo Sidar. Ambas desgracias llevaron al gobierno de mi país a prohibirme hacer el vuelo.

Estas coincidencias me proporcionaron la ocasión de hacerme amigo de Ramón Franco, de Juan Ignacio Pombo, de los agregados aéreos españoles —entre los que figuró el comandante (y mi compadre) José Melendreras Sierra—, así como otros numerosos y gratos amigos cuyos nombres es verdad que he olvidado, pero que dejaron en mí el recuerdo de hombres completos, de recia estirpe.

Así, con motivo de la pérdida del *Cuatro Vientos* y sus gloriosos tripulantes, tuve la oportunidad posterior de conocer a grandes hombres, representativos de la República Española, entre los cuales destacaron Indalecio Prieto, Félix Gordón Ordaz y, sobre todo, por afinidad profesional, el comandante Ramón Franco quien, como ya he dicho, había venido a México con el deseo de agradecer los esfuerzos realizados por el Gobierno y la Fuerza Aérea de México, para encontrar a los desaparecidos aviadores españoles. Al recibir al ya fomoso aviador en el aeródromo, tan pronto fuimos presentados pareció como si hubiésemos sido amigos de mucho tiempo atrás, y hubimos de lamentar la pérdida de aquel amigo en la trágica muerte que tiempo después tuvo.



HOMBRES DE RECIA ESTIRPE *
...numerosos y gratos amigos españoles...

Estas amistades y mis cordiales relaciones con el ministro de Estado de la República Española hicieron que, un día, fuese llamado por el señor embajador, quien me suplicó me encargara de hacer las adquisiciones de material aéreo para su país. Yo era simpatizador de la causa republicana del pueblo español, como lo eran todos los mexicanos capaces de pensar; y por eso no tuve el menor inconveniente en aceptar la proposición que se me hacía e inmediatamente comencé a tratar de adquirir los aviones que con tanta urgencia se necesitaban.

Mi compadre José Melendreras hizo saber al embajador que yo tenía tres aviones que podían utilizarse; y por el mismo conducto el Dr. Gordón Ordaz me suplicó que, de ser posible, yo le entregara esos aviones para que fueran embarcados a España, en donde ciertamente serían de gran utilidad a los defensores de la República. Yo accedí y no sólo lo hice por el beneficio económico que ello pudiera acarrearme sino, principalmente, por

* Juan Ignacio Pombo, que en 1934 voló solo de España a México en una avioneta.

la premura con que eran requeridos. Fue así como dos aviones *Lockheed Vega* fueron llevados rumbo a Veracruz, donde posteriormente serían embarcados. Además, tratando igualmente de servir, hipotequé mi casa de las calles de Anáhuac Núm. 84, y compré a mi compañero y amigo, el gran aviador Fritz Bieler, un avión *Lockheed Orión* que él poseía, pagándoselo con el producto de la hipoteca de mi casa. También ese avión salió rumbo a Veracruz. Tocó entonces el turno a mi avión *Anáhuac* con el que hice mi vuelo de Nueva York a México, que me había sido obsequiado al término del vuelo, y del que yo había tenido necesidad de deshacerme dejándolo en manos del único postor que, tratando de ayudarme, lo había adquirido. Era el Gral. de Div. Saturnino Cedillo quien, no teniendo a mano el importe total que él mismo había tasado, me había entregado $10,000.00 en calidad de enganche.

El avión había sido llevado a San Luis Potosí, donde no sólo lo volaban poco, sino que lo guardaban como si fuese una reliquia, que, creía el general, debía ser conservada con todo esmero. Entonces, al presentarse el asunto de España, me entrevisté con el Gral. Cedillo y le expuse mis simpatías por la República amenazada de muerte por la guerra civil, y él me contestó: "En esto, como en otras muchas cosas, pensamos igual. Llévate el avión y ojalá sirva para defender los ideales de las gentes de España".

Mucho agradecí aquello, y le supliqué entonces que me esperara para devolverle aquel dinero que él me había dado, pero me detuvo diciendo: "Desgraciadamente no tuve dinero para darte más; pero el solo hecho de haber tenido ese avión en mi solar potosino es para nosotros pago más que suficiente". Otra vez tripulé el *Anáhuac* y lo llevé a Veracruz donde, con los otros aviones, fue embarcado.

Por ese tiempo yo quedé, naturalmente, sin dinero, sin aviones y aun sin comisión y sin casa; pero la eterna hidalguía española cumplió retribuyéndome con largueza el costo de los aviones, y pude pagar la hipoteca de mi casa, liquidar el resto que adeudaba a Fritz Bieler y continuar las adquisiciones —hasta completar 50 aviones— que fueron enviados para el servicio de nuestros compañeros, los pilotos republicanos españoles. Esta situación, sin embargo, me acarreó una larga serie de enemistades entre mis superiores y mis compañeros, muchos de los cuales, juraban que yo había estafado a la República Española y que había amasado una enorme fortuna en compañía de Melendreras y los demás agregados militares, y aun se llegó a asegurar que hasta los embajadores tenían su parte en esta gran estafa. Así es como se levanta la calumnia y así es como ésta corre, velozmente, para en muchas ocasiones formar parte de la historia sin que haya nadie con el valor suficiente para desmentir las falsedades y

mostrar los hechos reales. Para fortuna mía, sé decir que todas esas personas, todas, supieron de mi trabajo y mi honradez para servir, no a ellas, sino una causa que ambos juzgábamos justa, y muy por encima de errores y debilidades humanas.

La calumnia aparece como un copo de nieve que rueda desde lo alto de la montaña en forma incontenible, y a medida que desciende se agranda, se agranda hasta formar el impetuoso alud que tantos daños causa. Por eso, la noticia de mi inmensa fortuna y su origen llegó hasta los Estados Unidos de Norteamérica, en donde fui acusado de violar las leyes de neutralidad al adquirir aviones para mandarlos a España. Fui sometido a juicio, y posteriormente se me exoneró de toda culpa. Por eso, y porque mi dignidad lo reclama, quiero que en estas memorias mías aparezca un documento del juicio, cuya letra dice:

"THE FOREIGN SERVICE
OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

AMERICAN EMBASSY
México, D. F.
August 24, 1941.

My dear General Fierro:

In reply to your letter of August, 19, 1941, addressed to Commander James Potter Conover, it is a pleasure to inform you that the indictment involving an alleged violation of the neutrality laws of the United States has been dismissed.

I have been officially informed by the Department of State that on June 30, 1941, the United States Attorney for the Southern District of Texas dismissed the indictment (12722 Criminal Brownsville) in the case entitled *United States vs. Roberto Fierro, Fritz Bieler, Cloyd Clevenger, Sixty Del Rio, José Aspe Suinaga, Rafael Montero, Carlos Panini, Alfredo Lezama Alvarez, Gustavo Leon, and Cía. de Transportes Aéreos del Pacífico.*

Very truly yours,
Josephus Daniels (firmado).

American Ambassador".

General Roberto Fierro Villalobos,
Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana,
Balbuena, D. F., México.

Fueron muchas las cosas sucedidas entonces, con motivo de la guerra que desangraba a España. Mientras la península sufría la gran tragedia, en otros sitios, y entre bastidores, había opereta y aun comedia franca. He aquí, por ejemplo, algo de aquello que a mí me tocó vivir.

En cierta ocasión, como a eso de las 2.00 am. sonó estrepitosamente el teléfono de mi casa. Como aquello era algo inusitado, me desperté azorado y aún medio dormido fui a descolgar la bocina. Grande fue mi asombro al escuchar, en inglés, una llamada de Nueva Jersey, Estados Unidos de Norteamérica. Era un señor comerciante norteamericano que me pedía que yo interviniera ante el embajador de España en México, para que éste ordenara el pago de un barco cargado con elementos bélicos —armas, motores de avión y refacciones—, el cual urgía que saliera de puerto lo más rápidamente posible porque él, el ciudadano comerciante estadounidense, había logrado que la ley de neutralidad fuera detenida hasta que el barco se hallara en aguas internacionales.

Claro es que aquello no era de mi incumbencia. Y por ello di al citado comerciante el teléfono de la embajada de España, la cual resolvería o no su caso. Fácilmente podía entenderse que yo no era un funcionario español, pero las murmuraciones que habían llegado hasta Nueva Jersey seguramente habían puesto en la cabeza de aquel buen hombre la idea de que yo era todopoderoso.

Muy bien, en efecto, se pagó mi trabajo, y puedo decir que ésta fue una de las muy pocas ocasiones en que mi empeño y voluntad fueron bien recompensados. Ese negocio, en el que como he dicho antes me jugué puesto, casa, aviones y dinero, es todo el atesoramiento de riqueza que mis envidiosos "amigos" me han atribuido siempre.

Volviendo a mi regreso a México, después de mi misión diplomática en el Japón, en mi pequeña granja de Valles el Dr. Souza resolvió que permaneciéramos allí el tiempo necesario para recuperarme. Finalmente llegamos a la ciudad de México en donde me enteré de todos los sucesos acaecidos durante mi ausencia. Ya me sentía yo perfectamente y así, después de arreglar mis asuntos privados, me presenté a las autoridades militares. Entonces, fui llamado por el Presidente, Gral. Lázaro Cárdenas, quien me comunicó que por acuerdo suyo había sido yo ascendido al grado inmediato; y ahí me tienen ustedes luciendo el águila simbólica de mi nueva jerarquía.

Capítulo XIX

OTRA VEZ A LA FUERZA AEREA

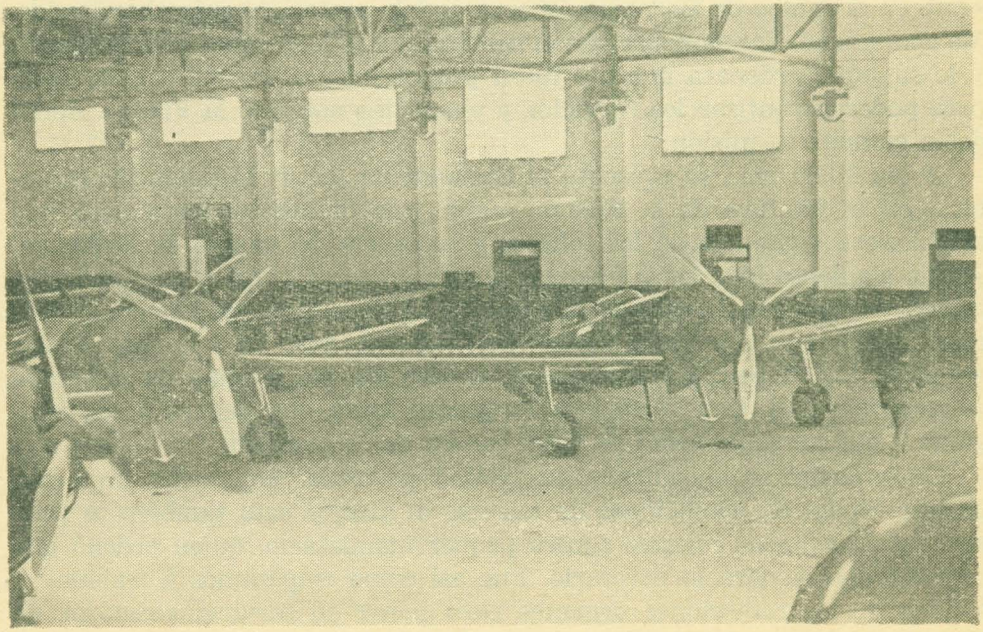
La campaña política había tomado características violentas. Fui llamado por el jefe de la campaña que auspiciaba la candidatura de don Manuel Avila Camacho, quien me indico que fuera a entrevistarme con el candidato. Recibido por éste, me felicitó por mi ascenso y me dijo que por instrucciones del señor Presidente tomara inmediata posesión de la jefatura de la Fuerza Aérea, porque él en lo personal tenía mucho interés en que yo volviera a ese alto cargo. Acaté la disposición y recibí la jefatura de manos del Corl. Alberto Salinas Carranza y en la misma tarde de aquel día, sabiendo la responsabilidad que había adquirido, me presenté en el campo de Balbuena, encontrándolo materialmente abandonado. Me comuniqué directamente con el candidato y le hice saber esta situación y le supliqué ordenara que me fuera proporcionado un batallón de línea para poder garantizar los servicios y elementos con que la Fuerza Aérea debía cumplir su misión.

A las 10.00 pm., se presentó el comandante del 7º Batallón de Infantería en la jefatura de la Fuerza Aérea y le di instrucciones para que estableciera vigilancia en los talleres y hangares del campo de Balbuena. Al día siguiente hice los necesarios nombramientos y fui a dar parte del estado en que había recibido la aviación al Secretario de Guerra y Marina, quien, por ser viejo amigo del anterior jefe, casi no me prestó atención, insistí porque sabía que él al otro día iba a estar en el campo de aviación civil. Con verdadera terquedad logré que llegara a los hangares y que personalmente se diera cuenta de la realidad.

La aviación se encontraba en verdad postrada. Solamente un avión militar estaba en condiciones de hacerse al aire, y esto también lo puse en conocimiento de nuestro futuro primer mandatario, quien ordenó que se me proporcionara lo necesario. Fue así como empezamos a trabajar y a adquirir las refacciones urgentes para poner en servicio alrededor de 25 aviones que se hallaban alojados ahí en Balbuena. En el hangar del Primer Regimiento encontré 22 aviones *Bellanca* nuevos, una gran can-

tidad de motores y suficientes refacciones. Hallé además tres bimotores *Boeing* que habían sido, como los *Bellanca*, propiedad de la República Española, de la cual los había adquirido el gobierno mexicano, por medio de un convenio. Cuando yo supe esto empezamos a revisarlos para ponerlos en servicio. Todos esos aviones habían andado por el Oriente, a bordo de un barco, en el cual se había buscado la forma de hacerlos llegar a España; pero la revolución había triunfado y Franco sería dictador vitalicio, cargo en el que ahora casi llega a quitarle la marca a nuestro don Porfirio.

