



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE PUEBLA



INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y
HUMANIDADES
“ALFONSO VÉLEZ PLIEGO”

**Redes en el cielo.
Historia de la aviación poblana en la segunda mitad
del siglo XX.**

TESIS

Para obtener el grado de:
MAESTRO EN HISTORIA

PRESENTA:
VICTOR ALFONSO CASTILLO RODRIGUEZ

DIRECTORA DE TESIS:
DRA. ANA MARIA DOLORES HUERTA
JARAMILLO

COMITÉ TUTORIAL:
DR. AGUSTÍN G. GRAJALES PORRAS
DRA. NATALIA DE GORTARI LUDLOW

PUEBLA, PUE.

Agosto, 2024

**“Esta investigación fue realizada con el apoyo del Consejo Nacional de
Ciencia y Tecnología”**

Dedicado a la mujer que enfrentó al mundo por mi (mi mamá),

a la mujer que me apoyó sin condiciones (mi hermana),

a la mujer que me lleva de la mano hacia el futuro (mi esposa),

a mi pequeña investigadora (mi hija)

y a mi pequeño torbellino con sonrisa de sol (mi hijo).

Sin ustedes, yo no estaría aquí.

Índice

Introducción	4
Capítulo 1. De los primeros pasos a la distribución del espacio aeronáutico	11
1.1 De los primeros pasos a los inicios del movimiento mecánico	11
1.2 La tecnificación de los transportes como elemento de aceleración en la malla espacio temporal de las sociedades modernas	15
1.3 La influencia de la aviación en el imaginario mundial	23
1.4 El impacto de la aviación en la administración de los cielos	32
1.5 México y la administración de los cielos nacionales	45
Capítulo 2. La aviación en las guerras mundiales	51
2.1 De los primeros experimentos a la participación en la Gran Guerra	51
2.2 La aviación en el periodo de entreguerras	57
2.3 La aviación en la Segunda Guerra Mundial	62
2.4 La Fuerza Aérea Mexicana en la Segunda Guerra Mundial	71
Capítulo 3. El puerto aéreo poblano y la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo	78
3.1 Los orígenes aeroportuarios de Puebla	78
3.2 La Segunda Guerra Mundial y el puerto aéreo de la ciudad de Puebla	85
3.3 La Escuela de Aviación Civil 5 de mayo	114
Capítulo 4. El aeropuerto y la Base Aérea Militar Número 6 de la ciudad de Puebla	145
4.1 Los escuadrones aéreos y los poblanos	153
4.2 La Base Aérea y la educación poblana	162
4.3 El puerto aéreo en los planos	170
Capítulo 5. El ocaso del puerto aéreo poblano	183
5.1 Del cielo a la tierra	199
5.2 De Base Aérea a Pulmón de la ciudad	220
Conclusión	226
Fuentes	233

Introducción

La historia de la aviación mexicana es una línea de investigación poco estudiada por los historiadores, bajo la misma primicia podemos observar que la historia de la aviación poblana prácticamente no figura en los recuentos y cronologías que con mucha pasión han sido elaboradas por diferentes profesionistas unidos por su amor a la aviación. En el otro extremo podemos localizar los numerosos estudios históricos de Puebla que desafortunadamente solo han alcanzado a rozar con una ligera brisa la mención de la existencia de un aeropuerto poblano que por más de cinco décadas fue parte de la vida social, recreativa y cotidiana del oriente de la Angelópolis.

En este sentido, *Redes en el cielo. Historia de la aviación poblana durante la segunda mitad del siglo XX*, intenta rescatar parte de la historia aeronáutica poblana y su influencia en los angelopolitanos entre la década de los cuarenta, cuando el puerto aéreo se vio beneficiado por la colaboración bilateral entre México y Estados Unidos, y la década de los ochenta, momento en el que cierra sus pistas para dar paso a uno de los proyectos ecológicos más grandes de la ciudad.

La inquietud por abordar el tema surgió de un gusto personal por la aviación que se conjugó con la profesión histórica, a través de la cual podemos percatarnos de la existencia de un importante hueco en la historia de Puebla del siglo anterior ya que, ni el ambiente aeronáutico poblano, ni el puerto aéreo, han sido tomados en cuenta en la conformación social y urbana de una ciudad en constante búsqueda de la modernidad.

Vale la pena rescatar los trabajos de Enrique Cordero y Torres, quien en su *Historia compendiada del Estado de Puebla* realiza una breve revisión cronológica del campo de

aviación poblano, así como de la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo y del faro del Fuerte de Guadalupe. Del mismo modo es importante mencionar los vastos compendios de información recopilados, investigados y redactados por Manuel Ruiz Romero, quien centró sus esfuerzos en diferentes episodios de la aviación mexicana como el surgimiento del Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, *La aviación durante la Revolución Mexicana* y el surgimiento de las líneas aéreas nacionales, entre varios tópicos aeronáuticos más.

Por su parte, el ingeniero José Villela Gómez también se encargó de realizar una enorme recopilación de información que condensó en su obra *Breve historia de la aviación en México*, donde dedicó algunos espacios a las aerolíneas mexicanas y al papel de la Escuela de Aviación 5 de Mayo.

No puede escapar a este brevísimo recuento la obra del Dr., en Historia, Federico Lazarín Miranda titulada *Historia mínima de la Aviación Comercial*, donde nos brinda una amplia visión de la conformación del derecho aeronáutico a nivel mundial y las implicaciones económicas y tecnológicas que trajo consigo la expansión de la aeronáutica global.

Dicho recuento, se realiza con la intención de mencionar algunos autores que han dedicado bastante tinta al estudio de la historia de la aviación en diferentes niveles y desde diferentes perspectivas.

El análisis del impacto de un medio de transporte, inevitablemente lleva tras de sí el conocimiento del soporte tecnológico y científico que lo hizo posible, es por ello, que este trabajo se apoyó en gran parte en autores como Lewis Mumford quien nos ayudó a comprender la manera en la que los seres humanos nos hemos visto en la necesidad de

adecuar el planeta a través de la tecnología con la intención de dotarnos de las herramientas necesarias para sobrevivir en él.

Por otro lado, Marshall McLuhan nos muestra las enormes capacidades que los medios de comunicación tienen para alterar la malla espacio temporal y brindar la posibilidad de la inmediatez a través de la velocidad. Mientras que, Hartmut Rosa nos permite comprender que la aceleración tecnológica, derivada de las Revoluciones Industriales, introdujo nuevos elementos tecnológicos a las sociedades, que desembocaron en cambios en la forma de vida, su estructura y prácticas, lo que inevitablemente se tradujo en modificaciones en la manera de relacionarse y de percibir la identidad.

De este modo, la comprensión de la aviación y los elementos infraestructurales necesarios para su funcionamiento nos conducen por diferentes momentos espacio-temporales que aterrizan en la Puebla de la década de los cuarenta y nos invitan a sobrevolar algunos episodios aeronáuticos, así como su influencia y huella en una ciudad que convivió de cerca con la aviación civil y militar.

Si bien la falta de fuentes sobre historia de la aviación, escritas o clasificadas por historiadores, ha sido uno de los principales inconvenientes en archivos, bibliografía, cartografía y hemeroteca, el uso de la creatividad y un enorme trabajo de minería documental, rindieron buenos frutos lo que nos permitió localizar algunas referencias en libros, documentos sobre el comportamiento aeronáutico del país, mapas, numerosos artículos de prensa y varios testimonios recabados a través de historia oral, además de una buena colección de fotografías obtenidas de mano de los entrevistados, redes sociales y páginas web. Cabe resaltar que, derivado de la misma falta de fuentes el uso de la historia oral y la

arqueología histórica han sido de vital importancia para comprender la influencia del extinto aeropuerto y su modesto flujo aeronáutico.

De este modo, el trabajo intenta aportar elementos que ayuden al análisis de la dinámica social, urbana y económica de la ciudad de Puebla durante la segunda mitad del siglo XX, además de servir como referente para la comprensión de la historia aeronáutica mexicana para lo que se sirve de 5 capítulos diseñados con la intención de llevar al lector, de la manera más amena posible, a la reflexión de un espacio social y urbano que cambió de vocación pero que sigue estando presente.

El primer capítulo, titulado *De los primeros pasos a la distribución del espacio aeronáutico*, se encarga de llevarnos desde la necesidad de trasladarse de los seres humanos a los inicios del movimiento mecánico, luego al proceso de tecnificación de los transportes en las sociedades modernas para llegar a la creación del avión y su influencia en el imaginario global a través de distintas formas de expresión, principalmente la producción cinematográfica. Finalmente nos introduce a las primeras problemáticas legislativas derivadas del uso del espacio aéreo y las nuevas formas de administración de la propiedad aeronáutica de cada nación, terminando en la administración de los cielos mexicanos.

El capítulo 2 se titula *La aviación en las Guerras Mundiales* y en él se abordan los primeros intentos de introducir al avión en el ambiente bélico fomentado por el estallido de la Primera Guerra Mundial, lo que catalizó el desarrollo de nuevas tecnologías aeronáuticas usadas durante la Segunda Guerra Mundial, donde nuestro país tomó participación a través de un contingente aéreo denominado Escuadrón Aéreo de Pelea 201, mismo que brindó la pauta para la modernización del parque aeronáutico mexicano de la década de los cuarenta.

El tercer capítulo, titulado *El puerto aéreo poblano y la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo*, se encarga de rememorar los inicios aeronáuticos de la ciudad de Puebla, para después abordar la influencia de la Segunda Guerra Mundial en el campo de aviación angelopolitano y las transformaciones que de ella se derivaron con la intención de establecer una de las dos escuelas de aviación pactadas en la negociación bilateral denominada Comisión de Defensa Conjunta México-Estados Unidos.

El capítulo 4 se denomina *El aeropuerto y la Base Aérea Militar número 6 de la ciudad de Puebla* y en sus paginas se presenta el cambio de administración y vocación del puerto aéreo al pasar a control militar, a través de la Fuerza Aérea, lo que abrió una nueva página en su historia. Además, se muestra la interacción de los escuadrones aéreos con la sociedad angelopolitana durante las fechas cívicas, actos protocolarios e incluso eventos de esparcimiento, sin embargo, la huella que trascendió de aquella convivencia hasta nuestros días es la fundación de la escuela primaria “Escuadrones Aéreos 101 y 201”, que nació en los hangares de dicha Base Militar.

Este capítulo cierra su participación, presentando una colección de planos en los que podemos identificar la representación del campo de aviación durante distintas épocas y en los que podemos apreciar el crecimiento que experimentó en la década de los cuarenta, además de mostrar las características de las instalaciones a través de la simbología de algunos mapas y del único plano que hemos podido localizar específicamente de la Base Aérea Militar número 6.

Por último, el capítulo 5 titulado *El ocaso del puerto aéreo poblano*, intenta mostrar los factores que influyeron en el traslado del aeropuerto a una zona menos poblada y más cercana a la Ciudad de México, a través de una colección de planos que muestran el crecimiento

urbano en las zonas aledañas a la Base Aérea, además de rememorar los numerosos accidentes aéreos que se suscitaron dentro de la ciudad y en zonas conurbadas. Dicho apartado finaliza presentando uno de los proyectos de corte ecológico más grandes de la ciudad, en aquella época, el Parque Ecológico Revolución Mexicana, mismo que guarda vestigios que nos recuerdan que algún día existió ahí un puerto aéreo.

Ninguna de las palabras que se escribieron en este trabajo, hubieran sido posibles de no ser por el apoyo de los diferentes docentes que me han acompañado a lo largo de este camino, por lo que dedico un agradecimiento especial a la Dra. Ana María Huerta Jaramillo por su amabilidad, emoción y atinada guía en el tema, así como a los miembros de mi comité tutorial, la Dra. Natalia de Gortari Ludlow y el Dr. Agustín Grajales Porras, por su apoyo, comprensión y libertad en esta investigación.

Del mismo modo, agradezco infinitamente a las personas que me brindaron sus testimonios por diferentes vías y que me ayudaron a comprender mejor las emociones e influencia que ejerció la cercanía de un aeropuerto a la puerta de sus casas.

No puedo dejar pasar la oportunidad de agradecer la amabilidad y apoyo que recibí en cada uno de los acervos a los que me acerqué, donde siempre recibí la mejor orientación que pudieron brindarme para encontrar el material necesario, por lo que dirijo mis respetos al personal del Archivo General de la Nación, Archivo General del Estado de Puebla, Archivo Histórico de la Escuela Primaria Vespertina Escuadrones Aéreos 101 y 201, Archivo Personal Luis Alfonso Flores Ramos, Archivo Histórico Municipal de Puebla, Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, Dirección General de Archivo e Historia de la Secretaría de la Defensa Nacional, Hemeroteca Juan

Nepomuceno Troncoso y a la Mapoteca Jorge A. Vivó de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Al final de todo, este trabajo contiene parte de la esencia de cada una de las personas a las que me acerqué, muchas gracias por su apoyo.

Capítulo I. De los primeros pasos a la distribución del espacio aeronáutico

1.1 De los primeros pasos a los inicios del movimiento mecánico

La aparición de la especie humana en la tierra es uno de los fenómenos más impactantes que ha sufrido nuestro planeta. El hombre ha recorrido miles de años de experiencia que le han permitido dominar, en lo mejor posible, los elementos que lo rodean. De modo que, si volteamos la mirada, es difícil creer que aquellos primeros hombres fueron capaces de transformarse a sí mismos, a través de sus herramientas, y que gracias a ello serían capaces de moldear su realidad.

Las herramientas le permitieron al hombre extender sus extremidades¹ para sobrevivir en un mundo voraz y violento en el que el arma más poderosa que poseía, su cerebro, era aperitivo de bestias armadas con músculos, garras y colmillos mucho más fuertes que las del ser humano, sin embargo, nuestra especie logró adecuar los entornos para prosperar y crear sociedades

El largo proceso de transformación del entorno y el aprovechamiento de los recursos, que el mismo ofrece, no hubiera sido posible sin el uso de las máquinas. En este contexto, la *máquina* representa la exteriorización de las ideas ejecutadas a través de procesos², es decir, la posibilidad de transformación a través de la mecanización.

¹ Marshall, McLuhan, *Comprender los medios de comunicación. Las extensiones del ser humano*, España, Paidós, 1994, p. 165.

² *Ídem*, p. 165.

El uso de ambos elementos, herramienta y máquina, permitió al ser humano repensar su realidad y cuestionar la forma en la que podía manipular el espacio y posteriormente el tiempo. Primeramente, se conquistó el espacio a través del establecimiento de asentamientos, tribus, reinos, pueblos y ciudades que permitieron la creación de sociedades prosperas que dieron paso al establecimiento de civilizaciones. Cada civilización poseía mecanismos simbólicos de control sobre el territorio en el que se levantaba, de ahí la necesidad de mostrar más empeño en aquellas edificaciones de mayor importancia dentro del sistema social.

Durante la Edad Media, un claro ejemplo del sistema de control simbólico del espacio, fue la construcción y ubicación de las iglesias. Por lo general, dichas edificaciones eran las más grandes y las más altas del trazo urbano lo que les permitió dominar las regiones donde se asentaban.³ De este modo, sobre el plano espacial, el tamaño era sinónimo de importancia. Un poco más tarde, entre los siglos XIV y XVII, se experimentó una reinterpretación espacial en la que el principal valor era el simbolismo de las edificaciones y no necesariamente el tamaño de las mismas.⁴ Bajo esta nueva relación, la comprensión del espacio permitió reconsiderar el valor de las distancias y brindó al movimiento un lugar dentro del nuevo orden.⁵

Es importante aclarar que, durante la Edad Media, el tiempo y el espacio eran dos cosas separadas, es decir, eran dos sistemas independientes que no necesariamente transitaban uno junto a otro.⁶ En este contexto los acontecimientos sucedidos en el espacio eran de orden cósmico o religioso y la medida del tiempo era la eternidad, es decir, un mar de tiempo

³ Lewis, Mumford, *Técnica y civilización*, Alianza Editorial, 1992, p. 18.

⁴ *Ibid.*, p. 19.

⁵ *Ídem*, p. 19.

⁶ *Ídem*, p. 19.

infinito en el que los hombres navegaban hasta encontrar signos de tierra firme en la muerte. Sin embargo, la necesidad de mantener un régimen en los monasterios brindó la pauta para comenzar a organizar el tiempo en momentos más breves que el infinito. Para ello se usaron las horas canónicas, una división de 7 toques de campanas distribuidos entre las 24 horas del día, decretadas por el Papa Sabiniano en el siglo VII, que marcaban el ritmo de la vida dentro del claustro y, de manera indirecta, de la población que lo rodeaba gracias a que el sonido de las campanas escapaba de sus paredes.⁷

Derivado del ejercicio de la regularidad y la sincronización se buscó una máquina que fuera capaz de proporcionar una medida regular del tiempo sin que su funcionamiento fuera alterado, como era el caso del reloj de sol que perdía la capacidad de mostrar la hora en días nublados o el de agua que podía perder su conteo durante las épocas de invierno debido al congelamiento de la misma. Es así como podemos encontrar registros de relojes mecánicos en el siglo XIII que, si bien aún no lograban trazar el movimiento del tiempo sobre el espacio, es decir, aun no contaban con manecillas para ver la hora, si eran capaces de sonar y contabilizar el tránsito del día.⁸ La medición regular del tiempo permitió a los hombres arrebatarse el tiempo a Dios y administrarlo para sincronizar sus actividades.

En este punto comenzamos a vislumbrar la importancia del *movimiento* como elemento de relación entre el tiempo y el espacio, lo que permitió comenzar a tejer una red espacio-temporal en donde ocurren los acontecimientos humanos.⁹

⁷ *Ibid.*, p. 15.

⁸ *Ibid.*, p. 16

⁹ *Ibid.*, pp. 19-20.

La comprensión de esta nueva red iluminó los ojos de los hombres quienes se dispusieron a lanzarse a la conquista del mundo, que a partir de aquel momento dejó de ser inmenso e infinito. Pronto entrarían al juego una variedad de máquinas inventadas para contraer la malla espacio temporal en diferentes niveles como el terrestre, acuático y aéreo.

1.2 La tecnificación de los transportes como elemento de aceleración en la malla espacio temporal de las sociedades modernas

La fragilidad del ser humano lo obligó a moverse constantemente con la intención de encontrar un lugar seguro donde resguardarse. Una vez establecido en comunidad, la necesidad de intercambio con otros asentamientos lo motivó a desplazarse en busca de mercancías y regresar al lugar de origen de su viaje con lo obtenido. El primer transporte del que hicieron uso los hombres fueron sus pies, sin embargo, pronto requirió de un apoyo que le permitiera recorrer distancias más largas y cargar más peso, por lo que en un primer momento se sirvió de algunas bestias que le permitieron cubrir esa necesidad.

La invención de la rueda y su aplicación en rudimentarios carros jalados por animales, mediante el collar para caballo, y posteriormente el arnés, permitió ampliar la distancia y capacidad de carga que tenía, en comparación con la obtenida por el peso bruto sobre los lomos de las bestias de carga. Con el paso del tiempo, el uso de este medio de transporte se extendió y se fue especializando, ejemplo de ello es que para el siglo XIII era común encontrar carros de cuatro ruedas, jalados por caballos, para carga pesada.¹⁰

Con la llegada de la Revolución Industrial, y el capitalismo, los transportes fueron adquiriendo mayores capacidades de carga, y mayor velocidad, gracias a la incorporación del vapor como combustible. Una de las primeras máquinas que se beneficiaron con el nuevo combustible fue el ferrocarril, que logró salir del inframundo de las minas para incorporarse al transporte de carga y pasajeros sobre la superficie.

¹⁰ Marshall, McLuhan, *Op. Cit.*, p. 192.

Las nuevas capacidades del ferrocarril de vapor abrieron la oportunidad de llegar más lejos, sin embargo, su bajo rendimiento sobre pendientes mayores al 2% obligó a que el tendido de las líneas férreas se diera junto a ríos y valles, lo que lo alejó de las manchas urbanas. Al mismo tiempo, el ferrocarril se introdujo en los sistemas de comercio para responder a las demandas de transporte de mercancías, lo que incentivó la aparición de ciudades terminales y portuarias, así como en las zonas de empalme con otras líneas, lo que aumentó el número y extensión de las manchas urbanas.¹¹

La Revolución Industrial y la aplicación de nuevos sistemas de energía a los transportes marcaron la pauta para acelerar el proceso de contracción de la malla espacio temporal. No solo los transportes terrestres se habían acelerado, también hicieron lo suyo los transportes marítimos permitiendo un intercambio más fluido de mercancías, pasajeros e ideas entre diferentes latitudes del globo.

La introducción del vapor a la industria aumentó la velocidad de producción y el tiempo de funcionamiento de las fábricas durante el día por lo que los obreros se vieron obligados a extender sus jornadas de trabajo. La Revolución Industrial se coló en casi todos los ámbitos de la vida social y la fuerza de sus motores provocaron una sensación de aceleración que se comenzaba a experimentar desde mediados del siglo XVIII.¹²

Para comprender el fenómeno de aceleración social, es necesario diferenciar entre tres tipos básicos de aceleración, la aceleración tecnológica, aceleración de cambio social y aceleración del ritmo de vida, cada una presenta características y consecuencias diferentes. Al mismo

¹¹ Lewis, Mumford, *Op. Cit.*, p. 116.

¹² Hartmut, Rosa, "Aceleración social: consecuencias éticas y políticas de una sociedad de alta velocidad desincronizada", *Persona y sociedad*, Vol. XXV, no. 1, Universidad Alberto Hurtado, 2011, PDF, p. 11.

tiempo, es necesario comprender que la aceleración social no es un fenómeno implantado de golpe, sino un proceso de oleadas, generalmente originadas por innovaciones tecnológicas o económicas, y que cada oleada enfrenta una especie de inercia, es decir, una resistencia a su llegada.¹³

La llegada de la industrialización a la vida de humana trajo consigo el surgimiento de las ciudades modernas, aquellas que presentaban al progreso como su estandarte pero que al mismo tiempo traían tras de sí una serie de problemáticas que inevitablemente se apoderarían del espíritu humano y su forma de vida. Dentro del proceso de modernización podemos reconocer, según Harmut Rosa, una serie de características constitutivas que son: individualización, diferenciación, racionalización, domesticación y aceleración.¹⁴

Una de los ejes rectores del análisis de la modernidad es el del sentimiento de aceleración en la sociedad, por lo que debemos preguntarnos ¿Qué es la aceleración social?, sin embargo, para alcanzar a responder esta cuestión debemos separar los fenómenos de aceleración en tres categorías: aceleración tecnológica, aceleración del cambio social y aceleración del ritmo de vida.

Al referirnos a la aceleración tecnológica nos referimos al aumento de velocidad en procesos como el transporte, la comunicación y la producción. Muy probablemente los efectos de este tipo de aceleración son los más identificables y palpables, ya que se encuentran más enfocados, por lo menos desde la perspectiva de los transportes y las comunicaciones, en el plano espacial y temporal por lo que de cierto modo acelerar el paso implica aminorar el

¹³ *Ibid.*, P. 11.

¹⁴ *Ibid.*, p. 12.

tiempo, lo que permite identificar las sensaciones de temprano y tarde.¹⁵ Esta aceleración es, quizá, la que se puede notar de manera más obvia en el tejido social, ya que es la más simple de percibir, por lo menos en las sociedades modernas regidas por el sentido de inmediatez como la nuestra. No podemos dejar de lado la influencia que ejerce sobre los demás tipos de aceleración y que es la responsable de diversos fenómenos urbanísticos y sociales como la expansión de las ciudades y la precarización de los salarios.

Al referirnos a la aceleración de cambio social, podemos observar que se refiere a los procesos de aceleración dentro de la sociedad misma, es decir, a los cambios que sufre en valores, modas, estilos sociales, relaciones de vida y obligaciones, lo que lleva a cambios en los hábitos y las prácticas.¹⁶ Este tipo de aceleración no está del todo desvinculado de la aceleración tecnológica ya que ésta impacta, prácticamente, de manera directa en la sociedad en la que se desarrolla, de este modo podemos ver modificaciones en la moda dependiendo de los materiales disponibles para la industria textil o variaciones en la forma de transporte dependiendo de los recursos tecnológicos que se tiene a la mano que influyen en los tiempos de traslado de los individuos.

Sin embargo, la aceleración del ritmo de vida es un fenómeno que primeramente parece desvinculado de manera directa con los dos primeros fenómenos de aceleración, debido a que se refiere a la velocidad y la comprensión de las acciones y experiencias en la vida cotidiana. Ejemplo de ello es que la aceleración tecnológica brinda más tiempo disponible al disminuir el lapso de transportación y acelerar los tiempos de producción lo que debería resultar en mayor tiempo disponible, es decir, en una abundancia del tiempo.¹⁷ sin embargo,

¹⁵ *Ibid.*, p. 16.

¹⁶ *Ídem.*, P. 16.

¹⁷ *Ibid.*, P. 18.

la sensación general es que el tiempo disponible no es suficiente para vivir las experiencias que se esperan o se desean. Este fenómeno puede explicarse en dos vertientes principales, en primer lugar, por el lado de la subjetividad, podemos ver que la percepción de las personas se ve apremiada por la comparación de su desempeño con el de las máquinas y los procesos que desarrollan, lo que les genera frustración al no poder igualarlas en velocidad y brinda la sensación de falta de tiempo.¹⁸

Por el lado de la objetividad, podemos vislumbrar una especie de contracción del tiempo en los procesos y actividades derivado del fenómeno de la simultaneidad, en el que hacer una tarea no es suficiente para avanzar, sino que se requiere realizar varias al mismo tiempo para igualar la velocidad a la que las máquinas desarrollan las mismas tareas. Esto ha provocado un acortamiento del tiempo dedicado a actividades cotidianas como comer y dormir, lo que genera la sensación de falta de tiempo derivado del agotamiento natural del ser humano.¹⁹ No podemos dejar de lado que a pesar de que el mundo ha acelerado en varios ámbitos, hay procesos que no es posible acelerar debido a que su ritmo natural es inamovible, ejemplo de ello es el tiempo de gestación.²⁰

Estos fenómenos de aceleración se han visto fuertemente influenciados por la aparición y aceleración de los transportes motorizados que han evolucionado como parte de lo que Harmut Rosa denomina “aceleración tecnológica” impulsada por la Revolución Industrial. Dicha aceleración consiste en la introducción de elementos tecnológicos a las sociedades, lo que se traduce en cambios en las prácticas sociales, la estructura social y la forma de vida.

¹⁸ *Ibid.*, pp. 18-19.

¹⁹ *Ibid.*, P. 18.

²⁰ *Ibid.*, pp.29-30.

Todas estas transformaciones fomentan nuevas formas de interacción social y de identidad, por lo que inevitablemente impactan en la vida cotidiana de los individuos.²¹

En este sentido los transportes terrestres jugaron un papel importante en la aceleración del ritmo de las sociedades modernas al brindar la oportunidad de acortar las distancias a través de la velocidad. Por su parte, los transportes marítimos también sufrieron un proceso de aceleración gracias a la introducción del motor de vapor y posteriormente a los motores de combustión interna como los motores diésel, lo que se traduce en recorridos más ágiles y más seguros a través de los mares.

Sin embargo, una de las máximas expresiones de aceleración en los transportes se dio con la llegada de los aviones, nacidos en las desenfrenadas sociedades modernas, cuya necesidad de aceleración es una preocupación latente y donde existe un sentido de urgencia por generar un medio de transporte capaz de contraer la malla espacio temporal lo máximo posible. El avión es capaz de eliminar los obstáculos orográficos que los medios terrestres deben sortear y enrollar las carreteras durante el despegue para desenrollarlas durante el aterrizaje.²² Al mismo tiempo puede acortar la dimensión de los mares mediante la aceleración y disminuir el tiempo del viaje gracias a que no lucha contra las corrientes marinas.

En un sentido metafórico, si consideramos la conquista del espacio físico, mediante el establecimiento de civilizaciones y Ciudades Estado como el dominio sobre la primera dimensión (ancho) y a la navegación marítima y terrestre como elementos representativos de

²¹ *Ibid.*, p. 21.

²² Marshall, McLuhan, *Op. Cit.*, pp. 193-194.

la segunda dimensión (largo), podemos considerar a la aviación como la conquista de la tercera dimensión, la del volumen.²³

Visto desde otra perspectiva, podemos considerar que el establecimiento de asentamientos humanos representa la conquista del espacio mientras que el dominio de la navegación, ya sea terrestre o marina, muestra la manipulación del tiempo mediante el aumento de la velocidad de transportación, por lo que el surgimiento de la aviación podría hacer referencia al nudo definitivo que une la malla espacio temporal en busca de su acortamiento.

Además de las referencias mitológicas que expresan el deseo de conquistar el cielo, como en el caso de Dédalo e Ícaro, si consideramos el análisis sobre las posibilidades de que el ser humano se desprendiera de la tierra a bordo de una máquina voladora como un signo de reflexión en torno a la creación de un transporte aéreo, podemos tomar como punto de partida los bocetos sobre la construcción de un aparato volador capaz de transportar a un ser humano, elaborados por Leonardo Da Vinci en el siglo XV, como punto de partida.²⁴ Una vez colocada la marca de inicio de esta reflexión, podemos colocar el cierre de la etapa de análisis y desarrollo en el primer vuelo tripulado y controlado por un ser humano sobre una máquina voladora auto sustentada a través de un motor de combustión interna, realizado el 17 de diciembre de 1903 por los hermanos Wright, lo que nos permite observar un lapso de tiempo aproximado de cinco siglos. Mientras que, el tiempo transcurrido entre el surgimiento de la aviación, con el vuelo de los Wright, y la integración de la aviación a la vida política, económica y bélica de las sociedades modernas es tremendamente corto, apenas 11 años,

²³ Calvo Castillo, M. Ángel, “EL ESPACIO AÉREO Y SU REGLAMENTO INTERNACIONAL”, *Iuris Tantum*, vol. 34, n.º 31, junio de 2020, doi:10.36105/iut.2020n31.09., pp. 111-24.

²⁴ “Máquina voladora”, en *Leonardo da Vinci. Net*, recuperado el 31 de mayo de 2023 en <https://www.leonardo-da-vinci.net/es/maquina-voladora/>

tomando como punto de cierre de esta comparativa la inclusión de los aviones en la Primera Guerra Mundial como elementos de reconocimiento aéreo y de maniobras militares, lo que nos permite observar el grado de aceleración de las sociedades modernas en comparación con otras épocas.

Uno de los malestares que trajeron consigo las sociedades modernas y sus enormes tasas de aceleración tecnológica fue la industrialización de la guerra, paradójicamente esta se convirtió en catalizador de innovaciones tecnológicas.

De este modo si tomamos en cuenta la gran cantidad de avances tecnológicos que se requirieron para brindarle al avión un papel dentro de las actividades bélicas como la evolución de los perfiles de hélices, así como sus materiales de construcción, combustibles, trenes de aterrizaje, diseños de fuselaje, perfiles alares, prestaciones de rendimiento de motor, sincronización de armamento con hélices, seguridad, resistencia en ruedas y un sin número de etcéteras que escapan a este texto, podemos observar con claridad la influencia de las tasas de aceleración tecnológicas que impulsaron el desarrollo de las aeronaves como arma, medio de comunicación y transporte para satisfacer las necesidades de las aceleradas sociedades modernas, que en poco tiempo cayeron bajo el encantamiento de la aviación en diversos ámbitos.

1.3 La influencia de la aviación en el imaginario mundial

Indudablemente la aviación ha dejado huella en la historia del ser humano, desde la materialización del sueño de volar, hasta adquirir un papel de vital importancia en la demostración de poder y fuerza de las naciones que la han cultivado, sin embargo, su paso por los cielos ha dejado estelas de influencia que llegan a varios rincones de la vida cotidiana, desde las expresiones artísticas y literarias hasta el reconocimiento del sonido de las aeronaves en zonas donde el tránsito aéreo es cotidiano.

Varios escritores se han inspirado en el cielo para desarrollar maravillosas obras literarias, prueba de ello son los textos del francés Antoine de Saint-Exupéry que posee algunos de los ejemplos más conocidos sobre la influencia de la aviación sobre la literatura. Saint Exupéry dedicó parte de su vida a volar para diferentes propósitos, mientras alternaba con la literatura. En muchas ocasiones, sus experiencias de vuelo, así como los contextos en los que se desarrollaba servían de materia prima para el desarrollo de sus escritos.

Nacido en Lyon, Francia, el 29 de junio de 1900, creció en un entorno privilegiado que le permitió permanecer atento al desarrollo de la aviación de la época. Aprendió a volar durante su servicio militar en 1921, durante la Época de Oro de la Aviación, lo que muy probablemente fomentó su pasión por volar y le brindó grandes oportunidades de hacerlo.²⁵ Después de escribir un texto corto llamado *El aviador*, publicado en la revista *Le Navire d'Argent*, publicó su primer novela titulada *Correo del Sur*, mientras fungía como jefe de estación aérea en el Sahara Español, un territorio africano que era provincia y colonia

²⁵ Tomás, Fernández, "Biografía de Antoine de Saint Exupéry", *Biografías y vidas. La enciclopedia biográfica en línea*, España 2004, recuperado el 8 de agosto de 2023 en https://www.biografiasyvidas.com/biografia/s/saint__exupery.htm

española hasta 1975. En dicha novela narra sus experiencias durante las primeras entregas de correo hechas en el hemisferio sur desde Francia a través de España, Marruecos, Mauritania y Dakar. Es importante recordar, que la entrega de correo fue una de las primeras misiones importantes que se le encomendaron a la aviación civil en el mundo y que gracias a ello las fronteras aéreas se fueron desdibujando. En 1930 escribió *Vuelo Nocturno*, una novela que narra los obstáculos que debían sortear los pilotos que sobrevolaban por Sudamérica sobre rutas riesgosas en aeronaves con bajos techos de servicio y poco combustible disponible lo que se traducía en una autonomía de vuelo reducida, además de que para la década de 1920 aún no se contaba con radio comunicaciones eficientes ni partes meteorológicos precisos que pudieran brindar datos para la elaboración de planes de vuelo confiables, sin embargo, los itinerarios de vuelo, sobre todo los del servicio postal, debían cumplirse.

En 1942 publicó *Piloto de Guerra*, un texto que vio la luz a través de varias entregas realizadas en la revista *The Atlantic Monthly* y en el que deja ver parte de su mirada y experiencias como piloto de reconocimiento al servicio de Francia.²⁶ Sin embargo, uno de los textos más conocidos del piloto Saint-Exupéry es *El principito*, un texto profundo lleno de metáforas que desarrolla su historia en torno a un aviador que ha caído en medio del desierto, donde conoce a un pequeño príncipe que ha llegado desde el asteroide B-612.

El inmenso cielo azul de los días y los intrigantes abismos nocturnos plagados de estrellas, así como los pájaros de madera que se forraron de acero han cautivado la mente de muchas personas alrededor del planeta, otro ejemplo literario dedicado a la aviación es el poema titulado *Por qué los inmensos aviones*, publicado en el libro llamado *El libro de las*

²⁶ “Piloto de Guerra- Antoine de Saint-Exupéry”, en *Hislibris. Libros de historia, libros con historia*, consultado el día 08 de agosto de 2023 en <https://www.hislibris.com/piloto-de-guerra-antoine-de-saint-exupery/>

preguntas, escrito por Pablo Neruda. Los principales actores del pequeño texto son los aviones en figura paterna, los pájaros amarillos, los helicópteros como abejas y la luna.

Por qué los inmensos aviones

no se pasean con sus hijos?

Cuál es el pájaro amarillo

que llena el nido de limones?

Por qué no enseñan a sacar

miel del sol a los helicópteros?

Dónde dejó la luna llena

*su saco nocturno de harina?*²⁷

Otro de los espacios de expresión en los que la aviación dejó sentir su influencia fue en la industria cinematográfica, varios cineastas alrededor del mundo dedicaron algunos largometrajes al sueño de volar.

En una mirada a vuelo de pájaro podemos señalar algunas producciones llevadas a la pantalla grande durante el siglo XX, entre ellas podemos citar 34 producciones extranjeras de las cuales podemos observar que Estados Unidos tiene mayoría con diecisiete películas más tres colaboraciones con Canadá y una con Reino Unido, le sigue Reino Unido con 6 producciones sobre temas aeronáuticos más una colaboración con Japón y Estados Unidos, además de contar en la lista con producciones de Alemania, Australia, España, Francia y Japón.

²⁷ Pablo, Neruda, “Por qué los inmensos aviones”, en *Escritas.org*, consultado el 8 de agosto de 2023 en <https://www.buscapalabra.com/poema.html?titulo=por%20qu%C3%A9%20los%20inmensos%20aviones&id=3788>

El siguiente cuadro trata de sintetizar, a manera de ejemplo, la labor cinematográfica de distintos países, en cuanto al tema aeronáutico se refiere, durante el siglo XX, cabe resaltar que la mayoría de producciones están orientadas o ambientadas en el medio bélico, sin embargo, también se hacen presentes temáticas como el romance, la acción y la aventura.

Producciones cinematográficas extranjeras sobre aviación.					
Año	Título en otro idioma	Título en español	Director	Casa productora	País
1927	<i>Wings</i>	Alas.	William A. Wellman.	Paramount Pictures.	Estados Unidos
1936	<i>Courrier sud</i>	correo del sur.	Pierre Billon.		Francia
1939	<i>Espoir</i>	Sierra de Teruel.	André Malraux.		España/ Francia
1939	<i>Only Angels have wings</i>	Solo los ángeles tienen alas.	Howard Hawks.	Columbia Pictures.	Estados Unidos
1940	<i>Flight Comand</i>	Comando Aéreo.	Frank Borzage.	Metro Goldwyn Mayer.	Estados Unidos
1943	<i>Air Force</i>	El bombardeo heroico.	Howard Hawks.	Warner Bros.	Estados Unidos
1949	<i>Twelve o Clock High</i>	Almas en la hoguera.	Henry King.	20th Century Fox.	Estados Unidos
1951	<i>Flying Leathernecks</i>	Infierno en las nubes.	Nicholas Ray.	RKO Radio Pictures.	Estados Unidos
1955	<i>The Dam Busters</i>	Los destructores de diques.	Michael Anderson.	Associated British Picture Corporation (ABPC).	Reino Unido
1956	<i>Around the World in 80 Days</i>	La vuelta al mundo en 80 días.	Michael Anderson.	Warner Bros.	Estados Unidos
1957	<i>the spirit of st. Louis</i>	El héroe solitario.	Billy Wilder.	Warner Bros.	Estados Unidos
1957	<i>Der Stern von Afrika</i>	La estrella del África.	Alfred Weidenmann.	Divisa.	Alemania

1962	<i>The War Lover</i>	El amante de la muerte.	Philip Leacock.	Columbia British Productions.	Reino Unido
1964	<i>633 Squadron</i>	Escuadrón 633.	Walter Grauman.	Mirisch Films.	Reino Unido
1965	<i>Those Magnificent Men in Their Flying Machines</i>	Los intrépidos y sus máquinas voladoras.	Kevin Annakin.	20th Century Fox.	Reino unido
1965	<i>EL vuelo del Fénix</i>	El vuelo del Fénix.	Robert Aldrich.	20th Century Fox.	Estados Unidos
1969	<i>Battle of Britain</i>	La batalla de Inglaterra.	Guy Hamilton.	United Artists.	Reino Unido
1970	<i>catch 22</i>	Trampa 22.	Mike Nichols.	Paramount Pictures/ Filmways Production.	Estados Unidos
1975	<i>he Great Waldo Pepper</i>	El carnaval de las águilas.	George Roy Hill.	Universal Pictures.	Estados Unidos
1979	<i>Hanover Street</i>	La calle del adiós.	Peter Hyams.	Columbia Pictures.	Reino Unido
1980	<i>Airplane</i>	Aterriza como puedas/ ¿y dónde está el piloto?	Jim Abrahams.	Paramount Pictures.	Estados Unidos
1983	<i>The Right Stuff</i>	Elegidos para la gloria.	Philip Kaufman.	Winkler chartoff/ Distribucion Universal Pictures.	Estados Unidos
1986	<i>top gun</i>	Top Gun.	Tony Scot.	Paramount Pictures.	Estados Unidos
1986	<i>Iron Eagles</i>	Águilas de Acero.	Sidney J. Furie.	Tristar Pictures/ Delphi Films.	Estados Unidos/ Canadá
1988	<i>Around the World in 80 Days</i>	La vuelta al mundo en 80 días.	Geoff Collins.	Burbank Films Australia.	Australia

1988	<i>Iron Eagles II</i>	Águilas de Acero II.	Sidney J. Furie/ Kevin Elders.	Carolco Pictures, Alliance Communications, Harkot Productions.	Estados Unidos/ Canadá
1990	<i>Memphis Belle</i>	Memphis Belle.	Michael Caton Jones.	BSB, County Natwest Ventures, Enigma Film, Fujisankei y Warner Bros. Pictures.	Japón, reino unido, Estados unidos
1992	<i>Porco Rosso</i>	Cerdo Rojo.	Hayao Miyazaki.	Estudio Ghibli.	Japón
1992	<i>Aces: Iron Eagle III</i>	Águilas de Acero III.	Kevin Elders, Sidney J. Furie.	Carolco Pictures, Seven Arts Pictures, Ron Samuels Entertainment.	Estados Unidos-Reino Unido
1995	<i>The Tuskegee Airmen</i>	Escuadrón de combate 332.	Robert Markowitz.	Hbo, Price Entertainment.	Estados Unidos
1995	<i>Iron Eagle IV</i>	Águilas de Acero IV.	Sidney J. Furie.	Trimark Pictures, Norstar Entertainment.	Estados Unidos/ Canadá
1997	<i>Air Force One</i>	Avión presidencial.	Wolfgan Petersen.	Beacon Picture/ Touchtone Pictures.	Estados Unidos
1997	<i>Con Air</i>	Riesgo en el aire.	Simon West.	Touchtone/ Jerry Buckheimer Films.	Estados Unidos

Tabla 1: Lista de producciones cinematográficas que desarrollan historias en torno al ámbito aeronáutico.

Compilación del autor.

El cine nacional mexicano también ha abordado el mundo aeronáutico desde diferentes perspectivas que van desde el cine de acción hasta las historias de amor pasando por la comedia, en una breve mirada podemos observar la producción de nueve películas en las que la aviación es la principal protagonista o que están ambientadas en el medio aéreo. En primer lugar, en orden cronológico, encontramos la película *Escuadrón 201*, producida por “Films Mundiales” en 1945 y dirigida por Jaime Salvador, la cinta narra una historia ficticia sobre

el Escuadrón 201 que participó en las acciones bélicas en Filipinas durante la Segunda Guerra Mundial, es una película que exalta las cualidades que debería tener un mexicano de la época para que nadie sea capaz de pisotear nuestra nación. Dos años después Miguel M. Delgado dirige al cómico de moda, Mario Moreno Cantinflas, en la cinta *A volar Joven* para la casa productora “Posa Films”, la historia trata sobre un trabajador de un rancho que aprende a volar y se convierte en un reconocido aviador, curiosamente en algunas secuencias se usa una aeronave AT-11 Beechcraft con matrícula 1506 que en algunas fotografías posteriores a la filmación aparece con rodela pertenecientes al Escuadrón de Bombardeo 101 destacado en la Base Aérea Militar número 6 de la ciudad de Puebla.

En 1959, bajo la dirección de Rogelio A. Gonzales para “Producciones Sotomayor”, aparece la película *Ando Volando Bajo*, que cuenta las aventuras y enredos de un piloto enamorado que vuela en diversas zonas de Oaxaca. En 1965, también de “Producciones Sotomayor” se estrena la película *Diablos en el cielo*, bajo la dirección de Rafael Baledón, que narra la historia de dos pilotos en extremo diferentes, uno enamorado y el otro ex seminarista que duda de la fidelidad de su novia. Le sigue *Amor en las nubes*, una producción de 1968 dirigida por Manuel Zeceña Diéguez para “Panamerican Films”, cuenta una historia sobre tres sobrecargos que vuelan para Aeronaves de México que encuentran el amor gracias al ámbito aeronáutico.

En 1970, bajo la dirección de Julián Soler y producida por los “Estudios Churubusco”, se presenta la cinta *Dos esposas en mi cama*, en la que durante los primeros minutos podemos observar el proceso de inflado de un globo aerostático, en este caso propiedad del capitán Carlos Camacho, llamado “El Espíritu de Puebla”, que se eleva desde la Base Aérea Militar número 6 de la ciudad de Puebla, por lo que se puede apreciar parte de la infraestructura y

algunas aeronaves de la época. Continuamos con *Águilas de Acero*, producida en 1971 por “Cinematográfica Galindo S.A. y Filmadora Chapultepec”, dirigida por Rubén Galindo, donde se aborda la historia de un mecánico de aviación de la Fuerza Aérea Mexicana que sueña con convertirse en piloto. También de Rubén Galindo podemos encontrar la película *Pilotos de combate*, estrenada en 1973, en la que se narra la historia de unos pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana que combaten el narcotráfico y descubren a un traficante encubierto.

La última cinta de esta breve revisión se titula *La niña de los hoyitos*, dirigida también por Rubén Galindo en 1984 en una colaboración entre “Producciones Galubi S.A. y Dynamic Films”, en ella se narra la historia de un piloto agrícola y su hijo, un niño enamorado de una de sus compañeras de escuela.

Este breve recuento nos permite asomarnos fugazmente a la influencia de la aviación en diversos ámbitos, no hay que perder de vista que las aeronaves y sus usos se han visto reflejados no solo en el cine y la literatura, también han estado presentes en la pintura, la música, la vestimenta, los accesorios e incluso en los pasatiempos y el entretenimiento. Ejemplo de ello es un pequeño anuncio publicado en el periódico *La Opinión* en el año de 1947 perteneciente a “Grandes Atracciones Sotelo” que promocionaba, entre los aparatos mecánicos que traía a la ciudad de Puebla, los denominados “aviones mosquito” y “el avión del amor”.²⁸

²⁸ “¡Ahora sí, música luz y alegría!”, *La opinión*, 28 de marzo de 1947.

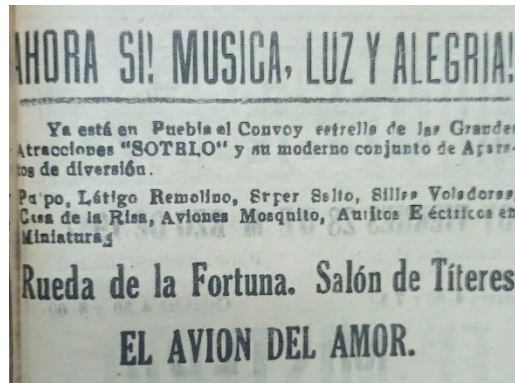


Imagen 1: Anuncio publicado en el periódico *La Opinión*, el 28 de marzo de 1947, fotografía del autor, extraída de la hemeroteca Juan N. Troncoso del Archivo General del Estado.

Basta voltear la mirada y enfocarla un poco para encontrar las huellas de la aeronáutica a nuestro alrededor y darnos cuenta de que la aviación no está tan lejana a nuestra vida cotidiana.

Por supuesto, la aparición de la aviación alcanzó niveles muy especializados de configuración por lo que influyó en sectores bastante importantes que se vieron en la necesidad de implementar nuevas legislaciones y reglamentos para integrar el uso de aeronaves a la vida común de la humanidad.

1.4 El impacto de la aviación en la administración de los cielos

Aunque el ser humano llevaba varios siglos soñando con la posibilidad de volar libremente por los aires, múltiples experimentos a lo largo de la historia habían fallado en sus intentos, por lo que la materialización de una máquina con las capacidades que tuvo el aeroplano de los Wright tomó por sorpresa no solo a los soñadores, también a la opinión pública, a la legislación vigente, a los sistemas de administración e incluso a algunas comunidades científicas de aquel entonces. La sorpresa se hizo mayúscula con la rapidísima evolución que la aeronáutica experimentó desde los primeros vuelos hasta la explosión de la Primera Guerra Mundial.

Aunque en el plano legislativo las nuevas máquinas voladoras comenzaban a generar cierta preocupación en diversos territorios, el avión parecía un aparato con grandes expectativas y capacidades, pero inofensivo, por lo menos durante los primeros años. Sin embargo, la participación de las aeronaves en la Gran Guerra desató la urgencia de legislar, y limitar, el radio de acción de la nueva arma.

En este sentido, la delimitación fronteriza de los aires era un tema que debía abordarse con prioridad ya que el cielo no presenta fronteras visibles, de manera horizontal o vertical, por lo que la violación de la soberanía de los aires, o espacios aéreos, nacionales de cada país era tema de vital importancia para la seguridad de las naciones, para el comercio y para la economía, ya que al finalizar la Primera Guerra Mundial se asomaba la posibilidad de que el avión se convirtiera en un medio de transporte con alcances intercontinentales.

