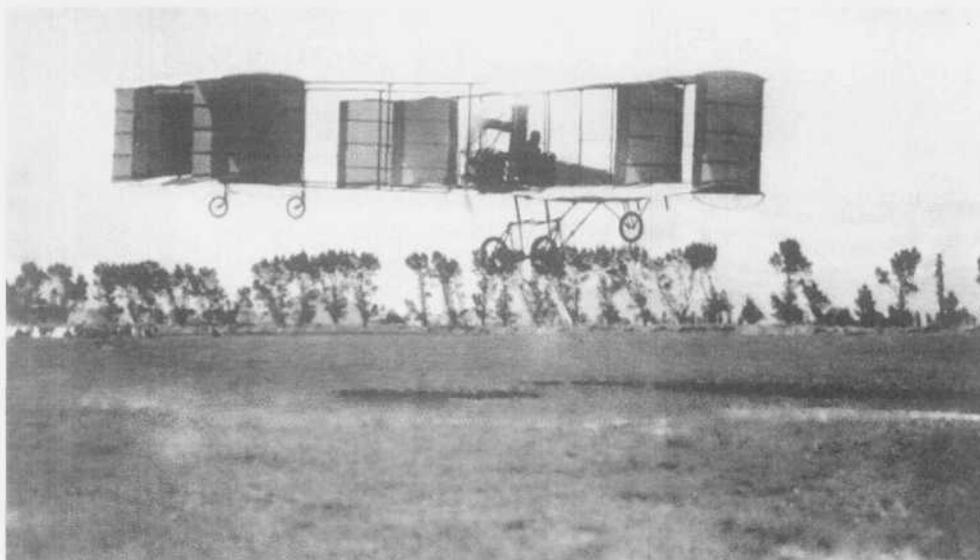


## INICIOS DE LA AVIACIÓN EN MÉXICO<sup>1</sup>



Alberto Braniff a bordo del Voisin con el que voló en los llanos de Balbuena el 8 de Enero 1910

**El vuelo de Alberto Braniff, que despegó de los llanos de Balbuena en la ciudad de México el 8 de enero de 1910, fue también el primero efectuado en un país latinoamericano**

**En** plena efervescencia por las fiestas para conmemorar el Centenario de la Independencia de México, el 8 de enero de 1910 se efectuó el primer vuelo de un avión, que despegó de unos llanos de la Hacienda de Balbuena situados junto a la ciudad de México. La hazaña la llevó a cabo el mexicano Alberto Braniff a bordo de un avión Voisin de fabricación francesa, iniciando así la historia de la aviación nacional<sup>2</sup>.

Para que dicho vuelo se realizara fue necesario que, entre otras cosas, se efectuaran los trabajos de acondicionamiento de un terreno de la hacienda, a fin de que el avión se desplazara por el suelo, despegara y volviera a aterrizar sin contratiempos graves. Esta labor estuvo a cargo de un pelotón de zapadores enviado por el mando militar de la plaza, en respuesta a la petición del gobernador del Distrito Federal.

Braniff escogió los llanos de Balbuena por varias razones, todas ellas sumamente importantes: estaban situados

<sup>1</sup>Primera parte del Capítulo 1, "Los primeros vuelos", del libro *AEROPUERTOS. Historia de la construcción, operación y administración aeroportuaria en México*, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, México, Primera edición: 2003. Archipiélago agradece a su amigo, el arquitecto Ernesto Velasco León, director general de ASA, el haberle facilitado dicho libro, de donde ha sido tomado el presente material.

<sup>2</sup>Desde que la prensa o los documentos de 1910 hicieron referencia a la Hacienda de Valbuena, siempre lo escribieron con V inicial. Entrados los años veintes comenzó a escribirse Balbuena, como ha llegado a nuestros días y como hemos decidido hacerlo desde el principio para evitar confusiones.

junto a la estación del ferrocarril de San Lázaro, a la que el avión llegó desde Veracruz desarmado en cajas; los llanos ofrecían grandes áreas libres de obstáculos, y no se requería de inversión para utilizarlos, ya que eran propiedad de su familia. Vale mencionar que dicho vuelo fue también el primero efectuado en un país latinoamericano, y el hecho de que un avión volara a la altura de la ciudad de México (2 240 msnm) proporcionó aún más méritos a la hazaña.