Para dar confianza a los pilotos militares, a quienes se había hecho creer que los *Bellanca* eran tabú, me propuse demostrar que esto no era cierto y estuve volándolos bastantes horas. También volaron en ellos Radamés Gaxiola, Raúl Azcárate y otros muchos pilotos. Por desgracia la confianza que tan pronto se les tomó ocasionó dos accidentes, uno de ellos fatal. Con eso, y a pesar de mis súplicas basadas en la experiencia de mi carrera, los aviones fueron vendidos con todo y refacciones, como si fueran chatarra, trayéndonos en cambio seis aviones verdaderamente anticuados a cuya recepción se me invitó a que asistiera, en compañía de un muy alto funcionario. Al llegar a Balbuena el citado funcionario inspeccionó los aviones recién llegados, y muy ufano me dijo: "Ahora sí



AVIONES "BELLANCA"
...México los compró a la República Española...

EL PRESIDENTE Y LAS FUERZAS ARMADAS
...“mientras sean zapateros los que compren los aviones”...

estará usted contento”, a lo cual repliqué: “Mientras sean zapateros quienes nos compren los aviones, nunca podré estar contento”. Esta contestación que di, amén de que siempre he creído que “la verdad no peca, pero que sí incomoda”, hizo que otra vez fuera relevado ignominiosamente, acusado de quién sabe cuántas faltas y latrocinios que, se decía, había yo cometido.

Cosa curiosa, unos cuantos meses después esa misma persona que me había destituido, me vendía un gran lote de terreno colindante con el aeropuerto central, a precio casi de regalo y con esta donación pude completar el pequeño negocio de reparación de aviones que había yo establecido en un viejo edificio comprado al Departamento Central, y al cual había puesto como título el de “Aeronáutica Roberto Fierro”.

La “Canadian Car”. Durante el segundo período en que jefaturé la Fuerza Aérea Mexicana, encontré que la dirección Técnica Militar había hecho un gran negocio, según ella, en bien de la nación.

No sé los números exactos, pero de todas maneras expondré los resultados de aquel famoso contrato. Se entregó a la empresa *Canadian Car* nuestros Talleres de Construcciones Aeronáuticas, en los que habían nacido los primeros aviones nacionales construidos, con todo y sus motores, por personal mexicano. En estos talleres se construyeron motores *Aztatl,* aviones *Parasol* y biplazas, hasta el año 1920. Mi grupo fue el último que tuvo suerte de haber volado en aquellos aviones de producción totalmente mexicana. En los mismos talleres también se reconstruyeron los *Farman, Moran Soulnier* e infinidad de otros aparatos europeos y norteamericanos. Estoy seguro que hasta ese año —1920— se habían construido y reparado en nuestros talleres no menos de 250 aviones.

Por esa época se implantó en México la enseñanza de vuelo a doble control y se copiaron, con permiso de la fábrica inglesa, 50 aviones *Avro,* que dieron magníficos resultados. Se construyeron aviones como el *Sonora,* de ala baja, que también resultó magnífico. Se hicieron los *tololoches,* —nombre que nosotros les pusimos por estar construidos de madera y forrados con triplay— que fueron diseñados y construidos por los ingenieros Angel Lascurain, Antonio Zea, Mariano Domínguez, Angel Calvo y otros. Posteriormente, también se construyeron allí mismo los sesquiplanos *Azcárate* y los *Teziutlán,* que diseñara nuestro amigo Antonio Zea. El prototipo de los *Teziutlán* lo construimos, yo, con mi dinero y mi experiencia de piloto, y Antonio, con sus conocimientos y vasta práctica adquirida en su actuación dentro de aquellos históricos talleres. Por las grandes características que reunía este avioncito, logré que el gobierno se interesara, y que autorizara $500,000.00 para la construcción de 50 de esos aparatos. Fui a los Estados Unidos de Norteamérica y adquirí 56 motores *Laecoming* e instrumentos suficientes para terminarlo aquí. Desgraciadamente, pocos meses después de mi regreso de los Estados Unidos de Norteamérica otra vez fui puesto en disponibilidad y aquel trabajo se abandonó perdiendo la nación, prácticamente, todo lo que había invertido.

Volviendo a mi relato sobre la concesión a la *Canadian Car,* diré que aparte de la entrega de los talleres se le dieron $3.000,000.00 para que pudiera dedicarse a construir aviones. Quienes no estábamos de acuerdo con esa resolución naturalmente que pusimos el grito en el cielo, porque teníamos la seguridad de que nuestros ingenieros y obreros eran más que capaces para hacer cualquier avión, lo que hubiera sacado a la aviación militar de la penosa situación en que estábamos colocados, además de que nada podíamos ganar entregando nuestros talleres a un grupo que carecía de todo, menos de audacia. Por ello, en cuanto me hice cargo del departamento de Aeronáutica Militar, gestioné y obtuve de mis superiores que se cancelara aquella concesión, comprometiéndonos nosotros a terminar

los aviones que hacían falta para que la compañía *Canadian Car* cumpliera sus compromisos. Esta apenas había terminado un avión, por cierto que con no muy buenas características, cuando recibí los talleres y di instrucciones al jefe de ellos, Ing. y Corl. Angel Calvo, para que continuara la construcción de aquellos aviones, violentara la obra y se hicieran las modificaciones que yo, como piloto, propondría, ya que me había constituido personalmente en piloto de pruebas. Así fue como, después de realizar bastantes vuelos, se hicieron las modificaciones necesarias para que las máquinas respondieran a las exigencias de vuelo. Los mecánicos e ingenieros no necesitaron que yo les dijera el compromiso que había adquirido; por iniciativa propia y antes de seis meses, estaban terminando el último avión. Otra vez el destino me hizo una mala jugada: al probar el último de aquellos aparatos yo ya no era jefe del Departamento, y tuve que suplicar a mi sucesor, Gral. Salinas, que me autorizara a probarlo. El accedió y yo procedí a efectuar el vuelo de prueba, el cual tuvo un buen resultado. Esta fue mi última misión militar, cumplida el año 1941.

Capítulo XX

HOMBRE DE NEGOCIOS

Toda mi vida me ha gustado ver por el bien de mis conciudadanos. Durante los descansos forzados que he tenido en mi vida de soldado, especialmente de 1941 a 1959 —he explicado ya el porqué de la falta de comisiones profesionales para mí— tuve la idea de crear algo positivo, algo benéfico, no sólo para mí sino para el común de los mexicanos. Convertido en hombre de negocios, di vida a diversas industrias y empresas.

Así nació la "Aeronáutica Roberto Fierro", en la que viendo la necesidad de que la aviación tuviera servicios de reparación y mantenimiento de sus aeronaves, instalamos talleres, refaccionaria, hangares, almacenes, depósitos de combustibles y lubricantes y, en general, todo aquello relacionado con la aviación comercial; pero tampoco logré consolidar esta empresa —como en las rutas aéreas—, y tuve necesidad de caer en manos de capitalistas (¿o agiotistas?), quienes a la postre se quedaron con todo. Allí fue donde construimos el primer avión *Teziutlán,* cuya fabricación posteriormente el gobierno debía desarrollar, pero que, como todos mis sueños, también se quedó a medias: no por mí, sino por la falsedad de los hombres que no tienen medida para el lucro.

Productor cinematográfico. Curiosa fue, en verdad, la forma en que yo fui a dar a esta clase de negocios, porque confieso que nunca había pensado en el desarrollo de esta industria. Dio la casualidad, sin embargo, que por insistencias de mi compañero *Paco* Ferriz y de su hermano, el artista Miguel Angel, me había convertido en productor cinematográfico.

No fui lo que se llama un *pionero* del cine nacional, pero sí de los ingenuos que creían en milagros. Invertí en la producción propuesta la enorme cantidad —en aquella época— de $200,000.00, y contraté a muchas estrellas y astros del cine y teatro de aquel entonces, como lo eran Julián Soler, Magda Haller, Manolo Noriega, Miguel Angel Ferriz, Ernesto Finance, Matilde Palou y otros muchos; y como extras, gentes que aún recuerdo y que ahora, algunos de ellos, son ya famosos, como los her-

manos Tito y Víctor Junco; al Indio Bedoya, muerto ya, y a otros cuyos nombres se me escapan. A cargo de las cámaras estaba Jack Drapper, pero como éste tenía mucho trabajo tuve que aceptar al *Panzón* Víctor Herrera, quien empezaba a hacer sus pinitos como camarógrafo. La dirección corría por cuenta de Fernando Rivero. La cinta tenía ya nombre... ¡y qué nombre!: se llamaba *El Beso Mortal.*

Eramos entonces asiduos concurrentes a la Farmacia *Regis,* peña de artistas en aquellos tiempos, en la que había una joven, Josefina del Rey, a la que se conocía con el apodo de *La Pajarera.* Ella parloteaba por todos lados, diciendo a quien quería escucharla que *El Beso Mortal* iba a ser una gran película. Apenas llegaba yo, ella me saludaba jubilosamente y me decía: "Oye, *Fierrito,* ¿cuándo terminas tu beso sanitario?", y naturalmente todo mundo la celebraba, y yo también.

Esta aventura entre los cineastas me costó un buen pico. Pasaron 20 años y yo vendí mis derechos a los exhibidores, hermanos Calderón, en la ridícula cantidad de $10,000.00. No puedo decir que en el negocio tuve pérdida, pero sí que hubo necesidad de que transcurrieran 20 años para poder recuperar lo que en él había invertido.

Fábrica de persianas. Otra industria más inicié: la de persianas venecianas. En la peña del *Regis* se me presentó un puertorriqueño fanfarrón y vanidoso, diz que gran organizador, proponiéndome el negocio de mi vida.

Yo, como siempre, en busca de aventuras, me interesé en el asunto y fuimos a conocer su establecimiento, en donde, apenas llegamos, se quitó el saco, al estilo americano, se sentó tras un gran escritorio y me demostró, con números, la bondad de su novedoso negocio. Y una vez más "el ingenuo" cayó redondito.

Este vivo individuo, Arabit Rodríguez, me incendió la fábrica dos veces, por supuesto no sin antes sacar la mercancía por mí adquirida. Después de cada incendio se hacía acompañar por su familia y, de hinojos ante mí, derramaba abundantes lágrimas, asegurando que yo era su salvador. Extrañado al fin de tanta catástrofe acudí ante las autoridades solicitando se hicieran las averiguaciones pertinentes; pero mi confianza me perdió una vez más, porque cuando llegamos el pájaro había ya abandonado su nido y cruzado la frontera. Se giraron exhortos a las autoridades norteamericanas, pero como aquel vivo se decía ciudadano de los Estados Unidos de Norteamérica, y, además, averiguamos que el nombre que había usado entre nosotros sólo era un nombre de combate, resultó que nunca pude saber el paradero de aquel pájaro de cuenta. Yo había tenido oportunidad de adquirir —cosas de la guerra— en $20,000.00 el lote en que se había levantado la fábrica. Al terminar la contienda lo vendí, con todo e industria por mí establecida, en $350,000.00, que me

resarcieron bastante de las pérdidas tenidas por culpa del vivo de Arabit Rodríguez.

Panteón Moderno. Tenía un amigo que se llamó Luis Rivera, y que había tenido algo que ver con servicios aéreos. Tuvo ciertas dificultades y un buen día se me presentó, proponiéndome un negocio macabro. Desde luego me convenció con sus fáciles palabras y formamos una sociedad cuya misión sería explotar un panteón, al que nosotros bautizamos con el nombre de Moderno.

La Beneficencia Americana, dueña del panteón que llevaba su nombre, sufría infinitas pérdidas en su administración. Nosotros, una vez organizada la sociedad, le propusimos la salvación, y se nos concedió administrarlo en condiciones que nos eran realmente favorables. A los norteamericanos les había costado mucho administrar el panteón, y por eso creyeron que para ellos era un gran negocio el que nosotros lo administráramos. En realidad, y pese al desmedido lucro de las agencias de inhumaciones, el panteón sí fue para nosotros un buen negocio, pues cabe decir que en cinco años, y no obstante las cuantiosas filtraciones que realizaba el gerente, quedaron casi $2.000,000.00 para la compañía.

Por los buenos resultados de este negocio alguien, seguramente, preguntará que por qué no lo seguí. A este respecto, diré que las envidias y ambiciones impidieron que la bondadosa sociedad de Beneficencia Americana renovara el contrato correspondiente, por sobre el hecho de que la habíamos sacado de la bancarrota y que, además, le habíamos enseñado a administrar un negocio tan macabro. Sí puedo decir que aquel negocio a mí me sirvió enormemente, ya que me proporcionó la ocasión de ayudar a muchos de mis amigos, los que, por cuestiones políticas, habían sido expulsados de mi querido estado de Chihuahua. Allí tuve escondido, por ejemplo, a mi gran amigo y compadre Juan Manuel Terrazas y al máximo líder campesino chihuahuense, Andrés Mendoza, de quien ya hablé.

Otro "negocito". Un ayudante del presidente de la República, don Manuel Avila Camacho, había establecido una fábrica de aparatos eléctricos, purificadores de agua, llamados "Peasa".