Cabe recordar que las bases del derecho aeronáutico se remontan a 1889 con el Congreso Aeronáutico Internacional llevado a cabo en el marco de la Exposición Universal de París de

aquel año, donde ya se discutían problemas novedosos acordes a la naturaleza de las aeronaves de la época, principalmente globos aerostáticos, como la libertad de tránsito o la matriculación de las mismas.²⁹ Sin embargo, el ascenso de los aviones requería de normas más especializadas acordes a las necesidades de los países propietarios de flotas aéreas e incluso de aquellos países que prestarían el acceso a sus espacios aéreos.

En 1909 se constituyó en París el *Comité Juridique International de l'aviation* (Comité Jurídico Internacional de Aviación) que se encargó de crear el convenio que sería revisado un año más tarde durante la Primera Conferencia Internacional de Aviación, llevada a cabo entre el 18 de mayo y el 29 de junio de 1910 en la misma ciudad. El convenio que se presentó planteaba puntos como el registro de aeronaves, la aprobación de la aeronavegabilidad, autorización de tránsito aéreo y regulación de operaciones aeronáuticas, entre otros.³⁰ El ambiente político de la época no permitió tomar acuerdos concretos que se pudieran replicar a gran escala, sin embargo, naciones como Alemania, Prusia e Inglaterra ya preparaban legislaciones internas para controlar el tránsito aéreo.

Las discusiones que se gestaban en torno al ámbito aeronáutico incluían el problema de la propiedad de los cielos, y ya que este era un tema nuevo a considerar se barajaban dos posibilidades, por una parte, la de los cielos abiertos, es decir, el libre tránsito de cualquier aeronave por diversos territorios y la de la restricción del tránsito aéreo. Al no existir un punto de partida sobre la propiedad del aire se tomó como referencia la propiedad de los mares, de este modo el concepto “libertad de los mares” (*Mare Liberum*) de Hugo Grotius

²⁹ Federico, Lazarín Miranda, Historia mínima de la *aviación comercial*, México, El Colegio de México, 2022, p. 33

³⁰ Rodolfo, Ruiz A., “El Derecho Aeronáutico. Desde el “Big Bang” de la Aviación hasta Hoy (Parte I)”, *Rodolfo Ruiz A.*, publicado el 25 de marzo de 2016, consultado el 14 de agosto de 2023 en <https://www.rodolfo.ruiza.com/historia-del-derecho-aeronautico/>

publicado en 1609, sirvió como puntal para impulsar la postura de cielos abiertos o libertad del aire.³¹

Una vez desatada la Primera Guerra Mundial, varios países europeos se vieron en la necesidad de cerrar sus fronteras y con ello la porción vertical que corresponde a su territorio, lo que marca un nivel de inclinación hacia la decisión de considerar a esta porción de aire como espacio aéreo nacional, lo que implica cierta restricción de tránsito aéreo ya que forma parte de la soberanía de cada país.

Cabe destacar que en América también existía interés por los temas aeronáuticos, por lo que entre el 9 y el 17 de marzo de 1916, con la aprobación del gobierno chileno, el Aero Club de Chile realizó la Primera Conferencia de Aeronáutica Panamericana a la que acudieron los representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos de América, Paraguay, Perú, Uruguay y en la que cabe destacar que México no fue participe, muy probablemente debido al desarrollo de los conflictos armados y la reestructuración político económica de la nación en aquellos años. En ella, además de presenciar algunas maniobras aéreas, se discutieron temas referentes al desarrollo de la aeronáutica de carácter civil y militar. No podemos dejar de lado, que las condiciones atmosféricas y geográficas de América representaban obstáculos muy particulares para el desarrollo de la aviación continental. También se abordó la necesidad de legislar la locomoción aérea en estas latitudes a través de un Código de Legislación Aérea y al mismo tiempo se recomendó el libre tránsito

³¹ Martin, Bintaned Ara, *Historia de la aviación comercial desde 1909 hasta nuestros días*, tesis para optar por el grado de Doctor en Historia, Universitat de les Illes Balears, Islas Baleares, España, 2013-2014, p. 46.

de aeronaves entre las naciones participantes. Además, se creó la Federación Aeronáutica Panamericana, asentada en Buenos Aires.³²

Por último, se resolvió realizar una segunda Conferencia en junio de 1917 con sede en Río de Janeiro, sin embargo, aparentemente el desarrollo de la Primera Guerra Mundial provocó que se pospusiera hasta febrero de 1918 y se realizara en Nueva York bajo la denominación de Primera Convención Aeronáutica Panamericana y Primera Exposición de Aeronáutica.³³

Dicha convención se llevó a cabo gracias al entusiasmo y patrocinio del *Aero Club of America*, la *American Society of Aeronautic Engineers*, y la Federación Aeronáutica Panamericana, a ella asistieron representantes de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Cuba, Chile, Estados Unidos de América, Guatemala, Haití, México, Nicaragua, Perú, San Salvador, Uruguay, además de algunos países que no pertenecen a América como Bulgaria, China, Dinamarca, España, Francia, Gran Bretaña, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Rusia y Suiza, lo que nos permite ver el carácter intercontinental que el desarrollo de la aviación estaba adquiriendo.³⁴

Entre el 8 y el 15 de febrero de 1918, periodo en el que dicha Convención desarrolló actividades, se llevó a cabo una exhibición de material aéreo y se trataron temas relacionados con los tipos de armamento que en ese momento se estaba usando en aviación, defensa de las

³² “Primera Conferencia de Aeronáutica Panamericana. Santiago de Chile, 9 de marzo-,1916”, *Dipublico-org*, publicado el 23 de enero de 2014 en <https://www.dipublico.org/101026/primera-conferencia-de-aeronautica-panamericana-santiago-de-chile-9-de-marzo-1916/>

³³ José, Nicolas Rodríguez, “100 años de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana”, *TallyHo. Revista aeronáutica chilena*, publicado el 10 de marzo de 2016, consultado el 14 de agosto de 2023 en <http://tallyho.cl/100-anos-de-la-primera-conferencia-aeronautica-panamericana/>

³⁴ “Primera Convención de Aeronáutica Panamericana, y Primera Exposición de Aeronáutica. Nueva York, 8-15 de febrero, 1917”, *Dipublico.org Derecho Internacional*, publicado el 23 de enero de 2014, consultado el 16 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/101028/primera-convencion-de-aeronautica-panamericana-y-primera-exposicion-de-aeronautica-nueva-york-8-15-de-febrero-1917/>

aeronaves, navegación y sobrevuelo en territorios marítimos cercanos a las costas nacionales y aeronáutica militar, lo que nos permite ver la influencia de la Primera Guerra Mundial en los tópicos aeronáuticos americanos de aquella época.³⁵

El avión había demostrado sus capacidades destructivas durante la Gran Guerra, por lo que una vez finalizada, los países vencedores sintieron la necesidad de reglamentar las operaciones aeronáuticas con el fin de restringir el radio de acción de las aeronaves para uso militar. Una de los objetivos del Tratado de Versalles era el debilitamiento del poderío militar alemán en todas sus áreas, entre ellas la aviación. En la “Parte V” de dicho tratado, denominada “Clausulas Militares, Navales y Aéreas”, que se refiere a la reestructuración de las fuerzas militares alemanas, podemos encontrar la “Sección III” denominada “Clausulas Aéreas” que comprende de los artículos 198 a 202. En este marco, el artículo 198 es tajante señalando que la aviación militar y naval alemana no podía formar parte de las fuerzas armadas de aquel país. Mientras que los siguientes artículos detallan las condiciones de reducción de la aviación militar, de aquel país, y brindan libertad de tránsito aéreo a las aeronaves aliadas mientras se evacua el territorio alemán.³⁶

En este contexto podemos observar que la aviación militar alemana había quedado inoperativa, lo que refleja la valoración y preocupación del uso del avión en el plano bélico, sin embargo, una vez probado el alcance de las aeronaves también se vislumbraba una nueva etapa en cuanto a medios de transporte se refiere. Muy probablemente esto motivó a que durante las conversaciones de paz, de París en 1919, se diseñara un comité encargado de identificar los problemas que atañen al desarrollo y legislación de la aviación internacional,

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Tratado de Versalles*, Archivo Nacional de Honduras, edición digital PDF, pp. 105-107.

dicho grupo fue nombrado como Comisión Aeronáutica y se encargó de realizar la “Convención de Reglamentación de la Navegación Aérea” que se encargaría de presentar una serie de parámetros para el desarrollo de la aviación civil internacional y donde se trataba de homologar las especificaciones en operaciones aeronáuticas a nivel internacional.³⁷ Muy probablemente obedeciendo a la naturaleza y alcance de los aviones que, a diferencia de otros medios de transporte, son capaces de sobrepasar fronteras con facilidad.

La Convención de Reglamentación de la Navegación Aérea, firmada el 13 de octubre de 1919 se enfocó en las necesidades de la naciente aviación comercial, en vísperas de la separación de la aviación civil y militar, al mismo tiempo representó el primer acuerdo internacional sobre legislación aeronáutica que sentó un punto de partida para distintas latitudes, y aunque no fue ratificada ni adoptada por todas las naciones firmantes, brindó un eje de movimiento en cuanto a organización aérea se refiere, además de reconocer la autonomía de las naciones sobre su territorio aéreo lo que contribuyó a finalizar la discusión entre la adopción de la política de cielos abiertos o restringidos.

Podemos encontrar un ejemplo de ello en el artículo 1º, contenido en el “Capítulo 1” denominado “principios generales” de dicha Convención, donde podemos observar el reconocimiento de la soberanía de lo que se denominó “...espacio atmosférico...”³⁸ es decir, el espacio aéreo de cada nación.

La Convención también se preocupó por regular la matriculación de las aeronaves y determinó que la libre circulación de los aparatos, por el espacio aéreo, era asunto de cada

³⁷ Federico, Lazarín Miranda, *Op. Cit.*, pp. 36-37.

³⁸ “Artículo 1º”, Convención de Reglamentación de la Navegación Aérea, traducción de Manuel T. Rio, versión digital en PDF, París, 1919, p. 93.

país por lo que recomendó que en tiempos de paz se permitiera el sobrevuelo por el territorio y al mismo tiempo reconoció que bajo esa soberanía cada territorio era libre de colocar restricciones a sus espacios aéreos en zonas que pudieran comprometer la seguridad de los mismos.³⁹ En resumen, la Comisión Aeronáutica se esforzó en cubrir áreas como regulación, infraestructura, navegación y legislación que fueron necesarias para desarrollar una nueva industria aérea de cara a la segunda década del siglo XX. Dicho documento representa el primer gran esfuerzo legislativo de administrar los cielos a nivel internacional y sentó las bases de la homologación operacional aeroportuaria. En la práctica, las nuevas reglamentaciones dieron la pauta para que se formaran convenios bilaterales, por lo menos en materia aeronáutica, que beneficiaran a las naciones por las que las aeronaves sobrevolaban. Sin embargo, también permitió que los cercos políticos cobraran fuerza en el dominio del aire, por lo que pronto se elaboraron prohibiciones para que determinadas naciones no pudieran ejercer operaciones en otras o sobrevolar por su espacio aéreo.

Por su parte, el territorio americano seguía el mismo camino que el europeo en cuanto a la búsqueda de una reglamentación aérea que permitiera el desarrollo competente de la aviación en nuestro continente. Durante la “Quinta Conferencia Internacional Americana”, celebrada entre el 25 de marzo y el 3 de mayo de 1923, en Santiago de Chile, durante los trabajos sobre la “Cooperación en el mejoramiento de las comunicaciones” se tocó el tema de la aviación comercial americana. En dicha Conferencia se determinó la creación de una “Comisión Interamericana de Aviación Comercial” encargada de analizar las cuestiones políticas, legislativas, así como aduaneras y técnicas con el fin de poder emitir recomendaciones sobre elementos como el establecimiento de lugares adecuados para las operaciones aeronáuticas

³⁹ *Ibid.*, “Artículos 2°, 3°, 4° y 6°”, pp. 93-95.

y el desarrollo de la aviación comercial en territorio americano, tomando en cuenta las convenciones previas.⁴⁰

La “Sexta Conferencia Internacional Americana” realizada en la Habana, Cuba, entre el 16 de enero y el 20 de febrero de 1928, brindó otro espacio para el desarrollo de la legislación aeronáutica en el continente, ya que en ella se llevó a cabo la “Convención de Aviación Comercial” que consta de XXXVII artículos sobre la reglamentación aérea americana y en la que podemos observar las bases legislativas de la aviación comercial en estas latitudes. El primer artículo reconoce la plena soberanía del Estado, americano, sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y aguas territoriales. Es importante resaltar que el “Artículo II” marca que dicha Convención y sus apartados se refieren exclusivamente a las aeronaves privadas, lo que nos lleva al planteamiento del “Artículo III” donde se puntualiza que las aeronaves de Estado son aquellas de uso militar y naval, además de aquellas que brinden servicios al Estado como las de correo, aduana y policía.⁴¹

Los artículos planteados dentro de esta Convención perfilaban, en lo mejor posible, las condiciones de aeronavegación sobre los Estados firmantes, por lo que recomendaban permitir el libre tránsito de sobrevuelo y al mismo tiempo reservaban, a cada nación, la libertad de establecer espacios aéreos prohibidos para las aeronaves privadas. Además, se solicitaba el registro de las mismas y la implementación de marcas que permitieran distinguir la nacionalidad de cada una.

⁴⁰ “Cooperación en el mejoramiento de las comunicaciones. Aviación Comercial”, *Quinta Conferencia Internacional Americana*, Chile 1923, consultado el 22 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/conferencias-diplomaticas-naciones-unidas/conferencias-inter-americanas/conf-inter-amer-1889-1938/>

⁴¹ “Convención de Aviación Comercial”, *Sexta Conferencia Internacional Americana*, Cuba, 1928, consultado el 22 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/14287/convencion-aviacion-comercial-sexta-conferencia-internacional-americana-la-habana-1928/>

El “Artículo X” muestra otro elemento importante sobre legislación, ya que sienta las bases de la documentación y capacidades de la tripulación, así como de las aeronaves destinadas a la navegación internacional, por lo que establece que los aviones empleados para tal tarea deben contar con un certificado de navegabilidad, detallado en el “Artículo XII” como un certificado expedido por las autoridades de cada Estado que avale las capacidades operativas de las aeronaves. El “Artículo XIII” detalla el tipo de certificado que la tripulación debe ostentar que, en el caso de los pilotos, además de certificar el conocimiento técnico del avión, debe mostrar que acreditaron un examen de conocimiento sobre las reglas de tráfico vigentes sobre los Estados que se están sobrevolando.⁴²

El objetivo de dichas reglamentaciones, del mismo modo que las elaboradas en Europa, era homologar lo mejor posible las condiciones de navegación entre naciones ya que de cierto modo el aire era territorio de todos y de nadie. Parte de estos esfuerzos se ve reflejado en el “Artículo XXXI” donde se acuerda cooperar con los Estados americanos y compartir información referente a meteorología, cartas aeronáuticas, establecimiento de señales y radio telegrafía.⁴³

La Convención de Aviación Comercial, realizada en el marco de la Sexta Conferencia Internacional Americana, fue firmada por treinta y cinco países de América y entró en vigor en 1929.⁴⁴ En el mismo contexto, podemos encontrar una iniciativa lanzada por el presidente de Estados Unidos John Calvin Coolidge Jr, quien convocó a una Conferencia Internacional de Aviación Civil a desarrollarse en Washington en diciembre del mismo año. Resulta interesante notar que Estados Unidos, siendo uno de los países con mayor influencia en estas

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Lazarín Miranda, *Op. Cit.*, p. 43.

latitudes, estuvo presente en casi todos los eventos aeronáuticos de aquellos años haciendo gala de su rápido desarrollo aéreo, lo que nos deja ver el gran interés de dicho país por participar en la construcción de las reglas que regirían el territorio que las empresas norteamericanas sobrevolarían durante buena parte del siglo XX.

Como resultado del uso de aeronaves para el transporte de pasajeros, surgió la necesidad de establecer protocolos adecuados a las posibles situaciones que pudieran suscitarse, un ejemplo de ello son las recomendaciones emitidas durante la Séptima Conferencia Internacional Americana, llevada a cabo entre el 3 y el 26 de diciembre de 1933 en Montevideo, Uruguay, en torno a los Delitos a Bordo de Aeronaves. Dichas recomendaciones versaban sobre la jurisdicción de cada Estado sobre el castigo a los delitos cometidos a bordo de aeronaves en tierra o durante el sobrevuelo del espacio aéreo de cada nación, respetando la soberanía de cada territorio en la aplicación de la legislación vigente del lugar donde la aeronave aterrice.⁴⁵

Otra de las preocupaciones que se atacaron durante la Séptima Conferencia Internacional Americana, fue la de las ayudas a la navegación del espacio aéreo con la intención de impulsar la conexión aérea interamericana, para ello se resolvió la creación de una Comisión de Peritos encargada de analizar el establecimiento de estaciones radiográficas, faros y aeródromos en los lugares que consideraran pertinentes.⁴⁶ No hay que perder de vista que, por lo menos hasta el desarrollo de las aeronaves de pasajeros con propulsión a reacción, y vuelos a gran altura, los obstáculos orográficos de nuestro continente jugaban un papel

⁴⁵ “Delitos a Bordo de Aeronaves”, *Séptima Conferencia Internacional Americana*, Uruguay, 1933, consultado el día 23 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/14769/delitos-a-bordo-de-aeronaves-septima-conferencia-internacional-americana-montevideo-1933/>

⁴⁶ *Ibid.*, “Aviación Interamericana”.

determinante en el establecimiento de rutas aéreas, por lo que la creación de un sistema de ayudas a la navegación era de vital importancia para el éxito de los vuelos. Muy probablemente la sugerencia de establecer estas ayudas a la navegación tenía como fin complementar la información que se había solicitado compartir durante la Sexta Conferencia Internacional Americana de la Habana respecto a meteorología y cartas aeronáuticas.

Durante la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz celebrada entre el primero y el veintitrés de diciembre de 1936 en Buenos Aires, Argentina, en lo relativo al transporte aéreo se emitió la recomendación de que los gobiernos participantes promovieran la reducción de los costos del transporte aéreo con el fin de promover el desarrollo de la aviación, así como la simplificación de las formalidades administrativas del rubro aeronáutico.⁴⁷

Un año más tarde, como parte de los compromisos tomados durante la Séptima Conferencia Internacional Americana donde se recomendaba la creación de una comisión de peritos encargada de analizar la situación de las radio-comunicaciones y el establecimiento de nuevas ayudas a la aeronavegación, entre el 15 y el 25 de septiembre de 1937 se llevó a cabo la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación desarrollada en Lima, Perú. En dicha Conferencia estuvieron representadas doce naciones: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Estados Unidos de América, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, además de los observadores enviados por Alemania, Gran Bretaña e Italia. En dicho evento se emitieron recomendaciones en torno a los servicios meteorológicos, servicios radioeléctricos, medidas para facilitar el turismo aéreo, así como la organización de servicios

⁴⁷ “Transporte Aéreo”, *Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz*, Argentina, 1936, consultado el día 23 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/15070/transporte-aereo-conferencia-interamericana-de-consolidacion-de-la-paz-buenos-aires-1936/>

de asistencia médica, traslado de heridos y enfermos, además de estudiar los efectos fisiológicos que pudieran presentarse debido al vuelo. También se acordó que las aeronaves de pasajeros tenían la obligación de contar con equipos radio eléctricos para la lectura y transmisión de datos, la creación de cátedras especializadas en derecho aeronáutico y la creación de una Comisión Aeronáutica Permanente Americana encargada de unificar el derecho aeronáutico internacional.⁴⁸

El estallido de la Segunda Guerra Mundial desató una ola de aceleración en materia tecnológica en la que la aviación resultó beneficiada. El aumento de las capacidades de las aeronaves trajo consigo nuevas preocupaciones legales que debían atenderse con urgencia, muy probablemente por ello y ante la inminencia del triunfo de los Aliados, se buscó la forma de perfilar la configuración de las comunicaciones aéreas y sus alcances antes de finalizar la contienda bélica. En este sentido, entre noviembre y diciembre de 1944 el gobierno americano se reunió con 54 naciones en la Conferencia de Aviación Civil Internacional, llevada a cabo en Chicago, Illinois.⁴⁹ Los resultados de dicha reunión fueron, la redacción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que a través de XII capítulos y 96 artículos se convirtió en la base de la reglamentación aérea internacional y la creación de una Organización de Aviación Civil Internacional Provisional (OPACI) que después de un tiempo, al ser ratificada, se convirtió en la (OACI) Organización de Aviación Civil Internacional o ICAO (*International Civil Aviation Administration*) por sus siglas en inglés,

⁴⁸ *Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación*, consultado el día 23 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/101035/primera-conferencia-tecnica-interamericana-de-aviacion-lima-15-25-de-septiembre-1937/>

⁴⁹ Lazarín Miranda, *Op. Cit.*, p. 49.

dicho organismo pasó a formar parte de la Organización de las Naciones Unidas y se encarga de normar los procedimientos aeronáuticos en varias latitudes.⁵⁰

Cabe destacar que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional se encargó de detallar la normativa y procedimientos dentro de las operaciones aeronáuticas, posteriores a la Segunda Guerra Mundial, por lo que en su composición podemos encontrar artículos que van desde la soberanía del espacio aéreo de los Estados contratantes hasta la documentación de la tripulación, la señalética de las aeronaves y el equipo que deben portar, además de dividir las aeronaves en dos ramas principales, las civiles y las de Estado. En cierto modo, el Convenio es el resultado de las conferencias, tratados y convenios anteriores, pactados en diferentes partes del mundo, que se dieron a la tarea de construir piedra por piedra la cimentación de la aeronáutica del siglo XX.

⁵⁰ “Historia de la OACI y el convenio de Chicago”, *OACI. La aviación unida. Organismo especializado de las naciones unidas*, consultado el 28 de agosto de 2023 en <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/default.aspx>

1.5 México y la administración de los cielos nacionales

Uno de los acuerdos más recurrentes dentro de los múltiples convenios y tratados sobre legislación aeronáutica alrededor del mundo, es el de la soberanía del espacio aéreo que posee cada nación. Derivado de ello, los países latinoamericanos que trataron de seguir los pasos de las potencias aeronáuticas se vieron en la necesidad de crear instituciones y leyes que guiaran y ampararan el derecho de vuelo sobre sus naciones. En este sentido, México fue participe del ánimo aeronáutico de las primeras décadas del siglo XX por lo que desde los primeros vuelos realizados sobre suelo azteca se trató de brindar un lugar a la normativa aeronáutica.

Los orígenes de la historia de la aviación mexicana se vinculan al entusiasmo de Alberto Braniff y su avión biplano, elaborado por la productora francesa *Voissin*, modelo Serie 13 equipado con motor E.N.V. de 50 caballos de fuerza que, el 8 de enero de 1910 logró levantar el vuelo sobre los llanos de Balbuena, en la Ciudad de México, gracias a la implementación de una mezcla de combustible enriquecido, encargada por el piloto con ayuda de su mecánico Alfonse Ploquín y elaborada por la compañía de petróleo El Águila,⁵¹ para aumentar el octanaje y vencer las limitaciones técnicas que representaba despegar a más de dos mil metros sobre el nivel del mar.⁵²

Pasaría poco tiempo para que el contexto social de nuestro país brindara al avión, la oportunidad de probar su efectividad bélica durante los enfrentamientos armados de la Revolución Mexicana. En enero de 1915, algunos funcionarios cercanos al gobierno de

⁵¹ Redacción, “111 años del primer vuelo en México”, *A 21 MX*, 8 de enero de 2021, consultado el 12 de noviembre de 2023 en <https://a21.com.mx/aeronautica/2021/01/08/111-anos-del-primer-vuelo-en-mexico>

⁵² Manuel, Ruiz Romero, *La aviación durante la Revolución Mexicana*, México, Soporte Aeronáutico S. A. de C. V., 1988, p. 30.

Carranza reclutaron algunos aviones civiles, y a sus pilotos, para formar la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista, que debutó bombardeando a los zapatistas resguardados en el fuerte de Loreto de la ciudad de Puebla el 5 de enero del mismo año. Un mes después, el 5 de febrero de 1915, por decreto del presidente Carranza se oficializó la Flotilla Aérea y se convirtió en el Arma de Aviación Militar, primer antecedente de nuestra actual Fuerza Aérea Mexicana.⁵³

Algunos factores, como la Revolución Mexicana y los orígenes mixtos de la aviación nacional, influyeron en las dificultades administrativas de la aeronáutica de las primeras décadas del siglo anterior, por lo que los primeros años no fueron del todo fáciles para la creación de una legislación que administrara los cielos del país. En este sentido los primeros esfuerzos de reglamentación y logística aérea se dieron en el ámbito militar a través de la creación del Departamento de Aviación, el 25 de abril de 1916, que funge como el origen directo de la Comandancia de la Fuerza Aérea.⁵⁴ Mientras que en el ámbito civil, el 20 de septiembre de 1920, se organizó la Sección Técnica de Navegación Aérea, encargada de dar las primeras concesiones aéreas del país y organizar las operaciones en cuanto a temas técnicos, jurídicos y económicos. Dicha Sección, dependía de la Dirección de Ferrocarriles que, a su vez dependía de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

A simple vista la relación entre la organización de la Sección Técnica de Navegación Aérea y su dependencia con la Dirección de Ferrocarriles parece incoherente, sin embargo, es necesario recordar que el ferrocarril fue por muchos años el medio de transporte más popular

⁵³ *Creación de la Fuerza Aérea Mexicana*, México, PDF, p. 3, consultado el día 5 de diciembre de 2023 en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/3172/fasciculo_6_momentos_estelares.pdf

⁵⁴ “Evolución de la Fuerza Aérea Mexicana”, *Gobierno de México*, consultado el día 28 de agosto de 2023, en <https://www.gob.mx/sedena/documentos/evolucion-fuerza-aerea-mexicana>

para viajar distancias medias y largas, lo que le permitió desarrollar un notable avance en el reconocimiento del territorio, además de una amplia infraestructura. Cabe destacar que, la primera forma de transportar aeronaves, en nuestro país, durante la Revolución Mexicana y los primeros años de crecimiento aeronáutico, fue a bordo de trenes, por lo que en varias ocasiones se improvisaban pistas de aterrizaje de forma paralela a las líneas férreas. La relación entre ambos medios de transporte no termino ahí, ya que, durante algún tiempo, el tendido y las estaciones ferroviarias sirvieron como ayudas y referencias a la navegación aérea. De hecho, el primer correo aéreo del país fue fruto de la relación entre ambos transportes ya que, el aviador Horacio Ruiz Gaviño partió de la estación ferrocarrilera de Hoyos, en Pachuca, donde recibió una valija marcada con el número 449 que contenía la carga postal que debía transportar, luego del despegue el piloto siguió las líneas férreas rumbo a la ciudad de México y lo demás es historia.⁵⁵

El primero de julio de 1928, mediante Acuerdo Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación, la Sección Técnica de Navegación Aérea fue reestructurada para formar el Departamento de Aeronáutica Civil.⁵⁶ El aumento en el establecimiento de rutas aéreas nacionales y la participación dentro de circuitos internacionales, brindó al Departamento la oportunidad de aumentar y cubrir nuevos servicios para la aviación civil.

Uno de los primeros grandes esfuerzos por reglamentar la aeronavegación civil mexicana fue, la publicación de la Ley de Vías Generales de Comunicación emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas,⁵⁷ el miércoles 28 de septiembre de 1932, en el Diario

⁵⁵ Ruiz Romero, *Op. Cit.*, P. 113-114.

⁵⁶ "Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC): Historia, Organización y Responsabilidades", *Manual de Autoridades Aeronáuticas*, Agencia Federal de Aviación Civil, PDF, 2020, P. 5.

⁵⁷ Cabe aclarar que La Ley de Vías Generales de Comunicación no es la que rige actualmente las comunicaciones aéreas ya que, el 12 de mayo de 1995 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley

Oficial de la Federación y en la que en el Libro Primero titulado, Disposiciones Generales, en el Capítulo I, denominado Clasificaciones, podemos encontrar el Artículo 1° sobre la definición de las Vías Generales de Comunicación donde se marca con el numero IX “Las Líneas de navegación aérea”.⁵⁸

En la misma publicación, podemos encontrar el Libro Cuarto titulado Comunicaciones Aeronáuticas,⁵⁹ constituido por nueve capítulos organizados de la siguiente manera:

- *Capítulo I: De la soberanía del espacio aéreo y definiciones*
- *Capitulo II: Circulación.*
- *Capitulo III: Registro.*
- *Capitulo IV: Tripulación.*
- *Capitulo V: Puertos Aéreos.*
- *Capítulo VI: Franquicias para las fábricas de aeronaves.*
- *Capitulo VII: Explotación de líneas aéreas.*
- *Capitulo VIII: Inspección.*
- *Capitulo IX: Responsabilidades.*

Dicha Ley nos brinda la oportunidad de observar las bases de la aeronáutica mexicana de la década de los treinta en adelante. Dentro de ella se abordan las normas y procedimientos necesarios para el desarrollo de las comunicaciones aéreas, así como las obligaciones de las tripulaciones y de los comandantes de los puertos aéreos.⁶⁰ La misma legislación, en el Libro

de Aviación Civil encargada de regular la explotación, uso y aprovechamiento del espacio aéreo nacional. Mientras que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil se publicó el 7 de diciembre de 1998.

⁵⁸ “Ley de Vías Generales de Comunicación”, *Diario Oficial de la Federación*, publicado el 28 de septiembre de 1932, consultado el día 29 de agosto de 2023 en

https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186716&pagina=1&seccion=2

⁵⁹ “Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Cuarto: Comunicaciones aéreas”, *Diario Oficial de la Federación*, publicado el 28 de septiembre de 1932, Pp. 38-41, consultado el día 29 de agosto de 2023 en https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186716&pagina=1&seccion=2

⁶⁰ Cabe destacar que la denominación de “puerto aéreo” resulta amplia pero bastante útil para referirse al lugar designado para las operaciones aéreas. Según el artículo 450, del Capítulo V, del libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, “Se entiende por puerto aéreo, una superficie limitada de tierra o agua, dispuesta para la partida, llegada y estacionamiento de aeronaves”.

Cuarto, Capítulo V, Artículo 451, se encarga de clasificar los puertos aéreos en Públicos, cuando han sido construidos por el Gobierno Federal, los Estados o los municipios, mientras que son privados los construidos por empresas de navegación o particulares reconocidos por la Secretaría de Comunicaciones. Mientras que otros artículos se ocupan de reglamentar, de la forma más explícita posible, elementos como capacidades, matriculas, nacionalidades y equipamiento de aeronaves además de, las capacidades, documentación e incluso nacionalidad de las tripulaciones de cabina. Si enfocamos un poco la mirada, incluso podemos alcanzar a observar la influencia de la Convención de París de 1919 y de las Conferencias Panamericanas.

Durante la década de los treinta, el desarrollo de la aviación mexicana transcurrió con relativa calma lo que permitió el establecimiento de algunas rutas impulsadas por aerolíneas extranjeras a través de filiales nacionales como en el caso de *Braniff Airways* y su operaria mexicana Aerovías Braniff, o la *Pan American World Airways (Pan Am)* que era dueña de gran parte de la Compañía Mexicana de Aviación.

Casi al finalizar la Segunda Guerra Mundial, nuestro país se adhirió al Convenio de Chicago de 1944, ratificándolo en 1947, lo que le permitió integrarse a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y homologar su reglamentación a los estándares internacionales, que es el objetivo de dichos acuerdos.

En agosto de 1952, el Departamento de Aeronáutica Civil se convirtió en la Dirección de Aeronáutica Civil y en 1956 adquirió el grado de Dirección General de Aviación Civil (DGAC),⁶¹ haciéndose cargo de diversos temas de la aeronáutica mexicana durante 63 años

⁶¹ José, Villela Gómez, *Breve historia de la aviación en México*, México, José Villela Gómez, 1971, p. 302.

ya que, en octubre de 2019, por decreto presidencial, se creó la Agencia Federal de Aviación Civil como organismo descentralizado pero dependiente de la actual Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Este breve vuelo sobre el territorio de la legislación aeronáutica mexicana, nos deja observar como la legislación internacional influyó en la reglamentación aérea mexicana y al mismo tiempo prueba que, nuestro país luchó por mantenerse a la vanguardia lo que le permitió a la aviación nacional obtener reconocimiento y respeto a nivel internacional.

Capítulo 2. La aviación en las guerras mundiales

2.1 De los primeros experimentos a la participación en la Gran Guerra

Si bien el ser humano había sido capaz de levantar el vuelo en globos aerostáticos e incluso en algunos Zepelín que ya flotaban alrededor de 1900¹, fue hasta 1903, con el vuelo de los Wright, que dejó de estar a merced de los vientos para desplazarse por el aire.

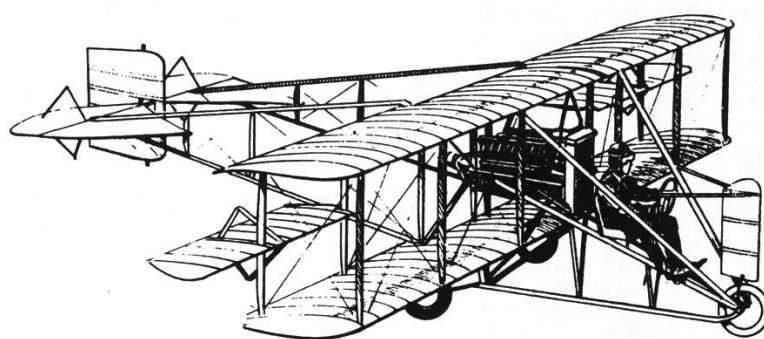
Una vez que el ser humano despegó en avión, nada volvió a ser igual. En un principio las aeronaves de los Wright eran frágiles y requerían mucha pericia de los pilotos para ser maniobradas con seguridad, sin embargo, la aviación seguía buscando oportunidades para mostrar su utilidad frente a los globos aerostáticos y Zepelines. En este sentido los conflictos bélicos, desarrollados en diversas partes del mundo a principios del siglo XX le dieron a la aviación su oportunidad.

Entre los primeros vuelos de 1903 y el estallido de la Gran Guerra, la aviación se encontraba ocupada en mejorar las capacidades estructurales de las aeronaves, al mismo tiempo que se realizaban exhibiciones aéreas alrededor del mundo con el fin de mostrar dichos avances y comercializar el mayor número de aviones posible. Entre finales de 1910 y principios de 1911, México fue sede de una de estas giras al recibir a la compañía *Moisant International Aviators*, en el marco de la Semana de la Aviación².

¹ Álvaro, Bermúdez Caballero, “La aviación durante la Primera Guerra Mundial”, en *REA SII/VIA*, 3 de mayo de 2016, consultado en <https://reasilvia.com/2016/05/aviacion-primera-guerra-mundial/>.

² Victor Alfonso, Castillo Rodríguez, *El puerto aéreo de la ciudad de Puebla. 1929-1954*, BUAP, 2020, tesis para optar por el grado de licenciado en historia, P. 30.

En cuanto a la intervención de la aviación en conflictos bélicos, podemos observar que una de las primeras tareas que realizaron los aviadores fue el reconocimiento del terreno y bombardeo. En este sentido una de las primeras maniobras de bombardeo aéreo en el mundo fue la realizada en la guerra italo turca entre 1911 y 1912, en la que se usaron aeronaves para soltar bombas de mano. En el caso del primer combate aeronaval del mundo, México tiene el primer lugar con las maniobras de bombardeo del biplano “Sonora”, realizadas el 14 de abril de 1914, comandado por el capitán Gustavo Salinas Camiña y con el mecánico naval Teodoro Madariaga como tripulación, ambos fabricaron bombas rudimentarias que dejaron caer sobre el buque cañonero “Guerrero” que amenazaba al cañonero “Tampico” en las costas de Topolobampo, Sinaloa. Aunque las bombas no impactaron directamente en el “Guerrero” provocaron la retirada del mismo³.



EL MARTIN PUSHER

Imagen 2: Dibujo del biplano “Sonora”. Extraído de la página *Cultura.gob*.⁴

Para esas fechas las aeronaves aún se mostraban frágiles para ser tomadas como un peligro serio en contra de las organizadas tropas terrestres y navales ya que su construcción se basaba

³ *Ibid.*, P. 36.

⁴ “Primer combate aeronaval del mundo”, en *Cultura. gob*, consultado en https://www.cultura.gob.mx/centenario-ejercito/bombardeo_aeronaval.php, recuperado el 9 de junio de 2023

principalmente en madera, tela recubierta con pintura y alambres de acero, además de que la potencia de los motores aun no permitía superar grandes alturas, sin embargo, su uso como arma comenzaba a vislumbrarse.

El estallido de la Gran Guerra en 1914, supuso una nueva forma de guerra que no se había experimentado con anterioridad debido a la escala de la misma y la diversidad de técnicas y armamento de los bandos en conflicto, por lo que la obtención de información fue de vital importancia para el desarrollo de la misma. Una vez que se popularizó el uso de las trincheras, y se montó en ellas la artillería, conocer las posiciones enemigas fue una tarea complicada y peligrosa para el personal de tierra, por lo que la aviación tuvo la oportunidad de contribuir en el desarrollo del conflicto al ser usada como elemento de reconocimiento para calibrar la artillería enemiga y planificar los ataques.⁵

Las constantes maniobras de reconocimiento y vigilancia que las aeronaves realizaron dieron pie a la idea de ser usados como bombarderos. Los primeros aviones en convertirse en bombarderos fueron los mismos que se habían usado para el reconocimiento aéreo, sin embargo, se requería de motores más potentes para llevar el peso extra del armamento.⁶

El 30 de agosto de 1914, un monoplano *Taube* del 11° grupo de aeroplanos alemán, despegó de San Quintin, Paris, al mando del capitán Ferdinand Von Hindessen, ex piloto del servicio postal, con un pasajero y cuatro bombas de dos kilos.⁷ A las 12:45 del mismo día el piloto soltó la primera bomba que se arrojaría desde un avión en dicho conflicto, con lo que inevitablemente inauguró una serie de innovaciones en cuanto a las capacidades de la

⁵ Bermúdez Caballero, *Op. Cit.*

⁶ *Ibid.*

⁷ “El cielo en llamas: el papel de los aviones en la Primera Guerra Mundial”, en *Muy interesante*, consultado el 9 de junio de 2023 en <https://www.muyinteresante.es/historia/36607.html>

aviación que desplazaron el uso de los globos cautivos de vigilancia y del Zepelín alemán en el ámbito militar.

Es de destacar que, a principios de la Primera Guerra Mundial los aviadores eran pocos en el mundo y por tanto varios de ellos se conocían, por lo que en algún momento se encontraron frente a rostros conocidos.⁸

El inicio de los bombardeos aéreos dio paso a la implementación de armas en las aeronaves, sin embargo, la colocación de las mismas no fue tarea sencilla ya que en un inicio los pilotos debían disparar las armas que llevaban a bordo con sus propias manos, para lo que debían acercarse lo máximo posible para apuntar al piloto enemigo, lo que restaba maniobrabilidad y estabilidad en las aeronaves durante los combates aire-aire.



Imagen 3: Piloto con pistola en mano. Extraído de la web página *Hispaviacion*.⁹

Una vez vislumbrado el potencial de los aviones para derribar aeronaves similares, se debía resolver el problema de la puntería. Una de las primeras soluciones fue montar ametralladoras sobre las alas, ya que con anterioridad se habían producido accidentes en los que los tiros de

⁸ Carlos, Gómez Mira, “La caza aérea, inicios y I Guerra Mundial. Parte 1”, en *Hispaviacion. Aviación*, consultado el 09 de junio en <https://www.hispaviacion.es/la-caza-aerea-inicios-i-guerra-mundial-parte-i/>

⁹ *Idem*.

los pilotos rompían las hélices de sus propias aeronaves.¹⁰ Cabe recordar que las primeras hélices utilizadas en la industria aeronáutica eran elaboradas en madera. El piloto francés Rolland Garros, propuso recubrir las aspas de las hélices con placas de acero para evitar que las balas las dañaran.¹¹ Aunque la idea fue funcional presentaba un nuevo problema, que una de cada diez balas rebotaba en los deflectores metálicos de las hélices lo que podía dañar a la aeronave o al piloto.¹² Garros junto al ingeniero francés Raymond Saulnier, quien ya se encontraba trabajando en un sistema de sincronización de los disparos con la velocidad de las hélices desde 1914, lograron colocar las ametralladores frente al piloto, lo que aumentó considerablemente la capacidad de tiro y puntería durante la primavera de 1915.¹³

En abril de 1915, el avión de Rolland Garros cayó en territorio alemán lo que permitió a los alemanes conocer el sistema de sincronización de Saulnier, sin embargo, el ingeniero holandés Anthony Fokker, que se encontraba al servicio del ejército alemán ya se encontraba avanzado con un sistema similar que pronto fue acoplado a los triplanos alemanes modelo *Fokker DR 1*, quienes dominaron el cielo hasta 1916 cuando el *Nieuport 17* de fabricación francesa y el *Sopwith Pup* británico nivelaron las condiciones en el cielo.¹⁴

En aquellos años aún no se habían desarrollado las tácticas de combate aéreo, no fue sino hasta finales de 1916 y principios de 1917, cuando los alemanes comenzaron a realizar formaciones en el aire dando origen a los escuadrones aéreos que implementarían maniobras de ataque y defensa.¹⁵

¹⁰ “El cielo en llamas: el papel de los aviones en la Primera Guerra Mundial”, en Muy interesante, consultado el 9 de junio de 2023 en <https://www.muyinteresante.es/historia/36607.html>

¹¹ Gómez Mira, *Op. Cit.*

¹² Álvaro, Bermúdez Caballero, *Op. Cit.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

El salto tecnológico que dio la aviación durante la Primera Guerra Mundial fue enorme en comparación con el desarrollo obtenido desde los primeros vuelos hasta 1914. Las innovaciones aeronáuticas se centraron en las capacidades estructurales y potencia de las aeronaves, sin embargo, la guerra obligo a mejorar la maniobrabilidad y a implementar armamento sincronizado con las hélices, ya que para apuntar hacia los aviones enemigos era necesario virar por completo la aeronave, sin embargo, estos avances fueron la punta de lanza de la tecnología militar aeronáutica de las primeras décadas del siglo XX.

2.2 La aviación en el periodo de entreguerras

Una vez concluida la Primera Guerra Mundial muchos pilotos quedaron desempleados, por lo que buscaron la forma de seguir volando en el ámbito civil, gracias a ello las líneas aéreas pudieron ofrecer más vuelos y expandir sus rutas.

La expansión de la aviación durante el periodo de entre guerras brindó la oportunidad de identificar las limitaciones de las aeronaves destinadas al servicio civil, así como los obstáculos que se presentaban para la navegación de la época. Al final, es importante destacar que los problemas a los que se enfrentaban la aviación civil y militar compartían una misma base, por ejemplo, se requería de aeronaves estructuralmente más resistentes por lo que gracias al desarrollo de hélices de paso variable, mejoras en la relación peso-potencia de las aeronaves, diseños estructurales más estables y aumento de potencia en los motores se pudo adoptar la construcción de aviones metálicos, más sólidos y resistentes que los de madera y tela.¹⁶

Los avances en la industria aeronáutica representaban un aumento en los límites de la aviación, pero con cada avance se presentaba un problema nuevo. La llegada de aeronaves con techo de servicio más alto trajo consigo la necesidad de diseñar motores más potentes capaces de entregar un buen desempeño a grandes alturas donde escasea el oxígeno necesario para su funcionamiento. Al mismo tiempo, los ingenieros debieron resolver el mismo problema de falta de oxígeno, pero, para que los pilotos pudieran respirar a grandes altitudes.

¹⁶ Carlos Javier, Frías Sánchez, “El poder aéreo en el periodo de entreguerras”, *Global Strategy*, 14 de julio de 2019, recuperado el 10 de julio de 2023 en <https://global-strategy.org/poder-aereo-en-el-periodo-de-entreguerras/>

La aeronavegación durante el periodo de entreguerras aún se hacía de manera visual, apoyándose de mapas y referencias geográficas, lo que se convertía en una tarea difícil cuando las condiciones meteorológicas variaban durante el vuelo.¹⁷ Otro problema que tardó en resolverse fue el de la comunicación eficiente entre los elementos de aire y de tierra, problema que era de vital importancia para la aviaciones civil y militar.

La consolidación de los materiales de construcción especificados para la industria aeronáutica, permitió adoptar un perfil alar que privilegió la velocidad, por lo que la mayoría de aeronaves del mundo adoptó la configuración de aviones monoplanos, es decir, aviones con un solo par de alas, en lugar de los más estables pero lentos, aviones biplanos que fueron populares desde el surgimiento de la aviación hasta los albores de la Primera Guerra Mundial.¹⁸

Es importante recordar que, la gran mayoría de aeronaves usadas por la aviación civil después de la Gran Guerra fueron naves diseñadas, construidas y usadas en el ámbito bélico lo que nos permite ver el fuerte vínculo que existía entre ambos tipos de aviación, por lo menos durante la primera mitad del siglo XX.

Las innovaciones desarrolladas durante el periodo de entreguerras fueron tejiendo una época de oro de la aviación mundial donde se rompían récords de distancia y altura al mismo tiempo que se ampliaban las fronteras a través de diversas expediciones a los lugares más recónditos e insólitos del planeta. El ambiente de esta época propició grandes hazañas como la de John Arlock y Arthur Brown quienes volaron de Terranova, Canadá, hacia Connemara en Irlanda, el 14 de junio de 1919, convirtiéndose en los primeros en llevar a cabo un vuelo transatlántico

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

sin escalas.¹⁹ Otro ejemplo es el amerizaje en Buenos Aires, Argentina, del hidro avión modelo *Dornier Wal* bautizado como “Plus Ultra” proveniente de España, con una tripulación de cuatro hombres a cargo del comandante Ramon Franco el 10 de febrero de 1926.²⁰



Imagen 4: Hidroavión “plus Ultra” en el puerto de Palos antes de iniciar su travesía. Extraído de la página web Newtral.²¹

En este mismo contexto encontramos el vuelo del “Águila Solitaria”, apodo con el que se le conocía al norteamericano Charles Lindbergh, quien a bordo de un avión modelo *Ryan NYP* aterrizó el 20 de mayo de 1927 en París uniéndolo con Nueva York.²² En diciembre del mismo año, Lindbergh unió Washington con la Ciudad de México en un vuelo de buena voluntad.²³ Cabe aclarar que, se le denomina Vuelos de Buena Voluntad a los vuelos que se realizaban en rutas que no se habían hecho con anterioridad, y que sirvieron como una estrategia usada por algunas compañías y pilotos con el fin de expandir los alcances de la

¹⁹ Antonio, Contreras, “La época en la que el hombre empezó a conquistar los cielos”, *Newtral*, 29 de noviembre de 2019, recuperado el 12 de julio de 2023 en <https://www.newtral.es/la-epoca-en-la-que-el-hombre-empezo-a-conquistar-los-cielos/20191129/>

²⁰ *Ibid.*

²¹ Anónimo, “Plus Ultra (Hidroavión)”, *Wikipedia*, recuperado el día 12 de julio de 2023 en [https://es.wikipedia.org/wiki/Plus_Ultra_\(hidroavi%C3%B3n\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Plus_Ultra_(hidroavi%C3%B3n))

²² Antonio, Contreras, *Op. Cit.*

²³ Mario, Caballero, “El piloto gringo que paseó a caudillos mexicanos”, *El Universal*, 3 de junio de 2016, recuperado el 12 de julio de 2023 en <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2016/06/4/el-piloto-gringo/>

aeronavegación, al mismo tiempo fueron usados para que los gobiernos abrieran nuevos vínculos y limaran asperezas.²⁴

Por su parte los pilotos mexicanos también fueron parte del ánimo aeronáutico mundial, el 11 de junio de 1928, el capitán Emilio Carranza despegó de la Ciudad de México, a bordo del avión bautizado como “México Excelsior”, con destino a Washington en un vuelo de buena voluntad y con el fin de devolver el gesto que había tenido, meses antes, el aviador Charles Lindbergh.²⁵ Desafortunadamente los grandes avances que se dieron en el ámbito aeronáutico de aquellos años no fueron gratuitos, parte de esta cuota fue la muerte del capitán Carranza, quien decidió hacer su vuelo de regreso a México partiendo de la ciudad de Nueva York, sin embargo, el mal clima lo había obligado a postergar en varias ocasiones el despegue. Aun bajo malas condiciones meteorológicas, Carranza despegó del aeródromo Roosevelt Field, pero poco tiempo después su aeronave cayó a tierra.²⁶

Otro mexicano que se encargó de ensanchar los límites aéreos mexicanos fue Roberto Fierro Villalobos quien despegó el 11 de agosto de 1928 a bordo de un avión *BC-2 (Baja California no. 2)* de fabricación nacional realizando un vuelo directo entre México y la Habana, Cuba. Su gira se extendió a Belice, Guatemala, San Salvador, Honduras, San José y Panamá.²⁷

Es importante tomar en cuenta el importante papel de las mujeres aviadoras de la época, que valientemente remontaron en el ámbito aeronáutico luchando contra muchas ataduras sociales de sus tiempos. Tal es el caso de la aviadora Amelia Earhart quien se convirtió en la

²⁴ Castillo Rodríguez, *Op. Cit.*, Pp. 42-43.