Poco tiempo después, el connotado deportista Miguel Lebrija, que se había distinguido como piloto de globos y planeadores, además de conductor de automóviles de carreras, obtuvo de la compañía cigarrera El Buen Tono un avión Blériot cuyo piloto —un francés— no había podido hacer volar. Así, el 14 de mayo de 1910 Lebrija realizó el primero de una larga serie de vuelos, utilizando también los llanos de Balbuena.

Durante parte de los meses de febrero y marzo de 1911, el grupo de pilotos, mecánicos y aviones que integraba la Moisant International Aviation efectuó vuelos de exhibición en las ciudades de Monterrey, México y Veracruz. Entre los pilotos estaban los famosos Roland Garros, Edmond Audemars y René Simón, quienes emplearon aviones Blériot XI. En Monterrey utilizaron como campo aéreo un llano junto al Parque Zambrano; en

**El 30 de noviembre de 1911 el presidente Francisco I. Madero realizó un vuelo con el piloto Dyott en un Deperdussin, convirtiéndose en el primer Jefe de Estado en el mundo que voló en un avión**



El presidente Francisco I. Madero en un avión Deperdussin

México, actuaron en Balbuena, y en Veracruz utilizaron un terreno plano situado por el rumbo de Santa Fe.

En noviembre de 1911 la ciudad de México fue nuevamente el escenario de otra presentación de la Moisant International Aviation, esta vez integrada por los pilotos Geo Dyott, Richard Hamilton y las aviadoras Harriet Quimby y Matilde Moisant; se emplearon aviones Blériot y Deperdussin. En Balbuena, donde estaban instalados en carpas, el 30 de noviembre el presidente Francisco Ignacio Madero González realizó un vuelo con el piloto Dyott a bordo de un Deperdussin, convirtiéndose en el primer jefe de Estado en el mundo que voló en un avión.

Alberto Braniff, que había roto el Voisin en un aterrizaje demasiado brusco, compró un Farman equipado con un motor Renault de 80 HP; en él efectuó numerosos vuelos (partiendo siempre de Balbuena), entre los que destaca el de la noche del 15 de diciembre de 1911 por ser el primer vuelo nocturno que se llevó a cabo, para lo cual se encendieron unas hogueras en el campo que le sirvieron para orientarse en su despegue, mientras daba vueltas en el aire para luego aterrizar felizmente.

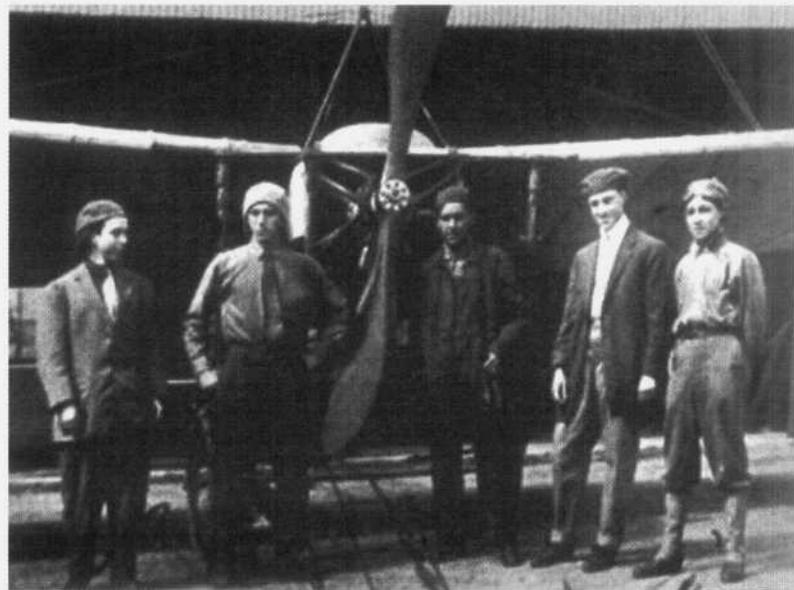
Durante los días 2 y 4 de febrero de 1912 hubo en Progreso, Yucatán, unos vuelos de exhibición aérea que estuvieron a cargo de los pilotos Dyott y Hamilton con aviones Deperdussin, llegados desde Veracruz. Como no se encontró un campo adecuado en los alrededores de Mérida, los vuelos se realizaron desde las playas de Progreso, adonde acudió una gran cantidad de gente para presenciar el espectáculo.