Este negocito me salió por el estilo de casi todos los otros, porque tratando de ayudar a ese señor, cuyo nombre no quiero ni escribir, estuve prestándole cantidades de dinero para que él financiara la fabricación de esos aparatos, que ya tenía vendidos. Como pasaba el tiempo y la situación no se veía muy clara, opté por quedarme con dicha fábrica, aceptándola, ante notario público, como pago por el dinero que le había prestado.

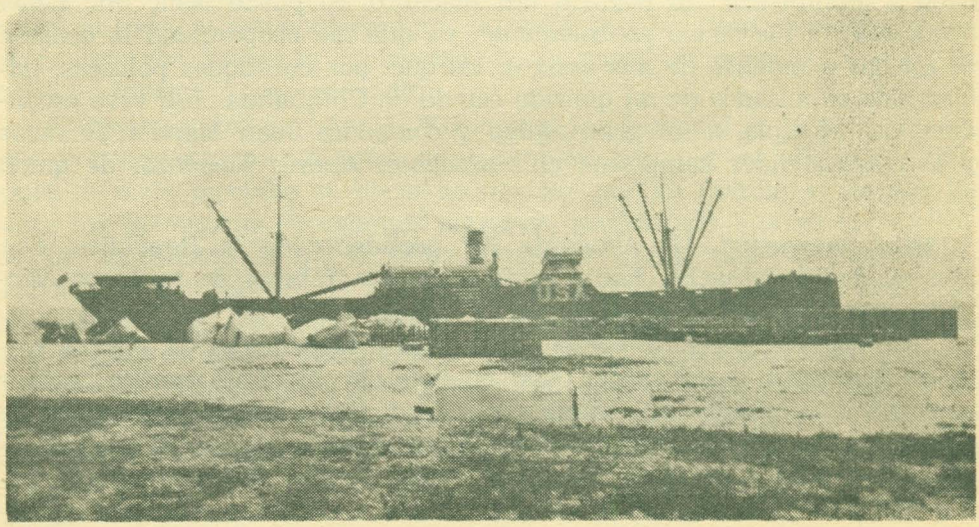
La patente de esos aparatos, al parecer muy buenos, no podía des-

arrollarse porque estaba a medias, y porque, además, había constantes reclamaciones por documentos firmados por los antiguos dueños, a quienes, naturalmente, no faltaba quien quisiera hacérselos efectivos. Todo esto me obligó a regalar la patente a unos amigos míos, los señores Arellano, de Puebla, para ver si ellos podían al fin sacar avante aquel negocio. Esta sí fue una pérdida casi total, porque lo único que pude recuperar fue algo del contrato en que tenía rentada la casa a la revista cuyo director era mi amigo, *Pepe* Pagés Llergo. La casa en cuestión era propiedad de la familia de Justo Fernández.

Salvamento marítimo. Con los aviones *Waco* y *Ryan* de mi propiedad, que de cuando en cuando rentaba yo a *Aeronaves de México,* se me presentó la oportunidad de hacer un salvamento, descargando un barco que había encallado en la Costa Chica de Guerrero. Sacamos alrededor de 3,000 toneladas de carga y 300 y tantos automóviles, ayudando a la gente de aquella región, la cual salió beneficiada grandemente por los trabajos que nosotros realizamos.

Bajo los auspicios de la secretaría de Agricultura, hicimos, cerca de Pinotepa Nacional, en Playa Blanca, un campo aéreo, alrededor del cual se levantó un pueblo que aprovechó muchas de las cosas del salvamento del barco *Timber Rush.* Para realizar este negocio hicimos una sociedad con un norteamericano establecido en México —y que tenía una agencia de autos y camiones *Chevrolet*— apellidado Crowley.

Mis hermanos y yo ganamos bien en aquella empresa, porque trabaja-



SALVAMENTO
...había encallado en la Costa Chica de Guerrero...

mos intensamente por espacio de dos meses e hicimos, además, un gran beneficio a la región, cuyos habitantes ganaron no sólo dinero, sino un camino hasta Acapulco.

...**Y, además, minero.** Cuando yo era niño acostumbraba "pintar venado" en compañía de otros chamacos. Nos íbamos a bañar al río Papigóchic y a comer manzanas de la huerta de El Molino, propiedad de los ricos familiares del que fue gran revolucionario, don Abraham González.

En una de tales ocasiones, después de haber dado una opípara comilona en mi casa, y acompañado de muchos parientes y amiguitos, nos fuimos al río y nos echamos al agua. Al instante me sentí paralizado totalmente y comencé a pedir auxilio, seguro de que si no lo obtenía iba a morir ahogado. Uno de mis amigos acudió solícito y me sacó a la orilla. Todos me preguntaban qué tenía, pero yo no podía andar y tampoco podía explicar lo que me sucedía, de suerte que uno de ellos, el mismo que me había sacado del agua, me llevó en hombros a mi casa. Mi madre y mi padre se disgustaron mucho, y ambos me dieron una buena paliza, pensando que todo aquello no era sino una argucia mía para evitar el castigo, por haber faltado a la escuela e irme de pinta.

Esto sucedió en el año 1906. Yo permanecí paralítico hasta 1909. Todos esos años me llevaban a la escuela con muchos cuidados, y en ella recibía toda clase de consideraciones de parte de mi gran maestro, don Mariano Irigoyen, de quien he hecho ya la más alta mención que mi modesta preparación me permite.

Emilio Bencomo, mi salvador, se me perdió en el torbellino de la Revolución. Todos habíamos sido maderistas, pero posteriormente, al dividirse la misma Revolución, unos fueron villistas, otros orozquistas y los restantes, carrancistas, a quienes el turbión de las pasiones políticas desatadas sobre la República arrastró incontenible, como la tormenta arrastra las hojas secas arrancadas a los viejos árboles. Emilio y yo duramos muchos años sin vernos, sin escribirnos y aun sin recordarnos.

Cuál no sería mi sorpresa al encontrar, 40 años después, a mi compañero de escuela, de juegos y sobre todo de "pintas", en la Avenida Madero, acompañado de mi primo Rafael Estrada. Este, al encontrarnos, me apostó a que no sabía quién era la persona que la acompañaba. Emilio sí sabía quién era yo, porque precisamente habían venido hablando de mí; pero yo no lo reconocí. Volví a mirarlo, lo vi fijamente y entonces volvió a mi recuerdo quien me había socorrido —siendo niños—, salvándome de morir ahogado en el Papigóchic. Se lo dije, nos dimos un gran abrazo y comenzamos a hacer recuerdos de aquellas gratas e inolvidables épocas. Hablamos de todo y de todos, me contó sus grandes triunfos y sus penas, y cómo llegó a ser coronel jefe de una brigada con el Centauro del Norte.

El destino jugó con nosotros caprichosamente, porque en aquellas aventuras muchas veces estuvimos juntos pero nunca pudimos vernos, ni reconocernos; porque yo, un poco más joven que él, no había encontrado mi camino para destacar como lo habían hecho Emilio y muchos otros de mis condiscípulos, como los Bencomo, los Anaya, los Orozco, los Caraveo, los Almeida, los González, los Cervantes, los Comadurán y muchos más papigóchics, que dieron realce a la gran Revolución Mexicana. La ejemplar escuela militarizada, bajo la insigne dirección del Apóstol de los Papigóchics, don Mariano Irigoyen, hizo posible que de un pequeño pueblo, como es Ciudad Guerrero, salieran más de 50 generales revolucionarios, los que ayudaron a la consumación de nuestro gran movimiento social de 1910. Emilio me platicó sus andanzas, y desde luego planteó el tema de la minería, ya que en Chihuahua no existe nadie que no sea propicio a contraer el "mal de la piedra". Mi tierra era, en efecto, minera por excelencia, pero ahora es el emporio de la manzana mal llamada "de California", la misma que todos saboreamos en México como importada, haciéndole poca justicia a nuestros productos.

Me dijo Emilio que tenía una mina de tungsteno que era realmente fabulosa. Ya la había denunciado y quería que yo le ayudara, no sólo a hacer los trámites sino también adquiriendo parte de aquel prospecto inigualado. Así lo hicimos. Obtenida la concesión comenzamos a trabajar la mina; pero esto despertó la ambición de un grupo de extranjeros, quienes, validos de las influencias que tenían en las altas esferas del gobierno, nos arrebataron la propiedad, y no conformes con eso, mandaron asesinar a los inermes mineros, que ninguna culpa tenían y a quienes sólo la necesidad había obligado a vivir —y a trabajar— en aquella inhóspita región.

Este caso debe ser ejemplo, sí, ejemplo, de que después de 40 años de luchas en busca de nuestros derechos, en busca de la libertad y la justicia, aún podemos fácilmente ser atropellados y sojuzgados en nuestra propia tierra por audaces extranjeros, que no merecen vivir entre nosotros porque no son dignos de ello.

"Prados de la Montaña". Llegó un día en que realmente me sentí apurado a causa de mi buena fe, que hoy tiene otro nombre, pues hasta entonces me había atenido a las incansables promesas que me habían sido hechas acerca de que, de un momento a otro, se me daría comisión de acuerdo con mis antecedentes de soldado y aviador. Al transcurrir el tiempo, mis ahorros se acercaban alarmantemente a su momento crítico, porque yo tenía necesidad de seguir llevando el tren de vida a que tengo acostumbrada a mi familia —modesto, por cierto, pese a "la enorme riqueza" que mis gratuitos enemigos se han empeñado siempre en achacarme— y esa necesidad hizo que pensara en la venta de los inmuebles de mi pro-

piedad, recordando el adagio que dice que "los bienes son para remediar los males".

Traté de vender *La Nancy,* mi propiedad en Jalisco, pero no pude y tampoco logré fraccionarla, por la poca confianza que los capitalistas tienen en las propiedades rurales. Obligado por la necesidad, vendí entonces mi casa de la colonia Nápoles, en donde había adquirido el terreno a tres pesos metro, ya que había sido uno de los primeros pobladores de aquella zona de la ciudad. Es verdad que yo había pagado la cooperación urbana, pero, con todo, 20 años después logré vender a $100.00 el metro, con todo y construcción, obteniendo regular ganancia, ya que todo el mundo estaba comprando y vendiendo terrenos hasta por $500.00 el metro. Con el enganche recibido levanté la casa que ahora poseo en las Lomas de Chapultepec; el resto me fue pagado en abonos —y a jalones—, y lógicamente yo me lo comía a velocidad supersónica, de suerte que mis apuros continuaban.

En el transcurso de estos acontecimientos tuve la desgracia de conocer a otro individuo más, que vendría a medrar bajo mi sombra. Verdadera sanguijuela, explotó mi persona y mi nombre durante diez largos años, al cabo de los cuales me cansé. Era la personificación del servilismo y aseguraba que, como negociante, él era sencillamente uno, y el mejor. Contaba a todo el mundo que había estudiado en una academia denominada Almacén de Ideas, en la que, lógicamente, había sido uno de los alumnos luminarias. Su audacia lo llevó a aseverar que era propietario del 50% de mis intereses y ganancias, y además, de mi personalidad y de mi vida de soldado. Esto dará una idea de la clase de alimaña que era. Este individuo y su grupo de satélites me fueron presentados por mi amigo el Gral. Eduardo Hernández Cházaro, al que también seguramente habían mareado con su chachalaqueo de nombres importantes. Entre las muchas cosas que yo platicaba con este sujeto salió un día el caso del *Panteón Moderno,* el cual ya he dicho cómo sí fue un buen negocio para mí. El tema macabro lo entusiasmó y confieso que a mí también, porque vi la posibilidad de realizar el mismo negocio si obtenía un terreno apropiado, y lograba la concesión de las autoridades del Distrito Federal.

Tuvimos la idea de que el Instituto Mexicano del Seguro Social hiciera el negocio y presentamos un bellísimo proyecto, cuya elaboración, naturalmente, yo pagué, como pagué siempre café, comidas, almuerzos, oficinas, propaganda, empleados y todo lo que requería llevar adelante el negocio planeado y del que nuestro individuo no quería menos del 50%. Mis amigos y aun mis conocidos, lo apodaban por esto *El Fifty-Fifty.* El Instituto Mexicano del Seguro Social nunca nos contestó categóricamente; ignoro si aprovechó la idea o piense hacerlo algún día, pero lo cierto es que jamás nos devolvió nuestro proyecto.

La sanguijuela, como aquí le hemos venido llamando, es verdaderamente audaz y empeñoso en todo aquello que puede dejarle algo sin trabajar: a base de argucias consiguió que se nos fiara un terreno, en el que yo, por supuesto, sería el que lo pagara y el único responsable, porque él jamás quiso aceptar responsabilidad alguna y mucho menos firmar un solo documento que pudiera comprometerlo en algo. Al haber yo aceptado este compromiso y no pudiendo obtener del Departamento Central la concesión para nuestra ideada necrópolis, pensamos en crear un campo de golf que sustituyera al *Campo Azteca,* creado por el Gral. Andrés Figueroa y otros militares deportistas, así como un fraccionamiento colindante al campo de golf.

Mis lectores comprenderán que estas ideas no son sino producto de mi espíritu emprendedor y de mi experiencia, aun amarga, de negocios anteriores, aun cuando es de esperarse que este vivales quiera adjudicárselas, arguyendo haberlas aprendido en su fabuloso "Almacén de Ideas".