²⁵ Roberto, Rodríguez Rebollo, “E-I vuelo que inmortalizó a Emilio Carranza”, *Excelsior*, 2 de noviembre de 2022, recuperado el 12 de julio de 2023 en <https://www.excelsior.com.mx/nacional/el-vuelo-que-inmortalizo-a-emilio-carranza/1549783>

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Castillo Rodríguez, *Op. Cit.*, p. 43.

primera piloto en realizar un vuelo trasatlántico en solitario al cruzar de Terranova a París, el 20 de mayo de 1932. Desafortunadamente desapareció, junto con su copiloto Frederick J. Noonan, el 2 de julio de 1937 en una ruta entre Nueva Guinea y Australia que formaba parte de una de las últimas etapas de un vuelo que pretendía dar la vuelta al mundo siguiendo la línea del Ecuador.²⁸ Solo por brindar un ejemplo de la participación femenina en aquella época.

Además del nacimiento de los grandes ases de la aviación, como los antes mencionados entre un cumulo de personajes que escapan a este recuento, la época de oro de la aviación encierra episodios como las expediciones al Polo Norte, algunas realizadas en globo, dirigible y en avión, además del nacimiento de varias líneas aéreas que continuarían operando a lo largo del siglo XX e incluso durante el siglo XXI.

Al acercarse la Segunda Guerra Mundial podemos darnos cuenta que el papel de la aviación se revaloró después de su participación en la Gran Guerra (1914 a 1918), por lo que podía percibirse una aceleración en las innovaciones técnicas y tecnológicas de la aeronáutica del siglo XX, desafortunadamente los grandes avances que se dieron en dicha materia tuvieron fuertes repercusiones para las tropas en tierra quienes sufrieron numerosas bajas a causa del refinamiento del armamento y las capacidades de maniobrabilidad de las nuevas aeronaves.

²⁸ Fernando, Tomas y Elena, Tamaro, “Biografía de Amelia Hearhart”, *Biografías y vidas. La enciclopedia biográfica en línea*, recuperado el 12 de julio de 2023 en <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/e/earhart.htm>

2.3 La aviación en la Segunda Guerra Mundial

La Segunda Guerra Mundial reflejó una de los momentos más críticos de la historia de la tecnología, la industrialización. El ambiente de tensión racial que se generó en Alemania, condujo a una forma industrializada de ejercer la guerra a través de la aceleración tecnológica en materia bélica producida en el periodo de entre guerras.

En este contexto la aviación fungió un papel importante en el desarrollo de las acciones ofensivas y defensivas, esto gracias a la rápida evolución de las aeronaves que se tradujo en aviones monoplanos, es decir de un solo par de alas, contruidos principalmente en aleaciones ligeras de aluminio, cabinas completamente cerradas, hélices de paso variable y trenes de aterrizaje retractiles que mejoraron el rendimiento de los motores que dicho sea de paso ya habían sumado cientos de caballos de fuerza a su potencia que se tradujeron en techos de servicio más altos y mayor velocidad.²⁹

Frente a las grandes innovaciones de la aviación militar, las capacidades humanas también necesitaron aumentarse a través del entrenamiento físico, técnicas de respiración y suministro de oxígeno para los pilotos, ya que las maniobras de ataque en picada a grandes velocidades y la posterior nivelación del avión provocaban un aumento de las fuerzas “*g*”³⁰ aplicada al cuerpo del tripulante que lo llevaba a un episodio denominado *Black Out* que consiste en la perdida de conciencia derivado de la falta de irrigación sanguínea en el cerebro por lo que

²⁹ “Aviación en la Segunda Guerra Mundial” en *Hisour Arte, cultura historia*, recuperado el 15 de julio de 2023 en <https://www.hisour.com/es/aviation-in-world-war-ii-37804/#:~:text=Durante%20la%20Segunda%20Guerra%20Mundial,entrega%20final%20de%20armas%20nucleares>.

³⁰ Según la página web *One air*, “la fuerza *g* es una medida que determina la aceleración producida por la gravedad terrestre en un objeto o individuo”, en términos más básicos, se refiere a la fuerza de gravedad que se ejerce sobre nuestro cuerpo al experimentar una aceleración, como cuando nos deslizamos por una montaña rusa.

en varias ocasiones el piloto se desmayaba por breves periodos que ponían en riesgo su vida, la de los demás pilotos de la escuadrilla y la precisión de las maniobras ejercidas.³¹ Otro problema que se atacó fue el de la falta de oxígeno a grandes alturas ya que volar más alto implica una carencia de oxígeno para los tripulantes lo que podría desencadenar episodios de hipoxia que es un estado de deficiencia de la oxigenación en el organismo, en este caso, causado por la reducción de la presión parcial del oxígeno como consecuencia de la reducción de presión atmosférica.³² Podemos observar que la tripulación ha tenido que trotar a la par de las innovaciones tecnológicas en la aeronáutica con el fin de remontar el vuelo en distintas direcciones.

La *Blitzkrieg* o guerra relámpago, implementada por Alemania, fue un claro ejemplo de la aplicación de la aviación en las estrategias de guerra. Consistía en un ataque rápido y certero a objetivos importantes, previamente seleccionados, a través de la movilización de las fuerzas militares encabezados por la *Luftwaffe*, la fuerza aérea alemana.³³ La base del ataque era un rápido bombardeo aéreo sobre las posiciones seleccionadas con la intención de inhabilitar al máximo la capacidad de respuesta del enemigo, seguida de la incursión por tierra a cargo de la artillería y la infantería para finalizar con la incursión de las fuerzas aerotransportadas, es

³¹ José Luis, Merino, “¿Qué es la visión negra o black out durante el vuelo?”, *A 21 MX*, consultado el 25 de julio de 2023, en <https://a21.com.mx/bitacora-aeromedica/2021/07/07/que-es-la-vision-negra-o-black-out-durante-el-vuelo>

³² Edward Adalid, Pereira, “Análisis de los efectos de la hipoxia en 236 pilotos durante el entrenamiento fisiológico en cámara hipobárica”, *Biblioteca Virtual em Saúde*, consultado el 25 de julio de 2023, en <https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/biblio-910830#:~:text=La%20hipoxia%20se%20define%20como,el%20entrenamiento%20fisiol%C3%B3gico%20de%20altura>.

³³ “Primera fase (1939-1941): la guerra europea”, *Portal académico CCH*, recuperado el 18 de julio de 2023 en <https://e1.portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal2/unidad2/segundaGuerraMundial/primeraFase>

decir, aquellas que se introducción a la acción transportadas por aeronaves, ejemplo de ello eran los grupos de paracaidistas.

En dicha maniobra podemos reconocer la importancia de la superioridad aérea como elemento de ruptura ante las líneas de defensa del enemigo. La fuerza y precisión de la *Blitzkrieg* se debió en gran medida a las capacidades de la *Luftwaffe* y a su comandante, el as de la aviación de la Primera Guerra Mundial, Hermann Göring quien fue comisionado por Hitler para reestructurar la Fuerza Aérea Alemana.³⁴

Si bien ya se había usado el aeroplano durante la Primera Guerra Mundial, la escala de maniobras que se desarrollaron en la Segunda Guerra requirió de un nivel de organización más preciso que se reflejó en las capacidades de ataque de las distintas naciones. Por su parte la *Luftwaffe*, se dividía en tres “grupos” que a su vez eran conformados por subgrupos denominados “alas”, estos se identificaban por un color dependiendo del escuadrón al que pertenecían. Al mismo tiempo se llevó un control individual de cada aeronave asignándole alguna marca y matrícula que pudiera identificarlo.³⁵

La fuerza aérea alemana amasó un poder de maniobrabilidad bastante amplio gracias a la producción a gran escala de aeronaves, con la que llegó a contar con cerca de 86,000 aviones fabricados durante la Segunda Guerra Mundial, con un promedio de 1,250 aviones mensuales, producidos principalmente por 11 compañías: *Arado Flugzeugwerke*, *Bachem*,

³⁴ “Luftwaffe: todo lo que debes conocer sobre esta fuerza aérea alemana”, *Aviador Blog*, recuperado el 18 de julio de 2023 en <https://relojesaviador.es/blog/luftwaffe-todo-lo-que-debes-conocer-sobre-esta-fuerza-aerea-alemana/>

³⁵ *Ibid.*

*Blohm & Voss, Dornier, Heinkel, Junkers, Fieseler, Focke-Wulf, Gothaer Waggonfabrik, Messerschmitt y por último Siebel.*³⁶

Por supuesto, varios de los fabricantes aportaron modelos emblemáticos para la fuerza aérea alemana, como el *Junker Ju-87* también denominado *Stuka*, un bombardero ligero encargado de realizar ataques en picada mientras hacía sonar su poderosa sirena con la intención de causar temor en la población, es decir, además del ataque con bombas se sufría de un ataque psicológico. Dicha aeronave contaba con un motor de 1,410 caballos de fuerza que le permitían levantar sus 2,762 kilogramos de peso más 1,800 kilogramos de bombas a una velocidad de 410 kilómetros por hora con un techo de servicio de 8,000m.³⁷



Imagen 5: Avión Junker modelo Ju-87 denominado Stuka. Extraído de la página web D Day Overload.

Otro de los aviones emblemáticos de la Segunda Guerra fue el *Messerschmitt Bf 109*, un caza alemán con un motor de 1,475 caballos de fuerza capaces de levantar en vuelo los 3,095 kilogramos de dicha aeronave incluyendo su cañón principal de 20mm y sus dos

³⁶ "Anexo: Aviones de la Luftwaffe (1936-1945)" en *EcuRed*, consultado el 25 de julio de 2023 en [https://www.ecured.cu/Anexo:Aviones_de_la_Luftwaffe_\(1936-1945\)](https://www.ecured.cu/Anexo:Aviones_de_la_Luftwaffe_(1936-1945))

³⁷ "Junkers Ju 87 "Stuka", *D Day Overload*, consultado el 25 de julio de 2023, en <https://www.dday-overlord.com/es/equipo/aviacion/junkers-87-stuka>

ametralladoras secundarias de 7.19 mm a una altura de 12,000 metros a una velocidad de hasta 653 kilómetros por hora.³⁸



Imagen 6: Messerschmitt Bf 109 en vuelo, extraído de la página web The Aviation History Online Museum.

Los ejemplos anteriores nos permiten comparar el tremendo avance obtenido en el ámbito aeronáutico durante el periodo de entre guerras, resulta impresionante el contraste en maniobrabilidad entre las aeronaves de la Gran Guerra y la Segunda Guerra Mundial, al mismo tiempo, dicha disparidad nos permite comprender el gran impulso que obtuvo la aviación mundial después de la guerra.

El desarrollo de grandes bombarderos y aero-transportadores sirvió de base para impulsar la aviación comercial mundial de la segunda mitad del siglo XX. Uno de los bombarderos más usados por el bando norteamericano, solo por mencionar un ejemplo, fue el *Boeing B-17 Flying Fortrees*, una aeronave de 29,739 kilogramos de peso con carga incluida que era capaz de desarrollar una velocidad máxima de 483 kilómetros por hora y con un techo de servicio de 10,688 metros que se alcanzaban gracias a cuatro motores Wright de 1,200 caballos.³⁹ En aquellos años, operar una aeronave de estas capacidades y dimensiones requería de una

³⁸ *Ibid.*, “Messerschmitt Bf 109 G”.

³⁹ B-17 “Flying Fortress”, *Eurasia 1945 Segunda Guerra Mundial*, consultado el 26 de julio de 2023, en <https://www.eurasia1945.com/armas/aire/b-17/>

tripulación de 11 personas organizadas en piloto, copiloto, navegante, operador de radio, bombardero, mecánico, ametrallador superior, ametrallador inferior, ametrallador de babor, ametrallador de estribor y ametrallador de cola.⁴⁰ Aunque el desarrollo de esta aeronave y su primer vuelo no se dieron dentro del margen del inicio de la Segunda Guerra Mundial, ya que unos años antes de iniciar el conflicto se construyeron algunos prototipos, las innovaciones técnicas que implementó para integrarse al conflicto le dieron un papel importante dentro de la historia de la aviación militar ya que permitieron formaciones más cerradas, lo que se traducía en una defensa eficiente pero sobre todo en un barrido más amplio a la hora de soltar las bombas.

Sin duda, uno de los aviones de carga y transporte más versátiles usados por los Aliados durante la guerra fue el *C-47 Skytrain* o *Dakota*, que fue la versión militar del aeroplano de pasajeros *DC-3 (Douglas Comercial 3)*, una aeronave con una puerta de carga trasera que permitía transportar objetos de gran tamaño, lanzamiento de paracaidistas, transporte de tropas o enfermos y heridos. Era capaz de elevar hasta tres toneladas de carga o trasladar a 28 paracaidistas, mientras que en la versión de ambulancia aérea podía transportar hasta 18 camillas.⁴¹ Esta aeronave levantaba el vuelo de sus casi once toneladas y media, con carga incluida, gracias a dos motores radiales contruidos por la compañía *Pratt & Whitney* que entregaban 1,200 caballos de fuerza cada uno, haciendo girar dos hélices tripala de paso variable que desarrollaban una velocidad de trescientos treinta y tres kilómetros por hora a una altura máxima de poco más de 7,000 m.⁴² Una vez terminada la guerra, el gran diseño y

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ Isidro, Calderón, “Avión Douglas Dc-3 del Aeromuseo de Málaga”, *Aero museo.org*, 16 de septiembre de 2021, <https://segundaguerramundial.es/armas/douglas-c-47-skytrain/>

⁴² David, Donald, *Aviones militares. Guía visual*, España, LIBSA, Pp. 68-69.

resistencia de estos aviones les brindó la oportunidad de integrarse a un gran número de flotas de aerolíneas comerciales, por lo que varios países del mundo levantaron el vuelo sobre sus alas. Dos compañías aéreas operaron con aviones *DC-3* en Puebla, por una parte, la aerolínea de pasajeros Aero puebla y por otra la denominada Aerolíneas Vega.



Imagen 7: Avión DC-3 de la compañía Aeropuebla maniobrando en la Base Aérea Militar número 6, de la ciudad de Puebla. Fotografía publicada en "Puebla Antigua en Facebook" por el usuario Guido Fidel Flores Pérez, perteneciente al Acervo de la Familia Flores Pérez.

El brevísimo recuento de aeronaves, anteriormente citadas, es solo un pequeño ejemplo de los avances y la diversidad de aviones que se desarrollaron y usaron para, y durante, la Segunda Guerra Mundial. Si comparamos el nivel de fabricación, técnica y prestaciones de las aeronaves de la Gran Guerra contra las desarrolladas en la primera mitad de la década de los cuarenta del siglo XX, podemos observar un desarrollo muy acelerado en varias ramas. Paradójicamente, la guerra es un potente catalizador tecnológico.

En el año de 1944, poco antes de finalizar la guerra, entró en combate el *Messerschmitt Me 262*, una aeronave que provocó el encuentro de dos eras de la aviación mundial, la de los aviones impulsados por hélice y la de los vuelos a reacción. Dicho aparato fue el primer avión militar a reacción del mundo, sus dos turborreactores *Junkers* modelo *Jumo 004B-1* le permitían elevar sus casi cuatro toneladas y media de peso y desarrollar velocidades de entre

ochocientos veintisiete kilómetros por hora, a nivel del mar, hasta ochocientos cincuenta y seis kilómetros por hora, a ocho mil metros de altura.⁴³ Este monoplaneo de ala baja, se alimentaba de dos depósitos de combustible y brindaba al piloto una excelente visibilidad gracias a su cúpula dividida en tres secciones, contaba con un techo de servicio de poco más de doce mil metros y estaba armado con cuatro cañones *Mk 108* de treinta milímetros montados en el morro del avión.⁴⁴ Si bien su incursión en el conflicto se dio de forma tardía, la influencia que ejerció en la aviación mundial, civil y militar, es indudable ya que dio pie a la inauguración de la aviación a reacción.

Desafortunadamente, los conflictos bélicos a gran escala fueron los mayores impulsores del desarrollo de la aviación a nivel mundial durante la primera mitad del siglo XX. Paradójicamente, la realización de uno de los más grandes anhelos de la humanidad, volar, se convirtió en instrumento de ejecución de una de las armas más poderosas de la historia, la bomba atómica. Sin el apoyo del *Boeing B- 29 Superfortress*, denominado *Enola Gay*, que se encargó de transportar la bomba bautizada como *Little Boy*, que fue armada a bordo del avión y en pleno vuelo, no habría sido posible causar la lamentable muerte de cerca de ciento cuarenta mil civiles de la ciudad de Hiroshima.

Sin embargo, los grandes adelantos obtenidos durante ese periodo nos permitieron adentrarnos a una nueva era de la aeronáutica, lo que permitió alcanzar lugares más lejanos en menos tiempo y sentó las bases para el desarrollo de la ingeniería aeroespacial que tendría su auge a finales de la década de los sesenta del siglo XX.

⁴³ *Ibid.*, pp. 92-93.

⁴⁴ "Messerschmitt Me 262", *Eurasia 1945 Segunda Guerra Mundial*, consultado el 27 de julio de 2023, en <https://www.eurasia1945.com/armas/aire/messerschmitt-262/>

Hoy en día resulta, relativamente, más sencillo volar que hace medio siglo, sin embargo, la aviación sigue capturando las miradas de miles de personas alrededor del mundo, de la misma forma que lo hizo a principios del siglo anterior, cuando un pájaro de madera forrado con tela se atrevió a ronronear por los aires anunciando que los hombres ya no pertenecían exclusivamente a la tierra.

2.4 La Fuerza Aérea Mexicana en la Segunda Guerra Mundial

La Segunda Guerra Mundial pronto alcanzó una escala muy grande a nivel global, si bien los frentes de batalla no estaban luchándose en todo el mundo, la influencia que esta ejercía se dejaba sentir en diversos continentes. En este sentido nuestro país pasaba por un relativo proceso de paz, comparado con las décadas anteriores a la del cuarenta, ejemplo de ello es el cambio de denominación de la Secretaría de Guerra y Marina a Secretaría de la Defensa Nacional, lo que reflejaba el carácter pacifista de nuestras fuerzas armadas.

Sin embargo, las maniobras militares de las potencias del Eje fueron ampliando su rango de acción y la sombra de la guerra pronto cubrió territorio norteamericano. El domingo siete de diciembre de 1941, a las 7:55 de la mañana Japón lanzó un sorpresivo ataque aéreo sobre la base naval de Pearl Harbor en Hawái con el objetivo de destruir los portaviones de aquella base, así como las aeronaves que se encontraran en dicho territorio.⁴⁵

En los días sucesivos al ataque a Pearl Harbor, México rompió relaciones diplomáticas con Japón, Alemania e Italia, en lo que se podía entender como una acción de solidaridad hacia el vecino del norte, pero sobre todo como una posición ante las acciones de las potencias del Eje. Tres días después del ataque, el presidente Ávila Camacho, muy posiblemente como parte de los tratados y acuerdos que se habían gestado entre México y Estados Unidos donde nuestro país conoció las necesidades estratégicas de Norteamérica, creó la Región Militar del Pacífico que agrupaba bajo un solo mando las zonas militares de los estados del pacífico, así como sus bases navales, todas bajo el mando del General Lázaro Cárdenas del Río, quien

⁴⁵ “Como el ataque de Pearl Harbor cambio la historia”, *Autopista. 25 aniversario*, consultado el 13 de agosto de 2023 en https://www.autopista.es/planeta2030/como-ataque-pearl-harbor-cambio-historia_270148_102.html.

tenía el peso suficiente para comandar la nueva región además de negociar con pies de plomo las interacciones, que pronto se darían, con los elementos norteamericanos.⁴⁶ Adicionalmente se concedió permiso a las naves marítimas y aéreas para fondear y usar las bases militares mexicanas, previo aviso y con cierta libertad de tránsito por el espacio aéreo mexicano. Gracias al ataque a territorio norteamericano, México se preparaba para la llegada de la guerra.

Con el arreglo de compra de petróleo por parte de Estados Unidos a nuestro país, el comercio entre ambos países se intensificó en algunas zonas marítimas. Para este punto los submarinos alemanes habían advertido a los buques mexicanos sobre la posibilidad de ser hundidos por surtir de suministros a un país con el que ellos estaban en conflicto, a pesar de que nuestro país oficialmente mantenía una postura neutral.⁴⁷ Desafortunadamente el 14 de mayo de 1942, el buque petrolero “Potrero del Llano” fue hundido por el submarino alemán U- 564 frente a las costas de Florida.

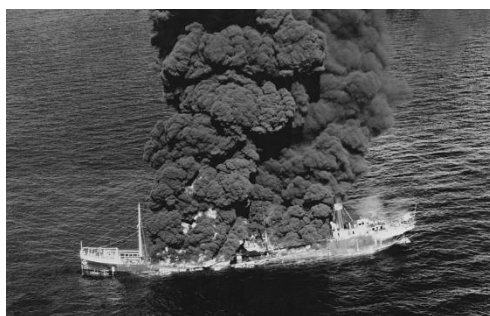


Imagen 8: Buque petrolero “Potrero del Llano” hundido por el submarino alemán U-564. Fotografía extraída de la página web *Wikipedia*.

⁴⁶ Enrique, Plasencia de la Parra, *El ejército mexicano durante la segunda guerra mundial*, siglo XXI editores, 2017, Pp. 36-37.

⁴⁷ *Ibid.* P. 42.

Seis días más tarde, el buque “Faja de Oro” también fue hundido, esta vez por el submarino U-106. Estos eventos provocaron que el 28 de mayo de 1942, el presidente Ávila Camacho declarara que nuestro país se encontraba en *Estado de Guerra* desde el 22 de mayo del mismo año.⁴⁸ Dicho estatus representaba una especie de declaración de guerra, sin hacer una declaración tajante, con la intención de mantener tranquila a la opinión pública.

Bajo este estado y sumándose a la Declaración de las Naciones Unidas nuestro país adoptó los principios de la Carta del Atlántico, donde se comprometía a utilizar todos los recursos disponibles para combatir al Eje desde cada una de sus trincheras y a no firmar ningún acuerdo por separado con ninguna nación enemiga.⁴⁹

Para ese momento, nuestro país contaba con 25 aeronaves pequeñas divididas en siete escuadrones.⁵⁰ Sin embargo, la aviación parecía ser la mejor opción para enviar un contingente armado a representar la participación nacional en el escenario bélico mundial ya que el ejército aun no contaba con los suficientes efectivos para enviar un contingente adecuado. La solución a la poca disponibilidad de aeronaves, que por supuesto tampoco estaban en condiciones de pelea contra los modernos aviones usados en el frente, fue la adquisición de aviones nuevos a través de la Ley de Prestamos y Arrendamientos financiada por el gobierno norteamericano de Franklyn Roosevelt, gracias a ello entraron al territorio bombarderos en picada *Douglas A-24*, *AT-6* y *AT-11*.⁵¹ Estos últimos formarían en el futuro

⁴⁸ “28 de mayo de 1942, México declara Estado de Guerra”, *Gobierno de México*, consultado el día 14 de agosto de 2023 en <https://www.gob.mx/sedena/documentos/28-de-mayo-de-1942-mexico-declara-la-guerra-a-los-paises-del-eje>

⁴⁹ Blanca, Torres, *Historia de la Revolución Mexicana. 1940-1952. México en la Segunda Guerra Mundial*, México, El Colegio de México, 1988, p. 95.

⁵⁰ *Ibid*, p. 107.

⁵¹ Cámara de Diputados LXII legislatura, *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia 1915-2015*, México, Casa Aldo Manuzio, 2015, P.140.

el escuadrón 101 que estuvo albergado varios años en la Base Aérea Militar de la ciudad de Puebla. Además de la llegada, a la Fuerza Aérea Mexicana, de aeronaves C-45, C-47, C-60 y B-25.

Cabe mencionar que el 10 de febrero de 1944, muy posiblemente derivado de los recientes acontecimientos bélicos, el “Arma de Aviación Militar” adquirió el carácter de Fuerza Armada, lo que le dio la categoría de Fuerza Aérea Mexicana. El 29 de diciembre del mismo año, la Cámara de Senadores autorizó el envío de tropas para combatir en el extranjero, quedando organizados bajo el siguiente esquema: Mando, Grupo de Comando, Escuadrón 201 y Grupo de Remplazos, con el fin de empatar la organización con la planilla orgánica de un escuadrón de caza al estilo norteamericano. A través de dicha organización se formó el “Grupo de Perfeccionamiento Aéreo”, que quedó bajo las órdenes de la Fuerza Aérea norteamericana y que operó con bandera propia bajo la denominación de “Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana”.⁵²

La formación de la “Fuerza Aérea Expedicionaria” se hizo a través de la selección de personal de las divisiones de Infantería, Artillería, elementos de la Fuerza Aérea además de voluntarios de la fábrica de Materiales de Guerra.⁵³ También se sumó personal civil en calidad de armeros de materiales de guerra, formando un contingente cercano a trescientos hombres que pasaron revista el 16 de julio de 1944 en el campo de Balbuena.⁵⁴ Al mando de dicha Fuerza Aérea

⁵² *México en la Segunda Guerra Mundial. Historia de la Fuerza Aérea Expedicionaria. “Escuadrón 201”*, PDF. P. 1-2, consultado el día 5 de diciembre de 2023 en https://www.sev.gob.mx/difusion/ejercito_mexicano/escuadron201.pdf

⁵³ *Ibid.*, p. 140.

⁵⁴ “México en la Segunda Guerra Mundial”, *Gobierno de México*, consultado el día 14 de agosto de 2023, en [https://www.gob.mx/sedena/documentos/mexico-en-la-ii-guerra-mundial#:~:text=La%20Fuerza%20A%C3%A9rea%20Expedicionaria%20Mexicana%20\(Escuadr%C3%B3n%20201\)%20condujo%2096%20misiones,de%20las%20cuales%3A%201%2C970%20horas.](https://www.gob.mx/sedena/documentos/mexico-en-la-ii-guerra-mundial#:~:text=La%20Fuerza%20A%C3%A9rea%20Expedicionaria%20Mexicana%20(Escuadr%C3%B3n%20201)%20condujo%2096%20misiones,de%20las%20cuales%3A%201%2C970%20horas.)

se colocó al coronel Piloto Aviador Antonio Cárdenas Rodríguez mientras que el “Escuadrón 201” estuvo comandado por el capitán 1/o. Piloto Aviador Radamés Gaxiola Andrade.⁵⁵

En julio del mismo año, el contingente partió con destino a las bases aéreas de *Randolph Field* y *Greenville* para capacitarse en el vuelo y mantenimiento de las aeronaves *P-47 Republic*. Dichos aviones eran monoplazas equipados con motores *Pratt and Whitney*, capaces de desarrollar poco más de 2,500 caballos de fuerza que elevaban cuatro toneladas y media de peso, más carga, alcanzando una velocidad máxima de hasta 690 kilómetros por hora.⁵⁶

El 10 de marzo de 1945, la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana zarpó de San Francisco con rumbo a Manila en Filipinas para ponerse a las órdenes del general Douglas MacArthur, comandante de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos.

El grueso de las acciones de combate del “Escuadrón 201” se llevaron a cabo entre junio y agosto de 1945, realizando misiones de barrido aéreo, escolta, apoyo de tropas en tierra, traslado de aeronaves en zona de combate y participación en el bombardeo de *Luzón* y *Formosa*.

Según datos de la Secretaría de la Defensa Nacional, a través del portal de Gobierno de México, la Fuerza Aérea Expedicionaria realizó un total de 96 misiones, volando un total de 2,842 horas de las cuales aproximadamente el 70% se volaron en misiones de combate.⁵⁷ El

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ “Republic P-47 D Thunderbolt “Jug”, *Day D Overlord*, consultado el 14 de agosto de 2023 en <https://www.dday-overlord.com/es/equipo/aviacion/p47-thunderbolt>

⁵⁷ “México en la Segunda Guerra Mundial”, *Gobierno de México*, consultado el día 14 de agosto de 2023, en [https://www.gob.mx/sedena/documentos/mexico-en-la-ii-guerra-mundial#:~:text=La%20Fuerza%20A%C3%A9rea%20Expedicionaria%20Mexicana%20\(Escuadr%C3%B3n%20201\)%20condujo%2096%20misiones,de%20las%20cuales%3A%201%2C970%20horas.](https://www.gob.mx/sedena/documentos/mexico-en-la-ii-guerra-mundial#:~:text=La%20Fuerza%20A%C3%A9rea%20Expedicionaria%20Mexicana%20(Escuadr%C3%B3n%20201)%20condujo%2096%20misiones,de%20las%20cuales%3A%201%2C970%20horas.)

libro *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia*, presenta datos bastante interesantes extraídos del resumen de operaciones de Enrique Sandoval Castarrica, que nos hablan del número de municiones usadas en maniobras de bombardeo y ametrallamiento arrojando el uso de 957 bombas ANM-65 de 100 libras, además de 500 bombas de la misma denominación, pero de 500 libras y sumando al conteo el número de cartuchos usados durante las misiones con un total de 166 922 disparos.⁵⁸ Mientras que las bajas sufridas en el bando mexicano fueron de cinco elementos en acciones de combate, aunque ninguno directamente relacionado con disparos enemigos, uno por enfermedad y 4 durante las jornadas de entrenamiento.

Las acciones de la Fuerza Aérea Expedicionaria terminaron debido a que Estados Unidos lanzó las bombas atómicas, los días 6 y 9 de agosto de 1945, que obligaron a Japón a rendirse de inmediato e inclinaron la balanza completamente al lado de los aliados. Sin embargo, el valor y la pasión de los pilotos mexicanos dejó huella en diferentes secciones armadas, así como en varios oficiales que los reconocieron.

El regreso victorioso de la Fuerza Aérea Expedicionaria se dio el 18 de noviembre de 1945 y fue recibida calurosamente en los diferentes estados por los que transitó. Si bien la participación del “Escuadrón 201” no tuvo un peso relevante en la conclusión de la guerra, si demostró que los elementos mexicanos estaban a la altura de las tropas del mundo y sumó gran apoyo a la liberación de Filipinas.

⁵⁸ Cámara de Diputados LXII legislatura, *Op. Cit.*, P. 149.

El primero de diciembre de 1945, la Fuerza Aérea Expedicionaria causo baja dentro de las filas de la Secretaría de la Defensa Nacional, dejando al servicio de la Dirección de Aeronáutica Militar al “Escuadrón 201” que sería integrado a las operaciones nacionales.

Palabras del general Douglas McArthur sobre la participación del Escuadrón 201:

La Fuerza Aérea Mexicana, la cual ha sido un señalado honor para mí incluir en este Comando, se ha conducido admirablemente y se han sostenido todas las orgullosas tradiciones de las fuerzas combatientes de su gran país. Sus componentes demostraron ser verdaderos camaradas de armas.⁵⁹

⁵⁹ *Ibid.* P. 157.

Capítulo 3. El puerto aéreo poblano y la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo

3.1 Los orígenes aeroportuarios de Puebla

La historia aeroportuaria de la ciudad de Puebla inició en 1929 con el establecimiento del puerto aéreo Ignacio Zaragoza, nombrado así durante el Primer Informe de Gobierno del Dr. Leónides Andrew Almazán publicado en el periódico *La Opinión* el 27 de enero de 1930. Los primeros trabajos de acondicionamiento iniciaron el 5 de marzo de 1929 sobre los terrenos de la viuda de Velázquez, Rancho Alseseca, Hacienda del Cristo y Rancho del Mirador, ubicados al oriente de la ciudad, con el objetivo de formar un paralelogramo de 900 metros de largo, orientado de sur a norte, por 440 metros de ancho que se logró gracias al trasplante de 660 magueyes,¹ trazado y rascado de zanjas para desagüe, rellenado y nivelación de terreno con 13,000 metros cúbicos de tierra, desempedrado de la zona y consolidación de terreno a través de riego.²

La *Carta General de la Ciudad de Puebla* levantada el 16 de abril de 1931, con motivo del Cuarto Centenario de la Fundación de la ciudad, elaborada por Armando Macedo G. y complementada con datos del departamento de Obras Públicas del Ayuntamiento brinda un testimonio temprano de la presencia del campo de aviación en la vida urbana de los poblanos. En ella se pueden apreciar las dimensiones del puerto aéreo que se construyó en 1929, el cual

¹ El informe no brinda detalles sobre el impacto ecológico ni la reubicación de la flora del lugar, sin embargo, se intuye que solo se afectaron los 600 magueyes mencionados ya que, en un informe rendido por el señor Manuel Ventosa al Ayuntamiento de la ciudad de Puebla, sobre los terrenos disponibles para la fundación de un campo de aviación, presentado el 15 de septiembre de 1928, se menciona que los terrenos de la zona se encontraban elevados y despejados de obstáculos en grandes extensiones.

² “Labor desarrollada por el gobernador constitucional Dr. Leónides Andrew Almazán, durante su primer año de gobierno”, *La Opinión*, 27 de enero de 1930.

se extendía de norte a sur, desde la 5 hasta la 23 oriente, mientras que de poniente a oriente abarcaba de la avenida 24 sur hasta lo que en el futuro se convertiría en la avenida 30 sur.³



Imagen 9: *Carta General de la ciudad de Puebla levantada con motivo del IV centenario de su fundación*, elaborada por Armando Macedo G., el 16 de abril de 1931, proporcionada por la Mapoteca “Jorge A. Vivó” de la BUAP. En este acercamiento al cuadrante oriente de la carta se pueden apreciar las dimensiones con las que inició operaciones el campo de aviación poblano en 1929.

Una vez delimitado el espacio del puerto aéreo, se procedió a consolidar una calzada de 500 metros de largo por 25 metros de ancho, que muy probablemente fungió el papel de pista de aterrizaje, se colocó una señal circular de 50 metros de diámetro con una banda de piedras de 1.5 metros de ancho como parte de la señalética de aquellos años. En el lado norte se formó, con piedras, una cinta señal de 50 metros de largo por 1.5 de ancho, así como 20 marcas de 3 metros de largo por 1 de ancho a cada lado de la pista de aterrizaje. También se construyó

³ Macedo G., Armando, *Carta General de la ciudad de Puebla levantada con motivo del IV centenario de su fundación*, 16 de abril de 1931, resguardado por la Mapoteca Jorge A. Vivó de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

una torre de señales, de la que se desconoce la altura, elaborada de cemento armado y ladrillo, forrada con azulejos de talavera, elemento estético que comparten algunas torres de señales de la época, que fueron donados por los señores Guevara hermanos, Martínez y compañía, Isauro Uriarte y Pedro Padierna.⁴ El mismo informe refiere que la mano de obra encargada del revestimiento de la torre, así como algunos detalles y acabados, fueron costeados por cuenta del Gobierno del Estado. En la cúspide de la torre de señales se colocó una torre armada de hierro, de 6 metros de altura, para albergar la veleta orientadora y el faro marino a fin de completar el equipo necesario para coordinar las operaciones desde tierra.

Según el periódico *La Opinión*, la veleta que se colocó en la cima de la torre de señales fue donada por los señores Contrán Morales, Antonio Castillo, Gregorio Cepeda, Miguel Castillo, José Velasco y Práxedes Castillo vecinos de la colonia Azcarate.⁵ Mientras que las tres veletas que fueron colocadas del lado poniente del puerto aéreo, es decir, en la colindancia con la avenida 24 sur, fueron donadas por la compañía aérea *Pickwick*.⁶

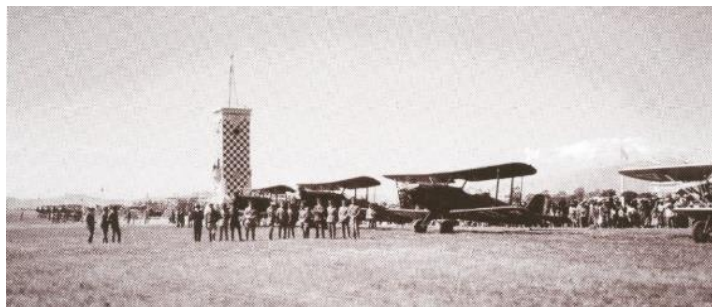


Imagen 10: Campo aéreo militar de la ciudad de Puebla, obtenida del libro *Puebla en Imágenes* pagina 71. En la presente fotografía se pueden apreciar la antigua torre de señales forrada con talavera y la torre de hierro colocada encima.

⁴ “Labor desarrollada por el gobernador constitucional Dr. Leónides Andrew Almazán, durante su primer año de gobierno”, *La Opinión*, Puebla, 27 de enero de 1930.

⁵ “Obsequeiaron la veleta al aeródromo Zaragoza”, *La Opinión*, Puebla, 1 de septiembre de 1929.

⁶ “Labor desarrollada por el gobernador constitucional Dr. Leónides Andrew Almazán, durante su primer año de gobierno”, *La Opinión*, Puebla, 27 de enero de 1930.

El recuento elaborado por el gobernador Andrew Almazán se encargó de reportar el primer aterrizaje de una aeronave en el nuevo campo de aviación sucedido el 6 de abril de 1929, a cargo de una aeronave de matrícula norteamericana, además del inicio de operaciones de un servicio de correo aéreo, el aterrizaje de 3 aeronaves de la Secretaría de Guerra y un total de 72 aeronaves que tocaron tierra hasta el mes de septiembre del mismo año.⁷

Unos meses después, el día 12 de mayo de 1930, *La Opinión* reportó la noticia de la muerte del aviador Pablo L. Sidar mientras realizaba un vuelo de buena voluntad entre México y Argentina. Aparentemente el mal clima provocó la caída de la aeronave modelo *Emsco B-3*, nombrada Morelos, frente a Puerto Limón en Costa Rica.⁸ La llegada de los restos de Sidar a la ciudad de Puebla fue tortuosa ya que en repetidas ocasiones los angelopolitanos se reunieron en el puerto aéreo en espera del arribo de la aeronave que traía sus restos sin tener éxito.

El día 16 de mayo de 1930, la prensa informó sobre la decisión del doctor Andrew Almazán de cambiar el nombre del puerto aéreo Ignacio Zaragoza a Puerto Aéreo General Pablo L. Sidar, nombre que acompañaría a dicho espacio hasta el final de sus días en la década de los ochenta.⁹

Durante los primeros años del puerto aéreo poblano, se pueden apreciar varias iniciativas para integrarlo a la vida cotidiana de la ciudad, una de las principales fue la celebración del Cuarto Centenario de la Fundación de la Ciudad de Puebla, que brindó un papel importante

⁷ *Ibid.*

⁸ SEGOB, “Pablo Sidar (1895-1930), Gobierno de México, consultado el día 12 de octubre de 2023 en <https://www.gob.mx/epn/es/articulos/pablo-sidar-1895-1930#:~:text=El%2011%20de%20marzo%20de,mar%20y%20sus%20tripulantes%20perecieron>.

⁹ “Los restos del general Pablo Sidar se recibirán en esta el sábado”, *La Opinión*, 16 de mayo de 1930.

al campo de aviación al integrarlo como sede principal en el desarrollo de ceremonias, exhibiciones y competencias, lo que permitió a los angelopolitanos interactuar con dicho espacio y adoptarlo como un lugar de esparcimiento, característica que se volvería constante durante su historia.¹⁰

Aparentemente, durante la década de los treinta, el puerto aéreo no presentó gran flujo de operaciones aeroportuarias, sin embargo, podemos mencionar que durante un breve periodo de tiempo formó parte de una larga ruta que pretendía unir Estados Unidos con Centro y Sudamérica operada por la compañía *Picwick Latin American Airways*, que desafortunadamente no logró mantener operaciones en estas latitudes.¹¹

La cara interna del siguiente tríptico, perteneciente a la oferta estadounidense de la aerolínea *Pickwick Airways*, nos permite observar que la ciudad de Puebla formaba parte de una ruta aérea que se extendía desde los Ángeles, Estados Unidos hasta San Salvador, mientras que en una de las secciones de la cara externa, dedicada a la tabulación de precios y tarifas, podemos observar que el precio de un vuelo sencillo de Los Ángeles a Puebla tenía un costo de 276.55 dólares mientras que un viaje redondo entre los mismos destinos costaba 498.50 dólares.

¹⁰ Para mayor información consultar, Castillo Rodríguez, Victor Alfonso, *El puerto aéreo de la ciudad de Puebla. 1929-1954*, tesis para optar por el grado de licenciado en Historia, 2020, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, <https://repositorioinstitucional.buap.mx/items/f47a24eb-93c9-4568-afdc-9b0f2b918754>

¹¹ Castillo Rodríguez, *Op. Cit.*, p. 85.



Imagen 11: “Pickwick’s New Latin-American Service Now in Operation”, extraído de la página web *Airline timetable images*.

SCHEDULE AND FARES			
SOUTHERND			
to Los Angeles	7:15 a.m. Sundays	Thursdays	
to Tia Juana	8:45 a.m.		
to Tia Juana	9:00 a.m.		
to Mexicali	10:15 a.m.		
to Nogales	1:30 p.m.		
(through stop)			
to Nogales	4:00 a.m. Mondays	Wednesdays	Fridays
to Hermosillo	7:15 a.m.		
to Guaymas	8:15 a.m.		
to C. Obregon	10:30 a.m.		
to Culiacan	1:30 p.m.		
to Mazatlan	5:00 p.m.		
(through stop)			
to Mazatlan	5:30 a.m. Tuesdays	Thursdays	Saturdays
to Tepic	7:15 a.m.		
to Guadalajara	8:20 a.m.		
to Morelia	11:30 a.m.		
to Mexico City	3:30 p.m.		
NORTHERND			
to Mexico City	8:00 a.m. Mondays	Wednesdays	Fridays
to Morelia	10:20 a.m.		
to Guadalajara	11:30 a.m.		
to Tepic	1:30 p.m.		
to Mazatlan	4:00 p.m.		
(through stop)			
to Mazatlan	4:00 a.m. Tuesdays	Thursdays	Saturdays
to Culiacan	7:45 a.m.		
to C. Obregon	10:30 a.m.		
to Guaymas	12:00 noon		
to Hermosillo	1:00 p.m.		
to Nogales	3:00 p.m.		
(through stop)			
to Nogales	8:00 a.m. Wednesdays	Fridays	Mondays
to Mexicali	11:30 a.m.		
to Tia Juana	12:00 p.m.		
to San Diego	1:30 p.m.		
to Los Angeles	2:30 p.m.		
FARES			
Tia Juana	Overseas \$ 11.00	Round-trip \$ 21.00	
Mexicali	27.45	52.50	
Nogales	32.15	57.20	
Hermosillo	36.85	61.90	
Guaymas	41.55	66.60	
C. Obregon	46.25	71.30	
Culiacan	50.95	76.00	
Mazatlan	55.65	80.70	
Tepic	60.35	85.40	
Guadalajara	65.05	90.10	
Morelia	69.75	94.80	
Mexico City	74.45	99.50	
Puebla	79.15	104.20	
San Jeronimo	83.85	108.90	
Tapachula	88.55	113.60	
Guatemala	93.25	118.30	

Imagen 12: “Now! By Air to Mexico and Guatemala via”, tríptico norteamericano referente a tarifas de *Pickwick airways*, fecha aparente 1929, extraído de la página web *Airline timetable images*.

Los efectos urbanos del establecimiento del puerto aéreo, entre 1929 y 1942, se dejaron sentir en diferentes formas, desde el impulso a caminos cercanos, el establecimiento de una línea de camiones urbanos denominada Aviación-Panteón, e incluso la formación de una colonia

urbana nombrada Aviación, por su cercanía con el puerto aéreo. Sin embargo, aparentemente no se realizaron grandes cambios a la infraestructura aeroportuaria sino hasta el inicio de las acciones militares en Europa que desembocaron en importantes transformaciones infraestructurales para el aeropuerto poblano durante los primeros años de la década de los cuarenta, además del establecimiento de una escuela de aviación reconocida a nivel internacional, la aparición de elementos urbanos destinados al auxilio de las operaciones aéreas que fueron integrándose al paisaje de la ciudad y el establecimiento de una Base Aérea Militar a mediados de los cincuenta.

3.2 La Segunda Guerra Mundial y el puerto aéreo de la ciudad de Puebla

La Segunda Guerra Mundial alcanzó dimensiones nunca antes previstas durante un conflicto armado, en este sentido las acciones de guerra no se desarrollaron exclusivamente en Europa, ya que potencias como Alemania y Japón desplegaron su poderío para alcanzar diversos territorios, entre ellos el continente americano. Sin embargo, antes de los ataques a nuestro continente la influencia de la guerra europea se sentía latente y desafortunadamente las fuerzas armadas de nuestro país no contaban con equipo e infraestructura adecuados para defenderse en caso de ser necesario, por lo que México no contemplaba la posibilidad de enfrentarse a fuerzas externas a pesar de los tragos amargos que había vivido en el siglo XIX.

Al inicio de la década de los cuarenta mientras varias naciones europeas desplegaban lo mejor de sus técnicas y equipos militares, el ejército mexicano experimentaba una serie de transformaciones que se venían gestando desde la década de los veinte y que en muchos casos surtieron efectos prácticos hasta la década de los treinta.

Durante los treinta, podemos apreciar que nuestras fuerzas armadas transitaban por un periodo de reformas administrativas que se habían intentado establecer con anterioridad pero que se habían quedado solo en el papel, ejemplo de ello fue la Ley Orgánica del Ejercito que entró en vigor en 1926 pero que surtió efectos, en algunos casos, hasta 1933. En ella se establecía la creación de una intendencia militar encargada de la administración y suministros del Ejercito como ropa, alimentos y hospedaje, entre muchos elementos más, con el fin de que los jefes de los batallones y regimientos dejaran de hacerse cargo de ello ya que provocaba malas prácticas dentro de la misma institución y con la población civil. La

creación de dicha intendencia también suprimió la participación de las soldaderas dentro del ambiente militar.¹²

Una de las reestructuraciones más importantes fue la creación de un organismo encargado de la profesionalización militar que se materializó en la Dirección General de Educación Militar, que dependía de la Secretaría de Guerra y Marina, por lo que en 1932 se fundó la Escuela Superior de Guerra cuyo primer director fue el general Joaquín Amaro y que es considerada la universidad del Ejército ya que se encarga de profesionalizar a los elementos.¹³

Los cambios suscitados dentro de la organización militar del país, fueron posibles gracias a que a diferencia de la década de los veinte, la de los treinta fue de relativa paz al interior del país, ya que los levantamientos armados fueron mínimos, lo que le permitió al general Lázaro Cárdenas transformar el esquema de profesionalización y promoción de los puestos militares, pasando de los méritos de guerra como escalones de ascenso en la carrera militar, a los exámenes de aptitudes y conocimiento que se adquirirían en la ya mencionada Escuela Superior de Guerra que, dicho sea de paso, ofrecía una amplia variedad de especializaciones y permitía competir con las carreras civiles al mismo tiempo que se profesionalizaba al ejército mexicano para dotarlo de un rango de mayor de acción y autonomía.¹⁴

La relativa paz, permitió disminuir los gastos del ejército por lo que se pudo combatir las carencias que vivía la milicia de aquel entonces a través de la renovación infraestructural y de equipamiento, temas que eran de vital importancia para el desarrollo de las actividades castrenses. Del mismo modo se intentó cubrir las necesidades básicas de los elementos a

¹² Plasencia de la Parra, *Op. Cit.*, p. 15.

¹³ *Ibid.* Pp. 15-16.

¹⁴ *Ibid.* Pp. 17-18.

través de la creación de hospitales, ciudades militares y la construcción de escuelas para hijos del personal del ejército.¹⁵

El panorama interno del país permitió cambiar el enfoque de las fuerzas armadas por lo que, el 25 de octubre de 1937, el organismo encargado de coordinar las maniobras bélicas de México cambió su nombre de Secretaría de Guerra y Marina al de Secretaría de la Defensa Nacional, tratando de reflejar la metamorfosis por la que estaba transitando.¹⁶ Cabe mencionar que el ejército, la aviación y la marina estuvieron bajo el mando de la SEDENA hasta 1940, ya que el 31 de diciembre de ese año el Departamento de Marina Nacional elevó su rango a Secretaría de Marina, lo que le permitió separarse de la Secretaría de la Defensa Nacional y adquirir un mayor nivel de autonomía respecto al que tenía anteriormente¹⁷.