Después de la derrota del general José González Salas en Rellano, el presidente Madero designó como comandante de la División del Norte al general Victoriano Huerta, que habría de seguir combatiendo a Orozco. Huerta concentró una gran cantidad de efectivos militares en Torreón desde mayo de 1912. Para incorporarse a esas tropas llegaron de Estados Unidos dos aeroplanos con los aviadores Héctor Worden y Francisco Álvarez. Uno de los aviones chocó

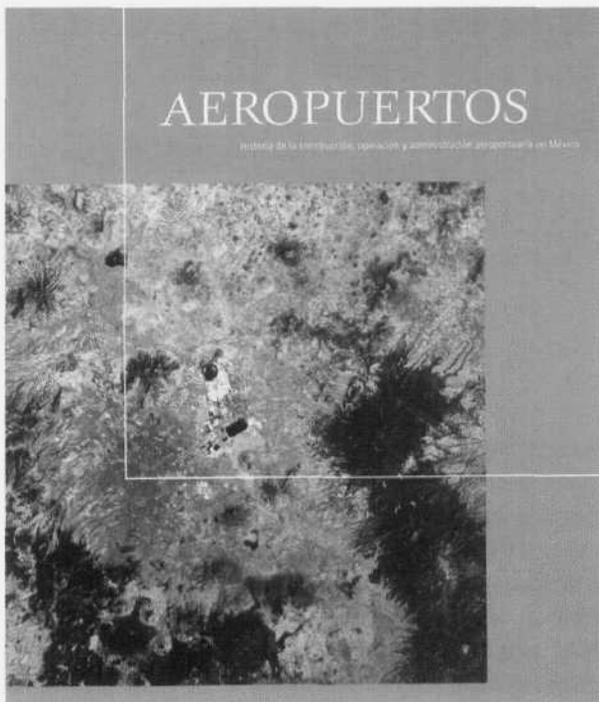
con los cables de la línea del tranvía Torreón-Gómez Palacio y el otro tuvo muy escasa aplicación por las dificultades para volar debido a la poca potencia del motor.

Por entonces, Juan Guillermo Villasana llevaba casi dos años trabajando en la construcción de un avión encargado por Jacques Poberejsky. Dicha labor consistía en reproducir un Deperdussin de Martín Mendía empleando materiales mexicanos, aunque el motor y la hélice se trajeron de Francia. El 19 de abril de 1912, en los llanos de Balbuena y ante un numeroso grupo de amigos y compañeros de la incipiente aviación, Poberejsky hizo un exitoso primer vuelo, provocando un gran entusiasmo en los asistentes; mas el aeroplano se rompió al aterrizar ya que se salió del campo y se estrelló en una zanja. Fue el avión *Latinoamérica*, el primero de los construidos en México.

Teniendo también como escenario los llanos de Balbuena, el 27 de abril de 1913 el general Manuel Mondragón, secretario de Guerra y Marina durante la gestión de Victoriano Huerta, organizó una prueba de bombardeo aéreo que estuvo a cargo de Miguel Lebrija como piloto y



Alberto Braniff a bordo del Voisin con el que voló en los llanos de Balbuena el 8 de enero de 1910



de Juan Guillermo Villasana como bombardero, quienes a bordo de un aeroplano Deperdussin lanzaron unas bombas Martin Hale que cayeron en el blanco, el cual era un círculo de cal de 10 m de diámetro.

El 13 de mayo de 1913 el piloto mercenario Didier Mason, acompañado del constitucionalista Joaquín Bauche Alcalde, lanzó unas bombas sobre los barcos de guerra huertistas en la bahía de Guaymas, aunque sin resultados prácticos. Para dicho vuelo emplearon un improvisado campo situado junto a Estación Moreno, Sonora, adonde habían llegado desde Hermosillo en ferrocarril.

Procedente de Nueva York, vía El Paso, en febrero de 1914 arribó a Ciudad Juárez el primer avión de los tres que pidió Alberto Salinas Carranza para las tropas constitucionalistas. Con el avión modelo Morane-Moisant, llegaron también el piloto Harold Kantner y el mecánico Francisco Santarini. A fin de apoyar a las tropas del general Francisco Villa, los aviones, mecánicos y pilotos fueron instalados en Estación Mápula, Chihuahua, en cuyos alrededores improvisaron un campo. Allí volaron el estadounidense Kantner y los mexicanos Alberto Salinas y Federico Cervantes; estos últimos sufrieron un accidente, por lo que el avión debió ser enviado a Chihuahua para su reparación en los talleres del ferrocarril, perdiéndose así la oportunidad de que acompañaran a Villa en su avance hacia Torreón y Aguascalientes.