Fue así como nació *Prados de la Montaña,* a cuyo frente tuve necesidad de poner al "supercerebro" que durante su gestión pudo enredar mis negocios de tal forma, que le produjeron muy buenos dividendos y me acarrearon problemas que aún tengo pendientes de solución. Haré un poco de historia.

Para llevar adelante el fraccionamiento se tuvo la necesidad de recurrir a capitalistas extranjeros, para costear las obras de urbanización y otros gastos relativos, pero como siempre sucede en estos casos, cuando la inversión es fuerte y el negocio seguro, los capitalistas tratan de quedarse con todo y hacer desaparecer a quien les ha brindado la aportunidad. Así me sucedió a mí en *Prados de la Montaña,* en el que se estableció un fideicomiso, para mayor garantía de los capitalistas, quienes, representados por un seudoabogado, también extranjero, impusieron cuantas condiciones quisieron.

Como dato curioso, puedo anotar que la persona que me "consiguió" a estos señores, pretendía cobrar el 10% de las utilidades totales del negocio. Así puede verse cómo andaban las ambiciones.

Sin embargo, ahí no paró todo. En su voracidad, el grupo extranjero capitalista, en unión de otras personas de igual falta de escrúpulos, a base de una serie de maniobras, me relevaron del cargo de presidente del Consejo de Administración del Fraccionamiento y conmigo a todo el Consejo, apoyados en que en el famoso fideicomiso yo entregué todos mis intereses en garantía de la operación, esperando reciprocidad en la confianza que yo tenía en ellos. Nos sustituyeron con sus incondicionales, con títeres anuentes a todos sus caprichos. El antecedente de este caso consta en la Notaría Núm. 30 de esta ciudad de México.

Siguiendo nuestro caso, al principiar la organización de este negocio,

varias personas, confiadas en mi personalidad y seriedad, hicieron contratos de promesa de venta por superficies de terrenos para construir sus casas, a reserva de que, una vez cumplidos los requisitos establecidos por el Departamento Central, se formalizaran las operaciones mediante las escrituras correspondientes. Por esta razón y tratando de rescatar y defender los intereses de esas personas que depositaron en mí su confianza, he puesto en conocimiento de las autoridades respectivas —más concretamente de la Procuraduría de Justicia del Distrito y Territorios Federales— todo este asunto. Sólo esperamos que la vida nos alcance para ver restituidas nuestras propiedades y a salvo nuestro honor que esos pícaros se empeñan en manchar.

No cabe duda que nosotros mismos, los mexicanos, tenemos la culpa muchas veces de los males que nos ocurren, ya que vemos en todo extranjero un ser raro y —hasta cierto punto— les conservamos respeto, pero desgraciadamente no todas esas personas saben corresponder a ese aprecio que nosotros les guardamos. En este caso, se trata de un individuo de origen norteamericano; un verdadero "vivales" con cuentas pendientes ante la justicia de los Estados Unidos de Norteamérica —antecedentes que yo ignoraba y que por verdadera casualidad llegaron a mi conocimiento, muy tarde por cierto—, que no conforme con todo lo que ha hecho, se ha atrevido a adueñarse de un terreno de mi propiedad, edificando en él su casa, con pleno conocimiento de que lo ha hecho en propiedad ajena. También por este motivo presenté mi queja ante el Juzgado Mixto de Villa Obregón, donde ya se dispuso su arraigo en el país. Sin embargo, son tales las mañas de este individuo que entra y sale de México cuantas veces lo desea.

Pues bien; volviendo a nuestra conocida "sanguijuela", el quitármela de encima me costó una buena suma de dinero, ya que, acostumbrado a toda clase de triquiñuelas, se negaba a devolverme la documentación oficial del negocio y a cambio de esto tuve que reconocer una serie de deudas que este hombre había contraído y que yo tuve que cubrir. No obstante que por el Acta Núm. 40,148, Volumen 598, levantada ante la fe del C. Notario Público Núm. 39 de esta ciudad de México, este individuo renuncia irrevocablemente a todos sus derechos que —aun mal habidos— tenía en el negocio, no está conforme aún y no se resigna a la idea de haber perdido "su minita". En unión con sus satélites sigue hostilizándome, aun cuando sus ataques inconsistentes, sin base, no tienen los resultados esperados. Dicen que "para muestra basta un botón" y he aquí uno de esos "botones" que pinta la calidad humana de estas gentes, que no pueden llamarse hombres porque les falta el valor civil suficiente para ratificar con su propio nombre sus aseveraciones:

México, D. F., octubre 12 de 1963.

Sr. Rodolfo Ochoa R.
a/c. *Novedades* Redacción.
México, D. F.

Estimado Sr. Ochoa;

Animados por el valor civil y la claridad que demuestra usted al poner de relieve en sus interesantes reportajes contenidos en *Novedades* de fechas 10 y 11 del presente sobre la "Isla de los Millonarios" y "La Tijuanita del Hampa", la inmoralidad que prevalece en nuestro medio, en este sentido, le estamos enviando en la presente algo que indudablemente merecerá su atención y comentario en la prensa:

La información que aquí se consigna está tomada inteligentemente de múltiples documentos, cartas, notificaciones judiciales, actas, quejas, etc., que obran en el archivo particular del Gral. Roberto Fierro Villalobos y que se relaciona con el gran fraude de "Prados de la Montaña", S. A.

Haciendo un poco de historia, diremos a usted que Prados de la Montaña nació bajo el membrete de "Club Deportivo Prados de la Montaña", S. A. para degenerar en un simple fraude bajo el nuevo membrete de "Fraccionamiento Prados de la Montaña", S. A.

Pues bien, este negocio, que se inició a iniciativa del Cap. Ignacio M. Ahedo, bajo la más honesta intención, nació allá por el año de 1958, bajo los mejores auspicios, pues su grupo directivo estaba integrado por personas de reconocida solvencia moral y económica.

Sin embargo, Ahedo, para darle "personalidad" al negocio, creyó conveniente e inteligente "darle chamba como pantalla" nada menos que al Gral. Fierro (entonces en desgracia), quien aceptó gustoso su papel, por una módica suma mensual, "más gastos de café".

Pero allá por el año de 1959, este Ahedo y dos prominentes jefes militares, creyeron conveniente a sus intereses, planearon y lograron la resurrección política de Fierro, llevándolo por tercera vez a la de jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana, mediante el apoyo decidido y no muy desinteresado de un importante general ex pagador.

Mas, una vez en el poder, Fierro se reveló en toda su personalidad real. El mismo que se le apareció al Gral. Gustavo Salinas, allá por el año de 1924, traicionándolo y calumniándolo. Aquél mismo que a su amo y protector, el Gral. Avila Camacho, denunció como ratero en 1936 (favor de ver periódico *Detectives,* núm. 216, de octubre de 1936 y la pág. 41 del semanario *Sucesos* de 28 de febrero de 1939, conteniendo carta aclaratoria del Sr. Gral. Samuel C. Rojas), por lo cual fue castigado bondadosamente por el Presidente Caballero, "desterrándolo" como Ministro en el Japón.

Con estos antecedentes, así como con el de su gran asalto a la tesorería del estado de Chihuahua, en el año de 1932 (ver "Desayuno" de *Excélsior,* de 24 de febrero de este año), creemos innecesario decir la suerte que corrieron sus amigos de 17 años de olvido oficial, de 1942 al 1959 año de su resurrección y el negocio deportivo de Prados de la Montaña.

Ahedo, en su extrema bondad y confianza, tuvo la peregrina idea de dar a Fierro plenos poderes en su negocio, nombrándolo presidente y depositario de valores.

Por desgracia para Ahedo, apareció en escena un gringo de no muy claros antecedentes y no muy limpias costumbres llamado Harold B. Hayes, quien tiene procesos en los Estados Unidos, por robo, fraude, estafa, etc., en perjuicio de varias compañías constructoras y de fianzas, seguros, etcétera.

Hayes, golfista por afición, fue a dar con Fierro en el campo del deporte y allí brillaron entre los dos, las primeras ideas; una de ellas, la más brillante "darle palo al gobierno haciendo casitas baratas para el buenazo de Luis Quintanilla..."

Fierro sería la palomita blanca, que ofrecía "su buena fe", "su personalidad oficial", "sus conexiones políticas y su influencia ante el gobierno..." Hayes aceptaba ser la oveja negra. Una vez consumado el fraude que compartiría 50-50 con Fierro, se pelaría del país y el cuento se acababa "a la mexicana" o a lo "Merino".

El contrato de construcción sería por 100 millones de pesos. El financiador sería un banco suizo. Las garantías: el mismo contrato del Gobierno, avalado por la NAFISA y lo que a continuación se cita:

		Valor total
$ 2.040,000	en acciones de control del Club Dep. P. de la M.	$ 11.000,000
1.750,000	,, ,, ,, ,, de Fraccionam. P. de la M.	84.000,000
2.000,000	,, ,, ,, ,, ,, la Cía. Const. "MIXA"	25.000,000
650,000	,, ,, ,, ,, ,, Terrenos P. de la Mont.	3.000,000
625,000	,, ,, ,, ,, ,, la Cía. M. L. de Guevara	625,000
$ 7.065,000	.....TOTALES.....	$ 123.625,000

En la actualidad, Fierro ha consumado los siguientes fraudes: despojo completo de la parte que corresponde a Ahedo en el negocio de Prados de la Montaña y despojo (hasta de su casa) al Sr. Manuel Ladrón de Guevara como puede ser comprobado con los propios señores Ahedo y Guevara. Todo esto en manipulaciones combinadas y planeadas con el gringo Hayes.

Despojo de terrenos y propiedades de los socios de Fraccionamiento Prados de la Montaña, mediante una inteligente finta hecha ante el Departamento Central, en connivencia, según se comenta en la F.A.M., con

un Ing. Valenzuela, lo cual, desafortunadamente para Fierro, ha trascendido y llegado a oídos de algunos de los socios, quienes, para defender sus intereses, se han organizado en *Asociación de Propietarios de Terrenos en el Fraccionamiento Prados de la Montaña, A. C.,* con domicilio en Vallarta Núm. 1, Desp. 806-A, y quienes, por principio de cuentas y aunque sea en una forma tibia, el domingo 29 de septiembre enviaron al licenciado Ernesto P. Uruchurtu, un telegrama urgente que apareció en *Excélsior,* pidiendo al Regente la retención del fondo de garantía de urbanización que pusieron Fierro y Hayes ante dicha autoridad, sin saber que ya estos señores lograron retirarla en combinación con el ya mencionado ingeniero Valenzuela.

Todo bien entendido en el *racket* Fierro-Hayes, el gringo es el director intelectual y manipulador oficial de todas las "movidas" en Prados de la Montaña y Fierrito "es el hombre bueno, dulce, paternal y bondadoso..." que en último caso, quedará como "víctima de su buena fe".

Como Fierro es el amo de todo lo anterior, por obra y gracia del mismo Ahedo que le dio poderes ilimitados, él a su vez nombró a Hayes gerente general con control absoluto del negocio.

Para no fallar, Hayes ha organizado además, con ayuda de Fierro, por supuesto, una serie de compañías ficticias, tales como Inmobiliaria Santa Fe, S. A., Vientos del Pacífico, S. A., Hal.-Mex, S. A. y otras varias, en donde Hayes y Fierro mueven valores ficticios, apoyándose en los valores reales, procedentes de los despojos de Ahedo y Guevara.

La nación vio, en fecha no muy lejana, con verdadera satisfacción y agrado, la actitud tomada por las autoridades en el fraude cometido por importantes e influyentes financieros y hombres de negocios de Monterrey N. L., pero cabe preguntar con toda justicia y sinceridad si esta energía y celo desplegados por las autoridades ¿son aplicables únicamente a ciudadanos civiles, sin ningún puesto público ni uniforme? o si ¿estos últimos atributos son patente de impunidad?

Pues volviendo al reportaje de *Excélsior* ("Desayuno" de 24 de febrero) en él se menciona un fraude a la nación, perpetrado por Fierro en terrenos de la Base Aérea de Santa Lucía y otro relacionado con la emisión de 20 millones de pesos en bonos sin ninguna autorización hacendaria, por lo cual fue multado por la Comisión Nacional de Valores con $100,000.

Usted, señor Ochoa, con un reportaje oportuno, puede ser el salvaguardia de intereses de muchos mexicanos, víctimas de este par de pillos: Fierro y el gringo Hayes.

Atentamente.

NOTICIERO F.A.M.
Lomas de Sotelo. México, D. F.

Capítulo XXI

NUEVAMENTE EN LA FUERZA AEREA

En el año de 1959 el Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos, tuvo a bien designarme nuevamente jefe de la Fuerza Aérea Mexicana y en éste, como en todos los cargos que relacionados con la aviación se me han conferido, he puesto todo mi empeño y voluntad en servirla, en buscar su engrandecimiento, consagrándome por entero a sus atenciones.

Esta circunstancia fue muy bien aprovechada por aquel individuo que tenía al frente de mi negocio, ya que al no poder atenderlo personalmente debido a que mis ocupaciones en la Fuerza Aérea absorbían la mayor parte de mi tiempo, tuve que dejarlo en sus manos para que él materialmente lo saqueara y me creara situaciones y compromisos que, como digo antes, aún no están resueltos.