Aún con el esfuerzo de administrar los recursos militares, durante la década de los treinta existía un serio rezago en la infraestructura y el equipamiento de las fuerzas de defensa, ejemplo de ello era el material de la Fuerza Aérea nacional que operaba con aviones y equipo que, en su gran mayoría, era obsoleto en comparación con los existentes en otras latitudes, además de que no existía una industria aeronáutica en el país que pudiera respaldar, actualizar o renovar los equipos de vuelo.

Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana se encuentran en la creación del Arma de Aviación Militar dentro del Ejército Constitucionalista, decretada por Venustiano Carranza en su carácter de primer jefe del Ejército Constitucionalista y portador del poder ejecutivo, el 5 de

¹⁵ *Ibid.* Pp. 18-19.

¹⁶ "Creación de la Secretaría de la Defensa Nacional", *Gobierno de México*, consultado el 13 de agosto de 2023 en <https://www.gob.mx/bancodelbienestar/es/articulos/creacion-de-la-secretaria-de-la-defensa-nacional?idiom=es>

¹⁷ "Antecedentes históricos", publicado el 6 de noviembre de 2008, *SEMAR. Secretaría de Marina*, recuperado el 13 de agosto de 2023, en <https://2006-2012.semar.gob.mx/informacion-sector/tramites/seguridad-y-bienestar-social/antecedentes.html>

febrero de 1915. Al mando de esta primer Arma de Aviación se colocó al sobrino del presidente, Alberto Salinas Carranza.¹⁸ El 15 de noviembre, del mismo año, el Arma de Aviación se adhirió a la Secretaría de Guerra y Marina bajo la administración de la Sección Aeronáutica Militar y fue hasta el 10 de febrero de 1944, bajo la presidencia del general Manuel Ávila Camacho, que adquirió la categoría de fuerza armada y se constituyó como Fuerza Aérea Mexicana bajo la estructura y las ordenes de la Secretaría de la Defensa Nacional.¹⁹

Por otra parte, durante la década de los treinta nuestro país contaba con una infraestructura aeroportuaria bastante básica a lo largo del territorio. Para el año de 1938, según datos publicados en el libro *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia. 1915-2015*, nuestro país contaba con un total de 302 campos de aviación distribuidos en el territorio nacional, entre los que seguramente se encontraba el campo de aviación de la ciudad de Puebla.²⁰ No obstante, cabe recordar que aunque el número parezca bastante respetable, en la mayoría de los casos los campos de aviación estaban formados apenas con la infraestructura elemental para operaciones aéreas, es decir, en muchas ocasiones se trataban de franjas de tierra suficientemente compactada como para que los aviones ejecutaran despegues o aterrizajes y que en ocasiones apenas alcanzaban las extensiones mínimas para la carrera de despegue.

En cuanto a la división territorial, militarmente hablando, nuestro país aún estaba probando el esquema de posiciones fijas para la defensa interna, debido a que normalmente el ejército

¹⁸ Cámara de Diputados LXII legislatura, *Op. Cit.*, P. 52.

¹⁹ *Ibid.* P. 238.

²⁰ *Ibid.*, P. 129.

se movilizaba para combatir los levantamientos armados, sin embargo, este esquema terminaría afianzándose con la llegada de la Segunda Guerra Mundial.

A finales de la década de los treinta, las fuerzas armadas de nuestro país observaban como se comenzaban a formar las nubes tormentosas de la guerra europea, y el fascismo comenzaba a asomarse en el horizonte. Para ese momento, las relaciones bilaterales entre México y Estados Unidos se encontraban agitadas debido a la reciente Expropiación Petrolera impulsada por el presidente Lázaro Cárdenas, además el panorama económico mexicano se percibía frágil debido a un bloqueo comercial fomentado por las empresas norteamericanas afectadas en dicho proceso, sin embargo, México había establecido contacto con algunos compradores en Estados Unidos que aparentemente habían logrado enviar el crudo a Europa e incluso intercambió petróleo por equipo industrial con las potencias del Eje.²¹ Estas operaciones comerciales alimentaron la preocupación norteamericana por defender el territorio continental ante la posibilidad de un ataque militar o un movimiento desestabilizador producido desde el interior de América, por lo que nuestro vecino del norte echó mano de sus recursos económicos, militares y diplomáticos para asegurar alianzas dentro del continente que le permitieran tener un control más extenso sobre el territorio.

Además de la necesidad de asegurar el suministro de materias primas para solventar la demanda producida por la guerra²², los norteamericanos se encontraban preocupados por formar una barrera que permitiera detener los ataques e influencia de la guerra europea en el pacífico, para ello, necesitaban establecer acuerdos con varias naciones americanas entre las

²¹ Plasencia de la Parra, *Op. Cit.*, p. 33.

²² Chacón, Susana, "La negociación militar entre México y los Estados Unidos, 1940-1942", en *Foro Internacional*, volumen XL, numero 2, abril-junio 2000, El Colegio de México, publicado el 4 de enero de 2000 en <https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/1554/1544>, consultado el 18 de febrero de 2024, p. 308.

que nuestro país figuraba como una de las principales debido a que su ubicación geográfica lo clasificaba como un territorio “imperativo categórico” para la defensa norteamericana²³.

Esta coyuntura abrió la puerta para superar el episodio de la Expropiación Petrolera y tratar de establecer un sistema de colaboración entre México y Estados Unidos, sin embargo, para una amplia mayoría de la población mexicana la idea de colaborar con un viejo enemigo y de apoyar una lucha contra gigantes ajenos provocó cierto sentimiento de rechazo, por lo que el general Cárdenas trató el asunto con suma discreción para evitar influir en las elecciones de 1940. Aunque es casi seguro que el secretario de la Defensa Nacional entre 1935 y 1939, Manuel Ávila Camacho quien se convirtió en candidato en la contienda electoral de 1940 y posteriormente en presidente de la República Mexicana, estuviera al tanto de las negociaciones en materia de cooperación militar entre ambas naciones. Los primeros acercamientos del presidente Cárdenas con el vecino del norte marcaron el inicio de las relaciones militares bilaterales que se oficializaron durante sexenio avilacamachista.

En el plano continental podemos observar que la preocupación por la influencia de la guerra europea y la posibilidad de un ataque directo a las naciones americanas se vio reflejada en la confección de diversos acuerdos de colaboración entre países, muy probablemente fomentados por los norteamericanos, para la creación de una red de contención que se materializó en la realización de la Segunda Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, llevada a cabo entre el 21 y el 30 de julio de 1940 con sede en la Habana, donde México participó a través del señor Eduardo Suarez, representante personal del Secretario de Relaciones Exteriores, mientras que el

²³ *Ibid.*, p. 313.

representante norteamericano fue el Secretario de Estado, señor Cordell Hull. En el acta final de aquella reunión, en el apartado XV titulado “Asistencia Recíproca y Cooperación Defensiva de las Naciones Americanas” se declara que:

“...todo atentado de un Estado no americano contra la integridad o la inviolabilidad del territorio, contra la soberanía o independencia de un Estado americano, será considerado como un acto de agresión contra los Estados que firman esta Declaración.”²⁴

Lo que nos permite vislumbrar un panorama de previsión ante los posibles ataques de las naciones europeas en territorio americano y al mismo tiempo la confección de los escudos de seguridad que estaba generando Estados Unidos para blindar su territorio ante la llegada de la guerra.

Unos días antes de dicha reunión de ministros, el 7 de julio de 1940, se llevó a cabo en México una de las jornadas electorales más polémicas y violentas del país con el objetivo de elegir al siguiente presidente de la República. Unos meses después, el primero de diciembre del mismo año el ex secretario de la Defensa Nacional, Manuel Ávila Camacho tomó el poder ejecutivo para dirigir al país durante uno de los sexenios más innovadores en materia militar durante la primera mitad del siglo XX.

La llegada de Ávila Camacho al poder ejecutivo permitió continuar con el establecimiento de los acuerdos militares bilaterales con Estados Unidos por lo que para 1940 México estaba dispuesto a apoyar al vecino del norte, prueba de ello es que las primeras jornadas de

²⁴ Ministério das Relações Exteriores, *Acta Final de la II Reunión de Consulta entre los ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas*, La Habana, 1940, consultado el 24 de octubre de 2023 en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtieneimagen?id=documentos/10221.1/67081/1/183968.pdf>

encuentros para el establecimiento de acuerdos y negociaciones inició precisamente en julio de 1940.²⁵

Bajo este contexto se comenzó a manufacturar la Comisión de Defensa Conjunta, un acuerdo bilateral de corte militar entre nuestro país y Estados Unidos con el fin de blindar las zonas susceptibles de ataque contra los norteamericanos, en este sentido México figuraba como figura imperativa ya que cuenta con acceso por el Golfo de México y el Caribe para las fuerzas europeas y con el Océano Pacífico para Japón, este último flanco era una de las principales preocupaciones para los estadounidenses²⁶ por lo que había un fuerte interés en la zona de Baja California.

El proceso de negociaciones del establecimiento de la Comisión de Defensa se llevó a cabo entre 1940 y 1942.²⁷ Del lado mexicano las negociaciones estuvieron a cargo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, la SEDENA y la Embajada de México en Washington mientras que del lado estadounidense se encontraban el Departamento de Estado, el Departamento de Defensa, la Marina norteamericana y la Embajada de Estados Unidos en México.²⁸ En el ámbito militar se colocó al general Lázaro Cárdenas como principal representante ante el vecino del norte lo que fortificó la intención de negociar bajo una visión nacionalista cuidando la soberanía del territorio nacional. Cárdenas designó al general Tomás Sánchez Hernández como representante, cuyo principal objetivo era conseguir equipo y capacitación

²⁵ Chacón, Susana, *Op. Cit.* Pp. 320-321.

²⁶ *Ibid.*, P. 315.

²⁷ *Ibid.*, p. 317.

²⁸ *Ibid.*, p. 319.

para los elementos mexicanos,²⁹ algo que ambas naciones tenían entendido ya que comprendían la disparidad en el desarrollo de ambas milicias.

El alcance de las nuevas armas de la época obligó a Estados Unidos a diseñar un sistema de defensa con mayor alcance a base de posiciones en otras naciones, del que nuestro país formaba parte, por lo que los norteamericanos ofrecieron capacitación para el personal mexicano y un crédito para compra de armamento, equipo y modernización de las fuerzas de defensa que sería denominado Acuerdo de Préstamo y Arrendamiento con el que se pretendía dotar a México de la capacidad de repeler y contener un ataque fascista.³⁰

En este sentido la preocupación norteamericana estaba cimentada en tres puntos, el establecimiento de estaciones de radar en territorio mexicano, principalmente en Baja California, construcción de aeropuertos militares y vías de acceso a determinados puntos, y la coordinación del ya mencionado plan de Defensa Conjunta en caso de ataque.³¹

Derivado del contexto nacional, en el que Alemania se había encargado de fomentar el sentimiento de que nuestro país se había vendido a las intenciones de los norteamericanos a cambio del reconocimiento presidencial,³² Ávila Camacho no deseaba que uno de sus primeros actos de gobierno fuera el establecimiento de un tratado militar por lo que las negociaciones se fueron llevando con relativa calma. El general Tomás Sánchez propuso que las negociaciones se continuaran a principios de 1941, al mismo tiempo comunicó a las autoridades mexicanas que los norteamericanos se encontraban interesados en hacer uso de los aeropuertos nacionales para asegurar la defensa de su territorio y facilitar la movilización

²⁹ *Ibid.*, p. 319.

³⁰ *Ibid.*, p. 314.

³¹ *Ibid.*, p. 317.

³² *Ibid.*, p. 320.

de armas y tropas hacia Panamá, por lo que deseaban que el gobierno nacional brindara protección a ciertas instalaciones aéreas, todo esto basados en las negociaciones de julio de 1940 como antecedente directo, sin embargo, dichos acuerdos aun no estaban establecidos en firme ya que primero debían resolverse algunas cuestiones como los reclamos por la minería y los ferrocarriles.³³ Dichos pendientes terminarían por resolverse en febrero de 1941. Resulta interesante la preocupación de los norteamericanos por hacer uso del espacio aéreo mexicano ya que dicho tópico se encuentra presente durante todas las jornadas de negociación de la Defensa Conjunta.

Durante el Primer Informe de Gobierno del nuevo presidente, pronunciado el primero de septiembre de 1941, Ávila Camacho hizo referencia a un memorándum emitido por el gobierno uruguayo a todas las cancillerías americanas, con fecha 21 de junio del mismo año, que sugiere “*que ningún país americano que “en defensa de sus derechos se hallare en estado de guerra con naciones de otros continentes”, sea tratado como beligerante*”³⁴, sugerencia a la que nuestro país se adhirió y que nos permite ver las fibras con las que se tejió la defensa continental ya que hay que recordar que durante la Segunda Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, realizada en la Habana en 1940, se tocó dicho punto. Pocas líneas después, el presidente reiteró que nuestro país estaba dispuesto a brindar todo su apoyo a la defensa del continente ya que, durante la

³³ *Ibid.*, p. 320-321.

³⁴ Ávila Camacho, Manuel, *Primer Informe de Gobierno*, 1 de septiembre de 1941, Cámara de Diputados LX legislatura, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, PDF, p. 16.

primera quincena de enero del mismo año, se había resuelto constituir la Comisión México-Norteamericana de Defensa Conjunta.³⁵

La primera reunión para el establecimiento de dicha Comisión se llevó a cabo el 17 de febrero de 1941, dando inicio a un ciclo de 20 entrevistas de negociación que dieron fin el 3 de diciembre del mismo año y donde se retomaron las discusiones sobre los permisos aeronáuticos, navales y terrestres que se plantearon en julio de 1940. En dichos encuentros los norteamericanos mostraron cierta premura por establecer un acuerdo con nuestro país una vez que estuvieran listos los lineamientos sobre el tránsito aeronáutico lo que deja ver la inminencia de los norteamericanos sobre su entrada a la guerra.³⁶

La urgencia de Estados Unidos por establecer radares en la zona del pacífico y de obtener permiso para realizar vuelos ilimitados por el territorio nacional en caso de emergencia hizo necesario que se reconociera oficialmente el trabajo conjunto. Además, la inminente posibilidad del uso del espacio aéreo mexicano abrió la brecha para abordar la modernización de los aeródromos del país, así como de sus vías terrestres de conexión, mientras que el caso de los puertos navales tuvo que esperar a que Estados Unidos declarara la guerra al Eje.

Un par de meses después del Primer Informe de Gobierno de Ávila Camacho y 4 días después del cierre de la primera jornada de entrevistas sobre el establecimiento de la Comisión de Defensa Conjunta, las afirmaciones en torno al apoyo a los norteamericanos fueron puestas a prueba. El 7 de diciembre de 1941, Japón lanzó un ataque sobre la base naval norteamericana de *Pearl Harbor*, en Hawái, llevado a cabo en dos oleadas de aviones caza y

³⁵ Durante aquel Primer Informe de Gobierno, también salta a la vista el uso de las palabras “estado de guerra” un estatus que poco después sería usado por el presidente Ávila Camacho de manera estratégica y mediática.

³⁶ Chacón, Susana, *Op. Cit.*, p. 322.

bombarderos que se encargaron de destruir las embarcaciones que se encontraban en el islote de *Ford Island*. El ataque duró aproximadamente dos horas y, según datos de la *BBC News*, provocó la muerte de 2,404 personas entre las que se cuentan 68 civiles, además de destruir 188 aviones norteamericanos, siete buques acorazados, tres cruceros y 3 destructores.³⁷ Después de aquel golpe el cambio de postura de Estados Unidos respecto a la guerra europea era un movimiento inminente.

La entrada del vecino del norte a la contienda mundial inevitablemente arrastró consigo a las naciones que se habían adherido al Acta Final de la Segunda Reunión de la Habana de 1940, prueba de ello es que en los días siguientes al ataque de *Pearl Harbor*, México rompió relaciones diplomáticas con Japón, Italia y Alemania, además, ya que los norteamericanos, convenientemente, resguardaban gran parte de su flota en San Diego, California, el presidente Ávila Camacho creó la Región Militar del Pacífico el 10 de diciembre de 1941, solo tres días después del ataque japonés, al mismo tiempo concedió permisos para que las embarcaciones y aeronaves militares norteamericanas pudieran cruzar el territorio nacional, una concesión que se haría patente en la Comisión de Defensa Conjunta.³⁸

En un primer momento la nueva Región Militar se encargó de agrupar las zonas militares de Baja California Norte y Sur, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca, Istmo de Tehuantepec y Chiapas, sumándose también las zonas navales de Acapulco y La Paz. Afortunadamente, esta primera configuración quedó bajo el mando del General Lázaro Cárdenas quien se convirtió en un hueso duro de roer para los militares

³⁷ Redacción, “Cómo fue el ataque a Pearl Harbor y por qué cambió el rumbo de la Segunda Guerra Mundial hace 80 años”, *BBC News Mundo*, 2021, consultado el 24 de octubre de 2023 en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-59554750>

³⁸ Plasencia de la Parra, *Op. Cit.*, pp. 36-37.

norteamericanos que buscaban tener mayor injerencia en territorio nacional.³⁹ Algunos meses después, se desagregaron las zonas de Oaxaca, el Istmo y Guerrero para conformar la Región Militar del Istmo bajo el mando del General Joaquín Amaro. Posteriormente se formó la Región Militar del Golfo bajo el mando del general Abelardo L. Rodríguez.⁴⁰

El ataque a Pearl Harbor aceleró notablemente el establecimiento del acuerdo de defensa México-norteamericano. El 18 de diciembre de 1941 se reunieron, en Washington, los oficiales de la Marina y el Ejército norteamericanos, así como su Departamento de Estado con los representantes mexicanos, en dicha reunión se acordó la formación de la Comisión México-Norteamericana de Defensa Conjunta.⁴¹ Unos días después, el 24 de diciembre, el Senado mexicano autorizó que el presidente emitiera un mensaje a la nación para dar a conocer que se habían otorgado permisos de uso portuario y aeroportuario a los Estados Unidos de Norteamérica.⁴²

Según el Segundo informe de Gobierno del presidente Manuel Ávila Camacho, el 27 de diciembre de 1941 se decretó que nuestro país no consideraría como beligerante a ninguna nación americana que entrara en guerra con el Eje, además de conceder permiso, previo aviso, a cualquier república del continente que requiriera hacer uso de las costas nacionales y a permitir el tránsito de sus milicias por nuestro territorio. Dicho mensaje dejó la puerta abierta a una ambigüedad dirigida a las concesiones de paso otorgadas a Estados Unidos.⁴³

³⁹ *Ibid.*, P. 37.

⁴⁰ *Ídem.*

⁴¹ *Ibid.*, P. 324.

⁴² *Ibid.*, P. 324.

⁴³ Ávila Camacho, Manuel, *Segundo Informe de Gobierno*, 1 de septiembre de 1942, Cámara de Diputados LX legislatura, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, PDF, p. 98.

El mismo documento menciona que durante la primera quincena del mes de enero, de 1942, se estableció la Comisión México-Norteamericana de Defensa Conjunta integrada por expertos militares de ambos países con el fin de analizar los procedimientos a seguir en caso de ser objetivo de un ataque del Eje.⁴⁴



Imagen 13: Primera plana del periódico *La Opinión*, publicada el 17 de enero de 1942, en ella se aprecia la condena que hacen los países americanos a las potencias del EJE derivado del apoyo que varias naciones acordaron brindar a cualquier integrante que se viera afectado por la guerra, en este caso Estados Unidos que había sido atacado un mes antes en *Pearl Harbor*.

Una de los objetivos originales de Estados Unidos era la instalación de bases militares estadounidenses en territorio mexicano, sin embargo, el general Cárdenas consideró que dicho esquema violaría la soberanía nacional, además de considerar que los militares mexicanos estaban a la altura de los retos que el panorama internacional presentaba, por lo que se acordó el establecimiento de bases militares mexicanas, con personal mexicano colaborando con personal norteamericano, mientras que el presidente Roosevelt se comprometió a modernizar a las fuerzas armadas mexicanas y sus equipos a través de un

⁴⁴ Ávila Camacho, Manuel, *Segundo Informe de Gobierno*, 1 de septiembre de 1942, Cámara de Diputados LX legislatura, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, PDF, p. 98.

crédito inicial denominado Acuerdo de Prestamos y Arrendamientos con un monto inicial de diez millones de dólares, cifra que aumentaría posteriormente, además de un programa de capacitación y entrenamiento para oficiales de nuestro país.⁴⁵

Parte de estas negociaciones se vio reflejada en el establecimiento de tres bases de radares norteamericanos de tipo SCR-268⁴⁶ ubicadas de manera temporal en la península de Baja California con la intención de servir al sistema de defensa del pacífico. Dos de ellas se establecieron en junio de 1942 y una tercera en el mes de julio.

Con la intención de capacitar a los elementos mexicanos en el uso del equipo, en cada base se establecieron 25 elementos y un oficial norteamericano, sin embargo, para finales del mes de agosto, del mismo año, los elementos mexicanos se encontraban en condiciones de operar las instalaciones por lo que el personal estadounidense se redujo a 5 elementos y un oficial por base.⁴⁷ La implementación de las tres estaciones cubría de manera efectiva el flanco del pacífico en el que los norteamericanos estaban interesados, por lo que no hubo necesidad de instalar más equipo en otros puntos. Al final de la contienda, el equipo usado en la península se quedó en nuestro país a través del Acuerdo de Prestamos y Arriendos.

Ampliar el rango de cobertura de la defensa aérea era un objetivo importante para los norteamericanos por ello insistieron constantemente en el establecimiento de Acuerdos de Vuelo, destinados a la obtención del libre tránsito por el espacio aéreo mexicano en ruta hacia Panamá, lo que se autorizó después del episodio de Pearl Harbor. Bajo este entendido

⁴⁵ Plasencia de la Parra, *Op. Cit.*, pp. 34-35.

⁴⁶ Vargas, Hermelinda, "Bases militares norteamericanas en la península de Baja California", en *Colectivo Pericú. California noticias*, publicado el 7 de febrero de 2016 en <https://colectivopericu.net/2016/02/07/bases-militares-norteamericanas-en-la-peninsula-de-baja-california/>, consultado el día 29 de febrero de 2024.

⁴⁷ Chacón, Susana, *Op. Cit.*, P. 336.

resultaron importantes las rutas de Miami a Panamá vía Cuba y la Península de Yucatán y como ruta alterna se propuso vía Tampico, Veracruz y Tapachula.⁴⁸

Las concesiones otorgadas para el uso del espacio aéreo nacional requerían del mejoramiento de los aeródromos disponibles en diversas zonas del país, es bajo este contexto que se atiende a varios puertos aéreos que requerían renovaciones infraestructurales. Durante el Tercer informe de Gobierno, pronunciado el primero de septiembre de 1943, el presidente Ávila Camacho mencionó que, entre 1942 y 1943, se activaron los trabajos de ampliación del Puerto Aéreo Central además de iniciar la construcción de los campos de aterrizaje de Isla de Torre Blanca en Nautla, Veracruz y el de la ciudad de Puebla.⁴⁹ Cabe recordar que la capital poblana contaba con un campo de aviación fundado en 1929, sin embargo, podemos inferir que los datos del presidente hacen referencia a los trabajos de renovación del aeródromo poblano. La importancia de la terminal poblana radicaba en la posibilidad de conectar hacia el pacífico y el golfo, además de ofrecer un punto de partida multidireccional alterno al concurrido aeropuerto del Distrito Federal.

Una de las primeras noticias que emite la prensa poblana, en torno a la modernización del campo de aviación, se publicó el 17 de mayo de 1941 bajo el título “Modernizaran el campo local de aviación las autoridades”. La nota menciona la futura instalación de hangares modernos, lo que nos permite inferir que el antiguo puerto aéreo no contaba con resguardo de los elementos naturales para proteger a las aeronaves.⁵⁰ Según la prensa, la modernización

⁴⁸ *Ibid.*, P. 332.

⁴⁹ Ávila Camacho, Manuel, *Tercer Informe de Gobierno*, 1 de septiembre de 1943, Cámara de Diputados LX legislatura, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, PDF, p. 211.

⁵⁰ “Modernizaran el campo local de aviación las autoridades”, *La Opinión*, 17 de mayo de 1941.

y expansión del aeropuerto poblano correrían a cargo del Gobierno Federal y el estatal, que en ese momento corría a cargo de Gonzalo Bautista Castillo.

Poco menos de un año después, el periódico informaba sobre el proyecto de construcción de un hipódromo en terrenos del campo de aviación angelopolitano justo frente a la Plaza del Charro, en dicha nota se destacan las futuras dimensiones del hipódromo proyectado en una superficie de mil metros de largo por ochocientos setenta y cinco de ancho, proyectado por indicaciones del secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, Maximino Ávila Camacho.⁵¹

El 9 de marzo de 1942, *La Opinión* anunciaba el inicio de los trabajos de construcción del hipódromo en el campo de aviación, mencionando que se proyectaba la construcción de tribunas de tabique y mampostería, en el lado poniente del terreno, elaboradas al estilo norteamericano por el capitán e ingeniero Gabriel Cuevas jefe del Departamento de Edificios de la Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, con un costo de 200 mil pesos.⁵² En el futuro, dichas tribunas se constituirían en el punto de reunión para cientos de poblanos que rindieron protesta a la bandera durante su servicio militar, admiraron los espectáculos hípicos y aéreos, las maniobras cívico militares, ensayaron para los desfiles de los aniversarios de la gesta heroica del 5 de mayo, animaron las carreras de autos, formaron parte de la filmación de diversas escenas en algunas películas, presenciaron la llegada de personalidades políticas y artísticas, y formaron parte de la historia aeronáutica de la Angelópolis entre 1942 y la década de los ochenta.

⁵¹ “Un hipódromo se construirá en el aereopuerto”, *La Opinión*, 16 de febrero de 1942.

⁵² “Hoy principiara la construcción del hipódromo de Puebla en el campo Sidar”, *La Opinión*, 9 de marzo de 1942.

Una nota del 17 de marzo, que versa sobre el inicio de construcción de los cimientos de las gradas, aclara que estos elementos se encontrarían a los lados de la torre de señales,⁵³ lo que de cierto modo se cumplió a medias ya que la rudimentaria, y aparentemente improvisada, torre de control se instaló en lo que parece haber sido proyectado como un palco de observación sobre la grada central del tentativo hipódromo y puerto aéreo.

El 23 de marzo se recibió la visita del señor Rafael Canseco Lancero, inspector de vías generales de comunicación quien se entrevistó con el licenciado Gustavo Diaz Ordaz, en representación del gobernador Gonzalo Bautista.⁵⁴ Si bien la nota no hace énfasis en que dicho inspector se concentrara en las labores aeronáuticas de la ciudad, sí puede intuirse la preocupación por el desarrollo de las vías de comunicación del Estado. La columna anterior coincide con la noticia de la recepción del primer avión de un lote de 7 aeronaves compradas a Estados Unidos para el adiestramiento de los jóvenes de la escuela de aviación que recientemente había sido fundada, y auspiciada, por el gobernador Gonzalo Bautista, la misma nota presume la posibilidad de obtener una beca para estudiar en aquella institución.⁵⁵ La información resulta bastante relevante tomando en cuenta que prácticamente la única forma de obtener equipos de este tipo en los Estado Unidos era solicitándolos a través de la Comisión de Defensa Conjunta, para lo que el presidente de la república y los encargados de la Comisión debían estar de acuerdo, esto debido a la alta demanda que el vecino del norte debía solventar por su participación en la guerra, lo que limitó fuertemente las ventas a otros países.

⁵³ "Cavan los cimientos del moderno hipódromo", *La Opinión*, 17 de marzo de 1942

⁵⁴ "Un inspector de comunicaciones", *La Opinión*, 24 de marzo de 1942.

⁵⁵ "Ya se recibió el primer aparato de practica la escuela de aviación", *La Opinión*, 24 de marzo de 1942.

Cabe recordar que, en medio de esta serie de transformaciones, el 14 de mayo de 1942 fue hundido el barco petrolero “Potrero del Llano” unos días después, el 17 de mayo, se publicó una breve columna que hacía mención de la construcción de más pistas en terrenos del campo de aviación, con la intención de facilitar y aumentar las jornadas de practica de los alumnos de la escuela de aviación “Maximino Ávila Camacho”.⁵⁶ Tres días más tarde fue hundido el “Faja de Oro”.

La cercanía entre México y la republica del norte se hacía cada vez más patente, prueba de ello fueron diversos actos que se dieron entre 1942 y 43 como la visita a nuestra ciudad del embajador de Estados Unidos en México, George S. Messersmith, y del presidente del Banco de Exportación- Importación de Iberoamérica, Warren S. Lee Piarson, el 22 de mayo de 1942 fecha en que fueron nombrados huéspedes distinguidos.⁵⁷ Otros ejemplos son la entrega de banderas por parte del señor Guy W. Ray, secretario de la Embajada de Estados Unidos en México quien, a nombre del embajador Messersmith, entregó dos banderas al gobierno del estado en una ceremonia realizada en el Toreo de Puebla el 3 de octubre de 1942, en el mismo acto se llevaron a cabo honores a las banderas de ambos países.⁵⁸ El mismo día el gerente de división de la compañía de Luz y Fuerza de Puebla, señor P. B. Tart obsequió, a nombre de la Colonia Americana en Puebla, un retrato de George Washington.⁵⁹

No se tienen claros cuáles eran los planes de desarrollo infraestructural y los tiempos de entrega para la modernización del puerto aéreo poblano entre 1942, año en que iniciaron las

⁵⁶ “Se construirán más pistas en aviación”, *La Opinión*, 17 de mayo de 1942.

⁵⁷ “Messersmith y Warren S. Lee Pearson visitaron la ciudad angelopolitana”, *La Opinión*, 23 de mayo de 1942.

⁵⁸ “El secretario de la embajada de los Estados Unidos entregó dos banderas”, *La Opinión*, 4 de octubre de 1942.

⁵⁹ “Fue descubierto anoche en el viejo palacio, el retrato del libertador de E. unidos”, *La Opinión*, 4 de octubre de 1942.

obras de construcción del hipódromo, y diciembre de 1943, fecha en que se inauguró la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo, Sin embargo, la prensa poblana arroja algunas pistas sobre el futuro aéreo inmediato de Puebla.

El 27 de mayo la prensa informó sobre la intención de construir otra torre de señales en el campo de aviación, mientras se preparaba el nuevo aeródromo, lo que nos permite inferir que aun para ese momento no se tenían del todo claros los planes de desarrollo de dicho espacio.⁶⁰

Un día después, el 28 de mayo, la Cámara de Diputados aprobó un decreto para establecer el Estado de Guerra con las potencias del Eje desde el día 22 de mayo del mismo año.⁶¹

Posteriormente, el 29 de mayo, el director de la escuela de aviación “Maximino Ávila Camacho”⁶², el piloto aviador ingeniero Luis Martel, envió un documento al gobierno del estado informando que los alumnos y el personal de la institución se encontraban en disposición para las maniobras que se requirieran derivadas del decreto de Estado de Guerra.⁶³

El 3 de junio una breve columna informaba sobre los planes de construir hangares a los lados de las tribunas con el fin de proteger a las aeronaves, ya que en días anteriores una de ellas había sufrido daños derivados una ráfaga de viento acompañado de fuertes lluvias. La noticia hace énfasis en que dicha orden fue emitida por el secretario de Comunicaciones y Obras

⁶⁰ “Se hará en aviación otra torre de señales”, *La Opinión*, 27 de mayo de 1942.

⁶¹ “28 de mayo de 1942, México declara Estado de Guerra”, *Gobierno de México*, publicado el primero de enero de 2021 en <https://www.gob.mx/sedena/documentos/28-de-mayo-de-1942-mexico-declara-la-guerra-a-los-paises-del-eje#:~:text=Como%20consecuencia%20de%20ello%2C%20el,encontraban%20en%20estado%20de%20guerra,a.,> consultado el 8 de marzo de 2024.

⁶² La escuela de aviación fundada por el gobernador Gonzalo Bautista llevo el nombre Maximino Ávila Camacho.

⁶³ “El personal de aviación esta listo al llamado que le haga la patria”, *La Opinión*, 30 de mayo de 1942.

Públicas, Maximino Ávila Camacho, quien había estado de visita en las obras del puerto aéreo el día 1 de junio.⁶⁴

Resulta interesante la estrecha relación entre el gobernador del Estado de Puebla, Gonzalo Bautista, y el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas y su interés por el desarrollo de un espacio destinado a las operaciones aeronáuticas en la ciudad, prueba de ello es que el gobernador del Estado ordenó la construcción de espacios dedicados a la instalación definitiva de la escuela de aviación en el aeródromo.⁶⁵ Dicha insistencia guarda relación con los lineamientos negociados durante el establecimiento de la Comisión de Defensa Conjunta donde se acordó la capacitación de personal mexicano, categoría en la que se introduce la capacitación aeronáutica.⁶⁶

El 16 de agosto de 1942 el licenciado Gustavo Diaz Ordaz, secretario del Gobierno del Estado, realizó una minuciosa inspección de las obras que se estaban desarrollando en el puerto aéreo con el fin de emitir algunas recomendaciones, seguramente encaminadas a cumplir con los lineamientos expedidos por el gobierno norteamericano y al mismo tiempo reportar los avances al Gobernador del Estado.⁶⁷

Con el paso del tiempo la colaboración entre nuestro país y los norteamericanos, en la modernización del puerto aéreo poblano, se fue haciendo más palpable. El 18 de septiembre del mismo año, el periódico local informaba sobre la llegada de una comitiva de técnicos norteamericanos a la ciudad de Puebla. Desafortunadamente la breve nota no detalla cual es

⁶⁴ "Habrá Hangares para aviones", *La Opinión*, 3 de junio de 1942.

⁶⁵ "Construirán la escuela de aviación", *La Opinión*, 18 de junio 1942.

⁶⁶ Archivo General de la Nación, Fondo Manuel Ávila Camacho, caja 825, expediente 550/23, oficio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas sobre: condiciones en las que deberán utilizarse los aviones primarios de instrucción que se citan, dirigido al presidente de la República Mexicana el 26 de abril de 1943.

⁶⁷ "Inspección de obras en el campo P. Sidar", *La Opinión*, 16 de agosto de 1942.

el objetivo de la comitiva, sin embargo, podemos suponer que se relaciona con las inspecciones del puerto aéreo ya que para ese momento era la única obra con utilidades militares que se estaba desarrollando en la ciudad, por otra parte, el texto sí menciona los nombres y los cargos de los personajes involucrados, siendo los siguientes:

Vicealmirante, Alfred M. Jhonson, coronel, Lemuel Mathewson, coronel, Frederick. W. Glantzberg, coronel, Lawrence Higgins, coronel, H. Hochenberry, capitán, George E. Hickman, teniente de navío, A. W. Laidlaw, coronel piloto aviador, T. J. Coleman, teniente coronel piloto aviador F. C. Muagrave, mayor piloto aviador H. W. Regan, coronel William E. Lake.⁶⁸

Un mes después, una brevísima columna informó sobre la llegada de un avión de matrícula norteamericana. Aunque no se comenta el motivo de la visita, ni las características de la aeronave o su tripulación, sí detalla que la recepción y despacho de la misma corrió a cargo de las autoridades militares aeroportuarias.⁶⁹

Los primeros meses de 1943 trajeron consigo el anuncio de la creación de espacios militares más amplios que los que se encontraban disponibles en aquel momento. El 29 de enero se anunció la intención de crear una Ciudad Militar al oriente de la ciudad.⁷⁰ Casi un mes después, una noticia sobre la intención de construir un aeródromo militar al oriente de la Angelópolis permite redondear la ubicación y el objetivo de crear una Ciudad Militar. La nota menciona el inicio del proceso de expropiación de terrenos entre Santa Barbara y La Calera, con la intención de construir un aeródromo de mayores dimensiones que los del campo de aviación ubicado sobre la 24 sur, ya que aparentemente se habían desechado los proyectos de ampliación debido al crecimiento de la mancha urbana. La ubicación del proyecto obedece a las características geográficas de la zona ya que la orografía brinda un

⁶⁸ “Vienen técnicos de la Republica del norte”, *La Opinión*, 18 de septiembre 1942.

⁶⁹ “Llego ayer un avión de los EE Unidos a Puebla”, *La Opinión*, 19 de octubre de 1942.

⁷⁰ “Se construirá una Cd. Militar”, *La Opinión*, 29 de enero de 1943.

espacio de resguardo a las aeronaves y al mismo tiempo una integración con la zona militar. El proyecto pretendía brindar un espacio para la Fuerza Aérea destinada a apoyar a la 1ª División Motorizada, por lo que podemos inferir que uno de los objetivos de construir una Ciudad Militar era establecer a dicha División de manera permanente en nuestra ciudad.⁷¹ Del mismo modo resulta relevante que la nota presente algunos factores por los que no resultaba del todo útil ampliar las dimensiones del puerto aéreo Pablo L. Sidar, ya que después de la intervención por la que atravesó la pista de aterrizaje entre 1942- 1943, aun resultaba una pista de cortas dimensiones para la operación de varias aeronaves destinadas a la aviación comercial que operaban dentro del territorio. La misma nota remata diciendo que el destino de dicho puerto aéreo sería convertirse en hipódromo, lo que arroja luz a la permanencia de las tres tribunas que formaron parte del mobiliario hasta su demolición en la década de los ochenta.

Sin embargo, la información presentada por la prensa y el curso de los acontecimientos daban cuenta de una serie de adecuaciones dentro del puerto aéreo. El 10 de marzo de 1943, dos noticias reseñan las obras que se estaban realizando en el aeródromo, una de ellas mencionaba los trabajos para construir el edificio dedicado a albergar la escuela de aviación, en la que se detalla que se siguen las indicaciones señaladas en el proyecto entregado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con cargo al erario federal y otra sobre los trabajos de jardinería para embellecer la zona principal y las tribunas, aparentemente por proyecto y cuenta del municipio a cargo del alcalde Alfonso Meneses Gonzales.⁷² Curiosamente ambas notas, como varias de las presentadas con anterioridad en este texto, hacen referencia a

⁷¹ “Un aeródromo militar será construido”, *La Opinión*, 26 de febrero de 1943.

⁷² “El edificio de aviación se estrenará”, “Construyese un jardín en aviación”, *La Opinión*, 10 de marzo de 1943.

trabajos relacionados a la escuela de aviación y no a la ampliación y pavimentación de la pista de aterrizaje.

Por momentos pareciera que el proyecto de ampliación de la pista obedeció, en parte, a la posibilidad de ampliar las pocas rutas aéreas que operaban en la ciudad. El 11 de marzo se recibió la visita del presidente de *Panamerican Airways*, quien aparentemente se encontraba inspeccionando el puerto aéreo para conocer sus condiciones de operación.⁷³ La visita no deja de ser interesante tomando en cuenta que en algún momento dentro de las negociaciones de la Comisión de Defensa Conjunta se propuso dar acceso a los mecánicos militares norteamericanos a los aeródromos mexicanos, pero vestidos de civiles bajo la imagen de ser empleados de *Panamerican Airways*.⁷⁴ Del mismo modo no hay que perder de vista que gran parte del crecimiento de la Compañía Mexicana de Aviación y la capacidad de influencia que esta tuvo en la construcción de diversos aeropuertos en territorio mexicano se debió a la participación de *Panamerican* en las acciones de la empresa.

El proceso de transformación por el que estaba pasando el campo de aviación poblano se alcanza a explicar gracias a un oficio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, emitido el 26 de abril de 1943, dirigido al Presidente de la República, que da cuenta del ofrecimiento de la Embajada Norteamericana para que a través del Acuerdo de Prestamos y Arrendamientos se pudieran obtener aviones ligeros para ser usados como aparatos de instrucción y entrenamiento, útiles para las dos escuelas de aviación que se estaban preparando. Cabe destacar que la escuela de la ciudad de Puebla era la más adelantada en obras, ya que se estaban terminando de acondicionar las aulas, hangares y pistas. El mismo

⁷³ “Nuevas rutas aéreas tocan la C. de Puebla”, *La Opinión*, 12 de marzo de 1943.

⁷⁴ Chacón, Susana, *Op. Cit.*, P. 331.

documento demuestra la participación del gobierno norteamericano en el establecimiento de la que próximamente se denominaría Escuela de Aviación 5 de mayo, ya que el Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas solicitó al gobierno norteamericano que revisara los lineamientos de funcionamiento de la institución por lo que la parte estadounidense designó al señor Olin K. Haley para elaborar el programa de funciones de las escuelas proyectadas.⁷⁵

Pocos días después de la emisión del oficio de la SCOP hacia el Presidente, el periódico *La Opinión* anunciaba que la escuela de aviación “Maximino Ávila Camacho” iba a ser federalizada por órdenes del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el mismo Maximino Ávila Camacho, con el objetivo de generar una fusión entre dicha escuela y la que se pretendía construir por el gobierno federal, es decir, la que conoceríamos como 5 de mayo.⁷⁶ La misma nota refiere que los hangares se habían concluido y se habían inaugurado el 5 de mayo del mismo año, también destacó que el mismo secretario tenía resguardados, en dichos hangares, 10 aviones *Interstate* que supuestamente compró y donó a la ciudad, sin embargo, el dato resulta controversial ya que en el oficio antes citado también se menciona que Estados Unidos ya había mandado 10 aeronaves de las 20 que se habían acordado a través del Acuerdo de Prestamos y Arriendos destinados a la instrucción de pilotos civiles, por lo que la compra de aquellos aparatos se hizo con cargo al erario federal y no al bolsillo del secretario Ávila Camacho.⁷⁷

⁷⁵ Archivo General de la Nación, Fondo Manuel Ávila Camacho, caja 825, expediente 550/23, oficio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas sobre: condiciones en las que deberán utilizarse los aviones primarios de instrucción que se citan, dirigido al presidente de la República Mexicana el 26 de abril de 1943.

⁷⁶ “Se federalizará la E. de aviación”, *La Opinión*, 11 de mayo de 1943.

⁷⁷ *Ibid.*, oficio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas sobre: condiciones en las que deberán utilizarse los aviones primarios de instrucción que se citan, dirigido al presidente de la República Mexicana el 26 de abril de 1943.

En este sentido resulta interesante destacar que, el oficio antes mencionado reporta que el gobierno norteamericano puntualizó que las aeronaves que estaban próximas a enviarse, así como las que ya se encontraban en el país, estaban exclusivamente destinadas a la instrucción de vuelo y no a maniobras militares cláusula que, según el mismo documento, quedó acordada por ambos gobiernos.⁷⁸

Dentro del marco de transformaciones de la escuela de aviación se inició la migración hacia un estilo militarizado de la enseñanza aeronáutica, en este sentido podemos comprender la llegada del General Brigadier Piloto Aviador Alfredo Lezama a la dirección de la misma, con el objetivo de reorganizar la escuela de aviación poblana y en sustitución del director de la escuela de aviación “Maximino Ávila Camacho” ingeniero piloto aviador Luis Martel.⁷⁹ La prensa también destaca que el general Lezama había sido seleccionado por la Secretaría de Estado y la Defensa Nacional para dicho trabajo, lo que no parece exagerado tomando en cuenta el marco de colaboración bilateral entre México y Estados Unidos en el que se inserta la creación de la escuela de aviación 5 de mayo.⁸⁰

Resulta curioso que para llevar adelante el proyecto educativo el general Lezama visitaba la ciudad varias veces por semana a bordo de una aeronave que aterrizaba en el campo de aviación poblano, con el objetivo de llevar a buen término la fusión de las escuelas de aviación poblanas y puntualizar los lineamientos necesarios en infraestructura, lo que al mismo tiempo nos permite comprender que el puerto aéreo continuaba recibiendo operaciones con regularidad.⁸¹ Aunque por momentos pareciera que el campo de aviación

⁷⁸ *Idem.*

⁷⁹ “El general Lezama jefe de aviación”, *La Opinión*, 26 de mayo de 1943.

⁸⁰ “Hoy arribará el general A. Lezama”, *La Opinión*, 8 de junio de 1943.

⁸¹ “Lezama reorganiza la escuela de aviación”, *La Opinión*, 29 de junio de 1943.

poblano no figuraba del todo dentro del mapa aeronáutico nacional ya que durante el Tercer Informe de Gobierno del presidente Ávila Camacho, entre las labores aeroportuarias desarrolladas en el país, se enumeraba la construcción de los campos de aterrizaje de Torre Blanca en Nautla y el de la ciudad de Puebla.⁸²

El mes de noviembre fue dedicado a revisar los detalles previos a la inauguración de la escuela de aviación, que para hasta ese momento se creía que llevaría el nombre de “Maximino Ávila Camacho”. El 12 de noviembre el presidente Ávila Camacho y el secretario de la SCOP, Maximino Ávila Camacho, visitaron las instalaciones del puerto aéreo para revisar el estado del edificio dedicado a la escuela de aviación y para recorrer la pista de aterrizaje.⁸³ Por supuesto, la inspección personal de los trabajos infraestructurales en el campo de aviación obedecía al interés del presidente por cumplir con los lineamientos acordados con los norteamericanos para el establecimiento de la escuela de aviación. Cabe destacar que, aunque no se menciona en la nota, gracias a los planos levantados en diferentes épocas podemos inferir que la pista de aterrizaje fue sometida a una intervención brindándole nuevas dimensiones y una capa asfáltica.

Resulta importante hacer notar que antes de que el presidente y su hermano realizaran aquella visita de inspección, el aeródromo recibió a los señores Livingston Satterhwaite, representante de Aviación Civil norteamericana, y al señor C. W. Tippet, consejero de general de la Junta de Aviación Civil de Estados Unidos, quienes inspeccionaron las instalaciones de la escuela

⁸² Ávila Camacho, Manuel, *Tercer Informe de Gobierno*, 1° de septiembre de 1943, Cámara de Diputados LX Legislatura, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, 1° de septiembre de 1943, PDF, P. 211.

⁸³ “Don Manuel y don Maximino estuvieron en este ayer”, *La Opinión*, 13 de noviembre de 1943.

de aviación poblana, así como sus hangares y fachadas, quedando complacidos con el trabajo que se había realizado para su construcción.

El 29 de noviembre aterrizaron en nuestra ciudad una aeronave de la Armada Norteamericana y una de la Armada Mexicana, quienes transportaban personal técnico encargado de revisar las condiciones de operación del puerto aéreo.⁸⁴

El 1° de diciembre de 1943, el presidente de la república asistió a la ceremonia de inauguración de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo, nombre que se reveló hasta el día de su inauguración. La ceremonia fue acompañada de un desfile escolar que partió del Paseo Bravo, siguiendo por Avenida Reforma y Avenida Ayuntamiento hasta la calle 24 sur para culminar en el campo de aviación Pablo L. Sidar.⁸⁵

Poco después del mediodía, se declaró inaugurada la Escuela de Aviación.⁸⁶ En el acto inaugural, mientras las aeronaves hacían evoluciones en el cielo angelopolitano, el presidente develó la placa alusiva al acontecimiento.

La apertura de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo, se dio gracias a la colaboración de nuestro país con los Estados Unidos a través de la Comisión de Defensa Conjunta y del Acuerdo de Prestamos y Arriendos, y marca el fin de la segunda etapa de crecimiento del puerto aéreo poblano que nació como campo de aviación en 1929 y que no había sido del todo beneficiado por los aires de modernidad que soplaban de vez en cuando en nuestro país.

⁸⁴ "Aterrizó en nuestro aeropuerto un bimotor de la Armada Americana", *La Opinión*, 30 de noviembre de 1943.

⁸⁵ "El señor presidente de la República, General Manuel Ávila Camacho, viene a esta a inaugurar la escuela de aviación", *La opinión*, 1 de diciembre de 1943.

⁸⁶ "Visita el presidente la capital de Puebla", *El Universal. El gran diario de México*, 2 de diciembre de 1943.

Con todo y los enormes contratiempos de la 5 de Mayo, a partir de diciembre de 1943 y hasta 1953, la Angelópolis figuraría como un referente en capacitación aeronáutica.

3.3 La Escuela de Aviación Civil 5 de mayo

El desarrollo de la aviación mexicana no solo dependía de la adquisición de aeronaves y la implementación de combustibles modificados como el que Braniff usó en su aeronave durante el primer vuelo de un avión en México. El territorio mexicano presenta una enorme variedad de características y variables terrestres y aéreas que inevitablemente repercutieron en las condiciones particulares de cada vuelo, ejemplo de ello son los más de 2000 metros sobre el nivel del mar de varias ciudades mexicanas, la caprichosa orografía e incluso las temperaturas de cada región.

Por ello, desde muy temprano se requirió de escuelas especializadas que formaran pilotos capaces de sortear los obstáculos particulares de nuestro país. En un principio, era muy común que los aviadores más experimentados impartieran breves clases acompañadas de varias horas de vuelo, destinadas a enseñar a los futuros pilotos. Siempre cuidando en la medida de lo posible, la seguridad de piloto y tripulante.