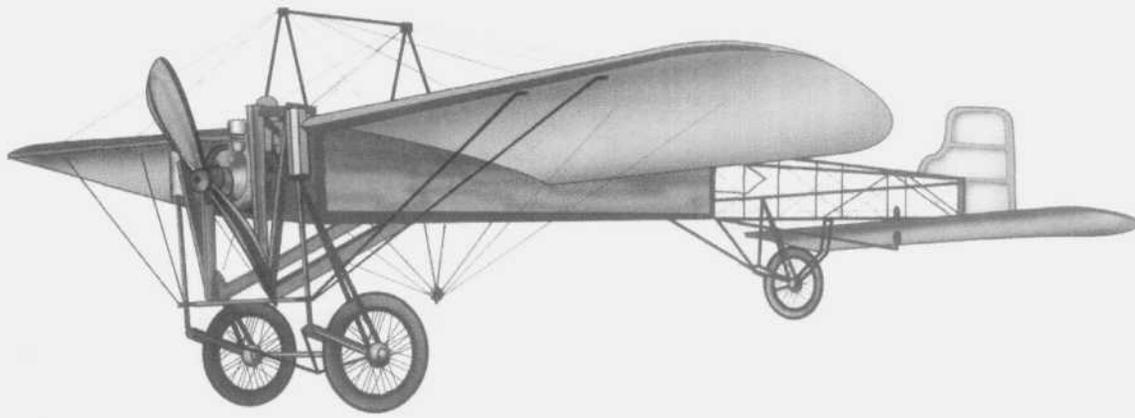
El avión *Sonora* era el biplano Martin que había usado Didier Mason en los intentos de bombardeo a los barcos huertistas en Guaymas. Antes de regresar a Estados Unidos Mason enseñó a Gustavo Salinas Camiña el manejo del aeroplano, y llegó a hacer numerosos vuelos utilizando terrenos ubicados junto a las estaciones del ferrocarril; en los vagones viajaban el avión y su personal, que formaban parte de las tropas de Álvaro Obregón.

El 14 de abril de 1914 tuvo lugar una acción de guerra aeronaval en Topolobampo, Sinaloa, en la que participaron los cañoneros *Guerrero*, por el lado huertista, y el *Tampico*, por el lado constitucionalista, además del avión *Sonora* tripulado por Gustavo Salinas y desde el cual su ayudante Madariaga lanzó varias bombas sobre el *Guerrero* —que combatía con el *Tampico* a cañonazos—, poniéndolo en fuga. Esta confrontación es considerada el primer combate aeronaval del mundo.

Acompañando a Venustiano Carranza en su desplazamiento hacia Veracruz con motivo de la división de las fuerzas constitucionalistas tras la Convención de Aguascalientes, los integrantes de la Flotilla Aérea Constitucionalista se establecieron en la Playa Norte, emplazando en ella su base de operaciones. Allí realizaron una serie de vuelos, algunos de ellos para que los observara don Venustiano, quien, el 5 de febrero de 1915, en su calidad de primer jefe del Ejército Constitucionalista y encargado del Poder Ejecutivo de la nación, firmó un acuerdo mediante el cual se creaba el Arma de Aviación en el Ejército Constitucionalista.

Durante la campaña de Campeche y Yucatán, la flotilla formó parte de las tropas que, al mando del general Salvador Alvarado, reconquistaron la península. El viaje de Veracruz a Campeche lo hicieron a bordo del vapor *Oaxaca* y, una vez desembarcados, se establecieron en unos vagones de ferrocarril e improvisaron un campo junto a la estación de Campeche. Siguiendo la vía del tren acompañaron a los constitucionalistas que combatían al secesionista Benjamín Argumedo, y lograron derrotarlo y entrar en Mérida el 19 de marzo de 1915. Una vez en la hermosa ciudad, la flotilla se instaló en los talleres de Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Con objeto de proporcionar un motivo de alegría y esparcimiento a los meridianos, el general Alvarado ordenó que se hiciera un vuelo y se invitara a la población a presenciarlo. Se buscó un terreno adecuado, y se encontró apto el campo de béisbol El Fénix; el piloto Jorge Plufea voló para admiración de miles de personas.