Sin embargo, ahí no han parado las cosas, porque ya ajeno a todos mis intereses y no conforme con lo que me ha molestado, se ha rodeado de un buen grupo de personas, tanto ajenas a la aviación como pertenecientes a ella —renegados sin comisión por sus malos manejos, para quienes ha terminado el *modus vivendi* tan cómodo que habían encontrado— y se han dedicado a hostilizarme, tanto a mí como a mis colaboradores, por medio de anónimos groseros y sin base, tratando si no de buscarme una dificultad, sí procurarme un mal rato. Desgraciadamente para ellos, sus intenciones no han tenido los resultados esperados en ningún sentido, porque hombres de esa categoría, que se escudan en el anonimato de un nombre supuesto o simplemente se hacen aparecer como "un grupo de amigos" —ofendiendo la palabra amistad— no merecen la más mínima atención, ya que carecen —como los carrizos— de corazón suficiente para levantar su propia voz y exponer lo que en su concepto no es adecuado. No quiero pretender ser un infalible, no; sí he cometido errores y muchos, y con toda sinceridad lo declaro: agradezco de verdad a mis amigos, a mis verdaderos amigos, que me los hayan hecho ver.

He aquí uno de esos anónimos, publicado por un viejo periodista

"amigo" mío, víctima seguramente también de las malas artes de ese grupo de privilegiados cerebros:

"Hurtos con sangre

Por *Joaquín Piña*

"La acusación que pesa sobre dos jefes militares de la Fuerza Aérea Mexicana ha provocado el escándalo más grande de nuestros días. Los hechos delictuosos de que se acusa a los dos altos jefes militares, son:

"1. Haber adquirido en Estados Unidos de Norteamérica, aviones de entrenamiento, de desecho, a un precio ínfimo; y haberlos entregado a la secretaría de la Defensa a altísimos precios.

"2. Haber utilizado esos aviones para la enseñanza y entrenamiento de jóvenes aspirantes de la Escuela de Aviación de Santa Lucía, con lo que más que a un probable accidente de heridas leves, los orillaban a la muerte.

3. Haber ocasionado, conscientemente, la pérdida de vidas de jóvenes aspirantes a pilotos militares.

"En resumen: un fraude al Erario Nacional por más de $30.000,000.00; y causantes de heridas, y en varios casos de muerte, de pilotos y aspirantes a pilotos.

"La acusación de este fraude dos veces criminal supera a los que consumaban en pasados regímenes los favoritos de algunos presidentes de México. Los millones que convirtieron en potentados, en hombres riquísimos a los alemanistas, no se mancharon de sangre humana. En cambio, los de estos acusados de enriquecerse con dinero de la nación, generaron tragedias. Y ellas con pleno conocimiento de que los aviones chatarra eran a la manera de túmulos en que se enviaban a la muerte a jóvenes que aspiraban a ser defensores de la patria; a muchachos llenos de fe en que tenían que cumplir un alto destino.

"La tragedia se repitió en innúmeras ocasiones. Se repetía en tanto que los que la creaban iban engrosando sus fortunas personales, sustrayendo parte de la gasolina destinada a los vuelos de entrenamiento, alterando las facturas de reparaciones de aviones; en otras filtraciones de su presupuesto...

"Y esto ocurría en tanto que en algunos hogares se lloraba por la trágica muerte del hijo, del novio, del amigo sacrificado por la sed de oro de sus jefes. Dos militares se hacían ricos y muchos hogares más pobres que nunca lo fueran, por la desaparición del ser querido, en el que sus familiares tenían depositadas todas sus esperanzas.

"Lo que provoca el escándalo de hoy, un reportaje publicado en *Excélsior,* ya era conocido del pueblo mexicano. Hace poco más de dos años, en el diario *La Prensa,* de esta ciudad de México, un periodista publicó una serie de reportajes revelando el costo real, la calidad, la peligrosidad de los aviones de desecho que había adquirido el jefe militar encargado por la secretaría de la Defensa de hacer dicha compra. Los reportajes estaban apoyados en datos verídicos. Contenían cifras exactas. Desnudos de mentiras, desprovistos de pasión; auténticos reportajes.

"La denuncia era formal. Pero las altas autoridades encargadas de velar por los intereses de la nación, guardaron silencio. Lo que hubiera ocasionado en otro país una tempestad sobre un ministerio, sobre todo un régimen gubernamental, en México pasó inadvertido. Ninguna averiguación. Ningún cambio de comisión. Ningún juicio abierto para conocer la verdad y castigar —si era culpable— al acusado.

Se piensa en la posibilidad de que no todo el dinero hurtado en ese remolino de millones y de muerte que es la Escuela de Aviación de Santa Lucía, haya ido a los bancos de los dos jefes militares hoy acusados. Tal vez varios millones fueron a otros.

"Pero hoy, como hace dos años, los jefes militares acusados por un reportero de *Excélsior* y uno de *La Prensa,* están tranquilos. Puede uno de ellos atender al desarrollo de la gran empresa que fundó al convertirse, en sólo cuatro años, de pobre en millonario; y el otro en realizar los preparativos de compra de más aviones de desecho. Los cargos tremendos lanzados en su contra, se olvidarán en corto tiempo. ¿Cuándo se castigó en México al político, civil o militar, que robó a la nación?"

Como una explicación, innecesaria tal vez, de lo anterior, deseo incluir aquí la manifestación de bienes, que conforme a la Ley de Responsabilidades, hice ante el C. Procurador General de la República, al hacerme cargo de la jefatura de la Fuerza Aérea, en cuya ley podrían basarse mis detractores y si tenían las pruebas suficientes, consignarme ante las autoridades:

"C. Procurador General de la República:

"Roberto Fierro Villalobos, General de División Piloto Aviador, señalando como domicilio para oír notificaciones la casa Núm. 1,210 de la Avenida Sierra Paracaima, Lomas de Chapultepec, D. F., ante usted respetuosamente expongo:

"Con fecha de hoy, he tomado posesión del cargo de jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, por lo que en cumplimiento a lo ordenado por el artículo 110 de la Ley de Responsabilidades de los Funcionarios del Es-

tado, vengo, en los términos del presente escrito, bajo protesta de decir verdad, a hacer la manifestación de los bienes que actualmente me pertenecen.

"I. PROPIEDADES RAICES.

"Terreno y construcción ubicada en el número 1210 de la Avenida Sierra Paracaima, Lomas de Chapultepec, con un valor aproximado de $500,000.00, incluyendo menaje de casa, a nombre de mi señora esposa, la señora Carmen Jasso de Fierro.

"Hacienda ganadera denominada «La Nancy», ubicada en el Distrito de Tomatlán, del estado de Jalisco, con 1,000 cabezas de ganado vacuno y 200 de ganado caballar, con un valor de $1.000,000.00 (Un millón de pesos 00/100), a nombre del suscrito.

"30,000 (treinta mil) metros cuadrados de terreno ubicado en la Delegación de Cuajimalpa, D. F., con un valor de $90,000.00 (noventa mil pesos 00/100), aproximadamente, a nombre del suscrito.

"II. DEPOSITOS EN NUMERARIO EN INSTITUCIONES DE CREDITO.

"Cuenta corriente en el Banco Nacional de México, S. A., con $16,000.00 (Dieciséis mil pesos 00/100).

"Cuenta corriente en el Banco de Comercio, S. A., con $20,000.00 (Veinte mil pesos 00/100).

"III. AUTOMOVILES.

"Un automóvil marca *Cadillac,* Modelo 1954, con valor aproximado de $50,000.00 (Cincuenta mil pesos 00/100).

"Un automóvil marca *Chevrolet,* Modelo 1956, con valor aproximado de $40,000.00 (Cuarenta mil pesos 00/100).

"Un automóvil marcha *Chevrolet,* Modelo 1952, con valor aproximado de $15,000.00 (Quince mil pesos 00/100).

"IV. MENAJE DE CASA.

"Se encuentra considerado dentro del valor de la casa manifestada en el párrafo Núm. I.

"V. ACCIONES, TITULOS, ETC.

"En la Compañía Centro Deportivo Prados de la Montaña, cuyo capital es de $7.000,000.00 (Siete millones de pesos 00/100), el 32% (treinta y dos por ciento) de Acciones.

"Por lo expuesto,

"A Usted. C. Procurador, atentamente pido:

"Tener por hecha la presente manifestación de bienes, para los efectos legales a que hubiere lugar.

"Protesto a usted mis respetos.

"México, Distrito Federal, a primero de abril de mil novecientos cincuenta y nueve."

"C. Procurador General de la República.

"Roberto Fierro Villalobos, General de División Piloto Aviador, señalando como domicilio para oír notificaciones la casa Núm. 1210 de la Avenida Sierra Paracaima, Lomas de Chapultepec, México, D. F., ante usted respetuosamenrte expongo:

"En atención a lo dispuesto en el oficio Núm. 59-454, Expediente 7/600/10677, de fecha 10 de abril de 1959, girado por la Oficina de Registro de Manifestaciones de Bienes de esa Procuraduría General de la República y como ampliación a mi escrito de fecha 1º del propio mes de abril, me permito informar lo siguiente:

"La casa ubicada en Sierra Paracaima Núm. 1210, adquirí el terreno a razón de $50.00 (cincuenta pesos 00/100) metro cuadrado, el día 19 de diciembre de 1949, a nombre de mi señora esposa, la señora Carmen Jasso de Fierro.

"La hacienda ganadera denominada «La Nancy», la adquirí en el mes de noviembre de 1951, por venta que me hizo la señora Carmen G. de Villaseñor.

"El terreno ubicado en la Delegación de Cuajimalpa, D. F., lo adquirí el día 16 de noviembre de 1953, por venta que me hizo el señor ingeniero José A. Viadas.

"En el mes de febrero de 1954, fundé las compañías Centro Deportivo Prados de la Montaña y Fraccionamiento del mismo nombre, en las cuales tengo el 32% de las acciones.

"Por lo expuesto,

"A usted C. Procurador, atentamente pido:

"Tener por hecha la manifestación expresada en mi escrito de fecha 1º de abril de 1959 y disponer se agregue el presente al mencionado escrito.

"Protesto a usted mis respetos.

"México, D. F., a catorce de abril de mil novecientos cincuenta y nueve."

Por esa declaración verá el lector que lejos de acrecentar mi capital, éste ha disminuido, ya que entregué mi propiedad rural, "La Nancy", a los campesinos acatando instrucciones del señor Presidente de la República, quien bondadosamente me prometió que esta cesión me sería recompensada en lo justo. Yo he considerado, y considero, que el haber hecho esto no es sino cumplir con nuestras leyes, emanadas de la Constitución de 1917, que tantos sacrificios y tanta sangre costó al país; y que yo, revolucionario convencido desde mi niñez, no he hecho sino cumplir con uno de los ideales por los que yo mismo luché.

Condecoraciones. Como un hecho natural, poseo diversas condecoraciones nacionales e internacionales que me han sido otorgadas por diferentes servicios que he prestado durante mi carrera.

Por ejemplo, en el año de 1953, el presidente don Adolfo Ruiz Cortines me entregó —junto con muchas personas más— la Cruz de Guerra de Primera Clase. Poseo además las de Segunda y Tercera clases de esta misma condecoración, la que fue creada para premiar las acciones de guerra del soldado mexicano.

Mi personal opinión acerca de este particular es que tal condecoración jamás debió haber sido creada para premiar acciones de guerra fratricidas, porque juzgo la matanza entre hermanos no precisamente como un honor: pero considero también que al estatuirla se trató de recompensar en alguna forma a los elementos leales al gobierno constituido y que lucharon con las armas en la mano por el imperio de la justicia y la razón.

CAPÍTULO XXII

MI FAMILIA Y MIS AMIGOS

Ya en otra parte de este libro, me he referido, aun someramente, a mi familia, a mis amigos y a varias gentes buenas que tuve la fortuna de conocer y tratar.

Sin embargo, quiero que se me permita hablar un poco de más de ellos.

Mi santa madre. Con el corazón aún dolorido confieso que con mi madre, la bendita mujer que me dio el ser y que en vida llevó el nombre de doña Herlinda Villalobos, tuve y tengo una gran deuda que jamás pude pagar como debía, a nombre de mis hermanos y mío.

Ella fue el ángel tutelar de nuestro hogar. Un ángel que jamás escatimó ningún esfuerzo personal ni en trabajo, ni en atención, a aquella gran prole compuesta por diez hijos, de los cuales fui el mayor.

Durante nuestra situación amarga, precaria como expatriados maderistas, vivimos en El Paso, Texas, en donde ella y mi padre tuvieron que desempeñar duras faena. En efecto, mi padre, ya en edad avanzada y desconocedor del idioma, luchaba con su mejor voluntad para ayudar a alimentarnos y mientras pudo hacerlo nunca flaqueó, recorriendo arriba y abajo las calles en su tarea de comerciante.

DOÑA HERLINDA VILLALOBOS DE FIERRO
...fue el ángel tutelar de nuestro hogar...

Mi madre —antes lo he dicho— tuvo que trabajar haciendo ropa para muchos de nuestros parientes ricos, también desterrados, pero quienes siempre pagaron a mi madre su trabajo no como debían, sino como se concede un mendrugo, tal como sucede siempre que los parientes pobres se acercan a los ricos. Es verdad que éstos conceden a aquéllos su confianza y les palmean la espalda, pero también es verdad que al mismo tiempo cierran herméticamente la caja de caudales.

En tal situación y siendo yo el mayor de los hijos, veía con pena y rencor la forma angustiada en que nuestro hogar era precariamente abastecido. Por ello en la primera oportunidad regresé a mi patria, al impulso de aquellos ideales que los pobres escuchábamos en labios de los grandes revolucionarios, como don Abraham González y don Francisco I. Madero y aquella pléyade de valientes que siguieron sus pasos y se lanzaron a la aventura más trascendente, en México, de todo el siglo XX. Sus sacrificios —y aun la entrega de sus vidas—, hicieron posible que hoy gocemos y nos sintamos hombres libres.