Cabe mencionar que, no solo los pilotos requerían capacitación especializada ya que la planificación de los vuelos requiere de personal en tierra como mecánicos, oficiales de operaciones, técnicos de señales, meteorólogos, médicos y una gran lista de profesionales de apoyo, por lo que la necesidad de instituciones educativas enfocadas a la industria aeronáutica era un asunto importante por atender para el crecimiento de la aviación mexicana.

En 1928, año en que el ing. Juan Guillermo Villasana fundó el Departamento de Aeronáutica Civil, la única institución dedicada a la enseñanza aeronáutica era la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea. Correspondió al mismo Villasana, fundar una escuela de aviación civil llamada “Instituto Aeronáutico”, en 1930. Pronto se sumaron escuelas como la “Escuela

Libre Mexicana de Aeronáutica”, “Unión Mexicana de Aviación Hanz Muller” y “Escuela de Aviación Civil Emilio Carranza”.⁸⁷ Dicho fenómeno se replicó en aquellas ciudades que contaban con campos de aviación, por lo que el surgimiento de estas instituciones no se dio de la misma manera ni al mismo ritmo en todas direcciones.

En 1929 la ciudad de Puebla inauguró su propio campo de aviación, lo que brindó la oportunidad para aprender a volar en la Angelópolis. Según Enrique Cordero y Torres, fueron el gobernador del Estado de Puebla, doctor Leónides Andrew Almazán junto al general Pedro J. Almada, jefe de la XXV zona militar, quienes tuvieron la idea de establecer una escuela de aviación civil, para lo cual se iniciaron gestiones ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el 13 de junio de 1931. Aparentemente, el día 23 del mismo mes se habían inscrito al curso el doctor Andrew Almazán, Dr. Sergio B. Guzmán, Ramón Uriarte, Fidencia Ferrer, Eduardo García, Baraquiél Alatríste, Ramón Huerta, Felipe Quintanar, Rómulo O’Farril, Juan Naude, Dr. Jesús Duarte y Salvador Alarcón.⁸⁸

Según el mismo Cordero y Torres, el 27 de junio del mismo año se informaba que la nueva escuela dependería de la Dirección de Aeronáutica, haciéndose cargo de los gastos el Club Aéreo de Puebla. Esta noticia motivó la inscripción de una nueva lista de alumnos formada por los señores Enrique Porras, Rafael Hernández M., Jorge Vélez, Armando López y Víctor Tejeda.⁸⁹ Cabe mencionar que El Club Aéreo se constituyó el 24 de junio de 1931 por el gobernador Andrew Almazán, el general Pedro J. Almada, ing. Salvador Ruiz Sahagún, Dr. Gustavo Vergara, Lic. Rodolfo Sarmiento y Jorge Naude entre otros.⁹⁰ Desafortunadamente

⁸⁷ Villela Gómez, José, *Breve historia de la aviación en México*, México, José Villela Gómez, 1971, p. 473.

⁸⁸ Cordero y Torres, Enrique, “Escuela de Aviación y de capacitación para ciegos”, *Historia compendiada del Estado de Puebla*, tomo III, México, Bohemia Poblana, 1986, pp. 157-158.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 158.

⁹⁰ *Ibid.*, p. 105.

se desconoce la trayectoria de esta primer escuela de aviación poblana, por lo que no se tiene información sobre material aéreo, materias o pilotos graduados de ella.

El mismo autor indica que el 18 de abril de 1941 el gobernador del Estado, Gonzalo Bautista, estableció una institución de enseñanza aeronáutica enfocada a alumnos civiles.⁹¹ El día 11 de enero de 1942, el señor Enrique Espinoza López realizó su primer vuelo solo⁹² convirtiéndose en el primer piloto civil angelopolitano egresado de la Escuela Poblana de Aviación Civil, auspiciada por el Gobernador del Estado. El encargado de enseñar en dicha institución era el ingeniero Guillermo L. Taboada.⁹³

De cierto modo, la cercanía del gobernador Gonzalo Bautista con el secretario de Comunicaciones y Transportes, Maximino Ávila Camacho, se percibía en privilegios como las facilidades para realizar pedidos a empresas extranjeras, en tiempos de guerra, como lo hizo con la *Equipment and Export Inc*, de Nueva York, con quien concertó la compra de 5 aeronaves, destinadas a la Escuela Poblana de Aviación Civil, valuadas por un total de 9,243 dólares, según datos de la prensa⁹⁴. También resulta bastante probable que la adquisición de dichas aeronaves se estuviera planeando por cuenta del Acuerdo de Prestamos y Arriendos, ya que por aquellos años la venta de equipo aeronáutico se encontraba restringido, sin embargo, no ha sido posible localizar documentación que compruebe la compra de los aparatos por uno u otro medio.

⁹¹ *Ibid.*, p. 158.

⁹² Resulta importante aclarar que la realización del primer vuelo solitario de un alumno de aviación, representa la demostración de las capacidades adquiridas durante su enseñanza, por lo que simboliza su graduación como piloto aviador.

⁹³ "Primer aviador civil poblano", *La Opinión*, 17 de enero de 1942.

⁹⁴ "Cinco aeroplanos fueron adquiridos por el gobierno", *La Opinión*, 21 de enero de 1942.

Al observar las publicaciones de la prensa, respecto a los alumnos graduados de la Escuela Poblana de Aviación, se puede alcanzar a vislumbrar el soporte económico que se requería para acceder a los estudios aeronáuticos. El 5 de febrero de 1942, el joven Samuel Vera Morales, estudiante de medicina de la Universidad de Puebla, realizó su primer vuelo solo.⁹⁵ Unos días más tarde, el 8 del mismo mes, el joven Filiberto Martínez Lozada demostró sus capacidades de vuelo, después de su examen celebró una comida en el restaurante Reforma donde asistieron diferentes personalidades entre ellas el juez de Zacapoaxtla Armando Martínez Ríos, el ingeniero Guillermo Taboada y Maximino Ávila, hijo.⁹⁶

A partir de abril de 1942, el desarrollo de la Escuela Poblana de Aviación Civil comenzó a relacionarse con el establecimiento de una nueva institución educativa. El 7 de abril la prensa informó sobre los planes de abrir la Escuela de Aviación Civil Maximino Ávila Camacho proyectada para el día 20 del mismo mes. Las inscripciones se realizaban en las oficinas del Palacio de Gobierno y era necesario tener entre 18 y 26 años de edad, haber concluido la educación primaria hasta el sexto año, aprobar los exámenes que requería la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, además de cubrir una inscripción de \$50 pesos y adelantar una mensualidad de \$25.⁹⁷ La misma fuente detalla que la parte teórica del curso sería impartida en la Universidad de Puebla, que los alumnos debían estar dispuestos a aceptar la militarización del programa, en caso de que sucediera, y que el encargado de dirigir aquella institución sería el ingeniero piloto aviador Luis Martel. Desafortunadamente la apertura de cursos se pospuso debido a la falta de un espacio adecuado para impartir clases dentro del

⁹⁵ "Hizo su primer vuelo solo Samuel Vera Morales", *La Opinión*, 7 de febrero de 1942.

⁹⁶ "Filiberto Martínez Lozada, un nuevo piloto aviador", *La Opinión*, 14 de febrero de 1942.

⁹⁷ "El día 20 se inaugurará la escuela de aviación Maximino Ávila Camacho", *La opinión*, 7 de abril de 1942.

puerto aéreo.⁹⁸ Unos días más tarde se anunció que, convenientemente, el gobierno del Estado estaba dispuesto a construir las edificaciones pertinentes para establecer la institución aeronáutica, por lo que se le había encargado al Departamento de Fomento y Obras Públicas la elaboración de un proyecto para albergar a las futuras generaciones de pilotos.⁹⁹

El 5 de mayo del mismo año, se procedió a la inauguración de los cursos de la escuela de aviación “Maximino Ávila Camacho”, los alumnos inscritos formaron parte del desfile mientras algunas aeronaves sobrevolaban la Avenida Reforma y Ayuntamiento lanzando confeti a los contingentes.¹⁰⁰ Desafortunadamente la ceremonia se vio ensombrecida por el accidente de un avión bimotor tripulado por el capitán primero Roberto Talamantes y el piloto Enrique Espinosa,¹⁰¹ quienes se encontraban vivos pero en condiciones delicadas.¹⁰² Una situación que se convertiría en una constante dentro de la formación de pilotos de esta y la futura escuela en la que se convertiría.

En este contexto resulta importante resaltar que, dentro de la línea evolutiva que trazan las escuelas de aviación sostenidas por el Estado podemos inferir, gracias a las notas periodísticas, que la Escuela Poblana de Aviación Civil se fue fusionando con la escuela de Aviación Maximino Ávila Camacho. Esta última sufriría la misma suerte al final de sus días con la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo.

Menos de un mes después de la inauguración de la escuela, nuestro país declaró el Estado de Guerra contra el Eje, un par de días después, el personal de aviación de la ciudad de Puebla

⁹⁸ “Se aplazo la apertura de la escuela de aviación”, *La opinión*, 22 de abril de 1942.

⁹⁹ “Se construirá una escuela de aviación”, *La Opinión*, 27 de abril de 1942.

¹⁰⁰ “Muy brillante fue el desfile efectuado ayer”, *La Opinión*, 6 de mayo de 1942.

¹⁰¹ La nota no lo dice, pero es bastante probable que el piloto Enrique Espinoza, al que hace referencia el artículo, sea el primer piloto civil poblano que se graduó el 11 de enero del mismo año.

¹⁰² “Trágico accidente en el campo Sidar”, *La Opinión*, 6 de mayo de 1942.

se puso a disposición de las Fuerzas Armadas en caso de que se requiriera de su participación, muy seguramente sabidos de las posibilidades gracias al padrinazgo del secretario de comunicaciones y transportes.¹⁰³

Resulta bastante interesante notar que a la par de las noticias sobre el establecimiento de una nueva escuela de aviación también se publicaban datos sobre la modernización o remodelación del campo de aviación. El 18 de junio de 1942, *La Opinión* publicó una breve nota relacionada con la construcción de la escuela de aviación en un espacio adyacente al puerto aéreo, la misma nota detalla que también se construirían hangares para el resguardo del equipo aéreo.¹⁰⁴

El 6 de septiembre de 1942 se publicó una nota titulada “Hacen vuelos constantes de prácticas los alumnos de aviación”, donde se menciona que el presidente de la República había dispuesto construir “*dos grandes escuelas de aviación en el país*”,¹⁰⁵ una de ellas en Monterrey con el objetivo de tener una base de operaciones para resguardar el norte del país y la frontera en caso de ser necesario y la de la ciudad de Puebla, desde donde se podría defender rápidamente el sur y sureste.¹⁰⁶ Algo que parece bastante coherente con los acuerdos de la Comisión de Defensa Conjunta en donde se establecieron los Acuerdos de Vuelo que permitían a las aeronaves norteamericanas hacer uso de los puertos y aeropuertos disponibles del país.

La recién fundada escuela de aviación “Maximino Ávila Camacho” formó parte de los festejos patrios de aquel año. El 13 de septiembre, en el Toreo de Puebla, recibió una bandera

¹⁰³ “El personal de Aviación está listo al llamado que le hace la patria”, *La Opinión*, 30 de mayo de 1942.

¹⁰⁴ “construirán la escuela de aviación”, *La opinión*, 18 de junio de 1942.

¹⁰⁵ “Hacen vuelos constantes de prácticas los alumnos”, *La Opinión*, 6 de septiembre de 1942.

¹⁰⁶ “Hacen vuelos constantes de prácticas los alumnos”, *La Opinión*, 6 de septiembre de 1942.

de parte del General de División Anacleto López, comandante de la XXV Zona Militar.¹⁰⁷

Unos días después los alumnos formaron parte de los contingentes descubiertos que desfilaron desde el monumento a la Independencia, rodeando el paseo bravo, bajando por Avenida Reforma y saludando al secretario general de gobierno, licenciado Gustavo Díaz Ordaz, Juan Manuel Treviño, alcalde, y demás autoridades.¹⁰⁸

Según las notas emitidas en el diario local, entre septiembre y diciembre del mismo año realizaron examen teórico o primer vuelo en solitario un total de 13 alumnos: 5 realizaron examen teórico en octubre¹⁰⁹ y 8 realizaron su primer vuelo entre septiembre y diciembre,¹¹⁰ entre los que se encontraban el hijo del coronel de La Llave, agente del ministerio público militar y el hijo del presidente municipal de Tepeaca. Estos elementos se sumaron a los cinco pilotos graduados de la Escuela Poblana de Aviación Civil, auspiciada por el Gobierno del Estado, entre enero y junio del mismo año, lo que nos brinda un total de 18 pilotos nuevos para engrosar las filas de la aviación civil mexicana.

Resulta importante recordar que, en tiempos de Estado de Guerra los pilotos formados en los planteles militares de aviación debían concentrarse en las actividades militares que la presidencia requiriera por lo que no era posible que atendieran las operaciones civiles y comerciales de la industria aeronáutica mexicana, de ahí se deriva la importancia de crear las dos grandes escuelas de aviación que se estaban proyectando desde la presidencia de la

¹⁰⁷ “Hoy principian las fiestas patrias con la entrega de banderas de los colegios”, *La Opinión*, 13 de septiembre de 1942.

¹⁰⁸ “Brillante fue el desfile que tuvo lugar el día dieciséis en Puebla”, *La Opinión*, 18 de septiembre de 1942.

¹⁰⁹ “Se examinaron 5 futuros pilotos”, *La Opinión*, 22 octubre de 1942.

¹¹⁰ Dicha información se extrajo de las siguientes notas publicadas en el periódico *La Opinión*, “ya voló solo ayer un estudiante de derecho”, 25 de septiembre de 1942; “Voló solo un cadete de la escuela de aviación”, 24 de octubre de 1942; “Cuatro cadetes van a poder volar solos ya”, 6 de noviembre de 1942; “Dos jóvenes volaron el día de ayer solos”, 5 de diciembre de 1942.

República. Bajo este contexto resulta importante no perder de vista que parte de las exigencias que México tuvo con Estados Unidos para poder establecer la Comisión de Defensa Conjunta fue la modernización de los equipos de sus fuerzas armadas y la capacitación de los elementos mexicanos, muy probablemente esto motivó el establecimiento de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo que se proyectó bajo un estilo de enseñanza militar enfocado a personal civil.

El 16 de octubre de 1942, el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Maximino Ávila Camacho, escribió un memorándum acompañado de un mapa, sobre el aumento de kilometraje en las rutas aéreas del país. En él se detalla que entre 1921 y octubre de 1941 las rutas aéreas comprendían un total de 24,600 kilómetros de cobertura, mientras que durante su primer año a cargo de la Secretaría se aumentaron 19, 556 kilómetros más, dando un total de 44,166 kilómetros de rutas aéreas operativas hasta la fecha en la que se elaboró dicho documento.¹¹¹ Esto nos permite arrojar luz sobre el aumento de las actividades aeronáuticas del país y la necesidad de generar personal técnico aeronáutico capaz de solventar el constante desarrollo aéreo de México.

¹¹¹ Archivo General de la Nación, presidentes, Manuel Ávila Camacho, caja 1009, expediente 606.3/237, “Memorándum informando al señor presidente de la Republica acerca del desarrollo de las líneas aéreas durante el primer año de actuación del secretario en esta dependencia”, 16 de octubre de 1942.

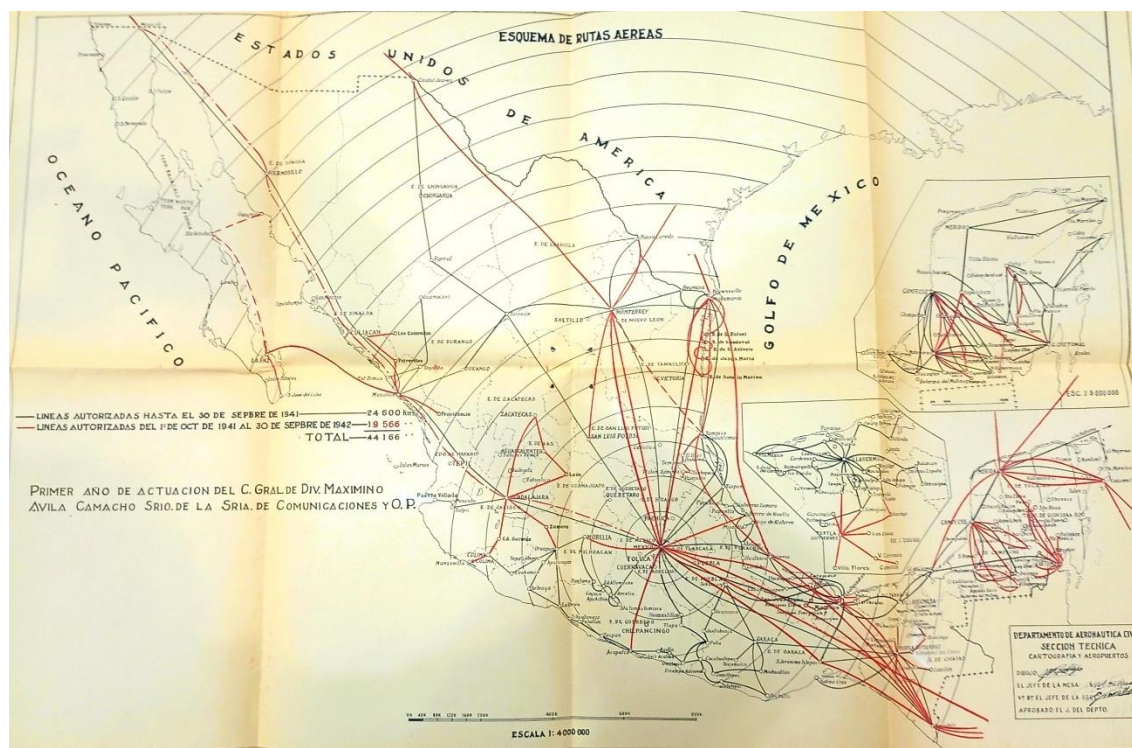


Imagen 14: “Esquema de rutas aéreas”, elaborado por el área de Cartografía y Aeropuertos de la Sección Técnica del Departamento de Aeronáutica Civil. Las rutas entre 1921 y 1941 se encuentran en color negro, mientras que las rutas posteriores se aprecian en rojo. *Archivo General de la Nación*, fondo Presidentes, Manuel Ávila Camacho, caja 1009.

El 16 de febrero de 1943, el gobernador Gonzalo Bautista designó como secretario de la escuela de aviación al ingeniero Carlos Sánchez Pontón.¹¹² El mismo día, la prensa publicó una breve nota en la que se detallan las materias que se impartían en la Escuela de Aviación Maximino Ávila Camacho, siendo las siguientes: aviación práctica, aerodinámica, motores de aviación, meteorología, navegación aérea y ciencias conexas.¹¹³

Un mes después, el 15 de marzo se anunció la compra de diez aviones en Estados Unidos, destinados al uso de la escuela de aviación que, según el diario local, fueron costeados por el

¹¹² “Sánchez Pontón pasa a aviación”, *La Opinión*, 17 de febrero de 1943.

¹¹³ “Programa de estudios en la escuela de aviación”, *La Opinión*, 16 de febrero de 1943.

bolsillo de Maximino Ávila Camacho,¹¹⁴ sin embargo, es casi seguro que dicha adquisición se haya hecho a través del Acuerdo de Prestamos y Arriendos. Bajo la misma línea resulta interesante saber que desde septiembre de 1941, la presidencia recibió cartas y folletos donde algunas marcas de aeronaves como *Lockheed Aircraft Corporation*, *Aeronca*, *Vultee Aircraft, Inc.*, y *Douglas* ofrecían aeronaves para el servicio de instrucción.¹¹⁵

El 5 de abril de 1943, el secretario de Comunicaciones emitió un memorándum con el parte de novedades de la SCOP donde detalla que, ya se encontraban en la capital del país cinco aviones destinados para las escuelas de aviación, lo que nos hace inferir que se refiere a la de Monterrey y la de Puebla, el documento también informa que otras cinco aeronaves estaban listas en San Antonio, *Texas*.¹¹⁶ Dos semanas después, el secretario envió otro memorándum al presidente donde informaba que los pilotos encargados de trasladar las aeronaves ya habían partido rumbo a San Antonio, además se hizo énfasis en que los aparatos se concentrarían en la ciudad de Puebla para el establecimiento de una escuela de aviación.¹¹⁷ Esta información se vincula estrechamente con la nota periodística emitida el 15 de marzo, del mismo año, donde se menciona que el secretario costó por cuenta propia las aeronaves que serían destinadas a la escuela de aviación.

Para este momento el puerto aéreo ya había sufrido algunas modificaciones como la construcción de las gradas destinadas al proyecto del hipódromo de la ciudad que sería levantado en terrenos del campo de aviación, los anuncios de trazado de más pistas en

¹¹⁴ “Diez aviones más se aumentarán en la escuela de aviación del Estado”, *La Opinión*, 15 de marzo de 1943.

¹¹⁵ Archivo General de la Nación, Presidentes, Manuel Ávila Camacho, caja 825, Expediente 550/23, cartas y folletos de marcas de aeronaves para venta a México.

¹¹⁶ *Ibid.*, Memorándum del secretario de Comunicaciones al presidente de la República sobre el parte de novedades de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 5 de abril de 1943.

¹¹⁷ *Ibid.*, Memorándum del secretario de Comunicaciones al presidente de la República sobre la salida de pilotos hacia San Antonio, Texas, 19 de abril de 1943.

aviación, el proyecto para construir una nueva torre de señales y la dotación de hangares modernos para el resguardo de aeronaves, por lo que se alcanza a percibir que el proyecto de educación aeronáutica de la ciudad de Puebla estaba destinado a ir más allá de lo que se había logrado con anterioridad.

El panorama se aclara gracias al oficio 04225, del 26 de abril de 1943, emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dirigido a la presidencia, donde se detalla que a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores y de conformidad con el Acuerdo de Prestamos y Arrendamientos, la embajada norteamericana ofreció aeronaves destinadas a la instrucción aeronáutica. El oficio enriquece nuestro entendimiento de la situación al mencionar que el Departamento de Aeronáutica Civil, había estudiado el establecimiento de dos escuelas de aviación, que ya se habían mencionado con anterioridad, para lo que solicitó cierta dirección al gobierno norteamericano sobre las condiciones de operación y elementos que debían tener los planteles, por lo que el gobierno de los Estados Unidos designó al señor Olin K. Haley como su representante. El señor Haley se encargó de elaborar los programas generales para el funcionamiento de las escuelas de aviación, con la aprobación de la SCOP. A través de dicho arreglo se acordó enviar veinte aeronaves de las cuales diez ya se encontraban en territorio nacional,¹¹⁸ lo que nos permite inferir que se refiere a los aviones concentrados en Puebla, además de ocho becas que Estados Unidos ofreció para los egresados de ambas instituciones. Al mismo tiempo, el documento arroja luz sobre las remodelaciones del puerto aéreo al mencionar que la primera escuela estaba próxima a abrirse y que correspondía a la de la ciudad de Puebla donde ya se habían puesto en marcha los

¹¹⁸ Resulta interesante que el mismo documento detalle que el gobierno norteamericano solicitó que dichas aeronaves se usaran exclusivamente para la instrucción de pilotos, evitando ser usadas con carácter militar.

trabajos de construcción de aulas, hangares y pistas.¹¹⁹ Lo que nos permite comprender que las modificaciones, o el proceso de modernización, del puerto aéreo no se debieron a la necesidad de intensificar las operaciones en la Angelópolis, sino a cumplir con las condiciones necesarias para establecer un proyecto educativo aeronáutico de gran envergadura.

Bajo este mismo contexto resulta importante observar que la relación bilateral generada por el establecimiento de la Comisión de Defensa, brindó al país las facilidades para obtener material militar aéreo, aunque la presidencia continuó siendo cautelosa con el plan de desarrollo que se había trazado para las fuerzas armadas. Un ejemplo curioso de ello, es la solicitud que realizó el gobernador del Estado de Puebla, Gonzalo Bautista, donde presentó al licenciado Roberto E. Guzmán como su representante para que a través de la presidencia se gestionara la compra de un helicóptero *Sikorsky*, del mismo modelo que estaba usando el ejército norteamericano, destinado al uso e instrucción de la escuela de aviación de Puebla.¹²⁰

En un memorándum emitido por el licenciado Guzmán, fechado el 4 de junio de 1943, se detalla que la compañía a la que se le pretendía hacer la compra era la *Vought-Sikorsky Aircraft*, subsidiaria de la *United Aircraft Corporation*, ubicada en *Connecticut*, Estados Unidos. Dicho documento refiere que la producción se encontraba concentrada en surtir al gobierno norteamericano para abastecer a su ejército y marina, también aclara que se tenía la intención de comprar 2 helicópteros, uno destinado a la escuela de aviación poblana y otro

¹¹⁹ Archivo General de la Nación, Presidentes, Manuel Ávila Camacho, caja 825, Expediente 550/23, oficio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, numero 04225, sobre las condiciones en las que deberán usarse los aviones primarios de instrucción que se citan, 26 de abril de 1943.

¹²⁰ Archivo General de la Nación, Presidentes, Manuel Ávila Camacho, caja 931, expediente 564.2/186, Carta del gobernador del Estado de Puebla dirigida al general de división Manuel Ávila Camacho anunciando al licenciado Roberto E. Guzmán como su representante en la solicitud de gestiones para la compra de un helicóptero Sikorsky, 1° de junio de 1943.

para uso del secretario del Trabajo y Previsión Social, este último sería pagado de su propio bolsillo. Por último, detalla que se tenía la intención de establecer una fábrica de helicópteros en México, por lo que el licenciado solicitaba que se le dotara de la presentación necesaria para que pudiera acceder a las líneas de producción de la compañía antes citada.¹²¹

Una vez que el licenciado Guzmán se encontraba en la Embajada Mexicana en Washington el embajador, Francisco Castillo Nájera, escribió un memorándum a la presidencia mexicana para informar que aunque se habían iniciado las gestiones de inmediato, las autoridades civiles norteamericanas sobre licencias de exportación habían expresado que no contaban facultadas para facilitar la compra ya que “*todos los materiales de aviación*” se encontraban “*congelados y destinados exclusivamente a los campos de batalla*”, por lo que se sugería que la solicitud se hiciera a través de la Sección Mexicana de la Comisión de Defensa México Norteamericana, que era representada por el mismo embajador.¹²² La conclusión de este ejemplo llega con una carta remitida desde palacio nacional el día 7 de julio de 1943, donde el licenciado Jesús Gonzales Gallo, secretario particular del presidente de la República, le comunica al Embajador Castillo Nájera que, “*no conviene que la sección mexicana de la Comisión México-Norteamericana de Defensa Conjunta... formule esa petición.*”¹²³

La misma relación bilateral, y la influencia norteamericana, se comenzaba a hacer evidente en el plano público un par de semanas después de la emisión del oficio 04225 de la SCOP, cuando el secretario de Comunicaciones declaró a la prensa poblana que la escuela de

¹²¹ *Ibid.*, Memorándum para el presidente de la República, Asunto: Helicópteros, 4 de junio de 1943.

¹²² *Ibid.*, Memorándum emitido por la Embajada de México en Estados Unidos al licenciado Jesús Gonzales Gallo, secretario particular del presidente, sobre las gestiones de la compra de helicóptero solicitada por el gobernador del Estado de Puebla, 30 de junio de 1943.

¹²³ *Ibid.*, Memorándum de Palacio Nacional dirigido al Embajador de México en Estados Unidos sobre negación de solicitud de gestiones para compra de helicópteros, 7 de julio de 1943.

aviación se encontraba próxima a federalizarse con el fin de que la presidencia de la república se hiciera cargo de los gastos de la misma ya que se convertiría en un centro de enseñanza más completo.¹²⁴

El tiempo apremiaba y los movimientos para llegar al establecimiento de una nueva escuela de aviación civil, aunque de modelo militar, debían hacerse con agilidad. El 19 de mayo de 1943, el general de división Francisco L. Urquiza emitió el acuerdo 05609 a la Dirección General de Personal donde se giraron ordenes, con efecto al primero de junio, para que el General Brigadier Piloto Aviador Alfredo Lezama Álvarez cesara de sus ocupaciones y causara alta como Agregado a la XXV Zona Militar, con el fin de conocer los deberes que debía cumplir para establecer la Escuela de Aviación del Estado de Puebla.¹²⁵ El 24 de mayo, la Dirección General de Personal de la Secretaría de la Defensa Nacional, informó al gobernador del Estado de Puebla sobre la llegada del General Lezama a la zona militar.¹²⁶

Solo dos días después de aquel oficio, la prensa informaba que el general Lezama se haría cargo de las labores en la escuela de aviación cubriendo los espacios que dejarían el ingeniero piloto aviador Luis Martel, director de la institución y el mecánico aviador Carlos Cortes, quienes habían renunciado para evitar entorpecer las labores del establecimiento de la nueva institución.¹²⁷ Dicha nota es la primera en decir claramente que las aeronaves que se habían adquirido para la escuela de aviación se trataban del modelo *Interstate*.

¹²⁴ "Se federalizará la E. de aviación", *La Opinión*, 11 de mayo de 1943.

¹²⁵ Secretaría de la Defensa Nacional, Dirección General de Archivo e Historia, Cancelados, General de Brigada Lezama Álvarez Alfredo, Expediente no. 1-394, Subsecretaría de la Defensa Nacional, acuerdo 05609.

¹²⁶ *Ibid.*, Dirección General de Personal, Sección Cuarta, Mesa segunda, oficio 05609/28445, Que el ciudadano General Brigadier Piloto Aviador Alfredo Lezama Álvarez, causa alta agregado en la 25/a zona militar.

¹²⁷ "El general Lezama jefe de aviación", *La Opinión*, 26 de mayo de 1943.

El 8 de junio, el secretario de la escuela de aviación, Carlos Sanches Pontón, renunció a su cargo con la finalidad de no interponerse en los trabajos que ese mismo día inició el General Lezama.¹²⁸ Los preparativos para la inauguración de la nueva institución aeronáutica se llevaron a cabo entre junio y noviembre de 1943, durante ese tiempo se coqueteó con la idea de establecer una institución con un modelo de enseñanza similar al norteamericano,¹²⁹ seguramente generando la ilusión de proveer al país con el mismo nivel de adelantos tecnológicos que el vecino del norte.

A la par de los preparativos para la fusión de la nueva Escuela, se desarrollaban actividades normales en la escuela de aviación Maximino Ávila Camacho. El 16 de septiembre del mismo año, se inauguraron los cursos de Aviación Comercial correspondientes a la primera generación de la escuela de aviación, en una ceremonia realizada en el puerto aéreo en la que estuvo presente un representante de la Embajada Americana, el General Alfredo Lezama y Gonzalo Bautista, entre otras autoridades.¹³⁰

El 30 de septiembre la prensa informó la entrega de títulos a pilotos egresados de la escuela de aviación que habían sido capacitados como pilotos privados, pilotos comerciales y pilotos mecánicos. A la ceremonia asistieron el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el Gobernador del Estado y el alcalde de la Ciudad, de la breve nota se extrae la siguiente lista de graduados.¹³¹

- Pilotos privados:
Manuel Villagrán, Pablo Anaya Lara, Jesús Lara Rodríguez, Florencio González del Bog, Florencio Herrera, Gustavo Castilla Barrio, Luis Rodríguez Corona, Octavio Castillo Domínguez, Fernando

¹²⁸ “Renunció el srio. de la escuela de aviación”, *La Opinión*, 8 de junio de 1943.

¹²⁹ “Lezama reorganiza la escuela de aviación”, *La opinión*, 29 de junio de 1943.

¹³⁰ “Mañana se inauguran los cursos de la aviación comercial en Puebla”, *La Opinión*, 15 de septiembre de 1943.

¹³¹ “Se entregará su título a pilotos graduados en esta”, *La Opinión*, 30 de septiembre de 1943.

Sánchez Morosini, Ismael Aragón Martínez, Honorio Zarate, Atenedoro Gámez, Enrique Ventosa, Cristóbal Rangel, Salvador Morán, Jesús Carvajal, Miguel Ponce de León, David Nieto y Carlos Cortes.

- Pilotos Comerciales:
David Nieto Escalona y Albino Mendoza.
- Pilotos privados y mecánicos:
Eduardo Maldonado y Manuel Villagrán.

Poco más de un mes después de la ceremonia de titulación, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas mandó a la Presidencia de la República el oficio número 11-2724, fechado el 11 de noviembre de 1943, en el que se detalla que el señor Livingston Satterthwaite, representante de Aviación Civil Norteamericana y el señor C. W. Tippet, Consejero General de la Junta de Aviación Civil de Estados Unidos, se encontraban haciendo una gira por el continente norteamericano con el fin de revisar el desarrollo de los trabajos de entrenamiento “...en los cuales el gobierno de Estados Unidos ha colaborado”. El motivo de que ambas personalidades visitaran el puerto aéreo poblano fue conocer los avances infraestructurales que se habían desarrollado para el establecimiento de la escuela de aviación. Según el mismo oficio, ambos inspectores expresaron que “...por su equipo y presentación general, así como mobiliario y hangares que forman parte integrante de dicha escuela, es la mejor de cuantas han visitado en el Continente Americano”.¹³² El documento cierra su reporte informando que desde el 25 de octubre, ocho pilotos privados egresados de la escuela de aviación poblana se encontraban haciendo estudios en la universidad de *Purdue*, destacada en investigación aeronáutica, ubicada en la ciudad de *Lafayette, Indiana*, gracias a las becas otorgadas por el

¹³² Archivo General de la Nación, Presidentes, Manuel Ávila Camacho, caja 549, expediente 511.8/8, Oficio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas dirigido al Presidente de la República, número 11-2724, dando parte de la visita de los señores Livingston y Tippet en la escuela de aviación de Puebla.

gobierno norteamericano, lo que nos permite conjeturar que se trata de algunos pilotos titulados el 30 de septiembre del mismo año.

Dos días después el presidente acompañado del secretario de Comunicaciones y el general Lezama recorrieron a pie la pista de aterrizaje, revisaron las instalaciones de la escuela de aviación y los hangares, aparentemente satisfechos por las construcciones.¹³³ Poco después los alumnos inscritos pasaron lista ante el general Lezama y se iniciaron las practicas militarizadas ya que el día de la inauguración, programada para el 1° de diciembre, serian abanderados por el presidente, para lo que se formó la primera escolta de la nueva escuela de aviación integrada por Miguel Ángel Matamoros como abanderado, Fernando Mejorada, proveniente de Jalisco, Rómulo Garza Torres, de Nuevo León, Gilberto Alva Valles, de Chihuahua y Gilberto Enrique Aguilar de México.¹³⁴

A las 16:30 horas del 29 de noviembre, aterrizó en el puerto aéreo poblano un bimotor de la Armada Norteamericana que transportaba al agregado militar de la Embajada Estadounidense y técnicos de aviación acompañados del jefe del Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Alberto Salinas Carranza, seguidos de una aeronave de la Armada Mexicana, con el objetivo de inspeccionar en su totalidad las obras del puerto aéreo poblano, lo que incluía las de la escuela de aviación, hangares, tribunas con torre de control y pistas.¹³⁵

La mañana del miércoles primero de diciembre de 1943, se inauguró la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo, fruto de los requisitos que nuestro país negoció con Estados Unidos para

¹³³ “Don Manuel y don Maximino estuvieron en esta ayer”, *La Opinión*, 13 de noviembre de 1943.

¹³⁴ “La escuela de aviación se está militarizando en esta capital”, *La Opinión*, 27 de noviembre de 1943.

¹³⁵ “Aterrizó en nuestro aeropuerto un bimotor de la Armada Americana”, *La Opinión*, 30 de noviembre de 1943.

crear la Comisión México-Americana de Defensa Conjunta, que el vecino del norte anhelaba. Maximino Ávila Camacho diría, en el discurso inaugural del citado plantel, que aquella institución es “*fruto del panamericanismo*”,¹³⁶ invocando la unión de las Américas bajo un bien común que resultaba bastante coherente para el momento que se vivía en la década de los cuarenta donde se encontraban hermanadas por un mismo enemigo.

A la inauguración asistieron diversas personalidades de la política y la milicia nacional, como el secretario de Comunicaciones y Transportes, los gobernadores de Tamaulipas, Tlaxcala y Chihuahua, varios diputados representantes de algunos estados de la República Mexicana¹³⁷ y elementos militares como el general Anacleto López, comandante de la XXV zona militar, general Alfredo Lezama, director de la Escuela de Aviación 5 de mayo,¹³⁸ general de división Donato Bravo Izquierdo, jefe de la Primera División Motorizada entre otros y por supuesto las autoridades locales como el gobernador del Estado, Gonzalo Bautista y el licenciado Alfonso Meneses Gonzales, alcalde de la ciudad, además de los representantes de las distintas legaciones internacionales entre los que se destaca al embajador de Estados Unidos en México, señor Messersmith y el padre del helicóptero, ingeniero Igor Sikorsky quien se encontraba en nuestro país desde 1938 estudiando los volcanes de la nación ya que la vulcanología era otra de sus pasiones.¹³⁹ A ellos se sumó un enorme público que presenció el desfile deportivo que partió del Paseo Bravo, avanzó sobre Avenida Reforma cruzando el primer cuadro de la ciudad y giro sobre la avenida 24 sur para ingresar al puerto aéreo.¹⁴⁰

¹³⁶ “Ayer se inauguró la Escuela de Aviación”, *La Opinión*, 2 de diciembre de 1943.

¹³⁷ “Visita el presidente la capital de Puebla”, *El Universal*. El gran diario de México, 2 de diciembre de 1943.

¹³⁸ “El señor presidente de la República, General Manuel Ávila Camacho, viene a esta a inaugurar la escuela de aviación”, *La opinión*, 1 de diciembre de 1943.

¹³⁹ Villela Gómez, *Op. Cit.*, p. 278.

¹⁴⁰ “El señor presidente de la República, General Manuel Ávila Camacho, viene a esta a inaugurar la escuela de aviación”, *La opinión*, 1 de diciembre de 1943.

Una vez reunidos en el campo de aviación, las fuerzas del ejército presentaron sus respetos al presidente, posteriormente el secretario de Comunicaciones pronunció su discurso y a la 1 de la tarde con 5 minutos se procedió a inaugurar oficialmente la Escuela de Aviación,¹⁴¹ mientras las aeronaves presentes encendían motores para comenzar la carrera de despegue y efectuar patrones y acrobacias sobre la ciudad.¹⁴² Después de ello, el presidente procedió a develar la placa inaugural ubicada dentro de las instalaciones de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo.¹⁴³

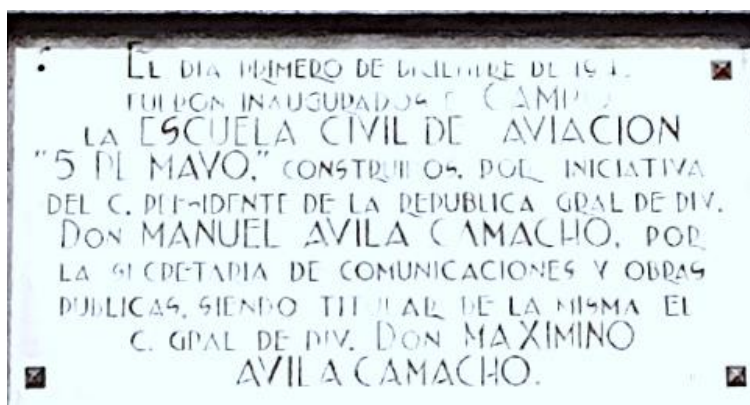


Imagen 15: Placa ubicada en monumento a la aviación civil. Archivo propio, tomada en agosto de 2023, en ella se aprecia el mensaje develado por el presidente Ávila Camacho el día 1 de diciembre de 1943.

A continuación, reproducimos el texto de dicha placa, transcrito de la placa física.¹⁴⁴

EL DÍA PRIMERO DE DICIEMBRE DE 1943
FUERON INAUGURADOS EL CAMPO Y
LA ESCUELA CIVIL DE AVIACION
“5 DE MAYO”. CONSTRUIDOS POR INICIATIVA
DEL C. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA GRAL DE DIV.

¹⁴¹ “Visita el presidente la capital de Puebla”, *El Universal*. El gran diario de México, 2 de diciembre de 1943.

¹⁴² “Ayer se inauguró la Escuela de Aviación”, *La Opinión*, 2 de diciembre de 1943.

¹⁴³ Cabe resaltar que la placa original de aquel evento, se encuentra ubicada en la cara oriente del monumento a la aviación civil de la ciudad de Puebla, ubicado en la 24 sur y desplantado sobre el mismo lugar que ocupaba la asta bandera de la Escuela de Aviación 5 de mayo.

¹⁴⁴ Transcripción elaborada por el autor en agosto de 2023, tomada físicamente de la placa original colocada en el monumento a la aviación civil.

DON MANUEL AVILA CAMACHO, POR
LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS
PUBLICAS, SIENDO TITULAR DE LA MISMA EL
C. GRAL. DE DIV. DON MAXIMINO
AVILA CAMACHO.

Cabe destacar que actualmente dicha placa, elaborada en mármol por Augusto Bonfigli, se encuentra colocada en la cara oriente del monumento a la Aviación Civil de la ciudad de Puebla ubicado, según la comparación con un plano de la B.A.M. número 6, en el lugar donde se encontraba desplantada la asta bandera de dichas instalaciones.

Según el relato de Daniel Blumenkron, sobre un recorrido que realizó por la recién inaugurada Escuela de Aviación, las nuevas instalaciones contaban con almacén de refacciones, departamento de paracaídas, hangares, salones de clases, un motor *Franklin* para armar y desarmar, sala de banderas y armas ubicada bajo la tribuna central, pista de aterrizaje asfaltada de 1,600 metros de largo, además de un sistema de señales luminosas y de viento.¹⁴⁵ Curiosamente el texto finaliza detallando que en uno de los hangares el entrevistador tuvo la oportunidad de saludar al señor Manuel Ventosa,¹⁴⁶ dueño del Hotel América y entusiasta de la aviación poblana que elaboró un reporte sobre lo adecuado de los terrenos del oriente de la ciudad para la instalación de un campo de aviación en 1928 que fue entregado al Ayuntamiento de la Ciudad de Puebla.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Desafortunadamente el autor no detalla en que consisten los sistemas y tampoco hemos podido localizar datos de los mismos, sin embargo, podemos inferir que el sistema de luces era muy básico ya que el puerto aéreo no contó con pista iluminada para operaciones nocturnas. La única ayuda a la navegación nocturna fue el faro de Guadalupe, ubicado en el fuerte de Guadalupe.

¹⁴⁶ Cordero y Bernal, Rigoberto, *Maximino Ávila Camacho. El ejercicio absoluto del poder*, México, Libertad de expresión, 2012, pp. 246-250.

¹⁴⁷ Castillo Rodríguez, *Op. Cit.*, pp. 59-60.

La primera clase impartida en la nueva institución fue la de Meteorología, expuesta por el señor Gabriel Jara ante los primeros 50 alumnos inscritos, además de varias personas ajenas al plantel ya que dicha catedra se dio a puerta abierta.¹⁴⁸

La aeronáutica poblana estaba intentando forjar su propio camino frente a un panorama de crecimiento aéreo nacional que no se había experimentado con anterioridad. El aumento en las operaciones aeronáuticas trajo consigo problemas que debían atenderse desde diversas trincheras como la infraestructura aeroportuaria, la administración y un cuadro regulatorio a través de la legislación que aún necesitaba de atención. El proyecto se enmarcaba en un periodo de desarrollo aéreo que para 1943 presentaba un crecimiento igual de importante que el que había expuesto el secretario de Comunicaciones un año antes en su reporte de expansión de kilómetros de rutas aéreas. Según el ingeniero Villela Gómez, en su libro *Breve historia de la aviación en México*, aquel año se transportaron 240,620 pasajeros, 398,273 kilogramos de correspondencia, 5,550,015 kilogramos de carga exprés, 3,906,884 kilogramos de equipaje y se realizaron 62,204 vuelos a través de una red aérea de 60,000 kilómetros por la que se movían alrededor de 140 aviones de transporte, 100 aviones privados y 60 aeronaves de instrucción, en promedio, al día.¹⁴⁹

La primera generación de la Escuela de Aviación 5 de mayo se graduó el 29 de febrero de 1944,¹⁵⁰ la primera antigüedad estuvo integrada por 50 alumnos de los cuales 42 terminaron satisfactoriamente su instrucción y entre los que se cuenta un estudiante guatemalteco.¹⁵¹

¹⁴⁸ “Se inauguraron los cursos en la Escuela de Aviación Civil”, *La opinión*, 4 de diciembre de 1943.

¹⁴⁹ Villela Gómez, *Op. Cit.*, p. 298.

¹⁵⁰ “Hoy se clausura el primer curso de la escuela de aviación civil 5 de mayo”, *La Opinión*, 29 de febrero de 1944.

¹⁵¹ “Don Maximino impuso “alas” el día de ayer a los primeros pilotos” de Puebla, *La Opinión*, 1° de marzo de 1944.

La ceremonia fue pública ya que Maximino Ávila Camacho se encargó de invitar a los poblanos y también emitió invitaciones privadas para los espacios de honor. A continuación, reproducimos el texto insertado en la nota titulada “Don Maximino invita al público a la clausura de los cursos de aviación”, publicada en *La Opinión* el 27 de febrero de 1944:

El señor General de División, Maximino Ávila Camacho, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, se complace en invitar a usted y a su distinguida familia a la ceremonia de graduación de la primera antigüedad de los alumnos de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo, acto que tendrá lugar a las doce horas del día veintinueve del mes en curso en el Campo de Aviación de la ciudad de Puebla.¹⁵²

A la ceremonia se presentó una interesante lista de invitados encabezada por el secretario de Comunicaciones, el gobernador del Estado, el alcalde de la ciudad, el general Alberto Salinas Carranza, jefe de Aeronáutica Civil, una comitiva de la embajada norteamericana,¹⁵³ los pilotos Olin K. Haley y David W. Regester, comisionados en la escuela de aviación por el gobierno estadounidense, y por supuesto las respectivas autoridades militares.¹⁵⁴

Según el discurso del general Lezama, primer director de la escuela de aviación 5 de mayo, el motivo por el que los aviadores norteamericanos disfrutaban de una estancia en la escuela de aviación era vigilar y orientar la implementación del programa categoría “A” usado en las escuelas norteamericanas, lo que nos permite inferir que se buscaba que los alumnos pudieran certificarse como pilotos de la misma categoría, brindándoles ventajas respecto a la homologación de procedimientos de operación internacionales. El mismo texto presenta un reporte sumamente interesante sobre las actividades y recursos consumidos por aquella

¹⁵² “Don Maximino invita al público a la clausura de los cursos de aviación”, *La opinión*, 27 de febrero de 1944.

¹⁵³ La nota titulada “personajes que fueron a la escuela de aviación” detalla una lista de nombres de las personas provenientes de la Embajada Americana, desafortunadamente el periódico que aquel día se encuentra dañado en esa sección, por lo que no fue posible rescatar los nombres del personal.

¹⁵⁴ “Personajes que fueron a la escuela de aviación”, *La Opinión*, 1 de marzo de 1944,

generación donde se destaca que la instrucción duró 62 días hábiles, periodo en el que se realizaron 2,032 horas 12 minutos de vuelo, lo que según el general Lezama equivale a 292,608 kilómetros recorridos, donde se consumieron 54,206 litros de combustible y 670 litros de aceite. También se reporta que durante este primer curso se realizaron 4 aterrizajes forzosos por diferentes motivos sin daños a las aeronaves o pérdidas humanas. Del mismo modo se detalla que, se agregó la materia de paracaidismo y que se había adquirido material para los cursos de motores y que solo se esperaba la adecuación de las instalaciones para su uso.¹⁵⁵

Curiosamente aquella ceremonia de graduación, cerró con la participación de las Bandas de Música del Municipio de Puebla y la del Batallón de Zapadores, quienes interpretaron el himno nacional mexicano y el himno nacional norteamericano. Un día después de la ceremonia los alumnos de la segunda generación iniciaron cursos.