**El primer avión construido en México, en 1912, se llamó Latinoamérica**



La flotilla pasó inmediatamente de Yucatán a Tampico, con la finalidad de apoyar la defensa que las tropas constitucionalistas hacían de El Ébano, San Luis Potosí, para evitar el paso de los villistas que pretendían tomar el puerto de Tampico y tener acceso a la importante zona petrolera de la región. La flotilla, como ya era costumbre, ocupaba varios vagones del ferrocarril, que se encontraba estacionado en una vía auxiliar junto al muelle. En las madrugadas, en el propio tren, el personal y los aviones se trasladaban hasta la estación de Chila, donde el ingeniero militar Antonio Sánchez Saldaña había acondicionado un campo, además de otro en Chijol, más cerca aún de la zona de combate. Aunque ambos campos eran sumamente rudimentarios, resultaron muy útiles para los aviones, que llegaron a prestar valiosos servicios, entre otros, un vuelo de observación sobre las trincheras villistas en el que iba a bordo el general Pablo González, comandante en jefe del Ejército del Noreste.

Una vez que Venustiano Carranza se instaló definitivamente en la ciudad de México, el 15 de noviembre de 1915 y mediante una ceremonia especial, se inauguró el primer curso de la Escuela Nacional de Aviación en las instalaciones seleccionadas para tal efecto en el antiguo picadero de la Escuela de Tiro de Artillería, en San Lázaro, junto a los llanos de Balbuena, en los que se instaló el campo de operaciones de la incipiente aviación militar. Allí se establecieron también los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas que, al igual que la Escuela, dependían de la Secretaría de Guerra y Marina. Así, Balbuena fue también el sitio donde se inició y desarrolló la aviación militar mexicana.

Como es natural, a partir de entonces y por bastantes años, los principales acontecimientos aeronáuticos del país tuvieron por escenario los tan mencionados llanos que, al cobrar forma oficial y práctica la aviación militar, recibieron el nombre de Aeródromo Nacional de Balbuena. Entre tales sucesos destacan el vuelo de un avión

totalmente hecho en México, un biplano Serie A equipado con motor Áztatl y hélice Anáhuac, que tripulado por Horacio Ruiz se elevó el 16 de mayo de 1917. Asimismo, cabe mencionar el vuelo de correo aéreo en la República Mexicana, realizado también por Horacio Ruiz con otro biplano Serie A en un viaje de Pachuca a la capital del país, el 6 de julio de 1917, y la graduación del primer piloto aviador mexicano en la Escuela, que fue Samuel C. Rojas, el día 22 de febrero de 1918.

Otro hecho relevante lo llevó a cabo el coronel Alberto Salinas Carranza, quien decidió organizar una flotilla de exhibiciones aéreas cuyo objetivo primordial era mostrar a los mexicanos los avances logrados por la aviación nacional. El 22 de septiembre de 1917 se efectuó en Balbuena la primera exhibición, que tuvo un gran éxito entre el público. Cuatro días después la flotilla llegó a Toluca, y en un llano adjunto a la estación de Mexicaltzingo se hicieron varios vuelos que congregaron a una multitud de espectadores. El 20 de octubre las exhibiciones se llevaron a cabo en Puebla, también con gran éxito, en el campo de Manzanilla, próximo a la ciudad. El mes siguiente, al iniciarse los vuelos de la flotilla en la Playa Norte de Veracruz, el 3 de noviembre, se accidentó el piloto Amado Paniagua, quien murió en el acto. Ante este hecho tan lamentable se dieron por terminadas las exhibiciones.

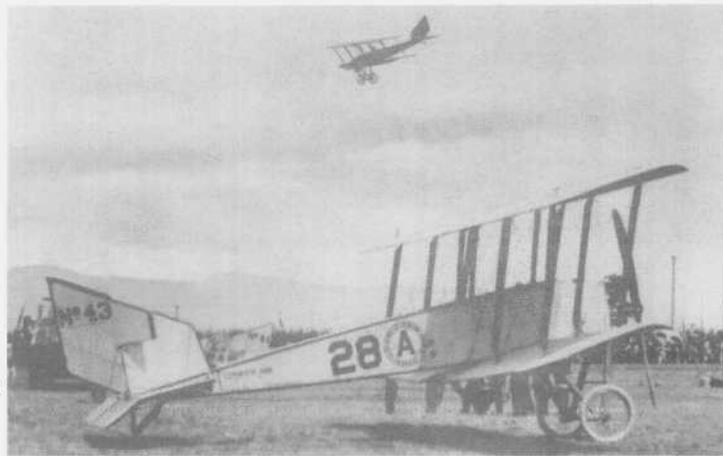
Con objeto de probar la capacidad de los motores Hispano-Suiza se decidió someterlos a una prueba contundente y se preparó, para el 20 de noviembre de 1918, un vuelo de circuito entre las ciudades de México, Pachuca, Tula y México, que habría de efectuar el biplano Serie A número 19 equipado con uno de estos nuevos motores recientemente adquiridos en Barcelona. El piloto fue el teniente Felipe H. García, que para hacer el vuelo usó como referencia las vías del tren, para no perderse, ya que el avión volaba muy alto debido a la gran capacidad del motor.