Yo tendría entonces 16 años, y ya en mí germinaban los ideales de justicia social que me enseñaron don Mariano Irigoyen en la escuela, Pascual Orozco y Marcelo Caraveo y mis condiscípulos quienes, la inmensa mayoría, pagaron con su vida el bienestar que hoy disfrutamos. Recuerdo bien el amargo rencor que los mexicanos sentíamos, como desterrados, hacia aquellos de nuestro mismo origen que nacidos en Texas, se creían superiores y nos trataban con desdén sólo por hablar inglés. En cuanto podían, nos vejaban en mil formas y eso nos orilló a muchos de los casi niños recién llegados, a volver a la patria y encontrarnos envueltos en el turbión de la Revolución.

Pasado el tiempo y yo perdido en la vorágine revolucionaria, mi madre enfermó gravemente a causa del exceso de trabajo. Alguien me avisó y venciendo todos los obstáculos tuve la suerte de volver a El Paso, donde, por lo menos, la vi morir. Entonces ese inmenso rencor que guardaba por la poca humanidad de las gentes, se acrecentó y creó en mí un dolor aún más agudo, por no haber podido darle todo lo que ella merecía.

Al término de la Revolución con el Plan de Agua Prieta, causé baja en las fuerzas auxiliares de caballería y vine a México a estudiar aviación. Concluida mi carrera pude traer a mi padre y a mis hermanos y siempre traté de resarcirlos de aquellos sufrimientos padecidos en el destierro. Casi todos ellos, se educaron y lograron hacer carrera, lo cual me confortaba, como me había confortado el hecho de que ellos todos no pasaran más por las terribles penurias del destierro. El gran pesar que aún hoy me atormenta es, repito, el no haber podido lograr cosa igual para aquella santa mujer que fue mi madre.

Terminada la campaña contra las fuerzas delahuertistas, me casé con el único cariño de mi vida, mi actual esposa doña Carmen Jasso de Fierro, compañera y amiga desde entonces, que en mis triunfos y tristezas, en mis noches sombrías y en mis horas luminosas, ha permanecido siempre como lo que es, la madre de mis hijos e indiscutible reina de mi hogar.

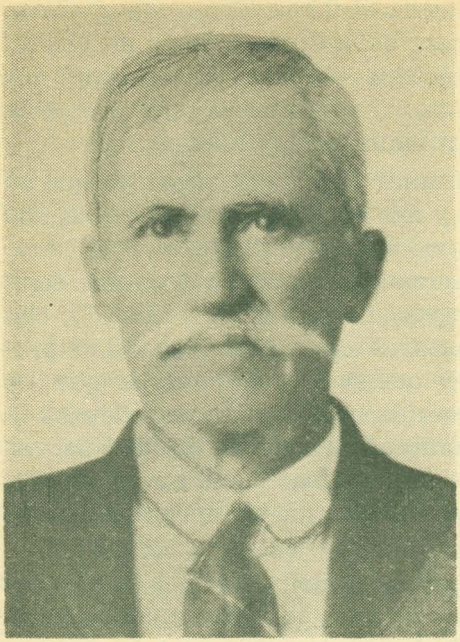
Nació primero una niña, a la que gozamos sólo pocos meses porque su vida fue demasiado breve. Aún mi padre y mis hermanos no habían llegado a México y a los parientes ricos no los consideraba familiares míos a causa de su mal comportamiento, por lo que entonces mi familia eran mis compañeros Sidar, Gálvez Pérez, Piña, Cisneros, León, Farell y Carrillo, con quienes convivía en Balbuena, nido de nuestras esperanzas y ansias de progreso. Aún ahora, al recordar esto, parece que sigo viendo a Sidar que lloraba al acompañarme a sepultar a mi querida nenita, ya que él llevaba la pequeña caja en que la conducíamos, rumbo a la infinita soledad del cementerio. Por eso, en medio de mis recuerdos, aquel acto aún me conmueve, como me conmovió entonces el *loco endemoniado,* que siempre fue un hermano para mí.

Pasado el tiempo, vino al mundo Magda, a la que yo consideraba como la compañera de mi vida porque a los tres años era ya una verdadera amazona. Así, pequeñita y antes de poder asistir a la escuela, diariamente íbamos ella y yo a montar desde las 5.00 am., haciendo el recorrido desde la Colonia Nápoles hasta Balbuena. Creció Magda y mi felicidad crecía al ver cómo iba conformándose hasta llegar a ser una mujercita tan buena y noble, que yo la considero una verdadera joya guardada muy cerca de mi corazón, junto a esas otras joyas que son Silvia, Roberto y la más pequeña, Carmelita, tesoros de mi hogar en donde reina una dama, Carmela, mi esposa.

He dicho ya mi dolor y ahora lo repito, de que mis padres no tuvieron ninguna retribución a sus afanes ni la dicha de ver a sus hijos crecidos, ya hombres y mujeres; de haberlos visto —ésta es mi satisfacción— hubieran sentido el orgullo de contemplar mujeres y hombres trabajadores, limpios, honestos.

Mi padre. Podría decirse que yo, por el gran amor que como hijo suyo le tuve, y aún le tengo, bien podría narrar muchas de las hazañas que en vida hizo mi padre. Pero baste con una, que ofrezco para que mis paisanos lo recuerden, ya que en el distrito de Guerrero pocos han de ser los que no sepan de su hombría de bien y de su valor desmedido.

Don Belisario, aún se dice en Chihuahua, tuvo mil encuentros con los apaches del Indio Victorio, el terrible jefe cuyo paso por esta o aquella población se conocía porque sólo quedaban ruinas calcinadas, desolación y



DON BELISARIO FIERRO
...pocos son los que no conocen su hombría de bien...

muerte. Y mi padre salvó muchas vidas a punto de ser segadas por aquel Atila indio. En una de tantas ocasiones, por ejemplo, repentinamente se vieron atacados por los indómitos apaches. El, con siete compañeros solamente, sostuvo la pelea por más de 72 horas hasta que los apaches, sin parque o convencidos de la inutilidad de sus esfuerzos, dieron media vuelta y se perdieron en el camino polvoriento. Tremendo había sido el esfuerzo, pero con ello habían sido salvadas treinta y tantas criaturas que, acompañadas por sus familiares, iban rumbo a Paso del Norte.

Alguna vez yo le interrogué sobre aquella hazaña, y él, con la sencillez de quien narra hechos ajenos, contó que en efecto él personalmente había matado a muchos apaches que agarraban de los piececitos a los niños y los azotaban contra las peñas. Este acto, naturalmente, le valió cálidos aplausos de todos los chihuahuenses que de él tuvieron noticia.

Mi padre jamás tuvo suficientes medios económicos para sostener decorosamente a su numerosa familia; y sin embargo, de lo poco que conseguía, muchas veces llegaba al hogar con menos de la mitad porque había tenido que ayudar a este o a aquel paisano, ya que nunca pudo ver la necesidad del pueblo azotado por la pobreza. Ese fue mi padre, don Belisario Fierro.

Mi hermana Lupe. Cuando uno está convencido de que actúa y ha actuado con justicia, de pronto cae en la cuenta de que también es injusto acaso porque la condición humana es ésa, lo negativo más que lo positivo. Esta es una verdad, porque a veces hasta uno comete injusticias con sus seres queridos.

Yo he estado olvidando, injustamente, a mis hermanas, Lupe, en primer lugar; y Flora, ambas merecedoras no sólo de mi amor sino de mi admiración y aún más, de mi devoción, porque ambas heredaron las virtudes que siempre admiré y adoré en mi madre. Lupe, la mayor, tuvo que hacerse cargo de mis hermanitos durante el destierro y la orfandad, e indiscutiblemente que desempeñó su papel de madrecita con abnegación y ternura.

Siempre he considerado que no hay amor que se equipare al amor de la madre, por sobre el hecho que nosotros los hombres nos creamos con los mismos derechos —si somos padres— y tratemos de disputarle el trono del hogar. Lo innegable es que la madre ocupa, y debe ocupar, el primer lugar en el corazón de todos los seres humanos.

Pues bien, desaparecida nuestra madre, Lupe pasó casi toda su juventud esclavizada por los deberes del hogar. Sin regateos, ni quejas, se dio entera y puso su ternura y su cariño en el cuidado e incluso en la formación de los pequeños. Y mientras ella trabajaba y pasaba angustias y desvelos, sus hermanos se educaban. Por eso desde el fondo de mi corazón le expreso todo mi agradecimiento; y lo mismo a Flora, por su ayuda en esta magna tarea, dura tarea, porque es verdad algo duro formar, de niños, hombres. A ellas, pues, débese la formación de Belisario, José María, Eduardo, Carlos, Arturo y Raúl, ya que a todos ellos dedicaron sus cuidados, como los dedicaron al último, el más pequeño, muerto casi recién nacido.

"No hay bien que por mujer no venga", afirma el refrán. Para mí y todos los miembros de mi familia, esta afirmación fue confirmada por la actuación de nuestra madre, continuada por Lupe, que la substituyó con el más grande amor y devoción. Con tanto amor como firmeza nos orientó en la vida, forjó nuestro carácter, nos encaminó por el sendero de la rectitud en todos los actos de la vida, nos hizo conocer la importancia de cumplir siempre y en todo momento con el deber de hijos, de padres de familia, de ciudadanos y, en mi caso, de servidores de la patria.

Jamás podremos agradecerle suficientemente lo que hizo por todos nosotros, porque fue —aunque el término sea muy común— una segunda madre: en realidad lo fue, con toda la devoción, el cariño, el desinterés y el sacrificio de que es capaz únicamente la mujer que nos ha dado el ser.

Don Luis Comadurán. Así como hubo entre mis parientes ricos gentes odiosas, también hubo hombres cabales como don Luis Comadurán, paño de lágrimas de todos los parientes pobres a quienes nunca dejó de tender la mano. Tan es así, que cuando comenzó la Revolución y nosotros escuchamos los primeros tiros, todos estábamos en su casa, bajo su protección y noble amparo. Por ello lo pintaré, aunque sea únicamente en un pálido esbozo.

Muy joven aún y ya con el grado de coronel brigadier del Ejército Republicano, fue uno de los bizarros norteños que pelearon en Puebla a las órdenes del Gral. Felipe Berriozábal durante la épica jornada del 5 de mayo. Más adelante se convirtió en el patriarca de la familia y jamás negó ni comida ni techo a cuantos, familiares o no, tocaban a su puerta. En 1910 todos los familiares, niños, mujeres y hombres con él emparentados, nos alber-

DON LUIS COMADURAN *
...norteños que pelearon en Puebla en 1862...

gamos en Ciudad Guerrero, en su casa, durante los primeros combates de la cruenta lucha revolucionaria.

Ahí aquilatamos su grandeza, ya que entregó todas sus pertenencias al servicio de la causa de los pobres, lo que, posteriormente, le valió la tenaz persecución de los huertistas. Entonces él, como tantos mexicanos valiosos de la época, salió desterrado a los Estados Unidos de Norteamérica, en donde murió, sintiendo hondamente esa nostalgia de la patria que sólo sienten los que en verdad saben amarla.

Don Mariano Irigoyen. Fue don Mariano Irigoyen maestro por más de 60 años, en los cuales dedicó todo su tiempo, su saber y su voluntad a beneficiar a los papigóchics, sin distinción de fortunas. Es verdad que en Ciudad Guerrero el 90% de los habitantes éramos gente humilde, muy humilde.

Recuerdo, con gratitud, la forma en que fui tratado por mi querido maestro durante todo el tiempo en que permanecí paralítico. Dudo mucho que con alguien haya tenido aquella franciscana paciencia que conmigo tuvo, ya que, no obstante mi estado lamentable, él personalmente hacía todo lo posible por que yo volviera a caminar, y puedo decir que entonces casi se convirtió en profesor particular mío.

Tampoco su familia era acomodada, pero nunca faltaban a su mesa cinco o seis de los alumnos más pobres de aquel plantel, cuna de la educación en aquella región serrana. Cabe el honor a don Mariano Irigoyen de que el "Batallón Guerrero", formado por los alumnos de su escuela, fue siempre escogido para trasladarse a Chihuahua y participar en los desfiles del 16 de septiembre que se efectuaban en la capital del estado. Recuerdo claramente que el uniforme —que con tanto sacrificio nos hacían nuestros padres —era blanco con vivos rojos, chacó de tela roja con visera negra. Portábamos flamantes rifles de madera, muy bien pintados, cuyo portafusil era de vaqueta negra. Marcialmente desfilábamos y éramos blanco de todas las miradas, sobre todo si alcanzábamos la dicha de formar parte de la

* De pie, el Corl. José Colmenero, de las fuerzas republicanas.

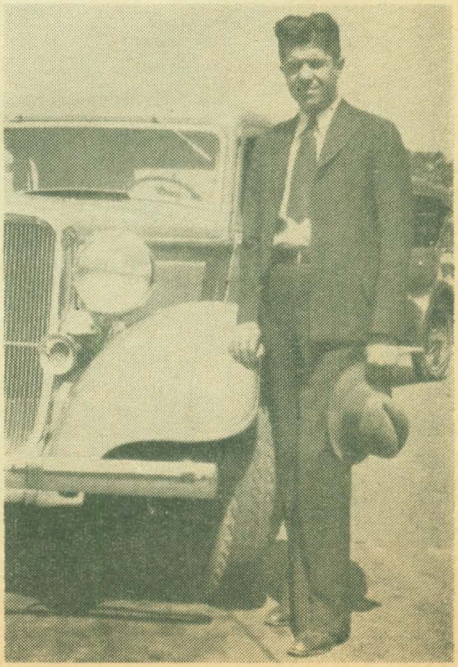
PROFR. MARIANO IRIGOYEN

...marchaba gallardamente al frente de sus muchachos...