Desafortunadamente no todo fue viento en popa para la escuela de aviación poblana ya que a pesar de la intervención de los tres niveles de gobierno y del gobierno norteamericano, no se contemplaron ciertas carencias como una biblioteca aeronáutica, estación de meteorología, estación de radio, extensión de pistas y suministros de consumo para las aeronaves. El día 4 de mayo de 1944, el secretario de Comunicaciones, Maximino Ávila, envió un informe al presidente Manuel Ávila donde explica que el sr. Olin K. Haley, en su calidad de coordinador de la Escuela de aviación 5 de mayo, manifestaba que era indispensable que se importaran las refacciones necesarias para el buen funcionamiento de las aeronaves que se usaban en

¹⁵⁵ “Don Maximino impuso “alas” el día de ayer a los primeros pilotos” de Puebla”, *La Opinión*, 1° de marzo de 1944.

dicha institución.¹⁵⁶ Sin embargo, la importación de dichas refacciones se debía solicitar a través de la Comisión Mixta México-Americana.¹⁵⁷ Unos meses después, cerca de finalizar el mismo año se presentó una situación similar derivada de la necesidad de importar aceite marca *Kendall*, del tipo no. 50, ya que Petróleos Mexicanos no elaboraba dicho aceite ni tampoco lo importaba, lo que desembocó en la generación de un acuerdo emitido por la Presidencia a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, donde se autorizaba a dicha dependencia a importar el aceite necesario mientras Petróleos Mexicanos no lo fabricara o lo importara.¹⁵⁸

El 31 de mayo de 1944, el general Gustavo G. León tomó posesión de la dirección de la Escuela de Aviación.¹⁵⁹ Precisamente el general G. León, estuvo a cargo de las gestiones para importar el aceite *Kendall no.50*, además de solicitar apoyo para engrosar los títulos de la biblioteca de la Escuela de aviación para lo que el 15 de agosto de 1944, el general envió una solicitud al presidente donde explicaba que se tenía la intención de contar con amplio acervo sobre literatura aeronáutica por lo que le solicitaba su apoyo con libros del tema.¹⁶⁰ Sin embargo, no se conoce la conclusión del asunto ya que la petición fue turnada la Secretaría de Educación Pública.

¹⁵⁶ Desafortunadamente el informe no detalla cuales son aquellas refacciones ya que al parecer contenía un anexo que no se encontraba archivado en el expediente.

¹⁵⁷ Archivo General de la Nación, Presidentes, Manuel Ávila Camacho, caja 549, expediente 511.8/8, informe 76796, de la sección de Estadística del Departamento de Aeronáutica Civil, 4 mayo de 1944.

¹⁵⁸ *Ibid.*, Acuerdo a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 30 de diciembre de 1944.

¹⁵⁹ “Es nuevo director de la escuela de aviación civil el Gral. Gustavo G. León”, *La Opinión*, 31 de mayo de 1944.

¹⁶⁰ Archivo General de la Nación, Presidentes, Manuel Ávila Camacho, caja 617, expediente 531.2/358, solicitud 21998 de la Escuela de Aviación 5 de mayo, 15 agosto 1944.

A pesar de los obstáculos, la 5 de Mayo siguió trabajando y graduando pilotos, entre ellos a Maximino Ávila Jr., hijo del secretario de Comunicaciones quien realizó su primer vuelo solo en julio de 1944.¹⁶¹



Imagen 16: Membrete de la Escuela de Aviación Civil “Cinco de Mayo”, extraído del Archivo General de la Nación, fondo Presidentes, Sección Manuel Ávila Camacho, caja 617, expediente 531.2/358, solicitud 21998 de la Escuela de Aviación.

Con el paso del tiempo, la institución trató de resarcir las necesidades que tenía. A principios de junio de 1944 se anunciaba la creación de un observatorio meteorológico para el campo de aviación ya que a pesar de que se recibían los partes del observatorio de la Universidad de Puebla¹⁶² y Tacubaya, en ocasiones no estaban listos a tiempo.¹⁶³ El mismo mes se anunciaron los planes de instalar una planta de radio para poder mantener comunicación con las aeronaves.¹⁶⁴ También se dio a conocer que el general Gustavo G. León se encontraba realizando las gestiones para abrir la carrera de Piloto Comercial en dicha institución, ya que

¹⁶¹ “El hijo de D. Maximino hizo un vuelo solo”, *La Opinión*, 12 julio de 1944.

¹⁶² Derivado de esta información se intentó localizar los partes meteorológicos del observatorio de la Universidad de Puebla, desafortunadamente, según información proporcionada por el encargado del área, dicho archivo se perdió en el sismo del 15 de junio de 1999.

¹⁶³ “Aviación contará con un buen observatorio”, *La Opinión*, 8 de junio de 1944.

¹⁶⁴ “iniciaron vuelos con doble control ayer”, *La Opinión*, 14 de junio de 1944.

en ese momento se contaba con el curso de Copilotos Comerciales.¹⁶⁵ Sin embargo, dicha carrera se implementó hasta el 5 de julio 1947, en tiempos del gobernador Carlos I. Betancourt, cuando el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Agustín García López, inauguró el Curso de Aviación Comercial con 60 cadetes,¹⁶⁶ siendo director del plantel el coronel piloto aviador José Sixto del Río.¹⁶⁷

Las ayudas visuales para operaciones nocturnas fueron una de las carencias más profundas de la infraestructura aeronáutica del campo de aviación, en ese contexto se tenía pendiente poner en marcha el Faro del Fuerte de Guadalupe que se venía proyectando desde los primeros años de la década de los cuarenta. La primera noticia que se tiene en torno a dicha obra se publicó el 21 de febrero de 1942, en el periódico *La Opinión*, en una breve columna que describe las obras de modernización que se proyectaban para el campo de aviación se menciona la construcción de un faro de 20 metros¹⁶⁸ de altura con torre giratoria.¹⁶⁹ Un par de años después, en julio de 1944, entre las noticias sobre las obras de iluminación para el puerto aéreo, el Faro de Guadalupe¹⁷⁰ vuelve a figurar cuando, según el reportero, el director de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo, Gustavo G. León, responde a la prensa que el faro contaría con una lámpara de recalada de dos bases giratoria y que serviría para orientar a los pilotos durante operaciones nocturnas. La misma nota detalla que como parte de las

¹⁶⁵ “La Escuela de Aviación sufrirá notables mejoras”, *El sol. Gran diario informativo de Puebla*, 20 de junio de 1944.

¹⁶⁶ “Se inauguró el curso de aviación comercial”, *La Opinión*, 6 de julio de 1947.

¹⁶⁷ Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdez, caja 492, expediente 534/45, aviso de fecha de apertura oficial de cursos de Escuela de Aviación civil 5 de mayo.

¹⁶⁸ Durante las notas periodísticas o las breves menciones sobre el Faro de Guadalupe, nunca se tuvo clara la altura del mismo ya que algunas columnas hablaban de 20, 40 e incluso 100 metros de alto. Tampoco se ha podido localizar ningún documento oficial que hable sobre la altura de dicha construcción.

¹⁶⁹ “Un aeródromo mejor tendrá esta ciudad”, *La Opinión*, 21 de febrero de 1942.

¹⁷⁰ Desafortunadamente tampoco he localizado el nombre oficial del faro, por lo que en este texto hemos procedido a denominarlo Faro de Guadalupe, gracias a que aparentemente se ubicaba al interior del Fuerte de Guadalupe.

obras de iluminación complementarias se instalaría un faro menor en el cerro del Tepozuchitl, así como luces rojas en las partes altas de la Escuela de Aviación, Plaza del Charro y edificios particulares aledaños de más de 5 metros de altura para señalar los obstáculos en la zona de aterrizaje.¹⁷¹

Un mes después la prensa anunció la aprobación del proyecto del Faro.¹⁷² Después de unos días se publicó una pequeña nota que detallaba que el costo de la construcción de la torre del faro sería de 13,000 pesos y que estaría a cargo del ingeniero Alonso Estrada quien se comprometía a entregar en tiempo y forma la obra con el fin de que fuera inaugurada para el 16 de septiembre del mismo año. También se menciona que la lampara giratoria había sido encargada a una empresa dedicada a la venta de maquinaria para aeródromos y que con el objetivo de que la entrega no se demorara ya se había solicitado al Embajador de México en Washington, Francisco Castillo Nájera, su apoyo para agilizar el trámite de importación. En el mismo apartado el reportero cuenta que para el funcionamiento de la lampara se planeaba habilitar un transformador con un costo de 16,000 pesos.¹⁷³

El 9 de octubre de 1944, una brevísima nota informó que la apertura del faro se planeaba para noviembre ya que se seguía trabajando en la construcción de la torre de señales.¹⁷⁴ El 21, del mismo mes, se publicó la primera foto de dicha obra concluida donde se observan un par de farolas de alumbrado público antes de iniciar el camino de subida al faro y la punta de la torre, aun sin lampara.¹⁷⁵ Cinco días después, el gobernador del Estado de Puebla envió un telegrama al presidente de la Republica para informar que la torre para el faro se encontraba

¹⁷¹ "Obras de iluminación van a hacerse en el campo de aviación P. Sidar", *La Opinión*, 13 de julio de 1944.

¹⁷² "Construirán un faro para señalar las pistas del campo de aviación", *La Opinión*, 2 de agosto de 1944.

¹⁷³ "Se construirá el faro giratorio", *La Opinión*, 9 de agosto de 1944.

¹⁷⁴ "En noviembre pondrán en servicio el faro", *La Opinión*, 9 de octubre de 1944.

¹⁷⁵ "La torre del faro de señales", *La Opinión*, 21 de octubre de 1944.

completamente concluida y al mismo tiempo le solicitó su intervención para agilizar la importación ya que los tramites se estaban demorando y el pedido hecho a la casa *Westinghouse* ya se encontraba liquidado por lo que se había obtenido el registro NRO-60500 SP.7631 y la primera licencia de importación. La intención de apresurar la llegada e instalación de la lampara, según el telegrama del gobernador, estribaba en el inicio de los cursos de vuelo nocturno y la intención de internacionalizar dicho puerto aéreo.¹⁷⁶



Imagen 17: Primer fotografía, publicada en la prensa, de la torre del Faro de Guadalupe concluida sin lámpara giratoria. *La Opinión*, 21 de octubre de 1944.

El 6 de noviembre, del mismo año, se turnó el caso al Comité Coordinador de las Importaciones de la Secretaría de Economía y se solicitó que emitieran las recomendaciones necesarias, sin embargo, en algunos años no se tuvo noticias de la lampara ni del faro.¹⁷⁷

El primero de marzo de 1948, 6 años después del primer anuncio sobre el proyecto del Faro de Guadalupe y 4 años después de la solicitud de intervención para la importación de la lampara, se informó que el último día del mes de febrero se había inaugurado el faro instalado en el Fuerte de Guadalupe, como parte de los festejos del día de la bandera, en una breve

¹⁷⁶ Archivo General de la Nación, Presidentes, Manuel Ávila Camacho, Caja 549, expediente 511.8/8, telegrama del gobierno del Estado de Puebla a Presidente de la República, 26 de octubre de 1944.

¹⁷⁷ *Ibid.*, Transcripción del telegrama del gobierno del Estado de Puebla al H. Comité Coordinador de las Importaciones, 6 de noviembre de 1944.

ceremonia de unos 50 minutos donde algunas aeronaves de la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo participaron haciendo maniobras sobre la obra.

Al final de este breve recuento podemos observar que el crecimiento de la infraestructura aeronáutica urbana no se dio a la misma velocidad que en otras latitudes del país, por lo que podemos pensar que esta lentitud no alcanzó la velocidad del rápido desarrollo aéreo que se dio después de la Segunda Guerra Mundial alrededor del globo.

Del mismo modo, el desarrollo y diseño de aeronaves durante el periodo de guerra alcanzó la creación del avión a reacción, un nuevo tipo de aeronave propulsada por turbinas capaces de alcanzar mayor altura y velocidad, por lo que requerían de espacios más amplios y mejor regulados para operar con seguridad. A ello podemos agregar un aumento en la frecuencia de vuelos de varias naciones que desembocó en una nueva expansión de las comunicaciones aéreas que derivaron en la necesidad de especializar en diferentes capacidades a las tripulaciones del mundo. Esto brindó la pauta para que, en 1952 nuestro país firmara el Convenio Internacional de Varsovia mediante el cual se acordó crear en México el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC).¹⁷⁸

Las nuevas capacidades de las aeronaves, posteriores a la Segunda Guerra Mundial, necesitaban personal específicamente calificado para los nuevos protocolos de operación y procedimientos de mantenimiento, por lo que la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), y algunos países de América Latina, decidieron que el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil fungiera como centro regional de capacitación del continente, con la intención de proporcionar una formación estandarizada en procedimientos,

¹⁷⁸ “Orígenes de la DGAC hoy AFAC”, *Piloto FEMPPA*, bimestre 2, 2022, Pp. 31-33, consultado el día 29 de agosto de 2023, en <https://issuu.com/femppa/docs/revistafemppa72/32>

normas y técnicas aeronáuticas necesarias para la incorporación de América al flujo aéreo mundial, por lo que el 28 de noviembre de 1952 se firmó el Acuerdo Básico Sobre Asistencia Técnica y Acuerdo Suplementario no. 1, entre México y la OACI.

Dicho acuerdo comprendía el establecimiento de un centro de adiestramiento en materia de comunicaciones aeronáuticas, tránsito aéreo, radio comunicaciones aeronáuticas, mantenimiento radio-aeronáutico, mantenimiento de aeronaves y motores, operaciones aeronáuticas, meteorología, navegación, simuladores *Link* e inglés técnico aeronáutico.¹⁷⁹ Bajo este marco se creó, en el entonces Distrito Federal, el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC)¹⁸⁰. El 8 de septiembre de 1953, por acuerdo presidencial, a través del Acuerdo Suplementario no. 2, la carrera de Piloto Comercial que se impartía en la ciudad de Puebla pasó a la administración del CIAAC, por lo que las instalaciones poblanas de la SCOP, en el campo de aviación angelopolitano, pasaron a manos de la SEDENA a través de la Fuerza Aérea,¹⁸¹ quienes otorgaron a cambio de la transacción las instalaciones de la Antigua Fábrica de Aviones Azcarate, cercanas al aeropuerto de la Ciudad de México.¹⁸²

Según Enrique Cordero y Torres, la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo fue clausurada el 18 de marzo de 1954 cuando la SEDENA ordenó que el campo de aviación pasara a manos de la Fuerza Aérea Mexicana.¹⁸³ Al final de sus días la 5 de mayo, graduó a varias

¹⁷⁹ Villela Gómez, *Op. Cit.*, p. 479.

¹⁸⁰ "Historia de CIAAC", *Aero times. Recursos de aviación*, publicado el 12 de enero 2021 en <https://recursosdeaviacion.com/2021/01/12/historia-del-ciaac/>, consultado el 24 de marzo de 2023.

¹⁸¹ Villela Gómez, *Op. Cit.*, p. 480.

¹⁸² "Historia de CIAAC", *Aero times. Recursos de aviación*, publicado el 12 de enero 2021 en <https://recursosdeaviacion.com/2021/01/12/historia-del-ciaac/>, consultado el 24 de marzo de 2023.

¹⁸³ Cordero y Torres, Enrique, *Historia compendiada del Estado de Puebla*, tomo III, México, Bohemia Poblana, 1986, p. 158.

generaciones de pilotos profesionales con instrucción militar y bien capacitados que engrosaron las filas de la aeronáutica mexicana.¹⁸⁴

Resulta innegable que el establecimiento de la Escuela de Aviación Civil, guardó estrecha relación con el proceso de remodelación o modernización del campo de aviación de la ciudad de Puebla. Las noticias publicadas en la prensa local durante el periodo de construcción de la institución y los documentos emitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas dirigidas al presidente de la Republica dan cuenta de ello y al mismo tiempo nos permiten comprender que la aviación civil poblana de la década de los cuarenta, y principios de los cincuenta, se vio íntimamente influenciada por los acuerdos de la Comisión de Defensa Conjunta, por tanto, por Estados Unidos.

El cambio de administración en el puerto aéreo poblano trajo consigo una nueva etapa para la aviación angelopolitana ya que, en 1955 el campo de aviación de la ciudad fue designado como la Base Aérea Militar número 6 de la ciudad de Puebla.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Ruiz Romero, Manuel, *Aviación General. Una crónica de la aviación general mexicana*, México, El Universal, 2007, p. 36-37.

¹⁸⁵ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Reseña de la Base Aérea Militar número 6”, *Libro de Reseñas de las Bases Aéreas de México*, México, inédito Fuerza Aérea Mexicana, p. 9.

Capítulo 4. El aeropuerto y la Base Aérea Militar Número 6 de la ciudad de Puebla

En la década de los cincuenta el país enfrentaba las consecuencias de un modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones mal planeado que había dejado inequidad en el reparto de la riqueza, amplios sectores de población desprotegidos, especialmente la población campesina, una devaluación (1954) que dejó la paridad en 12.50 pesos por dólar y una acelerada tasa de inflación que afectaba la balanza comercial.

Sumado a ello, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos perdió interés en impulsar a las fuerzas armadas de Latinoamérica debido a que no ya no era necesario construir y mantener un escudo contra ataques a su territorio, pues aquella nación había emergido como una potencia armamentística y económica fruto de su oportuna participación en ambos conflictos mundiales. Por lo que las fuerzas armadas de nuestro país inevitablemente reflejaron la etapa de crisis económica que México vivía, en ese sentido las adecuaciones para enfrentar los problemas económicos a través del nuevo modelo de Desarrollo Estabilizador se comenzaban a notar en diferentes aspectos.

El 13 de julio de 1953 el Escuadrón Aéreo 101 realizó, vía aérea, el cambio de asentamiento de matriz trasladando sus aeronaves modelo *AT-11 Beechcraft* de la ciudad de México Distrito Federal a la ciudad de Puebla,¹ bajo el mando del mayor piloto aviador Jorge Martínez de Híjar para adscribirse a la XXV Zona Militar. Unos meses después, en septiembre de 1953, la carrera de Piloto Comercial que se impartía en la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo se integró a los programas del recientemente creado Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC), apoyado por la OACI (Organización de

¹ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, "Síntesis de las anotaciones en el libro de Historia del Escuadrón", *Libro de unidad del Escuadrón aéreo 101*, manuscrito inédito.

Aviación Civil Internacional) que a su vez es respaldada por la ONU. Muy probablemente estas maniobras se hicieron con la intención de quitarse de encima el peso de mantener a la institución aeronáutica poblana que requería urgentemente de inversión en varias áreas, por lo que al encontrarse vacante un puerto aéreo de baja concurrencia lo más lógico era que se le brindara a la Defensa Nacional.

Llegado 1954, luego de que la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo se incorporara al Centro Internacional de Adiestramiento en Aviación Civil (CIAAC) y dejara sus instalaciones, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas entregó el campo de aviación poblano, con la infraestructura correspondiente a la modernización de 1943 y las construcciones de la 5 de Mayo, a la Secretaría de la Defensa Nacional con el objetivo de ser usado como aeropuerto militar.²

El primero de enero, del mismo año, el coronel piloto aviador Joaquín Ramírez Vilchis, certificó un cuaderno foliado con 96 hojas numeradas que sería utilizado como Libro de Unidad del Escuadrón Aéreo 101, destinado a guardar los acontecimientos relevantes del escuadrón.³ Tres semanas después, el campo de aviación poblano fue testigo de la ceremonia de cambio de comandante del Escuadrón Aéreo 101, cuando el mayor piloto aviador Jorge Martínez de Híjar transfirió oficialmente su cargo al teniente coronel piloto aviador Joaquín Ramírez Vilchis, quien formó parte del Escuadrón Aérea Expedicionario 201.⁴ La ceremonia de cambio de comandante fue un evento que anteriormente no se había presenciado en la

² Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, "Reseña de la Base Aérea Militar número 6", *Libro de Reseñas de las Bases Aéreas de México*, México, inédito Fuerza Aérea Mexicana, p. 5.

³ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, "Manuscrito con sello del Ejército Mexicano, Comandancia del Escuadrón 101 que certifica el cuaderno como libro de unidad", *Libro de unidad del Escuadrón aéreo 101*, manuscrito inédito.

⁴ "Nuevo jefe del escuadrón 101", *La Opinión*, 22 de enero de 1954.

ciudad de Puebla, a ella acudieron el general brigadier Roberto Salido sub jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, general de brigada Demetrio Barrios, comandante del 37 batallón de infantería, general brigadier Fernando Coeto Fernández, jefe del Departamento de Tránsito del Estado de Puebla, los representantes de la Asociación de Distribuidores de Automóviles Gregorio Pérez, Ing. Carlos Mastretta, Rafael Taboada, José Luis Domínguez, el ingeniero Gabriel Jara, en representación del rector de la Universidad, Jesús Veana, director de *La Opinión*, entre demás personalidades y autoridades.⁵ Después de la transferencia de mando, se invitó al público a los hangares para que conocieran los diferentes aparatos y equipos con los que contaba el escuadrón.

En el año de 1955, después de dos años en el cargo, el general Alberto Vieyetz y Vieyetz dejó el puesto de jefe de la Fuerza Aérea Mexicana debido a problemas de salud. Su lugar fue tomado el 29 de abril por el general Alfonso Cruz Rivera quien recibió una Fuerza Aérea debilitada, con grandes carencias y alrededor de 30 aeronaves operando a pleno rendimiento a nivel nacional.⁶

Consciente del momento que vivía el país y la FAM, además de los esfuerzos que estaba realizando el presidente Adolfo Ruiz Cortines a través de su política de austeridad para lograr el Desarrollo Estabilizador, el general Cruz Rivera propuso un Plan de Recuperación que como primer paso tenía reorganizar algunas estructuras dentro de la Fuerza Aérea.⁷ En junio de 1955, la denominación de Campo Militar de Aviación cambió a Base Aérea Militar acompañada de un número y el nombre del lugar donde se encontraba.⁸ Bajo este contexto,

⁵ “significativa entrega del escuadrón aéreo no. 101”, *La Opinión*, 23 enero 1954.

⁶ “Hechos relevantes: XI. Jefatura de la F.A.M.”, *Alfonso Cruz Rivera*, consultado el día 04 de abril de 2024 en <http://www.alfonsocruzrivera.com/hechosrelevantes/>

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

de acuerdo al oficio no. 00446 emitido por la jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana, el campo de aviación civil y militar Pablo L. Sidar se convirtió en la Base Aérea Militar número 6 de la ciudad de Puebla, bajo el mando del comandante mayor piloto aviador Ricardo Kante Marroquín, primer comandante de la antes mencionada hasta el primero de febrero de 1956.⁹



Imagen18: Mayor piloto aviador Ricardo Kante Marroquín, primer comandante de la B.A.M. no. 6.
Extraído del libro de *Reseñas de las Bases Aéreas de México*, Fuerza Aérea Mexicana, inédito.

La BAM no. 6 contó con una pista de 1,600 metros de largo, tres tribuna techadas con gradas bajo las cuales se albergaban espacios como salones, dormitorios y regaderas, entre otros, dos hangares, jardines, stand de tiro, peluquería, restaurante, casino, depósito de vestuario, taller de soldadura, comandancia, enfermería, casa habitación e incluso se habilito una escuela primaria para los hijos de los elementos de la BAM y la tropa que lo requiriera.¹⁰ Entre 1955 y 1986 en ella se instalaron, por algunos años, los escuadrones aéreos 101 formado por aeronaves de bombardeo *AT-11 Beechcraft*, el escuadrón aéreo 201,¹¹ escuadrón

⁹ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Reseña de la Base Aérea Militar número 6”, Op. Cit., p. 9.

¹⁰ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Síntesis de las anotaciones en el libro de Historia del Escuadrón”, *Libro de unidad del Escuadrón aéreo 101*, manuscrito inédito, sin fecha.

¹¹ Resulta oportuno detallar que el Escuadrón Aéreo 201, que por algún tiempo estuvo en la BAM no. 6, no es el mismo que estuvo en Filipinas ya que aquel era denominado Escuadrón Aéreo Expedicionario 201 mismo que se desintegro al regresar al país. El escuadrón que estuvo en Puebla fue formado posteriormente al regreso del Escuadrón Aéreo Expedicionario.

Aéreo 202 dotado con aeronaves *AT-6C Texan* y el escuadrón Aéreo 206 que operaba aeronaves *Nort American T-28ª Trojan* que serían sustituidos por aviones *Pilatus Pc-7*.¹²

En 1956, el mayor Kante Marroquín cedió la comandancia al teniente coronel piloto aviador Eduardo Granados Gutiérrez quien en 1959 se encargó de recibir al embajador de Estados Unidos Robert C. Hill acompañado del coronel piloto aviador Glowe Thompson. Poco después, el 16 de julio de 1960, el general de ala piloto aviador Manuel Zayas Palafox tomó a su cargo la comandancia.¹³ Este último se encargó de abrir el Libro de Unidad dedicado a dicha Base Aérea, sin embargo, no ha sido posible acceder a su consulta.



Imagen 19: General de división piloto aviador Manuel Zayas Palafox, tercer comandante de la Base Aérea Militar número 6 de la ciudad de Puebla. Extraída del libro *Reseñas de Bases Aéreas Militares de México*, Fuerza Aérea Mexicana, inédito.

El general Zayas Palafox presenció la partida del 5º grupo aéreo con los escuadrones 101 y 202 que cambiaron su matriz a la Base Aérea Militar número 1 de Santa Lucia, Estado de México, el primero de febrero de 1963. Una semana después, arribó a la BAM no. 6 el

¹² Derivado de los constantes movimientos de los grupos aéreos y escuadrones, es muy posible que otras agrupaciones estuvieran albergadas en la BAM no. 6 en diferentes momentos, sin embargo, no me ha sido posible corroborar dicha información.

¹³ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Reseña de la Base Aérea Militar número 6”, *Op. Cit.*, p. 10.

Escuadrón Aéreo 206 proveniente de Mérida, Yucatán, al mando del mayor piloto aviador Sergio Saldaña Tapia.¹⁴

En 1950, la Secretaría de la Defensa Nacional creó la Red Meteorológica Militar con la intención de contar con observatorios propios que pudieran surtir de los partes meteorológicos a las diversas fuerzas del ejército.¹⁵ De acuerdo con el archivo climático de la 6° Estación Meteorológica Militar, esta causó alta en el año de 1963 en las instalaciones de la B.A.M. no. 6 de la ciudad de Puebla con la intención de brindar los partes meteorológicos necesarios para las operaciones aeronáuticas de dicha base y en coherencia con la resolución de necesidades de la misma.¹⁶

El 16 de mayo de 1971, el general de grupo piloto aviador diplomado del estado mayor aéreo Fernando Hernández Vega, tomó a su cargo la comandancia de la base aérea poblana.¹⁷ Durante su comandancia, en 1972, se iniciaron los trámites para la instalación de una escuela secundaria denominada “Teniente piloto aviador Fausto Vega Santander”.¹⁸ Dicha institución permitió a los alumnos prepararse para competir por un puesto en el Colegio del Aire para convertirse en pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana, desafortunadamente la vida de aquella escuela fue corta.¹⁹ El 8 de noviembre del mismo año, durante el mismo periodo de comandancia, se organizó la primer competencia de aeromodelismo inaugurada por el gobernador del Estado Dr. Gonzalo Bautista O’Farril.²⁰

¹⁴ *Ibid.*, p. 11.

¹⁵ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Reseña de la Estación Meteorológica Militar número 6”, *Libro de Reseñas de las Bases Aéreas de México*, México, inédito Fuerza Aérea Mexicana, p. 64.

¹⁶ *Ibid.*, p. 65.

¹⁷ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Reseña de la Base Aérea Militar número 6”, *Op. Cit.*, p. 13.

¹⁸ *Ibid.*, p. 14.

¹⁹ Datos obtenidos durante una entrevista telefónica con el señor Francisco González, quien asistió a la secundaria militar Fausto Vega Santander entre 1975 y 1976.

²⁰ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Reseña de la Base Aérea Militar número 6”, *Op. Cit.*, p. 14.

Ya entrado 1973, con autorización del secretario de la Defensa Nacional, Hermenegildo Cuenca Diaz, se realizó la carrera de autos denominada “Primer Gran Premio de Puebla”²¹, el día 13 de mayo.²² Cabe destacar que esta competencia no fue la primera ni sería la última en desarrollarse en la pista del denominado autódromo Pablo L. Sidar.

El primero de noviembre de 1973, el general de grupo piloto aviador Adolfo Avelino Avendaño tomó el control de la comandancia de la Base Aérea poblana. Poco después de su llegada se realizó mantenimiento y reparación a la pista de aterrizaje con personal del 37º batallón de infantería y la Junta de Mejoras Materiales del Estado de Puebla.²³ Dicho dato resulta interesante, ya que no es muy común saber sobre maniobras de mantenimiento a la infraestructura aeronáutica poblana.

El 17 de julio de 1978, la BAM no. 6 presenció uno de los accidentes aéreos más impactantes en la historia de la aeronáutica poblana. Un avión T-33, con matrícula JE-015, perteneciente al Escuadrón Aéreo 202 sufrió un accidente en la cabecera de la pista 03, ubicada del lado sur de la BAM, que provocó la incursión de la aeronave en la escuela Ciudad de los Niños matando a 2 civiles y a los dos pilotos.²⁴ Por fortuna, ya había iniciado el periodo vacacional por lo que no hubo víctimas infantiles.

Un par de años después, el 5 de mayo de 1980, se llevó a cabo una parada aérea con 5 aeronaves *Pilatus PC-7* pertenecientes al Quinto Grupo Aéreo.

²¹ Es necesario aclarar que dicho Premio no fue la primera carrera organizada en los terrenos de la BAM no. 6.

²² Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Reseña de la Base Aérea Militar número 6”, *Op. Cit.*, p. 15.

²³ *Idem.*

²⁴ *Ibid.*, p. 16.



Imagen 20: Parada aérea del 5 de mayo de 1980. Fotografía publicada en el grupo de *Facebook Puebla antigua*, por el usuario Guido Fidel Flores Pérez, perteneciente al archivo personal Flores Pérez.

Ciertamente la utilidad de la sexta Base Aérea radicaba en el resguardo de aeronaves militares y su utilización en maniobras y eventos, sin embargo, no solo la Fuerza Aérea usó las instalaciones ya que también los poblanos tejieron su cotidianidad a través de sus rutinas diarias, asistencia a eventos deportivos, espectáculos, visitas en familia, excursiones escolares, ceremonias cívicas, juramentos de bandera de los conscriptos, visitas presidenciales, competencias de aeromodelismo y prácticas para desfile, entre algunos más que seguro escapan a mi mente. Sin embargo, nada de eso impidió que la metamorfosis llegara durante la década de los ochenta.



Imagen 21: Alumnos y maestros del CENCH visitando el aeropuerto poblano. Década de los ochenta. Archivo personal Abraham Paredes Glz.

4.1 Los escuadrones aéreos y los poblanos

Durante todo el periodo de existencia del campo de aviación, los poblanos tuvieron las puertas abiertas para conocerlo y explorarlo, desde los festejos del cuarto centenario pasando por las carreras aéreas, espectáculos deportivos, carreras automovilísticas, demostraciones militares, excursiones escolares, ligas de beisbol, carreras de motocicletas, competencias internacionales de aeromodelismo e incluso trágicos accidentes.

Aunque el cambio de administración civil a militar, en la década de los cincuenta, trajo consigo la implementación de una nueva dinámica de interacción entre ambos no representó una ruptura tajante de aquella relación, por el contrario, al contar con la infraestructura de un fallido hipódromo siempre se permitió acceder a los eventos civiles, cívicos, deportivos y militares que allí se realizaban.

La llegada del Escuadrón Aéreo 101 en 1953 y el cambio de comandante del mismo en 1954 permitió una mayor interacción entre los angelopolitanos y la Fuerza Aérea, ya que los ciudadanos fueron invitados a presenciar dichos actos, sumado a ello podemos encontrar varios eventos en los que los poblanos participaron.

El 17 de febrero de 1954 oficiales y tropa, del Escuadrón 101, asistieron a la plaza de armas para conmemorar el aniversario de la Constitución Mexicana. Unos días después una comitiva asistió a una ceremonia luctuosa en conmemoración de la muerte Francisco I. Madero y Pino Suarez en el jardín de San José.²⁵ Antes de finalizar febrero, se organizó un festival en el Estadio Zaragoza donde, a petición de la comandancia de la XXV Zona Militar,

²⁵ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, "Síntesis de las anotaciones en el libro de Historia del Escuadrón", *Libro de unidad del Escuadrón aéreo 101*, manuscrito inédito.

una escuadrilla de aeronaves efectuó pases en formación y arrojó volantes tricolor sobre los asistentes.²⁶ La participación del Escuadrón 101 durante el primer semestre de 1954 cerró con pases aéreos y formaciones de escuadrilla sobre la columna del desfile del 5 de mayo,²⁷ una tradición que se haría habitual durante algunos años en la ciudad de Puebla.

El año de 1954 dejó una marca en la sociedad poblana, ya que con ayuda de la XXV Zona Militar se estableció la Escuela Primaria número 6 en las instalaciones de la Base Aérea. En un principio albergaba 27 alumnos, tres de ellos analfabetas y 24 de diferentes grados que al inicio eran atendidos por el profesor Cristóbal Ramírez Zambrano.²⁸ El mismo año llegó a esta Base el escuadrón 202.

El 24 de marzo de 1955, se otorgó permiso para realizar en las instalaciones de la B.A.M. una carrera de motocicletas en las que oficiales y tropa se encargaron del plan de seguridad.²⁹ Durante los festejos del 5 de mayo, del mismo año, el escuadrón 101 participó con una escuadrilla tripulada por personal de la B.A.M. no, 6.³⁰ Además el día 8 de mayo se llevaron a cabo carreras automovilísticas dentro del mismo espacio.³¹ Dicho evento recaudó un beneficio económico en favor de la Cruz Roja.³²

En marzo de 1956, con motivo del natalicio de don Benito Juárez, nuevamente una comitiva del Escuadrón 101 participó en la ceremonia llevada a cabo en la plaza de la constitución de nuestra ciudad. El mismo día, y siguiendo la misma temática, se dio una conferencia cultural

²⁶ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, "Parte del día 24 de febrero de 1954", *Libro de unidad del Escuadrón aéreo 101*, manuscrito inédito.

²⁷ *Ibid.*, "Parte del día 5 de mayo de 1954".

²⁸ *Ibid.*, "Parte del día 19 de abril de 1954".

²⁹ *Ibid.*, "Parte del día 24 de marzo de 1955".

³⁰ *Ibid.*, "Parte del día 5 de mayo de 1955".

³¹ *Ibid.*, "Parte del día 8 de mayo de 1955".

³² "Veinte mil pesos dejó de utilidad la carrera de autos", *La Opinión*, 15 junio de 1955.

en los hangares de la B.A.M. a cargo del capitán 2° piloto aviador Adolfo Ramírez Verduzco.³³

El mismo año el escuadrón 101 participó en la conmemoración de la gesta heroica del 5 mayo con una sección de tropa que se integró al desfile cívico militar y una escuadrilla aérea de aviones *AT-11 Beechcraft* que realizaron vuelos en formación sobre el recorrido del desfile.³⁴

En julio del mismo año, se realizó una revista de inspección que nos permite conocer la composición del escuadrón formado por 3 jefes, 20 oficiales, 83 elementos de tropa y 1 elemento de tropa comisionado.³⁵ Resulta importante aclarar que las Altas, Bajas y Traslados en las filas de las fuerzas armadas son constantes por lo que el número de elementos no suele ser el mismo durante todo el año, ejemplo de ello fue la revista de inspección administrativa realizada el 4 de agosto, solo un mes después de la anterior, donde se contaron 3 jefes, 17 oficiales, 85 elementos de tropa y 1 elemento de tropa comisionado.³⁶

Los festejos del 16 de septiembre contaron con la participación de personal del escuadrón 101 y 202, quienes se encargaron de reforzar la seguridad al formar vayas de contención durante la presentación del desfile. Durante este evento la ciudad de Puebla no contó con escuadrillas que la sobrevolaran ya que el personal del escuadrón 101 recibió órdenes de dirigirse a la plaza de México Distrito Federal para participar en la parada aérea de aquel año denominada “Morelos”.³⁷

³³ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Parte del día 21 de marzo de 1956”, Libro de unidad del Escuadrón aéreo 101, manuscrito inédito.

³⁴ *Ibid.*, “Parte del día 5 de mayo de 1956”.

³⁵ *Ibid.*, “Parte del día 7 de julio de 1956”.

³⁶ *Ibid.*, “Parte del día 4 de agosto de 1956”.

³⁷ *Ibid.*, “Parte del día 16 de septiembre de 1956”.

El 5 de mayo de 1957, sí contó con la participación de los elementos de la Base Aérea Militar, el Libro de Unidad del Escuadrón 101 reporta haber participado en el desfile cívico, sin embargo, no aclara en que consistió dicha participación.³⁸

En febrero del siguiente año, el personal del escuadrón participó en las demostraciones y formaciones realizadas en el estadio Ignacio Zaragoza con motivo del Día de la Bandera.³⁹

Unos meses después, el mismo escuadrón participó en la valla de seguridad del Palacio Municipal, además de realizar vuelos en formación con 7 aeronaves durante el desfile del 5 de mayo.⁴⁰

La participación de los escuadrones de la Base Aérea Militar de la ciudad de Puebla en las paradas aéreas de la ciudad de México durante los desfiles de 16 de septiembre, fueron una constante ya que normalmente se requería de la presencia de los elementos más representativos de las fuerzas armadas y por aquel entonces las aeronaves *AT-11 Beechcraft* del Escuadrón de Bombardeo 101 formaban parte importante del material aéreo.

Cabe destacar que una de las paradas aéreas más impresionantes en la historia de los desfiles cívico militares fue la realizada en septiembre de 1958, cuando el general Alfonso Cruz Rivera en calidad de comandante de la Fuerza Aérea Mexicana, presentó al presidente Adolfo Ruiz Cortines 142 aeronaves en vuelo, fruto del Plan de Recuperación que el general había implementado para rescatar a la FAM de la precaria situación en que cayó después de la

³⁸ *Ibid.*, “Parte del día 5 de mayo de 1957”.

³⁹ *Ibid.*, “Parte del día 24 de febrero de 1958”.

⁴⁰ *Ibid.*, “Parte del día 5 de mayo de 1958”.

Segunda Guerra Mundial. Durante esta parada, 33 aeronaves *AT-6 North American* realizaron la formación FAM, que consiste formar las letras F, A y M con aviones en vuelo.⁴¹

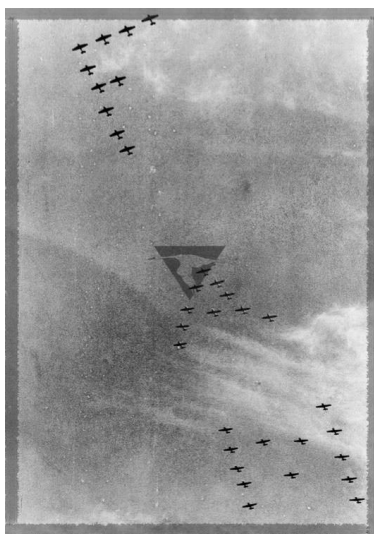


Imagen 22: Formación “FAM” durante el desfile del 16 de septiembre de 1958. Tomada de la página web *Dr. Samuel Banda.Blogspot*, créditos a quien corresponda.⁴²

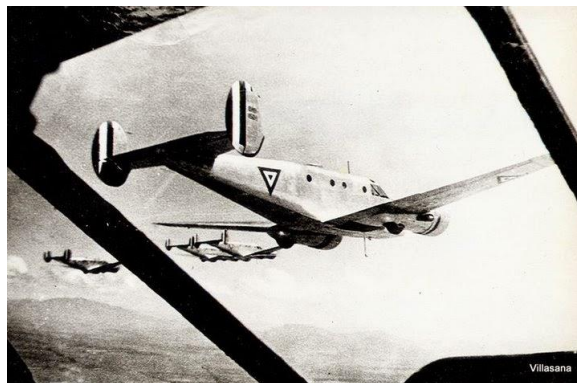


Imagen 23: *AT-11 Beechcraft* en vuelo. Tomada de la página web *Dr. Samuel Banda. blogspot*. Créditos a quien corresponda.⁴³

⁴¹ “Breve historia de la FAM en el desfile de la Independencia”, *A21MX*, publicado el 15 de septiembre de 2020 en <https://a21.com.mx/index.php/fuerza-aerea/2020/09/15/breve-historia-de-la-fam-en-el-desfile-de-la-independencia>

⁴² “100 años y 200 imágenes de la Fuerza Aérea Mexicana. Parte 5”, *Dr. Samuel Banda*, publicado el 31 de enero de 2015, en https://drsamuelbanda.blogspot.com/2015/01/100-anos-y-200-imagenes-de-la-fuerza_31.html

⁴³ *Idem*.

En aquel desfile, el Escuadrón 101 participó con 4 jefes, 28 oficiales y 28 elementos de tropa tripulando 14 aeronaves *AT-11 Beechcraft* que sobrevolaron la capital del país.⁴⁴ Un par de meses después, 12 aeronaves tripuladas por 4 jefes, 22 oficiales y 14 elementos de tropa participaron en la parada aérea denominada “Operación 1° de diciembre”, con motivo de la toma de poder del licenciado Adolfo López Mateos.

El 5 de mayo de 1959, los poblanos recibieron en la Base Aérea Militar al nuevo presidente de la República, quien recibió los honores correspondientes por parte de los elementos de las fuerzas armadas. En aquella ocasión formaron parte del desfile 4 oficiales y 34 elementos de tropa.⁴⁵

Durante el desfile del 5 de mayo del siguiente año, el 101 participó en el Agrupamiento Aéreo Zaragoza donde 4 aeronaves *AT-11* del escuadrón colaboraron en formación con los escuadrones 200 y 201, mientras que personal de la BAM no. 6 apoyaba en la valla de seguridad en el palco de honor.⁴⁶

El 3 de mayo de 1962, los ex alumnos de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo realizaron una ceremonia en la Base Aérea Militar en conmemoración del primer centenario de la batalla del 5 de mayo, a la cual asistieron los miembros de los escuadrones y de la BAM.⁴⁷ Durante este acto se develó una placa conmemorativa elaborada en bronce. Cuando la Base Aérea cerró, la placa fue resguardada y posteriormente colocada en la cara norte del monumento a la aviación civil de la ciudad de Puebla, donde permaneció hasta el primer trimestre del año 2024 cuando desafortunadamente fue robada.

⁴⁴ *Ibid.*, “Parte del día 16 de septiembre de 1958”.

⁴⁵ *Ibid.*, “Parte del día 5 de mayo de 1959”.

⁴⁶ *Ibid.*, “Parte del día 5 de mayo de 1960”.

⁴⁷ *Ibid.*, “Parte del día 3 de mayo de 1962”.



Imagen 24: Fotografía de la placa conmemorativa del centenario de la gesta heroica del 5 de mayo, colocada por los ex alumnos de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo. Fotografía tomada el 20 de enero de 2023, archivo propio.

Dos días después arribó a la Base Aérea el presidente Adolfo López Mateos acompañado del secretario de la Defensa Nacional, el comandante de la Fuerza Aérea Mexicana general Roberto Fierro Villalobos, quien previamente había realizado una visita de inspección a las instalaciones de la BAM no. 6 con el fin de comprobar el estado de la pista de aterrizaje lo que nos sugiere que la infraestructura se encontraba en condiciones de operación. Con ellos también arribaron el cuerpo diplomático, diputados y senadores, quienes presidieron la jura de bandera de los conscriptos de la clase 43.⁴⁸

Después de 10 años de servicio en la Angelópolis, el 1 de febrero de 1963 el 5º grupo aéreo, al cual pertenecía el escuadrón de bombardeo 101, cambió su matriz hacia la Base Aérea Militar número 1 en Santa Lucia, Estado de México.⁴⁹ La actividad aeronáutica de la ciudad fue constante debido a los vuelos de entrenamiento, paradas aéreas, vuelos de reconocimiento y misiones que el 5º grupo aéreo desempeñó a través de sus escuadrones que en varias ocasiones desarrollaron maniobras a puertas abiertas. El mismo día que el 101 cambio de

⁴⁸ *Ibid.*, “Parte del día 5 de mayo de 1962”.

⁴⁹ *Ibid.*, “Parte del día 1 de febrero de 1963”.

base, llegó a la BAM no. 6 el escuadrón aéreo 206 equipado con aeronaves *T.28ª Trojan*, desafortunadamente en esta ocasión los acervos documentales no nos permiten profundizar en su estancia.

Una de las grandes deficiencias de la Base Aérea es que no contaba con barda perimetral, por lo que era común que los pobladores aledaños, peatones y usuarios del transporte público observaran a las aeronaves estacionadas o durante las maniobras de despegue y aterrizaje, lo que fue tejiendo una cotidianidad aeronáutica alimentada de imágenes y sonidos que formaría parte de los poblanos durante varias décadas.



Imagen 25: Rodela pintada en aeronave *T-28ª Trojan*, perteneciente al escuadrón aéreo 206 durante su estancia en la Base Aérea Militar número 6 de Puebla, el autor de la imagen enfatiza que el diseño muestra a los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl. Tomada de la página de *Facebook Archivo Histórico de la Fuerza Aérea Mexicana*, publicada el 14 de diciembre de 2022.



Imagen 26: Hombre junto a avión *T-28* del Escuadrón 206 en la B.A.M. no. 6. Fotografía publicada por el usuario Luis Rivera en el grupo de *Facebook Puebla antigua*, el día 20 de enero de 2024.

La interacción de los poblanos con las aeronaves no solo alimentaba sueños y temores, la Base Aérea y sus escuadrones se encargaron de echar raíces en el tiempo y dejaron una pequeña huella en la educación de los niños del oriente de la ciudad que, aun hoy en día puede apreciarse.

4.2 La Base Aérea y la educación poblana

El proceso de modernización táctica y material del ejército mexicano, iniciado en la década de los cuarenta, encontró un gran impulso en la colaboración con los norteamericanos, sin embargo, también fue necesario atender diversas áreas como la salud militar, vivienda y educación básica para elementos de las fuerzas armadas y sus hijos ya que, en muchas ocasiones, se veían obligados a migrar de una base militar a otra lo que representaba grandes cambios para sus familias.

En la “síntesis de las anotaciones” del Libro de Historia del Escuadrón 101, en el apartado de Obras Materiales, se menciona que la Base Aérea poblana contaba con una escuela primaria identificada con el número 6 y reconocida por la Dirección de Educación Pública, aunque desafortunadamente no se detalla el año de fundación.⁵⁰ En el mismo apartado se menciona que en ella se atendían un total de 27 alumnos de tropa y 4 niños hijos de elementos de la unidad dentro de las instalaciones.⁵¹

Gracias al oficio número 525 emitido por la Comandancia del Escuadrón Aéreo 101, el 9 de abril de 1954, dirigido al director general de Educación Pública del Estado, sabemos que el origen de aquella escuela es la Academia de “Desanalfabetización” que se inauguró en la Base Aérea el 13 de febrero del mismo año, el mismo documento detalla que desafortunadamente las clases habían sido interrumpidas en marzo debido a la irregularidad

⁵⁰ *Ibid.*, “Síntesis de anotaciones del Libro de Unidad”.

⁵¹ *Idem.*

en la asistencia del profesor designado, sin embargo, se habían restablecido en pocos días gracias al maestro sustituto que se había enviado.⁵²

Gracias al nombramiento y constancia de posesión, número de expediente 401.1/559, fechada el 16 de abril de 1954, sabemos que el maestro Ramírez Zambrano se encargó de atender los grupos establecidos en la escuela número 6 de la Base Aérea. Mientras que el parte del día 19 de abril de 1954, confirma que con ayuda de la XXV Zona Militar se estableció la Escuela Primaria número 6 y que su primera población estudiantil constó de 27 alumnos entre los que se cuentan 3 analfabetas y 24 de diferentes grados de primaria que eran atendidos por el profesor antes mencionado.⁵³

Gracias al testimonio del señor José German, quien estudió en la Escuela Escuadrones Aéreos 101 y 201 cuando esta se encontraba ubicada dentro de los hangares de la Base Aérea podemos afirmar que los elementos de tropa, es decir, los soldados que necesitaban alfabetizarse estudiaban junto a los niños en horario de clases.⁵⁴ Mientras que, una Constancia de Actuación emitida el 1° de noviembre de 1956 por el comandante del Escuadrón Aéreo 101, teniente coronel de aeronáutica piloto aviador Joaquín Ramírez Vilchis, al director general de Educación Pública del Estado, detalla que el maestro Zambrano se encargaba de alfabetizar al personal de tropa aeronáutico, al personal de la Base Aérea y al de los

⁵² Archivo General del Estado, fondo Secretaría de Educación Pública, Dirección General de Educación Pública del Estado, Bajas, expediente 1158, 9 de abril de 1954, oficio número 525 de la Comandancia del Escuadrón 101 dirigido al director general de Educación Pública del Estado.

⁵³ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, "Parte del día 19 de abril de 1954", Libro de unidad del Escuadrón aéreo 101, manuscrito inédito.