El ascenso de Venustiano Carranza al gobierno de la República en calidad de presidente constitucional no habría de traer la tan ansiada paz, pues aún quedaron, en varias regiones, grupos de tropas armadas que el gobierno central debió combatir. Por ello, se organizaron las flotillas aéreas de operaciones en campaña, que acompañaron a las tropas gubernamentales por diversos estados. El 26 de marzo de 1918 se integró la Flotilla Aérea de Operaciones Militares Número 1, que se desplazó por Querétaro, San Luis Potosí, Monterrey, Celaya, Irapuato y Guadalajara. A su regreso a México fue reorganizada y enviada a San Martín Texmelucan y El León, en Puebla. Nuevamente en la capital del país fue rebautizada con el nombre de "Amado Paniagua" y estuvo en campaña en el estado de Veracruz, participando en las acciones de Escamela, Fortín de las Flores y Córdoba. El día 28 de mayo de 1919 regresó definitivamente a Balbuena y se desintegró. En estas campañas la flotilla se transportó en ferrocarril y utilizó campos improvisados junto a las estaciones ferroviarias.

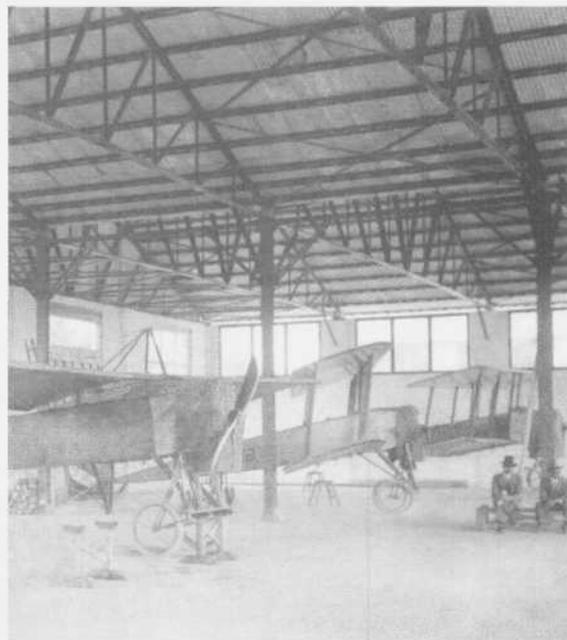
La Flotilla Aérea de Operaciones en Campaña Número 2 se formó el día 15 de marzo de 1918; estaba bajo el mando de Plutarco Elías Calles y fue trasladada a Hermosillo en ferrocarril-barco-ferrocarril. Para sus operaciones utilizó un campo habilitado junto a la ciudad, donde se usaron unos hangares tipo tiendas de campaña.

La flotilla número 4 quedó formada el 8 de abril de 1919 y fue enviada por ferrocarril a Chihuahua. Tuvo bases en la propia capital del estado, así como en Ciudad Juárez, Parral y Ciudad Camargo.

Avión Lincoln Standard con el que nació, en 1920, la *Compañía Mexicana de Transportación Aérea*, antecedente de la actual *Mexicana* que voló sobre numerosos y rudimentarios campos del país.



Biplanos de fabricación nacional Serie A durante un festival en Balbuena en 1918



Todas estas flotillas estuvieron formadas por aviones hechos en México (Series A, B y H) y por pilotos mexicanos. Dadas las grandes distancias que habrían de salvar en sus desplazamientos para su transporte, generalmente se empleó el ferrocarril y, en ocasiones, el barco. Siempre se instalaron en campos preparados de forma por demás rudimentaria, junto a las estaciones de tren, empleando vagones como dormitorios, almacenes y talleres; para resguardar los aviones se usaron unas tiendas de campaña especiales que servían de hangares. Por lo regular, los campos eran terrenos de forma cuadrangular a los que quitaban arbustos, matorrales y piedras, y en uno de cuyos lados se colocaba el cono de vientos. En ese tiempo no existía ningún sistema de aeronavegación, por lo que, para orientarse, lo más frecuente era que los pilotos siguieran la vía del tren. ☒