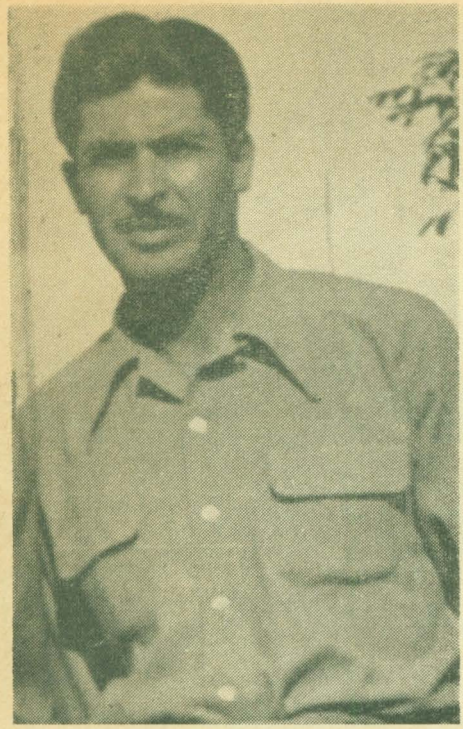
LUPE

BELISARIO

FLORA



JOSE MARIA



RAUL

CARLOS

EDUARDO Y ROBERTO

ARTURO

REUNION INESPERADA *
...de los parientes ricos... ¡ni el saludo!...

gallarda escolta de nuestra bandera. Por estos bellos recuerdos de mi niñez, y por la formación que me otorgó su escuela, mi corazón siempre rebosará gratitud para mi gran maestro don Mariano Irigoyen.

Entrevista televisada. Cierto día, hace varios años, fui invitado por mi buen amigo Arnulfo Cortés Benavent a visitar los estudios de televisión para darme cuenta de lo que sucede en ellos y que no ven los que ante sus aparatos receptores contemplan los diversos programas transmitidos. Llegamos a los estudios y nos pasaron al escenario en donde se llevaba a cabo el programa titulado *Esta es su vida.* Pasaron varios minutos antes de darme cuenta de que la vida que se lanzaba al espacio era la mía.

La empresa que patrocinaba ese programa había reunido en los estudios al mayor numero posible de personas ligadas con mi vida, tanto por los

* Doña María del Carmen Jasso de Fierro saluda a su esposo en una reunión inesperada para él.

LA FAMILIA FIERRO JASSO *
...compañera fiel y abnegada de toda la vida...

lazos de la sangre como por los no menos firmes de la amistad. Sucesivamente entraron al escenario la compañera amada, devota y leal de mi vida. Carmen Jasso de Fierro, que me abrazó emocionada y llena de alegría por aquel homenaje que se rendía —ante las cámaras de televisión que llevarían las escenas a miles y miles de personas— a su esposo; mis hermanas Flora y Lupe, encantadas de ver que sus esfuerzos para criar y educar a sus hermanos tenían un reconocimiento público; mis hermanos Belisario y Raúl; mis hijos, Magda, Silvia, Roberto y Carmela. No pudieron asistir mis hermanos Eduardo y José María Fierro Villalobos, por estar dedicados a sus labores de agricultor y taxista, respectivamente.

Llegó también el Gral Eduardo Hernández Cházaro —*El Flaco* Hernández Cházaro—, quien con su buen humor *jarocho* me hizo la broma de decirme: "No cabe duda, *Viejo* Fierro, que has subido bastante: de chofer malo a piloto magnífico y héroe de la aviación mexicana... ¡que no es lo mismo!"

* Dª Carmela Jasso de Fierro y Roberto, Magda, Carmela y Silvia Fierro Jasso.

GRAL. EDUARDO HERNANDEZ CHAZARO
...con su buen humor "jarocho"...

Como un recuerdo viviente de la época de los grandes *raids* de la aviación mexicana, estaba presente Cortés Benavent, el magnífico y leal mecánico que, en lo tocante a los aviones y motores de los mismos, "se las sabía todas y varias más". Ya pasaron años de nuestro vuelo en el *Anáhuac,* mi general Fierro —me dijo con voz entrecortada por la emoción—. Entonces... ¿se acuerda del ingeniero aquél de Nueva York?". Nos abrazamos con la efusión y la sinceridad que sólo sienten los hombres cuando han compartido juntos los azares y peligros de las horas críticas...

Faltaron varios miembros de mi familia y amigos muy queridos para mí, que habían rendido su jornada en este mundo: mis hermanos Arturo y Carlos, muertos en sendos accidentes de aviación; el sencillo y sincero Pablo Sidar, cuyas lágrimas regaron el cadáver de mi hijita; el noble y valiente Emilio Carranza... Son muchos los pilotos que vivieron los años en que para volar se necesitaba tener el valor del mexicano para desafiar a la muerte; cuando el *Bleriot,* el *Farman,* el *Avro,* el *De Havilland,* el *Parasol,* etc., se hacían al aire y se mantenían en él tanto por el motor como por el corazón del piloto; cuando la amistad y la lealtad eran la base del compañerismo y de la camaradería que unía a todos los miembros de la Fuerza Aérea y nadie intrigaba a nadie ni se dolía de sus triunfos, sino que se alegraba por ellos como si fuesen supos propios...

En ocasión posterior, en esos mismos estudios de televisión, tuve una entrevista con don Flavio Rivera, el hombre que construyó el *Baja California 2* e hizo de él uno de los mejores —si no el mejor— aviones de su época, y con el Ing. Juan Guillermo Villasana, precursor de la construcción aeronáutica en México. Dos hombres que pusieron su talento, sus conocimientos y su devoción al servicio de la aviación mexicana; que demostraron que en México hay técnicos capaces de

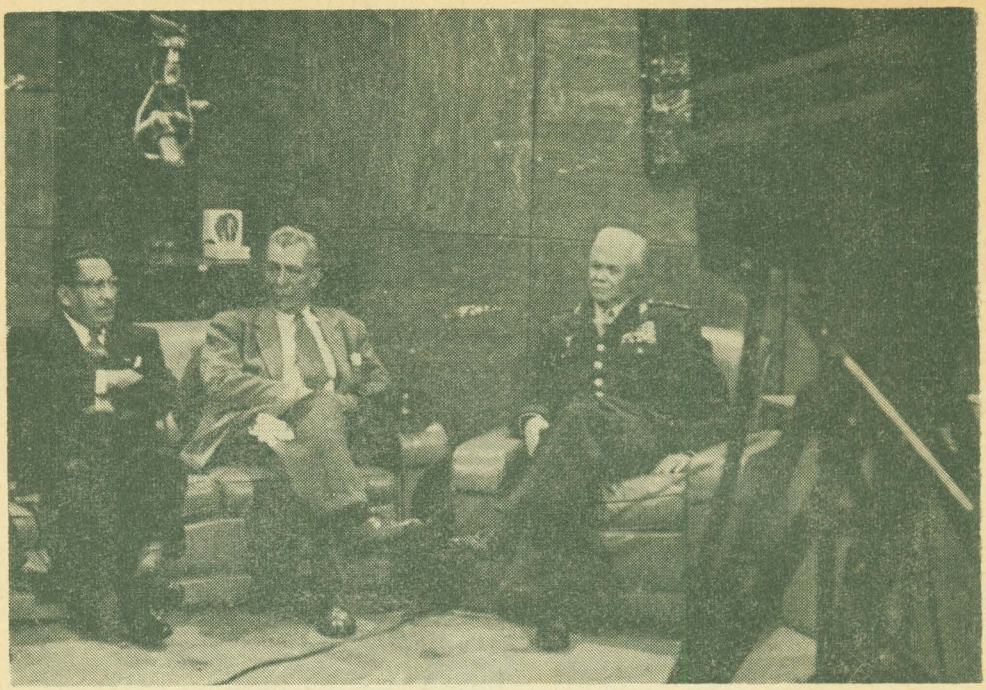
CORTES Y FIERRO
...de mecánica, "se las sabía todas y varias más"...

hacer lo que hacen los de otros países e incluso superarlos; pero que no alcanzaron su meta de crear una industria aeronáutica nacional porque la indiferencia —e incluso hostilidad apenas disimulada— les hizo fracasar... ¡porque tenían el pecado grave de ser mexicanos y desear el engrandecimiento de México!

Amigos verticales. No obstante que en mi profesión he tenido que tratar a miles y miles de personas, puedo afirmar que poseo pocos pero auténticos amigos, en los que he depositado toda mi confianza y me han correspondido en igual forma, durante mi larga vida de soldado.

Es para mí un orgullo, por ejemplo, la amistad de Felipe Montiel Jasso, paradigma del soldado leal y pundonoroso, intransigente con todos aquellos que se apartan de la línea del deber, que para él significa ser soldado digno y patriota, responsable con los deberes que todo soldado mexicano ha contraído con la patria.

Verdad es que la incomprensión y el egoísmo, y aun la irresponsabilidad, han hallado ahora terreno propicio dentro de las fuerzas armadas, en tal forma que en ellas se considera al pundonoroso soldado que es Montiel



PRECURSOR, CONSTRUCTOR Y PILOTO *

...su meta era crear una industria aeronáutica nacional...

Jasso como a un implacable azote. Incluso se le ha llegado a tachar de inhumano, pero para saber su alta valía, conocer sus cualidades profundamente humanas y darse cuenta de todo lo que su corazón tiene de noble, precisa convivir con él, ya que es difícil conocer a un hombre desde lejos y sin tener más base que lo que de él se dice. Yo quiero decir sólo que es un patriota —un patriota no comprendido por aquellos a quienes no conviene comprenderlo— y que mi ferviente anhelo es que México tenga muchos soldados —y yo amigos— como él. Si la incomprensión llega en ocasiones hasta el odio, explicaré aquí cuál es esa parte y el motivo de ese odio de una parte del ejército.

Sabido es por todos aquellos que hemos militado —o que aún militamos— en el ejército, que la mayoría de los oficiales, jefes y aun generales explotan al soldado cobrándole por otorgarle licencias, por pagarle a tiempo sus haberes, porque sus uniformes no están debidamente arreglados, porque no les saludan con sumisión; en una palabra, el soldado es un esclavo para esa oficialidad que se dice culta y humana. He aquí el porqué y

* Ing. Juan Guillermo Villasana, precursor de la construcción de aviones en México: Dn. Flavio Rivera, constructor del *Baja California 2;* y el Gral. Fierro Villalobos.

quiénes odian al Gral. de Div. Montiel Jasso puesto que no de ahora, sino siempre, ha sido un apasionado defensor de nuestros pobres *Juanes,* los cuales ven en él un ejemplo que, si fuera imitado, en México sobrarían tantas inspecciones y tanta vergüenza por la que hemos de pasar con una revista de inspección, en la que a cada miembro del ejército se le identifica con el retrato que obra en los documentos de las corporaciones.

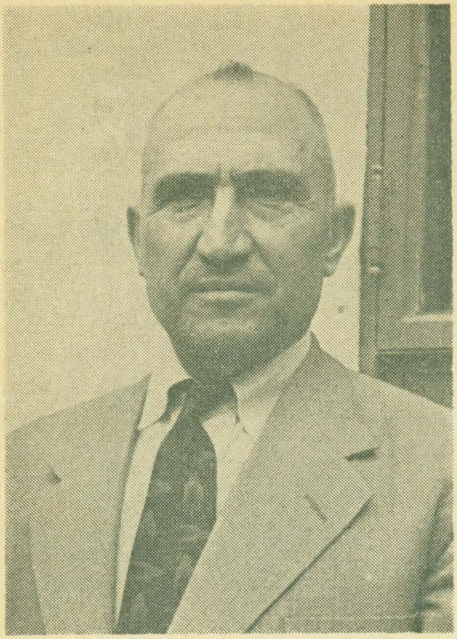
GRAL. FELIPE MONTIEL JASSO
...la línea del soldado es el cumplimiento del deber...

Esto no es penoso: es sencillamente una vergüenza, como lo sería para cualquier otro empleado del gobierno si se le humillara en igual forma, como a nosotros. Creemos entonces que las cosas deben ser parejas para que puedan llamarse justas. Así piensa Felipe Montiel Jasso, y agrega que entre nosotros los soldados debe haber siempre disciplina, sentido de responsabilidad y sobre todo patriotismo, dando a esta palabra la alta jerarquía de belleza y extensión que justamente posee.

Felipe y yo nos conocimos allá por 1917. Ambos éramos oficiales, él de las tropas regulares de Infantería y yo de Caballería Auxiliar de Chihuahua. Nuestra amistad, al paso del tiempo, creció y siempre fue leal y sincera, tuviéramos buena suerte o nos hiciera víctimas la adversidad. Jamás nuestros sentimientos mutuos cayeron en eso que dice el refrán "tanto tienes, tanto vales", sino que ahora como cuando muchachos, entre nosotros nada hay, ni hubo ni habrá, que pueda romper esos vínculos de amistad firme, sin tapujos de ninguna clase.

Marcelino García Barragán. Se ha dicho que toda comparación es mala. En el caso de los generales Montiel Jasso y García Barragán, sin embargo, hago esta comparación: ambos son dos grandes soldados de México aunque es verdad que entre uno y otro existen grandes diferencias. Jasso es callado, su vida interior es grande e intensa, es un introverso cuyos sentimientos sólo afloran cuando se trata de proteger al soldado mexicano.