⁵⁴ Comentario del señor José German, el día 14 de abril de 2024, en una publicación del grupo *Puebla Antigua en Facebook*, que hace referencia a la patrulla de educación vial de la Escuela Escuadrón 201, publicada el 27 de octubre de 2018 en https://www.facebook.com/groups/puebla.antigua/posts/2009238485763610/?comment_id=2009442085743250&reply_comment_id=7614105121943557¬if_id=1713114649163818¬if_t=group_comment_mention, consultado el 14 de abril de 2024

Escuadrones Aéreos 101 y 202 que lo requirieran, lo que confirma la convivencia entre tropa y niños dentro del aula.⁵⁵

Un parte del día 30 de noviembre de 1957⁵⁶ indica que con esa fecha llegó a término un año escolar de la Escuela Oficial nocturna número 11, denominada “Escuadrón aéreo 101”, que se intuye hace referencia a la escuela número 6 que se cita en el apartado de Obras Materiales, en el nombramiento del profesor y en el parte del día 19 de abril de 1954 antes mencionados.⁵⁷

Durante algunos años, la improvisada institución fue denominada como Escuela de la Base Aérea Militar y en algunas ocasiones se le agregaba el complemento de “Escuadrón 101” o “escuadrones 101 y 201”.⁵⁸ Sin embargo, en el nombramiento y ratificación del profesor Cristóbal Ramírez como maestro de grupo para el ciclo escolar 1956-1957, por primera vez se nombra a la institución como Escuela Oficial Nocturna no.11 “Escuadrón Aéreo 101”.

El trabajo del maestro Ramírez Zambrano fue reconocido por los comandantes del escuadrón 101, quienes en varias ocasiones extendieron sus reconocimientos e incluso solicitaron que continuara su estancia en la Base Aérea, como lo hizo el teniente coronel piloto aviador Marcos Ramírez Castañeda, comandante del Escuadrón antes mencionado, quien le solicitó

⁵⁵ Archivo General del Estado, fondo Secretaría de Educación Pública, Dirección General de Educación Pública del Estado, Bajas, Expediente 1158, 1° noviembre 1956, Constancia de actuación del profesor Cristóbal Ramírez Zambrano emitida por el comandante del Escuadrón 101 Joaquín Ramírez Vilchis.

⁵⁶ Salta a la luz que la fecha de cierre de año escolar se haya realizado en el mes de noviembre, sin embargo, no ha sido posible identificar si la fecha es correcta o hubo un error al momento de escribir el parte de aquel día, ya que la anotación inmediata anterior corresponde al “16-IX-57” y la del parte citado al “30/XI/57”. Inmediatamente después del parte antes mencionado se encuentra el inicio del “Año 1958”.

⁵⁷ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Parte del día 30 de noviembre de 1957”, *Libro de unidad del Escuadrón aéreo 101*, manuscrito inédito.

⁵⁸ Archivo General del Estado, fondo Secretaría de Educación Pública, Dirección General de Educación Pública del Estado, Bajas, Expediente 1158, Revisión de documentos de expediente 1158.

al profesor Guillermo Bonilla y Segura, director general de Educación Pública del Estado, que el maestro Zambrano continuara laborando dentro de la escuela de la BAM.⁵⁹

Unos días después el 1° de febrero de 1957, el profesor Ramírez Zambrano tomó la dirección de la escuela donde permanecería alrededor de dos años ya que en 1959 fue cambiado a la escuela primaria oficial “Miguel Negrete”.⁶⁰

En 1958 la población estudiantil de la escuela primaria “Escuadrones Aéreos 101 y 201” había crecido gracias a que se permitió que los niños hijos de civiles tomaran clases en la escuela establecida por las autoridades de la Base Aérea, por lo que se hizo necesario usar los hangares, el salón de Academia y parte de la comandancia como aulas educativas para atender a los hijos del personal militar, de obreros, de comerciantes y de artesanos.⁶¹

Para 1960 la plantilla docente estaba conformada por el maestro Maximino de Gante Rojas, maestra Rosa Cervantes Juárez, Maestra Cirenía Pérez Juárez, maestro José Luis Galindo López, maestro José Luis Fierro R. y la maestra Martha Velázquez Huerta que formaban un equipo de siete docentes dirigidos por el maestro J. Adalberto Martínez Robledo como director de la escuela quien tomó el cargo cuando el maestro Zambrano realizó su cambio de institución y que en años posteriores se convirtió en secretario general de la sección 51 del S.N.T.E. y diputado.⁶²

⁵⁹ *Ibid.*, Solicitud del teniente coronel piloto aviador Marcos Ramírez Castañeda para que el maestro Cristóbal Ramírez Zambrano imparta sus servicios en esta unidad, 22 de enero de 1957.

⁶⁰ *Ibid.*, *Toma de protesta como director del maestro Cristóbal Ramírez Zambrano*, primero de febrero de 1957.

⁶¹ Archivo Histórico de la Escuela primaria oficial vespertina Escuadrones Aéreos 101 y 201, “Antecedentes históricos de la escuela primaria oficial vespertina escuadrones aéreos 101 y 201”, mecano escrito inédito, 18 de julio de 1995.

⁶² *Ídem.*

En 1962, las instituciones educativas más cercanas a la colonia Aviación, fundada en colindancia con la Base Aérea y que nutría la matrícula de la Escuela Escuadrones Aéreos, eran las escuelas “Tirzo Sánchez Taboada”, “Federica M. Bonilla” y la escuela rural de Alseseca que constantemente presentaban cupos llenos y se encontraban a una distancia promedio de 2 kilómetros. La escuela más cercana era el “Centro Escolar Niños Héroes de Chapultepec” a una distancia media de 600 metros, sin embargo, su población estudiantil se encontraba constantemente saturada.⁶³

Esta situación generó que, en el mes de junio del año antes mencionado, los padres de familia se organizaran en torno a un Comité de Educación encabezado por el señor Vicente Armas Castañeda con apoyo y asesoría del profesor J. Adalberto Martínez Robledo quienes a través del oficio numero 8 dirigido al Presidente Municipal Eduardo Cue Merlo iniciaron las gestiones para solicitar la construcción de un edificio destinado a la Escuela Escuadrones Aéreos.

Por fortuna, la solicitud es bastante detallada lo que nos permite conocer que el sector que atendía dicha institución abarcaba de las avenidas 2 a la 25 oriente y de la 16 a la 32 norte y que efectivamente, en un primer momento solo se daban clases a alumnos que fueran hijos de elementos militares pertenecientes a Base Aérea por lo que era relativamente fácil acomodarlos dentro de los hangares, sin embargo, al poco tiempo se tramitaron los permisos necesarios para que se admitieran niños hijos de civiles lo que rápidamente provocó un aumento en la matrícula y la necesidad de usar más espacios.⁶⁴

⁶³ Archivo Histórico Municipal (Cementera), Fondo Comisiones de Presidencia, Expediente 171, 10 de junio de 1962, oficio no. 8. Solicitud de apoyo para lograr un edificio propio.

⁶⁴ *Ídem*.

El mismo documento detalla que ante la falta de mobiliario durante los primeros momentos de admisión de la Escuela, los padres de familia se organizaron para equipar las instalaciones con el fin de que alumnos y maestros pudieran desarrollar clases con mayor comodidad, alcanzando un inventario de 210 pupitres además de los pizarrones necesarios que sumados arrojaban un valor aproximado de 17,000 pesos al año 1962.⁶⁵

La denominación de Escuela Nocturna y posteriormente de Escuela Vespertina proviene del horario de clases que iba de las 15 a las 19 horas,⁶⁶ debido a que era necesario que el personal militar concluyera sus labores diarias con el fin de no poner el riesgo la integridad de los alumnos y recordando que parte de la población estudiantil estaba constituida por elementos de tropa que requerían alfabetizarse.

Mediante el documento, los padres de familia expresaban una enorme gratitud al comandante de la 6° Base Aérea Militar general piloto aviador Manuel Zayas Palafox, al comandante del quinto grupo aéreo piloto aviador Amador Sámano Piña, al comandante del escuadrón 101 coronel piloto aviador Gabriel Torres Gonzales y al comandante del escuadrón 201 mayor piloto aviador Cesar Gómez Amador por brindarles un espacio donde sus hijos pudieran aprender, además de agradecer el apoyo y dirección del profesor J. Adalberto Martínez Robledo.⁶⁷

El oficio señala que en el año de 1958 la inscripción a la institución fue de 80 alumnos, lo que nos permite inferir que a partir de ese año la escuela aceptó a puertas abiertas la integración de alumnos civiles. Mientras que en 1962 se contaba con una población formada

⁶⁵ *Ídem.*

⁶⁶ *Ídem.*

⁶⁷ *Ídem.*

por 50 alumnos en el primer año grupo “A”, 50 alumnos en el primer año grupo “B” y 50 alumnos del primer año grupo “C”, además de 56 alumnos en el segundo año grupo “A”, 52 alumnos del segundo año grupo “B”, 70 alumnos de tercer año, 42 en cuarto año, 28 en quinto grado y 19 alumnos de sexto año dando un total de 417 alumnos durante el ciclo escolar 1961-1962 que eran atendidos por una planilla de ocho docentes.⁶⁸

Curiosamente la solicitud menciona que, gracias a la prensa local, los padres de familia estaban enterados de que los ciudadanos españoles residentes de la ciudad de Puebla, habían reunido recursos para construir una escuela en el lugar donde el municipio lo requiriera, por lo que aprovechaban la oportunidad para solicitar el apoyo del presidente municipal, además, de sugerir dos posibles ubicaciones una frente a la Plaza del Charro sobre la 24 sur y otra en la calle 22 sur entre 9 y 13 oriente.⁶⁹

En 1963, la escuela que nació en los hangares de la Base Aérea Militar de la ciudad de Puebla salió de aquellas instalaciones para ocupar las propias sobre la 24 sur, en aquellos tiempos colindando con la BAM y frente a la Plaza del Charro, como lo habían sugerido los padres de familia del Comité de Educación. Los integrantes de la institución recibieron la nueva escuela de manos del gobernador del Estado de Puebla general Antonio Nava Castillo.⁷⁰

Desde su nacimiento en la Base Aérea, la Escuela Primaria Oficial vespertina “Escuadrones Aéreos 101 y 201” ha trabajado ininterrumpidamente y nos recuerda que parte de la

⁶⁸ *idem.*

⁶⁹ *idem.*

⁷⁰ Archivo Histórico de la Escuela primaria oficial vespertina Escuadrones Aéreos 101 y 201, “Antecedentes históricos de la escuela primaria oficial vespertina escuadrones aéreos 101 y 201”, mecano escrito inédito, 18 de julio de 1995.

educación básica de la Angelópolis nació en un antiguo aeropuerto y que alguna vez los niños poblanos tomaron clases entre aviones y militares.

4.3 El puerto aéreo en los planos

El uso de planos y mapas resulta de vital importancia cuando se trata de conocer el crecimiento de una ciudad y planificar su expansión, en ese sentido la comparación de información cartográfica en una serie de años nos permite reconocer el movimiento de la mancha urbana y adecuar los espacios necesarios para el bienestar de la población.

Afortunadamente, la ciudad de Puebla cuenta con varios mapas, planos y fotografías aéreas que permiten arrojar luz sobre el límite oriente de la misma y su crecimiento hacia ese sector, que en esta investigación resultan importantes debido a que en aquella zona se ubicaba el campo de aviación que ha sido objeto de este recuento.

El *Plano Topográfico de la Ciudad de Puebla*, elaborado por Luis C. Careaga y Saenz, en 1856, nos permite conocer las dimensiones de la ciudad que en aquel entonces llegaba hasta antes de la ladrillera de Azcarate en su extremo oriente.

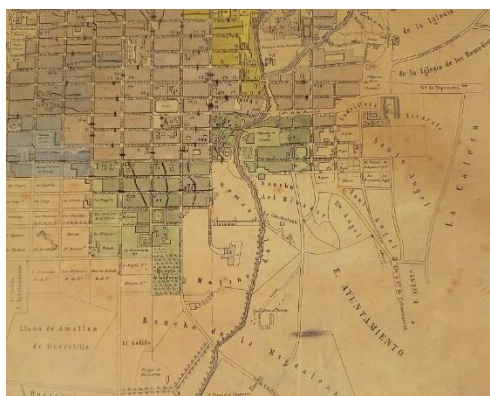


Imagen 27: fragmento oriente del “Plano Topográfico de la Ciudad de Puebla”, elaborado por Luis G. Careaga y Sáenz, 1856, editado por el Ministerio de Fomento, tomado del libro *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*.⁷¹

⁷¹ Vélez Pliego, Francisco M., Guzmán Álvarez, Ambrosio, *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*, México, BUAP: Lapizlázuli, 2016, plano número 6.

Varias décadas después la mancha urbana se extendió más al oriente llegando hasta la avenida 18 sur, según nos muestra el Plano de la Ciudad de Puebla titulado *Puebla en 1919*, elaborado por el ex director de Obras Publicas ingeniero Francisco P. Arriaga y el profesor J. Miguel Muñoz de Cote.

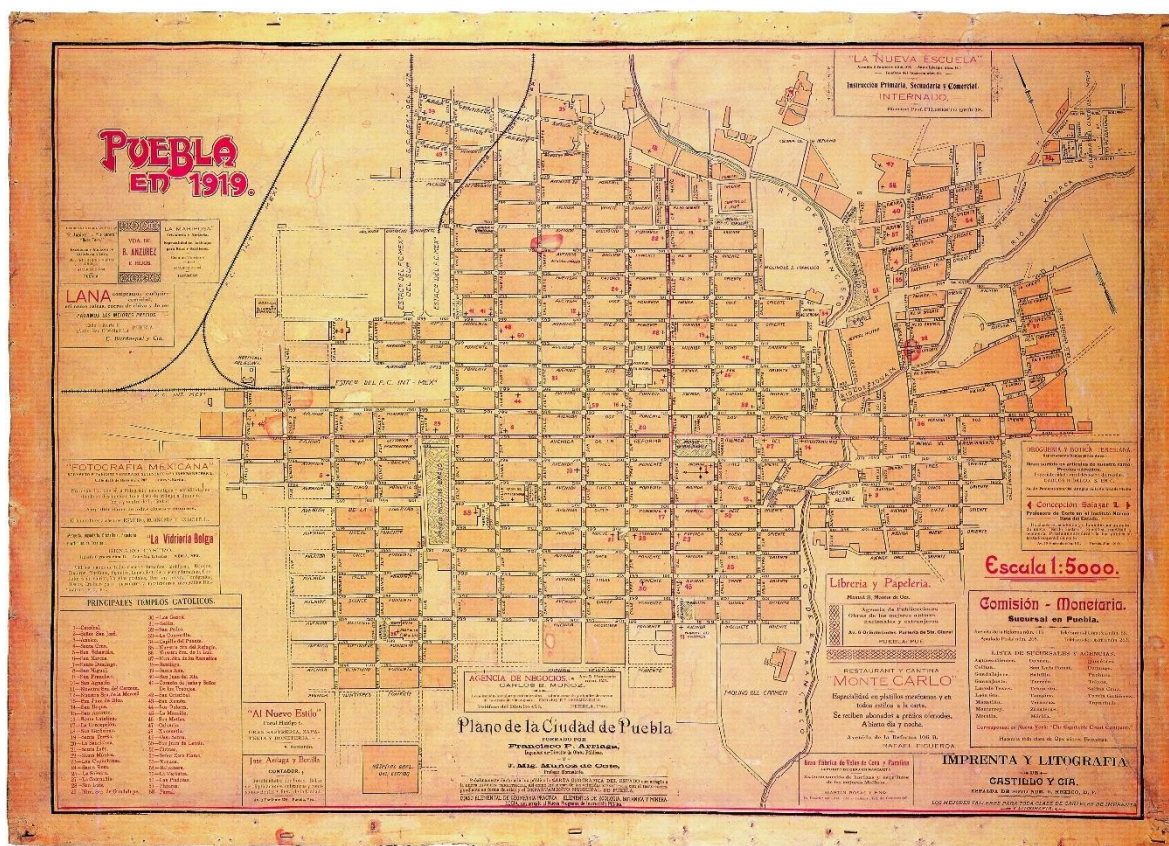


Imagen 28: “Puebla en 1919”, plano de la ciudad de Puebla elaborado por Francisco P. Arriaga y J. Miguel Muñoz de Cote.

Cabe recordar que el campo de aviación de Puebla comenzó a funcionar en 1929, por lo que afortunadamente podemos observarlo en la “Carta General de la Ciudad de Puebla” tomado con motivo del IV Centenario de su Fundación.

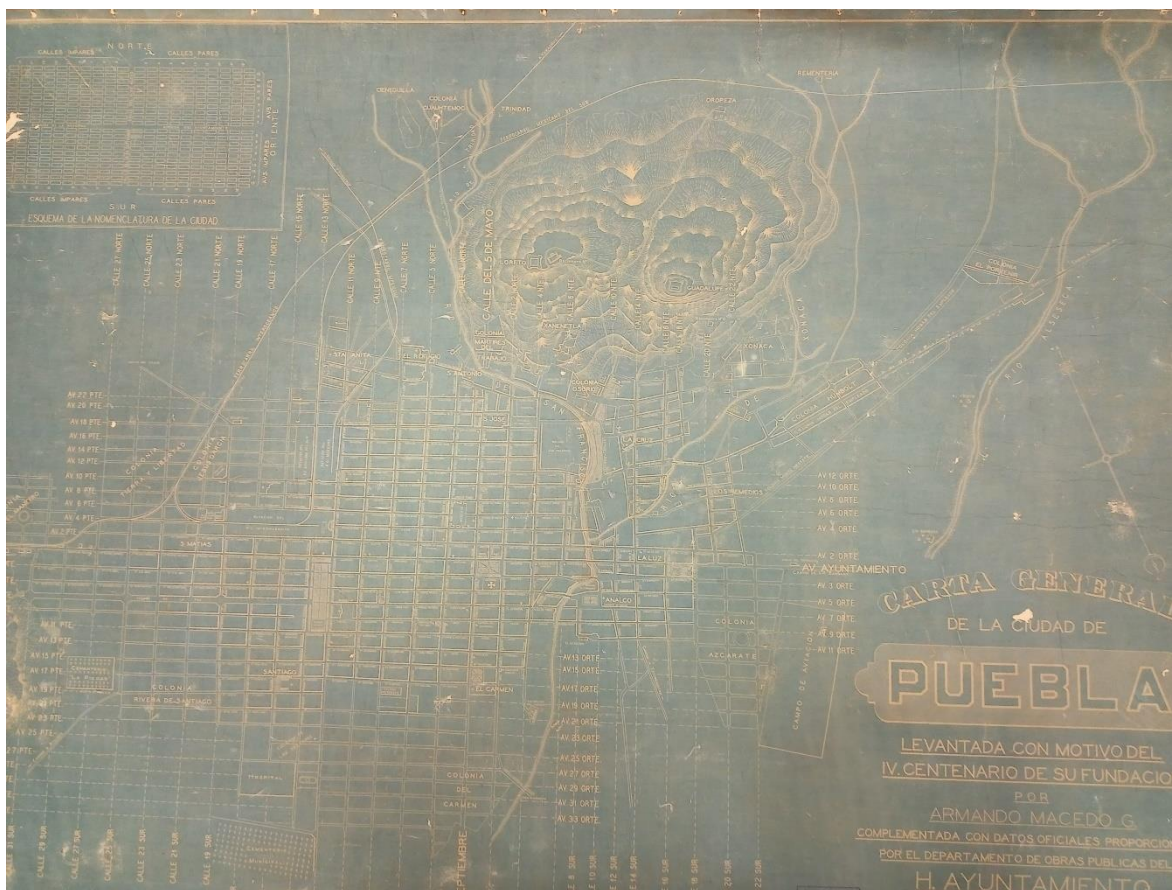


Imagen 29: Carta general de la ciudad de Puebla levantada con motivo del IV Centenario de su fundación, elaborada por Armando Macedo G. y complementada con datos del Departamento de Obras Publicas del Ayuntamiento, el 16 de abril de 1931. Plano facilitado por la Mapoteca Jorge A. Vivó de la BUAP.

Dicha carta general nos permite observar el crecimiento hacia el oriente y las dimensiones con las que contaba el campo de aviación en aquel año arrojando una medida de 374.20 metros en su colindancia sur con la avenida 23 oriente, 859.87 metros en su colindancia oriente, aparentemente sin ninguna calle trazada en aquella época, 366.24 metros en su colindancia norte con la avenida 5 oriente y 846.33 metros en la colindancia poniente, es decir, sobre la avenida 24 sur.⁷² Desafortunadamente dicho plano no registró el trazo de

⁷² Resulta importante resaltar que la escala de dicho plano no está declarada en las leyendas, sin embargo, presenta una regla escala de 12.56 centímetros que equivalen a 1 kilómetro. La escala y las medidas fueron obtenidas gracias al apoyo de la doctora Yaselda Chavarín, encargada de la Mapoteca Jorge A. Vivó.

aquella primera pista de aterrizaje o la ubicación de la antigua torre de control, forrada de talavera, con la que contaba el campo de aviación angelopolitano.



Imagen 30: Fragmento oriente de la Carta General correspondiente al IV Centenario de la fundación de Puebla, en la que se aprecian las colindancias del campo de aviación en la década de los treinta y la infraestructura que marca la entrada al mismo entre las calles 13 y 15 oriente sobre la avenida 24 sur.
Plano facilitado por la mapoteca Jorge A. Vivó de la BUAP.

En 1936, el ingeniero E. Glockner presentó el *Plano de la ciudad de Puebla. 1936-1937*, con escala 1:10,000, que nos permite corroborar dos cuestiones principales del campo de aviación respecto al plano de 1931, en primer lugar las dimensiones y colindancias del puerto aéreo en la segunda mitad de la década de los treinta, y que dicho espacio no presentó ninguna modificación sustancial hasta la década de los cuarenta, lo que reafirma la importancia de la intervención suscitada con los planes de establecimiento de la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo que se tradujeron en la modernización de su infraestructura.

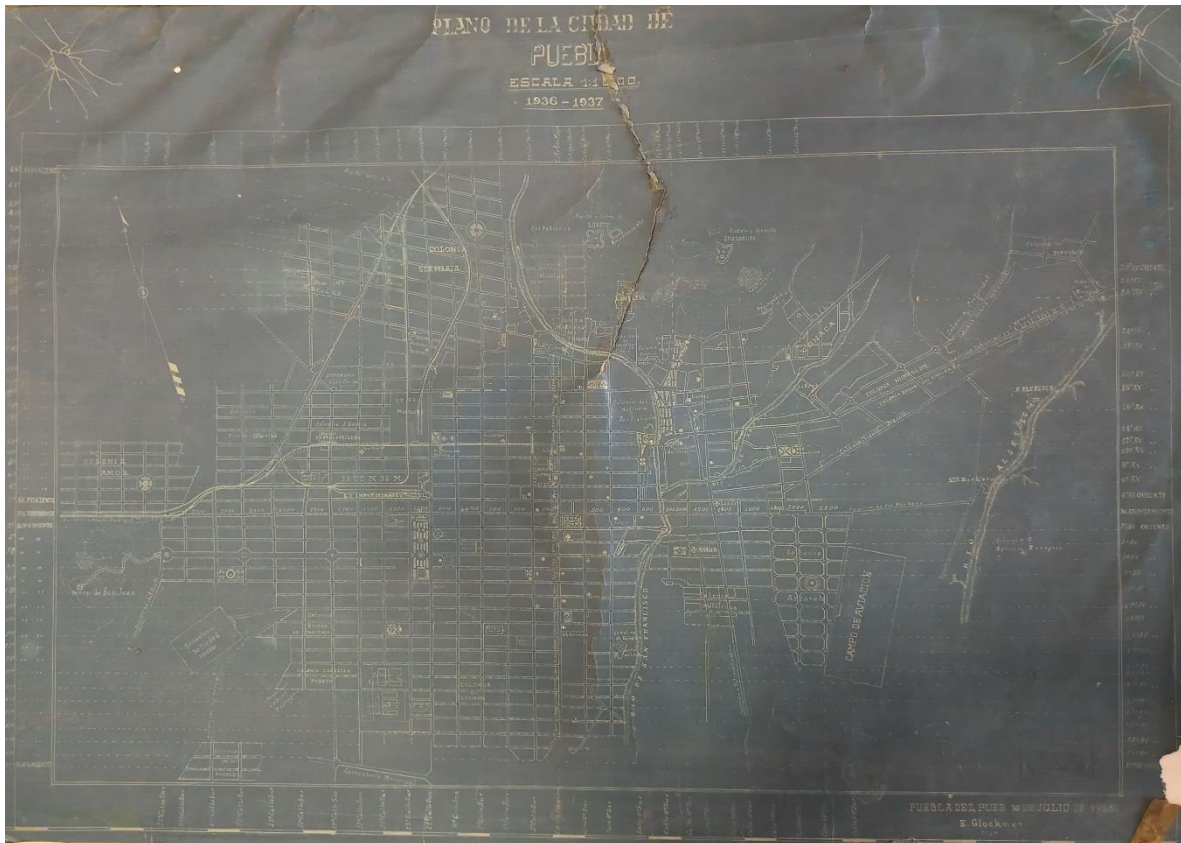
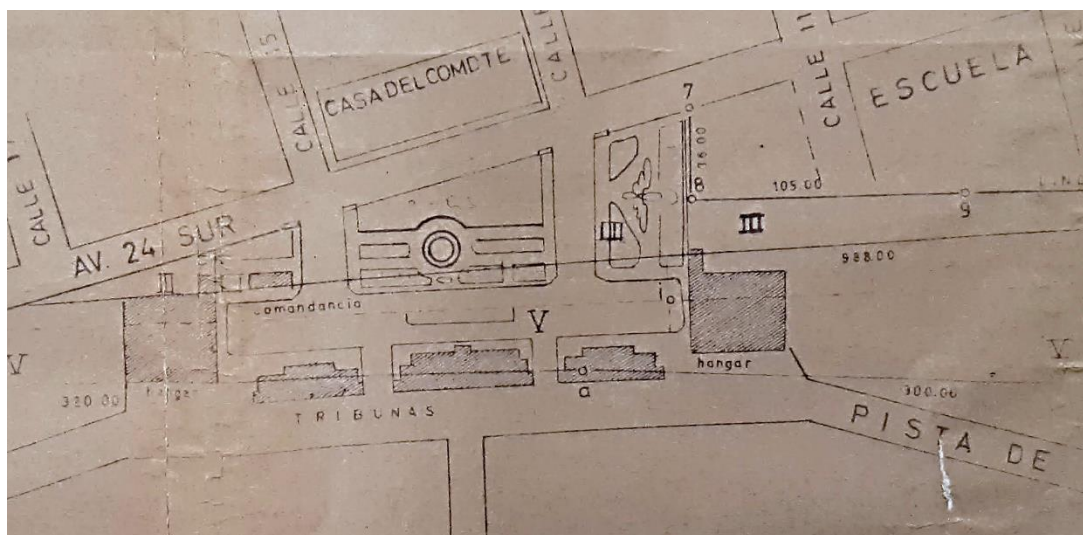


Imagen 31: *Plano de la ciudad de Puebla 1936-1937*, elaborado por E. Glockner en 1936, escala 1:10,000, facilitado por la Mapoteca Jorge A. Vivó. En el sector oriente de dicha imagen se aprecia el trazo del campo de aviación poblano.

La integración de la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo al Centro Internacional de Adiestramiento en Aviación Civil (CIAAC) en 1953, trajo consigo el cambio de administración aeroportuaria al pasar de un aeropuerto civil a uno de control militar. Bajo esta línea tuvimos la fortuna de analizar un plano resguardado por el Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Puebla que, aparentemente,⁷³ es el único que existe de la Base Aérea Militar y que permite corroborar el cambio de dimensiones, colindancias e

⁷³ Dicho plano es resguardado por el Archivo Histórico Municipal en su sede La Cementera, aparentemente es el único que existe disponible para consulta al público referente a dicho espacio ya que el Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional y la Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana aseguran que no cuentan con ningún material que brinde información similar.

Sin embargo, el área del plano que plasma la configuración de la comandancia de la BAM no. 6, las tribunas y los hangares han resistido mejor los años. Dicho plano ha resultado vital para la comprensión del proceso de desarrollo del puerto aéreo y de las posibles causas por la que dejó de funcionar como tal.⁷⁴



En la imagen anterior podemos observar los jardines de la Base Aérea Militar y la asta bandera, marcada con un círculo y desde donde actualmente se desplanta el monumento a la aviación civil, localizados entre las calles 13 y 15 oriente, además de la comandancia

Redes en el cielo. 175 | 250

localizada en la entrada de la calle 15 oriente junto al hangar sur, mientras que en el otro extremo se localizaban las instalaciones de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo en la entrada de la calle 13 oriente junto al hangar norte. Cabe mencionar que, según la escala del mismo plano, los hangares median 36 por 36 metros lo que arroja una superficie de 1296 metros cuadrados cada uno.⁷⁵

Del mismo modo, podemos apreciar la ubicación de las tres tribunas que formaron parte del proyecto del hipódromo que no se concluyó, pero que quedaron como parte de la infraestructura de la Base Aérea, de las cuales podemos concluir que las tribunas norte y sur median 42 metros de largo por 12 metros de ancho, mientras que la central contaba con 54 metros de largo por 14 metros de ancho.⁷⁶ Cabe recordar que en su interior se encontraban espacios dedicados a las actividades militares como sala de armas, regaderas y dormitorios, entre otros.

El mismo fragmento nos permite observar que la casa del comandante de la Base Aérea se encontraba exactamente frente a los jardines y la tribuna central del campo de aviación, cruzando la 24 sur, hoy en día dicha construcción sigue en pie y es ocupada por algunas dependencias del gobierno del Estado.

Una fotografía tomada desde los jardines de la Base Aérea, en dirección al oriente, publicada en el libro *Aviación General* de Manuel Ruiz Romero, arroja luz para interpretar con mayor claridad el plano anterior, en ella podemos apreciar la asta bandera, así como al personal

⁷⁵ Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Puebla, Fondo Zona Militar, plano 6ZM-1, Base Aérea Militar número 6.

⁷⁶ *Ídem*.

militar saludando mientras el lábaro patrio es elevado.⁷⁷ El fondo de la imagen es coronado por la parte posterior de la tribuna central con su torre de control.



Imagen 33: Fotografía tomada del libro *Aviación General*. actualmente el monumento a la aviación civil se desplanta sobre el mismo lugar donde algún día el personal militar rindió honores a la bandera.

Imagen coloreada digitalmente, por el autor de esta tesis, con ayuda de aplicación.

En junio de 1973, la Dirección General de Aeronáutica Civil emitió una carta de aproximación visual dirigida a los pilotos que operaran en el aeropuerto de Puebla, en ella se aprecian las dimensiones y orientación de las pistas, así como su denominación. Cabe aclarar que, aunque aparentemente se aprecia una sola pista de aterrizaje, de acuerdo a la nomenclatura de cada cabecera se considera que son dos pistas. En el caso del aeropuerto de la ciudad de Puebla encontramos una pista de aterrizaje de 1,600 metros de largo por 40 metros de ancho, con una elevación promedio de 2,170 metros sobre el nivel del mar y dos cabeceras una del lado norte, colindando con la actual avenida Juan de Palafox y Mendoza,

⁷⁷ Ruiz Romero, Manuel, *Aviación General. Una crónica de la aviación general mexicana*, México, El Universal, 2007, p. 35.

denominada pista 21 y otra del lado sur llamada pista 03 que colinda con la actual avenida 35 oriente.⁷⁸

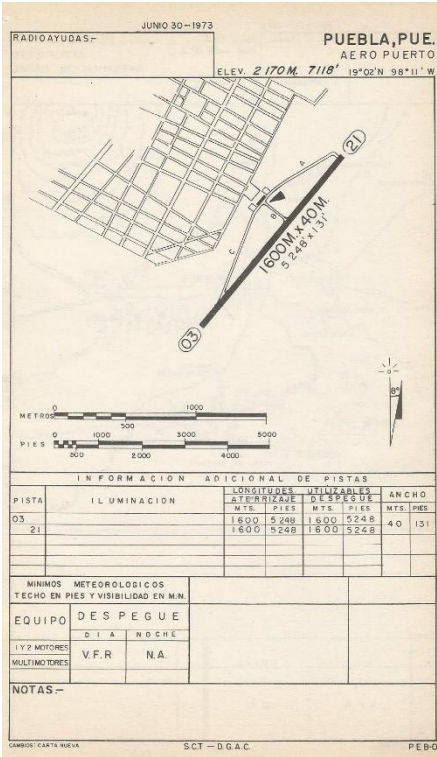


Imagen 34: *Carta de aproximación visual*, Dirección General de Aviación Civil, 30 de junio de 1973. Facilitada por el Oficial de Operaciones Luis Alfonso Flores Ramos, vicepresidente de la *Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos*.

Otro elemento cartográfico de gran valor es el *Mapa Urbano* elaborado por la Comisión de Estudios del Territorio Nacional (CETENAL) en 1975, conformado por 16 planos. En él podemos observar un panorama completo de la configuración espacial y orientación del puerto aéreo en la década de los setenta, además de brindar información valiosa en cuanto a alturas de las edificaciones que allí se encontraban.

⁷⁸ Archivo Privado Flores Ramos, Dirección General de Aviación Civil, *Carta de aproximación visual*, 30 de junio de 1973, proporcionada por el Oficial de Operaciones Luis Alfonso Flores Ramos, vicepresidente de la Sociedad Mexicana de Aeronáuticos Latinoamericanos.



Imagen 35: *Mapa Urbano*, escala 1:5,000, elaborado por la CETENAL en 1975. Facilitado por la Mapoteca Jorge A. Vivó.

Los detalles del *Mapa Urbano* nos permiten saber que, de acuerdo a la simbología del mismo, los hangares estaban contruidos en dos alturas una menor de 7 metros y la otra entre 7 y 15 metros.

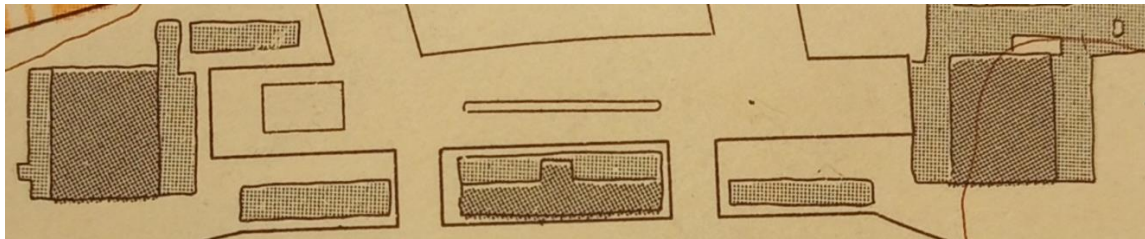


Imagen 36: Detalle de *Mapa Urbano* CETENAL, escala 1:5,000, 1975, facilitado por la Mapoteca Jorge A. Vivó. En él se aprecia que el trazo de los hangares se encuentra marcado con dos tonos diferentes lo que según la simbología corresponde a dos alturas distintas.

Afortunadamente el mismo plano también arroja detalles sobre las tres tribunas del aeropuerto poblano ubicadas en el extremo poniente mirando hacia el oriente. De acuerdo con la simbología, sabemos que las tribunas laterales tenían una altura no mayor a 7 metros, mientras que la tribuna central contaba con dos secciones una no mayor a 7 metros de alto y otra no mayor a 15 metros de altura y que corresponde a la sección donde se ubicó la torre de control.

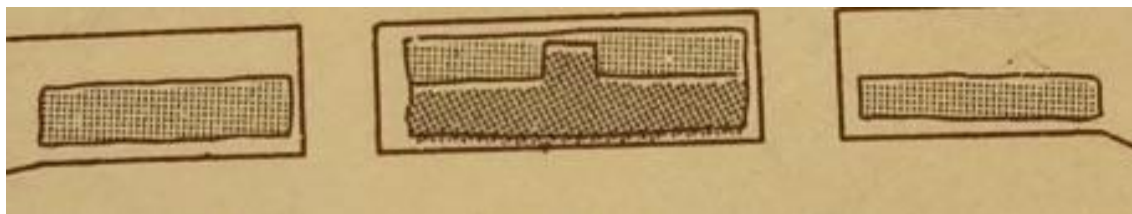


Imagen 37: Detalle de *Mapa Urbano*, CETENAL, 1975, facilitado por la Mapoteca Jorge A. Vivó. En este acercamiento podemos observar que las tribunas laterales presentan un tono mientras que la central está marcada con dos tonos diferentes.

De acuerdo a la simbología de la *Carta de Uso de Suelo y Vegetación de Puebla* levantada en 1983 por la Dirección General de Geografía de la Secretaría de Programación y Presupuesto, el aeropuerto poblano estaba categorizado como local, seguramente por las dimensiones de sus pistas e infraestructura.



Imagen 38: Detalle de *Carta de uso de suelo y vegetación. Puebla E14B43*, escala 1:50,000, Dirección General de Geografía de la Secretaría de Programación y Presupuesto, 1983. Facilitado por la mapoteca Jorge A. Vivó.

Vale la pena rescatar un Foto Mapa de la Secretaría de Programación y Presupuesto, volado en 1984 sobre la ciudad de Puebla de Zaragoza, en donde se alcanza a apreciar la extensión completa de la BAM no. 6 y varias aeronaves en plataforma, además del crecimiento de la

mancha urbana que rodeaba al aeropuerto poblano que, dicho sea de paso, representaba un peligro para las operaciones aéreas y la población.



Imagen 39: Detalle de *Fotomapa de Puebla de Zaragoza. E14B43-E*, escala 1:20,000, Secretaría de Programación y Presupuesto, volado y editado en 1984. Extraído de la página web *inegi.org.mx*

Una curiosa carta norteamericana de pilotaje táctico referente a las elevaciones en pies del área, usada como apoyo a la navegación aérea y elaborada en 1986, presenta al aeropuerto de Huejotzingo y al de la ciudad de Puebla como opciones para realizar operaciones lo que sugiere que por un brevísimo periodo de tiempo ambas pistas estuvieron disponibles.

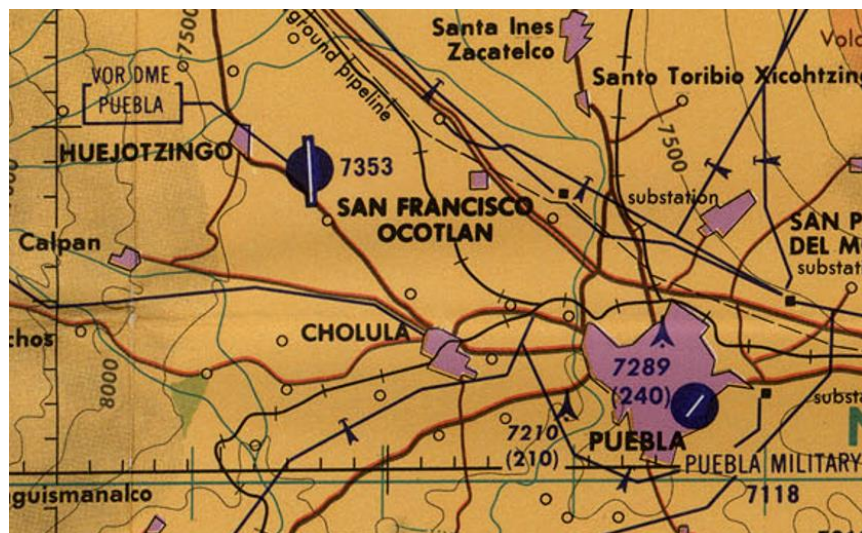


Imagen 40: Detalle de *Tactical Pilotage Chart TPC J-24C*, escala 1:500,000, elaborada en junio de 1986, donde se aprecian ambos aeropuertos como opciones de operación. Extraído de la página web *Aerotimes recursos de aviacion*.

Gracias a los planos presentados podemos hacer un recorrido a vuelo de pájaro por la evolución del puerto aéreo poblano y al mismo tiempo vislumbrar el crecimiento de la mancha urbana que al cabo de cuatro décadas caminó hacia el oriente y devoró al campo de aviación.⁷⁹ No cabe duda que los detalles que brinda la cartografía han sido de vital importancia para comprender el desarrollo de una ciudad entera y el primer espacio dedicado a la aeronáutica poblana.

⁷⁹ El crecimiento de la mancha urbana no solo se dio hacia el oriente de la ciudad, sin embargo, en este trabajo se hace referencia a ella debido a que en aquella zona se ubicaba el puerto aéreo poblano.

Capítulo 5. El ocaso del puerto aéreo poblano

La creación del campo de aviación poblano en los últimos años de la década de los veinte del siglo anterior colocó a la Angelópolis en sintonía con los aires modernizadores que suavemente soplaban sobre nuestro país. Gracias a ese ambiente de modernidad, las conexiones aéreas nacionales fueron aumentando poco a poco en el país.

La influencia de la II Guerra Mundial en el continente americano a finales de la década de los treinta y principios de la de los cuarenta, aceleró el establecimiento de espacios en tierra destinados a soportar el crecimiento de las comunicaciones aeronáuticas, bajo ese contexto, el puerto aéreo poblano modernizó su escasa infraestructura con el fin de albergar un proyecto educativo aeronáutico de carácter internacional, sin embargo, el paso del tiempo también fomentó el crecimiento urbano de una Angelópolis con necesidades de expansión.

Basta observar algunos planos para lograr formarnos una idea general del crecimiento angelopolitano que, entre otras zonas, se expandió hacia el oriente donde se asentaron decenas de fábricas maquiladoras, refresqueras y de distintas manufacturas. Esta expansión industrial, junto al crecimiento natural de la ciudad y el establecimiento de polos de desarrollo como la Plaza del Charro o el puerto aéreo, fomentaron el crecimiento urbano hacia esa dirección.

El plano titulado *Carta General de la Ciudad de Puebla* elaborado por Armando Macedo G. con motivo del IV Centenario de fundación de la Angelópolis, nos permite observar que el campo de aviación era la zona más alejada de la mancha urbana y que las inmediaciones norte, poniente y sur se encontraban prácticamente despobladas. La inclusión de este espacio en el trazo cartográfico nos permite corroborar que el puerto aéreo era considerado parte de

la urbanización ya que en algunos planos anteriores la proyección abarcaba solo hasta la Ladrillera de Azcarate y parte del río Alseseca.

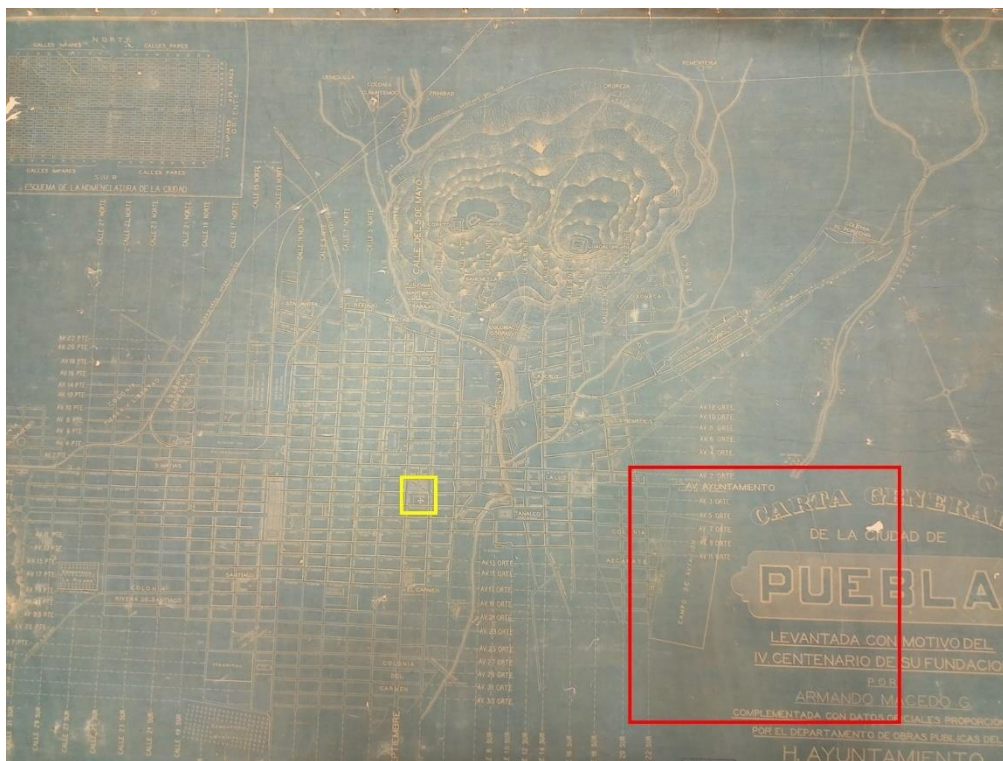


Imagen 41: *Carta General de la Ciudad de Puebla*, 1931, facilitado por la mapoteca Jorge A. vivó. El zócalo de la ciudad se encuentra marcado en color amarillo, mientras que la zona del campo de aviación esta señalada en color rojo.

Seis años después el periódico *Mignon* editó un plano donde se alcanza a apreciar el establecimiento de las colonias Ideal el Porvenir e Ignacio Zaragoza lo que indica un crecimiento habitacional en la zona oriente, después del campo de aviación. La misma proyección muestra que del lado norte también había comenzado la expansión gracias a la colonia Resurgimiento.

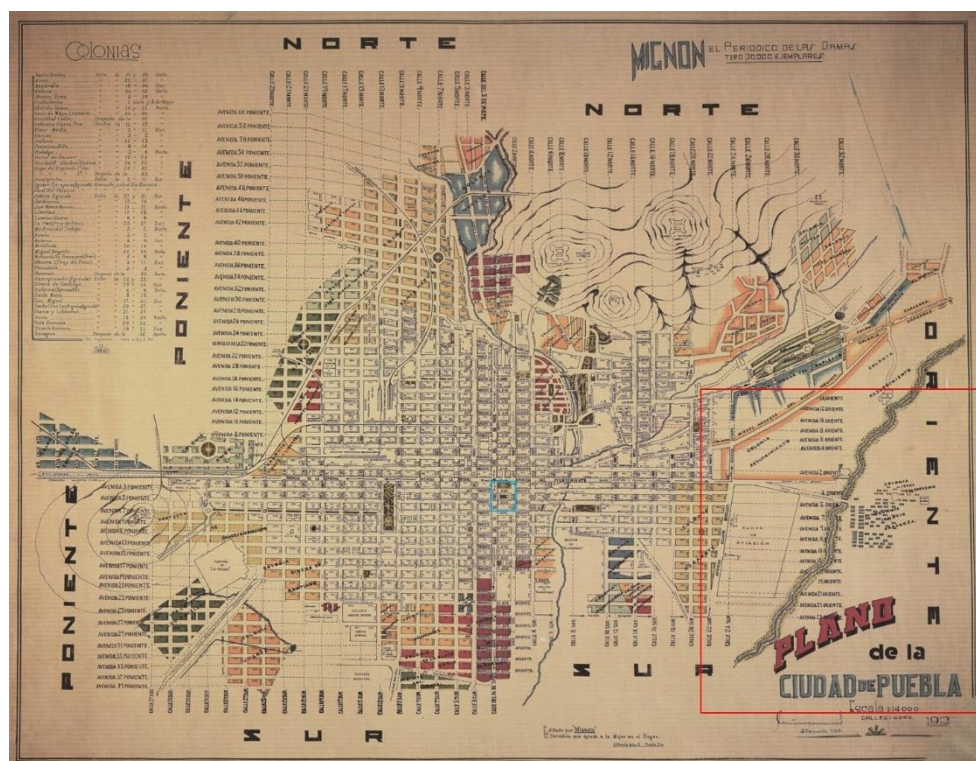


Imagen 42: *Plano de la ciudad de Puebla*, 1937. La zona oriente de la ciudad se encuentra enmarcada en rojo, mientras que el zócalo se aprecia enmarcado en azul. Facilitado por la mapoteca Jorge A. Vivó.

Diez años después Espinosa y Cervantes levantó el *Plano de la ciudad de Puebla*, 1947, en el que además de las colonias mencionadas en el apartado del plano del periódico *Mignon*, se alcanza a apreciar el campo militar, marcado con el número 11, además de una ampliación de la red de comunicaciones terrestres ya que se muestra el trazo de caminos o carreteras y una serie de construcciones después del río Alseseca que muy probablemente son de orden militar. Cabe destacar que en aquel año la Escuela de Aviación Civil se encontraba en funcionamiento y la remodelación de la pista ya se había hecho, sin embargo, dicho plano no refleja el crecimiento en las dimensiones del campo de aviación ni los cambios que había sufrido.