García Barragán es, por lo contrario, extroverso, abierto, amigable, de entrega fácil, sin que por ello deje de ser ordenado. He aquí, acerca del



GRAL. MARCELINO GARCIA BARRAGAN
...ha gozado de la estimación y del cariño...

Gral. Barragán, lo que me contó hace poco tiempo el Gral. Jasso: "Con motivo de la inspección ordinaria que efectúa la Inspección General del Ejército, fui a Toluca en busca de él y llegué a su casa, situada dentro de la Zona Militar. Apenas se dio él cuenta de que llegaba soltó una tremenda carcajada, me dio un abrazo y me dijo: «Entra». Lo primero que llamó mi atención fue la inmensa chamacada que había en su casa, y le interrogué: «¿Todos estos chiquillos son tuyos?». Volvió a reir como él lo sabe hacer, y contestó: «No, hermano, sólo este peloncito. Todos los demás son hijos de jefes, oficiales y tropa de la zona, pero ésta es la casa de todos los soldados»."

Este es Marcelino García Barragán. Por ello siempre ha gozado de la estimación y el cariño de todos los miembros del Ejército Mexicano, cosa que supe en 1923, cuando ambos fuimos juntos a la campaña contra De la Huerta. En aquella ocasión nos embarcamos en una de nuestras unidades navales de guerra y durante la travesía nuestra amistad se reafirmó porque recuerdo que, para matar el tiempo, echábamos unas manitas de *poker* que siempre terminaban cordialmente porque a él y a mí nos constaba que en el juego siempre había cortesía y limpieza. Desembarcados en Salina Cruz nos dividimos y cada uno fue a cumplir su cometido, él con la caballería y yo con la aviación. Yo, como todos los generales del Ejército, considero a *Chelino* como a uno de los más pundonorosos soldados de aquellos que formamos en las infanterías de la Revolución.

La amistad que hemos cultivado ha sido siempre cordial, amistad iniciada en 1921 cuando él era oficial en instrucción en el Colegio Militar; amistad que, creo con firmeza, jamás sufrirá menoscabo en tanto que él y yo vivamos.

Carlos Aguirre García. Divisionario hoy, como los anteriores, Carlos Aguirre García —*La Changa* como nosotros cariñosamente le decimos— es otro de los amigos por quienes siento verdadera estimación y gran afecto.

Cuando nosotros éramos cadetes y él jefe del Estado Mayor de la Guarnición de la Plaza, aquí en México, tuvimos oportunidad de recibir muestras de su estimación hacia todos los aviadores, sin excepción. Para entender esto quiero relatar algunas anécdotas de nuestras épocas mozas, cuando éramos consentidos no sólo por Aguirre sino en verdad por todo el alto mando. Baste decir que el entonces presidente Obregón, en muchas ocasiones se detenía, en plena Avenida Madero, para saludarnos e interrogarnos si algo necesitábamos. Hubo entonces ocasión en que aprovechando la buena disposición del más alto mandatario sacáramos un equipo completo, cada mes, porque Julián Avitia, hombre también desprendido, desde luego acataba las órdenes de nuestro gran Jefe.

GRAL. CARLOS AGUIRRE GARCIA
...es otro de los amigos sinceros que tengo...

Con este motivo pronto tuvimos amplio crédito en restaurantes y tiendas de la ciudad, en donde a veces se nos pasaba la mano, de suerte que los propietarios debían acudir a la Guarnición para lograr que se nos sometiera al orden. Ahí entraba entonces Carlos Aguirre y poniendo en juego su influencia, y aun dinero, hacía caer sus beneficios sobre todos los aguiluchos, quienes —pecados propios de la juventud— nos creíamos dueños de vidas y haciendas en la capital de la República. Como esto siempre daba buen resultado, nos estábamos acostumbrando a los castigos más fuertes que recibíamos en forma de cenas y parrandas que siempre pagaba *La Changa* Aguirre, sobrenombre cariñoso por el que el 90% del ejército conoce a este gran amigo.

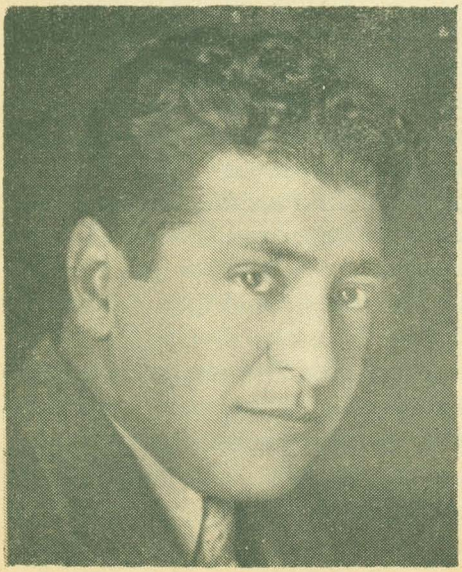
La bondad de Carlos es tan grande, que en los 50 años que llevamos de amistad nunca he visto a nadie que a él se acerque en demanda de ayuda que se vaya sin consuelo y con las manos vacías. Recuerdo que en la campaña contra el rebelde Manzo, el año de 1929, a él le tocó la de perder y hubo de salir a los Estados Unidos de Norteamérica. Hallábase en Naco, Arizona, y ahí fue a caer uno de nuestros aviones que había sido derribado, muriendo instantáneamente sus tripulantes, los capitanes Juan Gutiérrez y Jesús Gaona Abarca. Carlos Aguirre presenció esto y

como se encontraba en posibilidad de recoger los cadáveres de nuestros compañeros caídos, así lo hizo, haciendo honor al compañerismo y solidaridad del soldado mexicano. Con ese solo hecho compró la cara amistad que la aviación mexicana le profesa.

Ya en prensa este libro, el Gral. Aguirre García falleció. En su capilla ardiente estuvieron los cientos de amigos que su bondad y gran corazón le habían ganado, y que le acompañaron hasta su última morada. Perdimos un amigo sincero, leal, el Ejército Mexicano a un buen soldado y México un excelente ciudadano.

El Dr. Eduardo Souza. Hace 40 años se inició entre el Dr. Eduardo Souza —*Lalo* para sus amigos— y yo, una amistad que el tiempo ha ido decantando, reafirmando y engrandeciendo. Y desde que nos conocimos yo he tenido la satisfacción de comprender la grandeza de un médico, cuando éste ejerce la profesión de Hipócrates con verdadero celo, con la entrega absoluta que a su causa hacen los apóstoles.

He sido testigo, infinidad de ocasiones, de que a altas horas de la noche suene el teléfono de *Lalo* y que en el otro extremo de la línea alguien lo llame con urgencia. El entonces, sin perder más tiempo del necesario para recoger su maleta y su americana, sale a la calle lo mismo si llueve a cántaros que si hace mucho frío, o demasiado calor. Toma el primer coche que puede, sin que le importen ni costo ni distancia, y llega hasta el lugar en que se le necesita, que en el 90% de los casos es el hogar de gente más que humilde. Baja del auto y ordena al chofer que lo espere. Toca a la puerta y cuando ésta se abre pregunta quién es el enfermo, al que atiende acuciosamente hasta llegar al convencimiento pleno de que su diagnóstico es correcto. Entonces le receta: y como éste es el instante en que siempre se pregunta al médico cuánto se le debe, él pasa por alto la pregunta e interroga, al mismo tiempo, si hay dinero para comprar la medicina. La contestación a esto es casi siempre "no". *Lalo* saca entonces de su maleta las medicinas necesarias, las entrega y ordena que al siguiente día, a primera hora, se le haga saber el estado de su paciente.



DR. EDUARDO SOUZA
...la entrega absoluta a su causa...

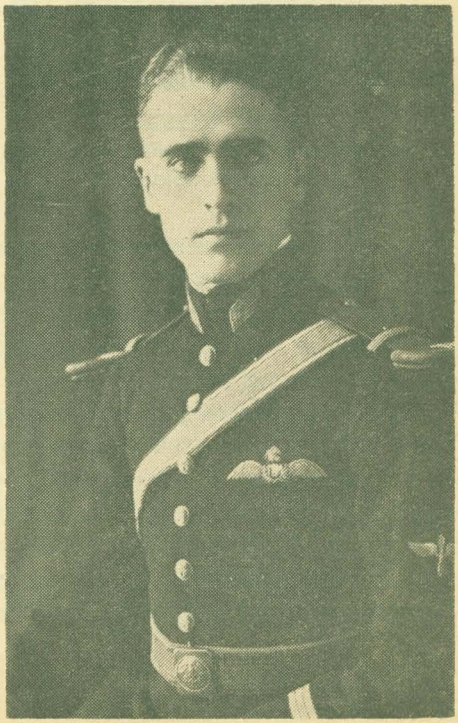
Si aquel paciente continúa enfermo, el Dr. Souza repite su actitud sin reparar ni en pérdida de tiempo ni en costo de transportes y medicinas. Lo único que le importa es ver sano a su paciente. Y esto, repito, lo he visto desde que conozco a *Lalo*. Si esto no es bondad y amor al prójimo, debemos considerar, definitivamente, que la bondad no existe.

Luis Farell Cubillas. Como cadete de aviación, era dedicado al estudio, voluntarioso para todas las fatigas y servicios, siempre dispuesto "a sacarle el buey de la barranca" a los compañeros que no captaban bien los problemas del estudio, incansable para ayudar —hasta donde alcanzaba su escuálido bolsillo— a quién se lo pedía, alegre y amable en todo momento.

Como piloto aviador era meticuloso en sus obligaciones y en el cuidado que daba a su aparato. En la campaña de Sonora, ya mencionada, cumplió a la perfección, sin falla alguna, todas las misiones que se le encomendaron. Igual actitud ha mantenido desde entonces y llegó al generalato sin cambiar un ápice su modo de ser. Un gran amigo y un buen servidor de la patria.

Ignacio Vargas. En cualquier comisión o misión, nadie podía tener mejor compañero que *Nacho* Vargas, pundonoroso sin tacha y compañero insuperable, incapaz tanto de causarle problemas a un amigo o sencillamente compañero como de abandonarlo en un apuro. Era mi copiloto y observador cuando el avión en que volábamos fue abatido en el desierto de Chihuahua y demostró su temple y fortaleza de ánimo durante la larga y difícil jornada a pie que realizamos para reincorporarnos a las fuerzas del gobierno.

Igual fortaleza de ánimo mostró cuando, al darse cuenta que gradualmente perdía la vista, pidió su baja en el servicio activo. Sus muchos amigos le indicamos que no era necesario que abandonara el servicio, porque podía seguir en él sin tener que volar. "Se es piloto o no se es —respondió entonces—. Si no vuelo, no soy piloto aviador y cada vez que cobre mis



LUIS FARELL CUBILLAS
...era meticuloso en sus obligaciones...

IGNACIO VARGAS
...pundonoroso y sin tacha y compañero insuperable...

haberes sentiré que robo a la nación. Mejor me voy."

Con esa sencilla dignidad del buen ciudadano y mejor servidor de la patria, *Nacho* abandonó las filas de la Fuerza Aérea Mexicana. Pero todos los que lo tratamos y estimamos guardamos para él el más profundo afecto y estimación, y en todo momento lo presentamos como ejemplo de lo que debe ser un piloto aviador mexicano.

Disculpa. Sería materialmente imposible que recordara a todos y a cada uno de los hombres que fueron y son mis compañeros y amigos en la Fuerza Aérea Mexicana, tanto pilotos como mecánicos, diseñadores como constructores, vivos o desaparecidos, en el servicio o retirados. Por esa omisión, no deseada por mí, les pido disculpas a los que se quedaron en el tintero: pero estoy seguro que todos ellos no me lo tomarán a mal.

Pero sí quiero afirmar, en estas últimas líneas, que en su inmensa mayoría, con todos sus defectos humanos naturales, esos hombres sirvieron con devoción, empeño y cariño a la aviación mexicana, que pusieron en la tarea toda su voluntad y todo su esfuerzo, sin esperar que se les reconocieran méritos y sin protestar porque tal cosa no ocurría.

Así, con grandes pinceladas he presentado a mis amigos. Ellos, por sus altos valores, han creado en mí una verdadera devoción a la amistad y al compañerismo, a esa amistad y ese compañerismo que debían ser genéricos entre toda la familia mexicana, y que no lo son porque la falsedad, la envidia y el egoísmo continúan minando nuestros espíritus; y porque siguen oprimiéndonos las castas privilegiadas que son, inequívocamente, la causa originaria de los tremendos males que nos aquejan.

* * *

Esta es mi vida... esta ha sido mi vida hasta esta época, contada a grandes rasgos. No me ha animado más deseo que el de rendir, a través

de estas líneas, un sencillo homenaje a los grandes hombres de nuestra patria que han inspirado mis actos. También deseo que mis desvelos, mis trabajos y aun mis satisfacciones, logren servir de pequeño ejemplo para nuestras generaciones venideras, para que éstas luchen y trabajen y se esfuercen con más bríos cada día, continuando la obra que nosotros, los viejos, aun con nuestras menguadas facultades físicas, estamos dispuestos a seguir hasta el fin de nuestra existencia.

Se terminó de imprimir en los Talleres Gráficos de la Nación, el mes de mayo de 1964. Se tiraron cinco mil ejemplares y en su composición se utilizaron tipos Regal. La edición estuvo al cuidado del Teniente Coronel Raúl Arias Barraza.