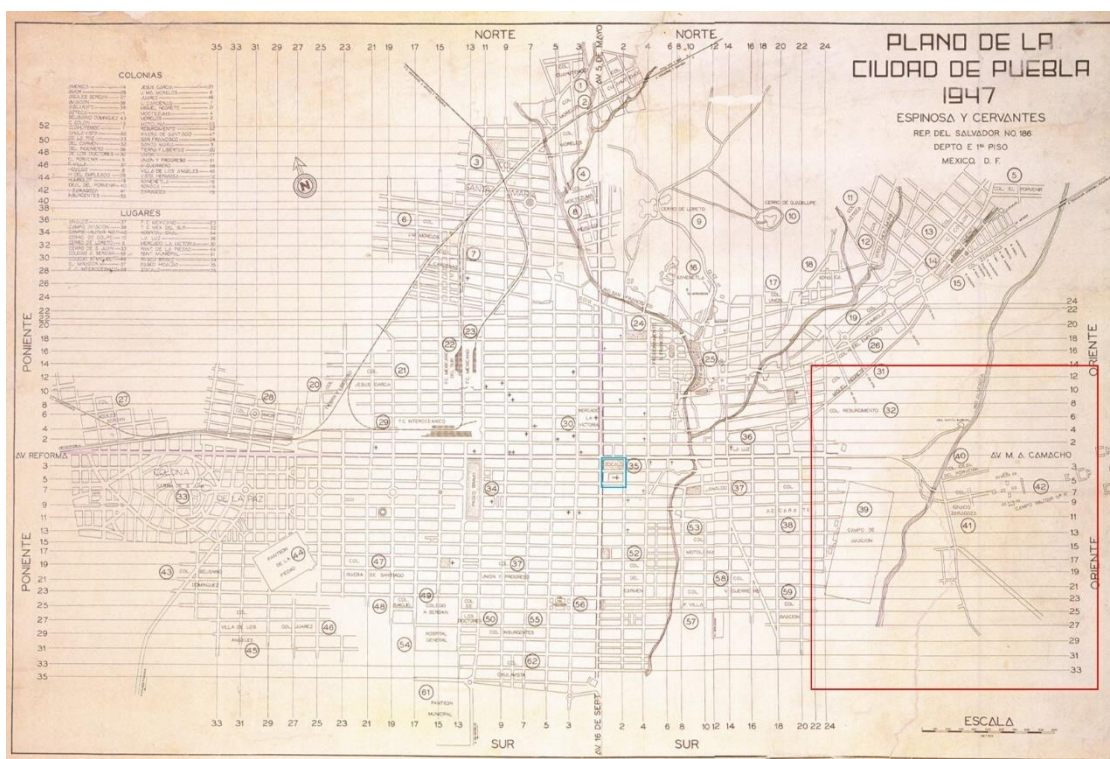


Imagen 43: *Plano de la ciudad de Puebla 1947*, Espinosa y Cervantes. En color rojo se aprecia la zona oriente de la ciudad, mientras que el zócalo se encuentra enmarcado en color azul.

Desafortunadamente no hemos podido conseguir algún plano de la década de los cincuenta que nos permita corroborar el crecimiento de la ciudad, sin embargo, si podemos observarlo a través del *Plano de la ciudad de Puebla, año del centenario*, elaborado en 1962, donde se aprecia un crecimiento urbano destacable en la zona oriente de la proyección, además de los elementos pertenecientes a la XXV Zona Militar y la ampliación de las pistas del puerto aéreo. También se alcanza a apreciar un crecimiento habitacional en la zona norte de la Base Aérea Militar y una expansión en el área sur-oriente de Puebla. Del mismo modo resulta imposible dejar de destacar el crecimiento en infraestructura para comunicaciones terrestres representada en el trazo de caminos o carreteras.

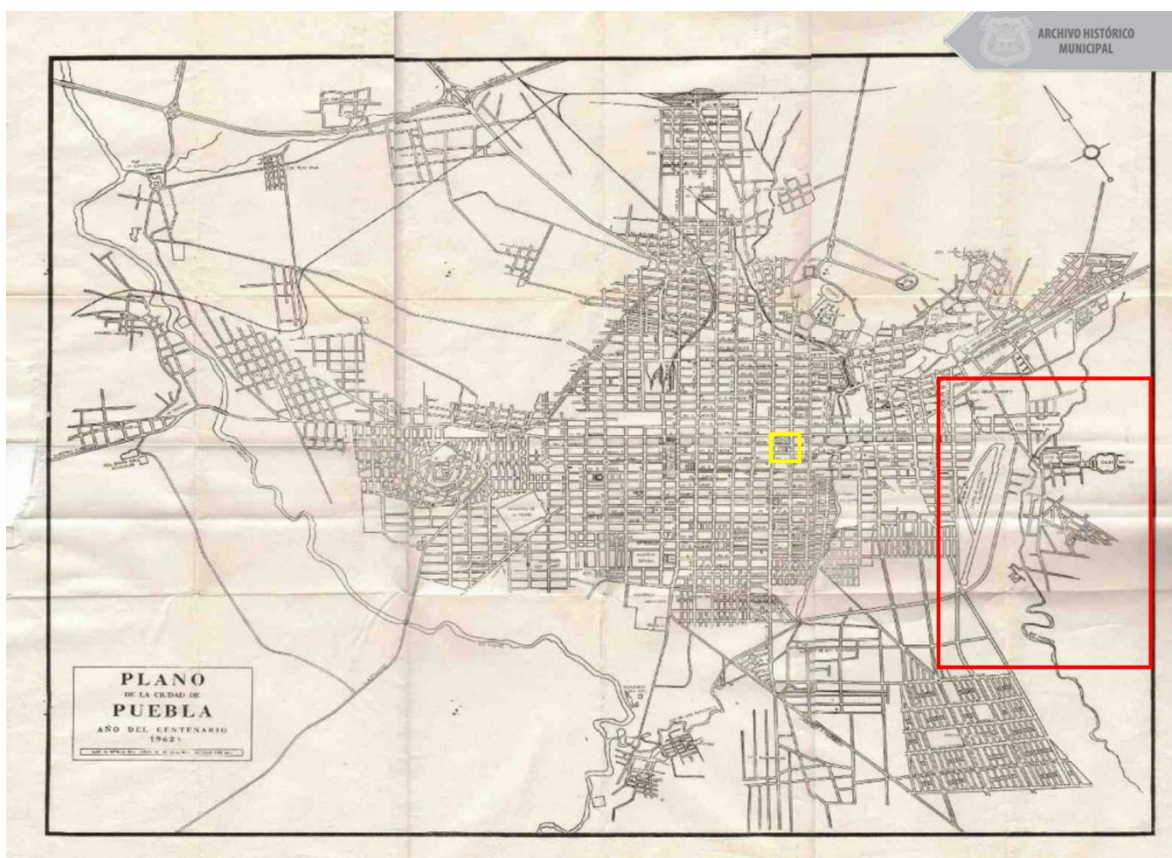


Imagen 44: *Plano de la ciudad de Puebla año del centenario 1962*. La zona oriente se encuentra marcada con color rojo y el zócalo en color amarillo. Obtenida de la página web del Archivo Histórico Municipal de Puebla.

La Carta topográfica *Puebla E14B43*, 1978, presenta un rápido crecimiento hacia el oriente en cuanto a construcciones habitacionales se refiere, en ella podemos apreciar que el puerto aéreo se encontraba cercado en todas direcciones por lo que las operaciones resultaban peligrosas para la población aledaña, además de imposibilitar proyectos de expansión de las pistas.

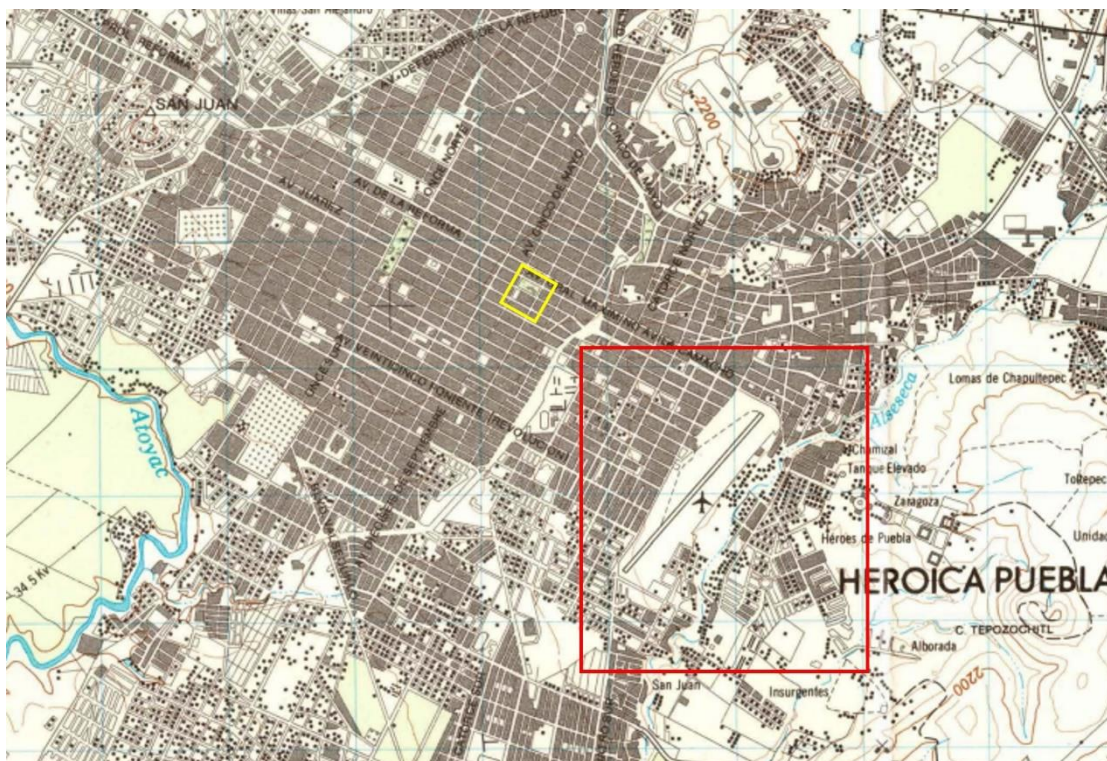


Imagen 45: Carta topográfica de *Puebla E14B43*, 1978. Obtenida de la página web del INEGI. El zócalo se aprecia marcado en color amarillo mientras que la zoma oriente se enmarca en color rojo.

Durante la existencia del campo de aviación nunca se alcanzó a completar la cerca perimetral que lo delimitaba, incluso algunas notas de la prensa mencionan que en ocasiones los postes de la alambrada eran robados. El fotomapa *Puebla de Zaragoza E14B43-E*, volado en 1983, nos permite observar las veredas trazadas por los habitantes aledaños que acostumbraban transitar cruzando por la pista de aterrizaje aun con la desaprobación y llamadas de atención de los elementos militares. El mismo fotomapa nos permite apreciar el crecimiento de una densa mancha urbana que para aquellos años ya había engullido al puerto aéreo en todas direcciones, lo que al mismo tiempo nos confirma la imposibilidad de ampliación de las pistas de aterrizaje y lo peligroso que resultaba operar sobre una ciudad tan poblada.



Imagen 46: Foto mapa *Puebla de Zaragoza E14B43-E*, 1983. Extraído de la página web del INEGI. La zona oriente se encuentra enmarcada en color rojo y el zócalo en color amarillo. Con un poco de atención se alcanza a apreciar las veredas marcadas sobre la colindancia sur, sur-oriente y sur poniente.

En mayo de 1966, R. Thierry dibujó un plano detallado de la Base Aérea Militar número 6 de la ciudad de Puebla por encargo y bajo la dirección de la Fuerza Aérea Mexicana. Dicho plano se encuentra resguardado por el Archivo Histórico Municipal en su sede denominada La Cementera y constituye el único plano referente a dicho espacio que hemos podido localizar durante la investigación.¹ Desafortunadamente el tiempo ha ido ganando la batalla al papel y la tinta por lo que se encuentra bastante borroso, sin embargo, dicho documento resulta importante ya que en el extremo sur de la pista de aterrizaje, es decir, la pista 03 que

¹ Aparentemente ni la Biblioteca de la Fuerza Aérea ni la Dirección General de Archivo e Historia de la Secretaría de la Defensa Nacional cuentan con un plano similar ya que dicha información se solicitó a través del portal de Transparencia sin obtener un recurso como el que tiene en su poder el Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Puebla.

colindaba con la 35 poniente, se presenta un trazo rectangular de 20.5 centímetros de largo acompañado de la leyenda “Proyecto de ampliación de la pista de aterrizaje”, lo que indica que la SEDENA estudió la posibilidad de extender la pista de 1,600 a 2,000 metros de longitud para que las aeronaves pudieran realizar las maniobras de despegue y aterrizaje, pero sobre todo, para brindar la posibilidad de que aviones más grandes, y con la tecnología de la época, pudieran hacer uso de dicha pista muy probablemente con el objetivo de impulsar el tránsito aéreo angelopolitano.



Imagen 47: Fragmento sur del plano *6ZM-1 Base Aérea Militar no. 6, Comandancia*, digitalizado por el Archivo Histórico Municipal. En esta imagen se editaron los colores con el fin de hacer visibles la cabecera de la pista 03, representada por un círculo en el extremo derecho de la imagen, y la leyenda “proyecto de ampliación de la pista de aterrizaje” en el extremo izquierdo.

Después de la II Guerra Mundial el avance tecnológico en materia aeronáutica se aceleró a un ritmo vertiginoso, por lo que era necesario ampliar y modernizar la pista de la B.A.M. no. 6 si se deseaba extender su vida útil, sin embargo, el crecimiento de la mancha urbana ponía en peligro las maniobras de despegue y aterrizaje que las nuevas aeronaves jet requerían para desarrollar sus actividades.

Poco más de un lustro antes de la elaboración del plano anterior, el 4 de julio de 1960, la Compañía Mexicana de Aviación inauguró la era *Jet* de la aviación comercial nacional gracias a la implementación de los nuevos *Havilland Comet 4C*, aeronaves propulsadas por motores *Rolls-Royce*, con techo de servicio de 40,000 pies, configurados por Mexicana de Aviación para transportar 81 pasajeros, aunque el fabricante detallaba que la aeronave podía albergar hasta 109 pasajeros. Los *Comet* de Mexicana acomodaban a los usuarios en dos secciones, una de primera clase con 22 asientos y una de clase turista con capacidad para 59, todos ellos dentro de una aeronave de 34 metros de largo, por 35 metros de envergadura y 9 metros de alto que era tripulada por dos pilotos, un ingeniero de vuelo, un navegante y cuatro sobrecargos.² Debido a sus dimensiones y capacidades esta aeronave nunca aterrizó en la Angelópolis, ya que la pista era inadecuada además de estar rodeada de viviendas que rondaban los 150 metros de distancia entre las cabeceras de las pistas y las puertas de sus casas.



Imagen 48: de *Havilland Comet 4C*. Extraída de la página web *Transponder 1200*.

² Haw Mayer, Erick, "Hace 62 años, Mexicana inició la era del *Jet* en México con el *Comet 4C*", *Transponder 1200*, publicado el 4 de julio de 2022 en <https://www.transponder1200.com/hace-62-anos-mexicana-inicio-la-era-del-jet-en-mexico-con-el-comet-4c/>, consultado el 23 de abril de 2024.

Por otra parte, el itinerario de vuelo de Aeronaves Alimentadoras del Sur detalla que las operaciones en Puebla se realizaban con aviones *Piper Navajo* con capacidad de 6 a 8 pasajeros o aviones *Twin Otter* ambas naves eran de pequeñas dimensiones en relación con el *Havilland Comet 4C*.

AERONAVES DEL SUR, S. A.																
Operación con Piper Navajo y Twin Otter.																
35 T/OTTER DIARIO	31 T/OTTER DIARIO	66 PIPER DIARIO EXC-DOM	64 PIPER DIARIO	62 PIPER DIARIO	57 T/OTTER DIARIO	54 T/OTTER DIARIO	32 PIPER DIARIO	VUELO EQUIPO FRECUENCIA	33 PIPER DIARIO	53 T/OTTER DIARIO	58 T/OTTER DIARIO	61 PIPER DIARIO	63 PIPER DIARIO	65 PIPER DIARIO EXC-DOM	30 T/OTTER DIARIO	34 T/OTTER DIARIO
12:45 ↓ 14:15	09:15 ↓ 10:45	11:20 ↓ 12:30	12:45 ↓ 13:50	07:15 ↓ 08:00 08:10 ↓ 08:30 08:45 ↓ 10:30	07:30 ↓ 08:00 08:30 ↓ 08:45	07:00 ↓ 07:35 07:45 ↓ 08:45	10:30 ↓ 11:00	SA GUADAJAJARA LL LL MANZANILLO SA SA MANZANILLO LL LL COLIMA SA SA COLIMA LL SA APATZINGAN LL SA ZAMORA LL SA URUAPAN LL LL MORELIA SA SA MORELIA LL SA PUEBLA LL LL MEXICO SA LL MEXICO LL LL ARCELIA SA SA ARCELIA LL LL ALTAMIRANO SA LL ZIHUATANEJO SA	10:15 ↓ 09:45	17:50 ↑ 17:15 17:00 ↓ 16:00	10:00 ↑ 09:00	10:15 ↑ 09:30 09:20 ↓ 09:00 08:45	12:35 ↑ 11:30	11:10 ↑ 10:00	12:30 ↓ 11:00	16:00 ↓ 14:30

Imagen 49: itinerario de vuelos de Aeronaves del Sur S.A., 1970. En él se aprecia el modelo de aeronave que se usaba y la escala en la ciudad de Puebla. Obtenido de página web *Timetable Images.com*

Una de las aeronaves de tamaño mediano, procedentes de la década de los cuarenta, que operó constantemente en la ciudad fue el *Douglas DC-3*, dicho avión fue operado por Aerolíneas Vega que transportaba pasajeros y carga entre la que figuraban animales como puercos y chivos. Otra compañía que operó con estos aviones fue Aeropuebla que realizaba recorridos entre Puebla y Acapulco, además de taxi aéreo. Dicha aeronave poseía 19.43 metros de largo por 29.11 metros de envergadura y una altura de 5.18 metros.³ Además de una capacidad para 28 pasajeros en su carga máxima, número que resultaba bastante bajo comparado con la capacidad de transporte del *Comet 4C* de Mexicana de Aviación.⁴

³ Donald, David, *Aviones Militares guía visual*, Madrid, LIBSA, 2009, p. 68.



Imagen 50: DC-3 de la compañía Aeropuebla. En primer plano se observa la aeronave de la compañía, mientras que en segundo plano se aprecia parte del hangar sur y la torre de control ubicada en la tribuna central. Extraído de *Twitter* posteo el día 6 de julio de 2018 por *Aviation Photography of Mexico*.

La comparación anterior nos permite vislumbrar las dimensiones de las aeronaves que operaron en la ciudad durante algunas décadas y las que las aeronaves comerciales de largo alcance tenían desde la década de los sesenta. Al mismo tiempo la comparación es útil para intuir que la pista de aterrizaje de la Base Aérea era insuficiente para soportar operaciones de mayor calado, por lo que podríamos pensar que dicho espacio se estaba convirtiendo en un lugar obsoleto tomando en cuenta que ni siquiera se contaba con un edificio terminal para la recepción de pasajeros y abordaje.

En noviembre de 1945, un avión de la compañía *Panamerican World Airways*, se vio obligada a realizar un aterrizaje de emergencia en el campo de aviación poblano, en aquella ocasión la aerolínea Aerovías Braniff ayudó a la aeronave para proseguir su vuelo rumbo a la ciudad de México, la prensa no detalla el modelo del avión, tampoco profundiza en sus características por lo que se intuye que no hubo mayores riesgos.⁵ Dos décadas y media más

⁵ “Una nave aérea hizo aterrizaje forzoso en esta ciudad ayer”, *La Opinión*, 13 de noviembre de 1945.

tarde, la mañana del 21 de abril de 1971, un tetramotor *DC-6* de la Compañía Mexicana de Aviación realizó un aterrizaje forzoso con 55 pasajeros a bordo debido a una falla en uno de sus cuatro motores, la maniobra se llevó a cabo sin establecer comunicación con la torre de control ya que cabe recordar que no estaba equipada con equipos de comunicación.⁶ Resulta importante destacar que dicha aeronave con sus 30.6 metros de largo por 35.8 metros de envergadura y 8.6 metros de alto, se vio bastante limitada por las dimensiones de la pista poblana por lo que fue una fortuna que no haya pasado a mayores.



Imagen 51: Tetramotor *DC-6* de la Compañía Mexicana de Aviación que aterrizó de emergencia en la Base Aérea de Puebla. Llama la atención observar a personal civil y militar sobre la pista. Tomada de *El Sol de Puebla*, 21 de abril de 1971.

Es probable que el incidente de Mexicana haya reactivado la idea de ampliar la pista de aterrizaje. Coincidentemente, unos días antes la prensa reportó que elementos militares pertenecientes a la Base Aérea se habían presentado en terrenos del fraccionamiento El

⁶ “Aterrizaje Forzoso de un Avión de Mexicana”, *Sol de Puebla*, 21 de abril de 1971.

Mirador para clausurar las obras de construcción de viviendas, llevadas a cabo por particulares y por la empresa Vivienda Familiar e Inversiones Urbanas S.A. que allí se realizaban, alegando que dichos terrenos pertenecían a la BAM no. 6.⁷ No solo los particulares invadieron los terrenos de propiedad Federal de la SEDENA, también el Ayuntamiento poblano había realizado construcciones de viviendas y calles sin autorización, además del fraccionamiento Bella Vista. La misma nota detalla que en años anteriores los ingenieros militares habían reportado que el campo de aviación se podía prolongar hasta 391 metros sin afectar a otras propiedades, muy probablemente haciendo alusión al proyecto de ampliación esbozado en el plano dibujado por R. Tiherry en 1966. Se intuye que, aquella capacidad de crecimiento ya estaba perdida en 1971, ya que se reporta que incluso se encontraba una cancha de fútbol entre la cabecera de la pista 03 y la Ciudad de los Niños, además de varios lotes.⁸ Lo anterior demuestra que el avance de la mancha urbana no se dio de manera ordenada ni planeada, incluso se alcanzan a percibir algunos casos de corrupción, por lo que la posibilidad de ampliar el aeropuerto estaba prácticamente sepultada.

El aterrizaje forzoso del *DC-6* fomentó la preocupación de una ciudad que tenía un aeropuerto casi obsoleto en medio de una zona poblada y a unas cuadras del corazón de la misma. El 22 de abril *El Sol de Puebla* presentó en primera plana el título “Aeropuerto clamor general”, una breve nota que recogió las opiniones del capitán piloto aviador Carlos López Mora quien expresó que la ciudad no tenía ninguna justificación para no poseer un aeropuerto adecuado, mientras que el capitán Carlos Camacho Espíritu apeló a la recuperación de los terrenos del campo de aviación para ampliar la pista de aterrizaje y por ultimo del profesor

⁷ García Camacho, Alfonso, “Amparo en la invasión del campo aéreo”, *El sol de Puebla*, 7 de abril de 1971.

⁸ García Camacho, Alfonso, “El Ayuntamiento también invadió el campo aéreo”, *El sol de Puebla*, 12 de abril de 1971.

Enrique Cordero y Torres quien señaló que las autoridades han sido injustas al no impulsar la aviación en una ciudad de la importancia de Puebla. El reportero se tomó la molestia de recolectar la opinión de los mecánicos de la Compañía Mexicana de Aviación que habían llegado para reparar la aeronave, quienes expresaron que la ciudad necesitaba una “buena pista aérea” además de preguntarse “¿Qué hubiera pasado si el vuelo es de noche?”,⁹ lo que nos recuerda que el aeropuerto poblano nunca contó con sistema de señalización e iluminación para operaciones nocturnas y que el único elemento relacionado fue el faro del Fuerte de Guadalupe cuya función principal era orientar la navegación y no iluminar la pista de aterrizaje.

Dos días después de la publicación de la nota anterior, la prensa informó que según la Secretaría de Obras Públicas no había presupuesto para modernizar o construir un aeropuerto en Puebla. La misma nota señalaba que el gobernador del Estado, Rafael Moreno Valle, expresó que durante el sexenio anterior se había presentado la solicitud para construir un nuevo aeropuerto, pero que había sido negada por la misma Secretaría antes mencionada.¹⁰

Muy curiosamente, el 24 de abril se publicó en la sección “Problema de la Ciudad”, del *Sol de Puebla*, la nota titulada “Urge la regeneración urbana de Puebla conclusión del seminario de arquitectos”. Junto a aquel encabezado, la Editorial dedicó un apartado sobre la necesidad de un nuevo aeropuerto en Puebla y el avance de la mancha urbana que para ese momento ya había rodeado al puerto aéreo.¹¹ Justo debajo de aquel apartado se presentó otro breve texto titulado “El Chapultepec Angelopolitano” que planteaba la necesidad de que la ciudad tuviera un espacio ecológico que sirviera como pulmón, alegando que si las hectáreas dedicadas a la

⁹ “Aeropuerto, Clamor general”, *El sol de Puebla*, 22 de abril de 1971.

¹⁰ “No hay presupuesto para construir el de Puebla”, *El sol de Puebla*, 24 de abril de 1971.

¹¹ Editorial, “Nuevo aeropuerto para Puebla”, *El Sol de Puebla*, 25 de abril de 1971.

aviación poblana eran insuficientes para el aeropuerto si eran útiles para la generación de un proyecto como el que se planteaba.¹² Aparentemente el proyecto solo quedó en una opinión que la prensa poblana emitió hacia las autoridades, sin embargo, llama la atención que el apartado complementario de aquella nota mencionara que dicha obra podría llevarse a cabo bajo el auspicio del Gobierno Federal, Estatal o bajo la mano de algún filántropo, lo que sospechosamente pareció volverse realidad después de 15 años, cuando estos tres elementos unieron esfuerzos para la materialización de un nuevo pulmón en la zona oriente de la ciudad.

Muy probablemente el tiempo de espera tuvo que ver con la generación de políticas públicas y planeación urbana que no se encontraba disponible al momento de la publicación de dicho texto, ya que, según la misma nota, corría el rumor de que los terrenos de la Base Aérea eran propicios para el establecimiento de un fraccionamiento.

Bajo este contexto, el 11 de mayo de 1973, se publicó en el Diario Oficial la notificación del Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización al Comisariado Ejidal del poblado de Huejotzingo sobre la solicitud de la Secretaría de la Defensa Nacional para expropiar una superficie de 50-95-30 has. Para destinarse a la instalación de la Base Aérea Militar y aeropuerto.¹³ Poco menos de un año más tarde, el 22 de febrero de 1974, se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Puebla el decreto en el que el presidente Luis Echeverría Álvarez expropió una superficie total de 3,056,048.79 metros cuadrados de Juan C. Bonilla, Huejotzingo, Tlaltenango, Estado de Puebla. Por causa de utilidad pública para construir el

¹² Editorial, “El Chapultepec Angelopolitanos”, *El Sol de Puebla*, 25 de abril de 1971.

¹³ “Notificación del Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización al Comisariado Ejidal del poblado de Huejotzingo, municipio del mismo nombre, Puebla, Relativa a la solicitud de expropiación de terrenos ejidales presentada por la Secretaría de la Defensa Nacional”, *Diario Oficial*, 11 de mayo de 1973.

aeropuerto de Puebla.¹⁴ Cabe resaltar que en el decreto de expropiación solo se hace mención de la construcción del aeropuerto poblano y ya no se menciona la sexta Base Aérea.

Durante el primer lustro de la década de los setenta parecía que el traslado del aeropuerto era asunto casi resuelto, sin embargo, el trámite, planeación y construcción tardarían una década más. Durante la misma década, la Angelópolis se enfrentaría a una de las catástrofes aéreas más impactantes para los poblanos.

¹⁴ “Decreto que expropia por causa de utilidad pública y para las obras de construcción del Aeropuerto de Puebla, Puebla.”, *Periódico Oficial del gobierno constitucional del Estado de Puebla*, 22 de febrero de 1974.

5.1 Del cielo a la tierra

Antes de iniciar este apartado es necesario para mí aclarar que, la información obtenida de la investigación en materia de accidentes, ha sido tratada con la mayor empatía y respeto posible, ya que en algunos casos los recuerdos de las tragedias siguen latentes en los familiares de los fallecidos, por lo que aprovecho para expresar mis más sinceros respetos.

La incapacidad de ampliación de la pista de aterrizaje y el crecimiento de la mancha urbana no fueron los únicos factores que jugaron en contra de la aviación poblana. La llegada de un nuevo medio de transporte, trajo consigo nuevas formas de interacción y al mismo tiempo nuevas calamidades.

La aviación poblana tiene sus raíces en la segunda década del siglo XX, desafortunadamente los accidentes aeronáuticos cercanos o dentro de la capital poblana llegaron acompañando a los primeros aviones que surcaron los cielos poblanos.

Según Enrique Cordero y Torres, en 1924 había en la Angelópolis un aviador norteamericano que se dedicaba a realizar vuelos sobre la ciudad, sin embargo, estos se suspendieron debido a que su aeronave tuvo una falla que lo precipitó sobre las pozas de Amatlán.¹⁵

El 13 de octubre de 1929, *La Opinión* reportó la caída del avión propiedad de Mr. J. B. Tanner, quien estaba realizando vuelos recreativos llevando un pasajero con él. Aquel día estaba realizando un sobrevuelo sobre la Avenida la Paz acompañado del señor Baraquiél Martínez, desafortunadamente el motor de su aeronave falló por lo que se desplomó sobre los terrenos frente al panteón de La Piedad. La misma nota se encarga de enumerar dos

¹⁵ Castillo Rodriguez, *Op. Cit.*, pp. 52-53.

accidentes aéreos anteriores, uno en terrenos de Mayorazgo, que podría hacer referencia al que Cordero y Torres describió, y otro en terrenos de Manzanilla, desafortunadamente no se mencionan fechas de estos últimos.¹⁶

El 28 de septiembre de 1931, el teniente Carlos Hermosillo aterrizó en el campo de aviación Pablo L. Sidar para presentar un avión que el gobernador del Estado, Leónides Andreu Almazán, pretendía comprar para el Aéreo Club de Puebla. El piloto invitó al señor Francisco Castro Rayón a volar con el fin de evaluar la aeronave que serviría para entrenar a los futuros pilotos poblanos, sin embargo, a la altura del bosque de Manzanilla el avión se desplomó cayendo cerca de la colonia El porvenir. El episodio no pasó a mayores ya que el piloto y pasajero resultaron con heridas menores.¹⁷

El 5 de mayo de 1942, durante la inauguración de la Escuela de Aviación Maximino Ávila Camacho un bimotor que estaba realizando vuelos de demostración, dirigida por el capitán Roberto Talamantes y el piloto Enrique Espinoza, se precipitó en terrenos del ex rancho El Cristo ubicado hacia el nor-orienté del puerto aéreo, afortunadamente los pilotos solo sufrieron de fractura en una pierna.¹⁸

Un par de semanas después, el 30 de mayo, mientras el capitán Viniegra se encontraba realizando una maniobra de aterrizaje con un alumno de la Escuela de Aviación Maximino Ávila Camacho, se encontró con un jinete que en aquel momento estaba atravesando por la pista de aterrizaje, lo que provocó que el avión se despistara para evitar atropellar al invasor.

¹⁶ “Un avión cayó ayer aparatosamente en terrenos del panteón La Piedad”, *La Opinión*, 13 de octubre de 1929.

¹⁷ “Grave accidente aéreo ocurrió en esta ciudad” *La opinión*, 29 de septiembre de 1931.

¹⁸ “Trágico accidente en el campo Sidar”, *La Opinión*, 6 de mayo de 1942.

Este incidente solo quedó en un ala de la aeronave rota, sin embargo, nos muestra claramente la falta de vigilancia y la cotidianidad del tránsito peatonal en el campo de aviación.¹⁹

El 5 de enero de 1944, una aeronave de la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo, sufrió un aterrizaje forzoso en Tlaxcala, desafortunadamente la prensa no detalla la población. Aunque sí menciona que ni tripulantes ni aeronave sufrieron daños por lo que después de acondicionar el terreno pudieron despegar nuevamente.²⁰ Llama la atención que dicho acontecimiento se diera casi un mes después de la inauguración de la Escuela de Aviación Civil.

En el mes de septiembre, *El sol de Puebla* reportó un incidente similar cuando el alumno David Fuentes tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en la comunidad de San Pablo Citlaltépetl, en los límites de Puebla y Tlaxcala, debido a la falta de combustible en su tanque. El aterrizaje se llevó a cabo sin contratiempos y sin que el alumno o la aeronave sufrieran daños.²¹

En noviembre de 1945, un avión de *Panamerican Airways* que se encontraba en ruta hacia el Distrito Federal, tuvo que aterrizar de emergencia en el puerto aéreo poblano. Aunque no se detalla las características de la aeronave, aparentemente maniobró sin contratiempos y fue auxiliado por el señor Manuel Osorio B., jefe de estación de Aerovías Braniff en Puebla, quien proporcionó lo necesario para que la aeronave continuara su ruta. Dicho evento se presentó sin mayores contratiempos.²²

Un mes después, el 12 de diciembre, un avión *Inter-State* de la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo tripulado por los estudiantes Donaciano Vivar Gómez y Miguel Mena Huerta salió

¹⁹ “avión destrozado por punible imprudencia”, *La Opinión*, 31 de mayo de 1942.

²⁰ “Informe sobre al aterrizaje de un avión”, *La Opinión*, 6 de enero de 1944.

²¹ “Salió ileso el aviador”, *El sol de Puebla*, 14 de septiembre de 1944.

²² “Una nave aérea hizo aterrizaje forzoso en esta ciudad ayer”, *La Opinión*, 13 de noviembre de 1945.

a realizar vuelos de entrenamiento a Tehuacán, donde desafortunadamente se desplomó sobre la zona de “Osumbilla”. Después del impacto, el avión se incendió por lo que calcinó el cuerpo de uno de ellos mientras que el otro quedó mal herido debido a que salió proyectado de la aeronave. El cuerpo del alumno fallecido fue velado en las instalaciones de la Escuela de Aviación.²³

El 1 de noviembre de 1946, la prensa informó sobre un avión *Inter State* de la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo que durante una maniobra de aterrizaje forzoso, provocada por una falla de motor, se enfiló hacia la pista de aterrizaje. sin embargo, debido a que el motor se detuvo el alumno Carlos Martínez Aguilar decidió cambiar el rumbo, desafortunadamente durante la maniobra se impactó contra un automóvil que se dirigía a Zaragoza. Afortunadamente, los ocupantes del carro y el piloto salieron ilesos, aunque sus vehículos no tuvieron la misma suerte.²⁴

El catorce de enero de 1947, la Angelópolis vivió uno de los accidentes aéreos con más víctimas en la historia aeronáutica poblana. Un avión militar que formaba parte de una escuadrilla de aeronaves, que tenían como misión transportar elementos de la XXV Zona Militar a Paríán, Oaxaca, con el objetivo de participar en una misión, despegó del campo de aviación a las 9:25 de la mañana. Desafortunadamente, después de elevarse, el aparato se precipitó a tierra aún dentro de los límites del puerto aéreo a la altura de la 25 poniente. A causa del impacto la aeronave se incendió y provocó que el parque que se transportaba comenzara a estallar. En el lugar murieron un total de 21 elementos incluyendo a la tripulación cuyos cuerpos fueron trasladados al Distrito Federal mientras que los restos

²³ “El avión Franklin de la Esc. 5 de mayo se estrelló ayer”, *La Opinión*, 13 de diciembre de 1945.

²⁴ “Un avión se estrelló en contra de un coche al ir aterrizando”, *La Opinión*, 1 de noviembre de 1946.

calcinados de los elementos restantes fueron velados en una capilla establecida en la XXV Zona Militar.²⁵



Imagen 52: Restos de la aeronave que se desplomo el 14 de enero de 1947. Tomado de *La Opinión*.

En los siguientes días la prensa reportó la participación ciudadana en el cortejo fúnebre, mientras que las fuerzas militares expresaron su agradecimiento a los poblanos por la solidaridad que mostraron durante los eventos luctuosos. El 15 de enero la señora María L. Viuda de Pampin, envió una carta, en papel membretado del Hotel Imperial, al presidente Miguel Alemán donde reafirmaba las condolencias que la misma había enviado un día antes a palacio nacional través de un telegrama y al mismo tiempo reportaba que efectivamente los poblanos se unieron y asistieron al sepelio de los militares. Además, comentó que al entrevistar a los generales Bravo Izquierdo y Otero Pablos, expresaron sentirse satisfechos

²⁵ “Espantosa catástrofe en aviación”, *La Opinión*, 15 de enero de 1947.

por el apoyo de la población. Esto gracias a que la señora María se encontraba de paso en la ciudad mientras se dirigía a una gira periodística en el Estado de Veracruz.²⁶

Cabe resaltar que el asunto no se cerró aquel día, ya que en los siguientes meses se informó sobre el desarrollo de la investigación y la conclusión a la que los peritos llegaron en marzo del mismo año, argumentando que el desplome fue originado por una falla en el motor izquierdo y no por un exceso de carga, ya que según sus cálculos al sumar el peso del aparato, tripulación, elementos de tropa y carga que la aeronave llevaba, alcanzaba los 9,070 kilogramos un total que estaba dentro del margen de capacidades del avión.²⁷

Una última muestra de respeto se dio el 14 de enero del año siguiente, cuando en el “Panteón civil de la plaza de Puebla”²⁸ las autoridades organizaron una ceremonia luctuosa por el primer aniversario de la tragedia aérea ocurrida en 1947. Aparentemente después de este evento ya no se dio continuidad a rememorar lo sucedido.

En noviembre de 1947, otra aeronave de la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo se desplomó en terrenos del Rancho la Aurora, la prensa reportó que se desconocía el motivo y que el piloto, el instructor de vuelo Rafael de León Rodríguez, sufrió una fractura de cráneo mientras que el alumno Nicandro Herreras salió mejor librado, por lo que alcanzó a reportar que su vuelo provenía de la ciudad de México.²⁹

²⁶ Archivo General de la Nación, Presidentes, Miguel Alemán Valdez, caja 491, expediente 511.6/9, 15 de enero de 1947, Carta de la señora Viuda de Pampin a Presidente de la Republica.

²⁷ “El accidente de aviación atribuyese a una falla”, *La Opinión*, 10 de marzo de 1947.

²⁸ “Ceremonia luctuosa en el primer aniversario de un accidente aéreo”, *La Opinión*, 14 de enero 1948.

²⁹ “Se cayó un avión en el rancho La Aurora”, *La Opinión*, 11 de noviembre de 1947.

El año de 1947 cerró con el rumor de un accidente aéreo ocurrido en Amozoc, donde una aeronave aparentemente se había desplomado, sin embargo, el 15 de diciembre la prensa solo reportaba algunas posibilidades que no se habían confirmado.³⁰

Aunque aparentemente no hubo accidentes aéreos dentro de la ciudad de Puebla entre 1948 y 1949, sí ocurrieron algunos hechos que lamentar en el interior del estado. El 11 de julio de 1948 un avión se estrelló contra un camión en Huauchinango,³¹ el 26 de abril de 1949 se desplomó en Tehuacán una aeronave que transportaba a miembros de la Comisión Mixta de la Campaña contra la Fiebre Aftosa,³² uno de los accidentes que pasaría a la historia fue el avionazo de la aeronave modelo DC-3 de la Compañía Mexicana de aviación que se estrelló el 26 de septiembre de 1949, en un lugar cercano a los límites de Puebla llamado pico Fraile en el cual murió la actriz Blanca Estela Pavón, aunque este accidente no se dio concretamente en el Estado de Puebla varios pobladores de los municipios de Huejotzingo, San Martín Texmelucan y lugares cercanos al Popocatepetl reportaron haber visto a la aeronave volando muy bajo.³³

El 30 de marzo de 1950 dos aviones, un *Inter State* y un *Stearman*, pertenecientes a la Escuela de Aviación, que en ese momento era dirigida por el general Juan José Sixto del Río, tuvieron que aterrizar de emergencia en Atlixco debido a que el aeropuerto poblano presentaba tolvaneras y fuertes vientos, sin embargo, no pudieron dar aviso de su maniobra debido a que

³⁰ "Que cayó un avión en Amozoc", *La Opinión*, 15 de diciembre de 1947.

³¹ "se estrelló un avión cerca de Huauchinango", *La Opinión*, 11 de julio de 1948.

³² "Se desplomó ayer un avión en Tehuacán", *La Opinión*, 26 de abril de 1949.

³³ "Una Extraña coincidencia: Blanca Estela Pavón murió para que Viruta viviera", *México Desconocido*, consultado el 25 de abril de 2024 en <https://www.mexicodesconocido.com.mx/una-extrana-coincidencia-blanca-estela-pavon-murio-para-que-viruta-viviera.html>

las aeronaves no contaban con algún sistema de comunicación con tierra y a que el campo de aviación no contaba con una torre de control operativa.³⁴

Unos meses después, en el mes de junio, la señorita Yolanda Briones y el alumno de la Escuela de Aviación Civil Bernardo Camarillo sufrieron un accidente mientras intentaban aterrizar en la pista del campo de aviación estrellándose atrás de una casa ubicada en el camino hacia la zona militar, este evento fue visto por varias personas ya que en ese momento había un juego de *Base Ball* en el diamante ubicado en el aeropuerto, lo que nos deja ver la cercanía entre los poblanos y el espacio dedicado a la aeronáutica, pero al mismo tiempo, la falta de seguridad y control sobre un espacio de operaciones de alto riesgo como lo era el Pablo L. Sidar. La nota recrimina que la aeronave bautizada como “Malinche” estaba en malas condiciones de mantenimiento y que incluso había sufrido perforaciones debido a su exposición a la intemperie, lo que se había remediado con parches en las alas, sin embargo, el reportero argumenta que el avión era propiedad de Manuel Villagrán, inspector de la SCOP, y que por ello aún seguía volando lo que nos permite intuir el tráfico de influencias que podía desarrollarse en un ambiente de elite como el de la aviación privada.³⁵

Algunos años después, el joven Bernardo Camarillo volvió a protagonizar un accidente aéreo cuando el 6 de octubre de 1953, después de despegar del campo de aviación tomo rumbo hacia Ixtepec, Oaxaca. Desafortunadamente una falla en el motor obligó al piloto a aterrizar de emergencia en terrenos del Rancho de la Rosa a unos kilómetros del puerto aéreo.³⁶

³⁴ “Los pilotos salvaron la vida de milagro”, *La Opinión*, 31 de marzo de 1950.

³⁵ “Se desploma una avioneta de esta ciudad”, *La Opinión*, 26 de junio de 1950.

³⁶ “Se desplomó ayer un avión”, *La Opinión*, 7 de octubre de 1953.

El domingo 6 de diciembre de 1959 *El sol de Puebla* reportó otra tragedia aérea que impactó hondamente en los poblanos. Una aeronave reportada como *C-47* o *DC-3*³⁷, perteneciente a la Comisión Federal de Electricidad y proveniente del Distrito Federal con plan de vuelo directo a la ciudad de Chetumal, según versión del único sobreviviente de la tripulación, sufrió fallas en los lectores de revoluciones de sus motores por lo que el capitán decidió aterrizar en la, entonces, Base Aérea Militar no. 6 donde desafortunadamente el avión no consolidó su aterrizaje por lo que se vio obligado a irse al aire e intentar realizar nuevamente un patrón de aterrizaje enfilándose hacia el poniente de la ciudad. La maniobra no resultó efectiva ya que la aeronave no logró recuperar altura por lo que golpeo las antenas y chimeneas de algunas construcciones de la ciudad, derribando la antena de transmisiones del edificio de la XXV Zona Militar, ubicado en aquel entonces en la 4 poniente, donde perdió una hélice que cayó en la Escuela Primaria Santos Degollado, para posteriormente derribar la cruz de la torre de la Iglesia de Belén y finalmente incrustarse en la azotea del número 706 de la misma calle, donde el impacto provocó que la aeronave se incendiara por lo que no permitió que la tripulación o los pasajeros pudieran salvarse.

Según el teniente mecánico Pérez Calvillo, único sobreviviente, logró salvarse gracias a que al darse cuenta de que el avión no lograba elevarse decidió alojarse en el baño que se encontraba en la parte posterior. El mismo testigo reporta que en aquel vuelo iba una tripulación conformada por piloto, copiloto y él en calidad de mecánico, quienes trasladaban a 5 pasajeros entre los que se encontraba la esposa del copiloto, quien estaba embarazada y

³⁷ Ambos modelos son el mismo, sin embargo, el *C-47* corresponde a la configuración para uso militar mientras que el *DC-3c* corresponde a la configuración para aviación comercial.

que según la prensa dio a luz al momento del impacto.³⁸ Dicho evento marca una de las primeras incursiones de aeronaves en zonas densamente pobladas de la Angelópolis.

Poco más de una década después, el 20 de abril de 1971, un *DC-6* de la Compañía Mexicana de Aviación que había despegado del Aeropuerto Internacional de México, a las 8:55 de la mañana, se vio obligado a aterrizar de emergencia en la Base Aérea Militar, sin establecer ningún contacto previo con el personal en tierra, lo que evidencia la falta de ayudas a la navegación que sufría dicho espacio. El destino de la aeronave era la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, y llevaba a bordo 55 pasajeros, entre ellos a un personaje que la prensa denomina como “el primer jefe lacandón”. Afortunadamente la aeronave aterrizó bien, en una pista bastante justa para las capacidades del *DC-6*. Según el reporte de la prensa poblana alrededor de la una de la tarde otro avión de Mexicana recogió a los pasajeros para continuar su viaje, mientras los mecánicos cambiaban el motor de la aeronave en cuestión. Al respecto el señor Fernando Rodríguez, vecino de la zona en aquellos años, en entrevista telefónica comenta que recuerda que antes de que la aeronave pudiera despegar tuvo que deshacerse de todo el peso posible y programar su salida temprano con el fin de que el aire fuera más denso para levantar el vuelo.³⁹ Al día siguiente la aeronave partió al filo de las nueve de la mañana.

El incidente no pasó a mayores, sin embargo, puso sobre aviso a las autoridades poblanas sobre el estado obsoleto del puerto aéreo que no era capaz de establecer comunicación con aeronaves civiles, de realizar operaciones nocturnas, ni de recibir aviones de mediana y gran envergadura con capacidades superiores, que ya estaban operando en nuestro país.⁴⁰

³⁸ “Conmocionó a Puebla la tragedia aérea”, *El sol de Puebla*, 6 de diciembre de 1959.

³⁹ Entrevista vía telefónica al señor Fernando Rodríguez, realizada el día 22 de marzo de 2023.

⁴⁰ “Aterrizaje forzoso de un avión de Mexicana”, *El sol de Puebla*, 21 de abril de 1971.

Siete años más tarde, el lunes 17 de julio de 1978, se suscitó uno de los accidentes aéreos más impactantes que los poblanos vivieron. Una aeronave jet modelo *T-33* perteneciente al escuadrón aéreo 202 de la Fuerza Aérea Mexicana se estrelló en la escuela Ciudad de los Niños ubicada al sur oriente de la Basé Aérea Militar.⁴¹ Cabe destacar que dichas aeronaves no podían aterrizar en la BAM no. 6, debido a la corta longitud de la pista, sin embargo, su presencia no era ajena a la población ya que era habitual que este tipo de aviones realizaran prácticas de vuelo a baja altura o “borraceo”.

Los testimonios recabados por la Procuraduría General de Justicia del Estado proporcionan una idea de lo ocurrido aquel día. Según la declaración de un despachador de vuelos, del cual omitiremos su nombre por discreción y respeto al testigo, observó que alrededor de las diez de la mañana dos aeronaves realizaban maniobras de vuelo bajo sobre la pista, según los datos se intuye que la maniobra se iniciaba entrando por la pista 21 y finalizaba elevándose en la pista 03 ubicada en la 35 oriente, sin embargo, la segunda aeronave no alcanzó a levantar el vuelo vertical y se impactó contra la escuela.⁴² El testimonio de un piloto aviador que se encontraba en la Base Aérea es muy similar al presentado anteriormente, sin embargo, agregó que dicha maniobra se practicaba con el fin de aprender a evadir los radares y que creía que la segunda aeronave había caído dentro del chiflón de aire de la primera, lo que nos hace pensar que se refiere a que el segundo avión entró en la estela de turbulencia de la primera debido a su cercanía durante el vuelo. El mismo testimonio relata que, al dirigirse a apoyar

⁴¹ “Jet militar chocó en una escuela”, *El sol de Puebla*, 18 de julio de 1978.

⁴² Otros dos testigos afirman que al final de la maniobra las aeronaves realizaban un giro sobre su propio eje con el fin de enfilarse nuevamente sobre la pista.

en el accidente encontró dos cadáveres civiles, uno dentro de los terrenos de la Base Aérea y otro en el terreno junto a la escuela.⁴³

Varios testimonios apuntan a que la aeronave perdió el control debido a que impactó a un transeúnte que cruzaba la pista en aquel momento, acto prohibido que era bastante común en la época ya que incluso los niños cruzaban por aquel lugar para ir a sus escuelas o regresar a casa, sin embargo, es bastante probable que la estela de turbulencia de la aeronave líder haya jugado un papel determinante en el accidente. El T-33 matrícula JE-015, entró en maniobra por la pista 21, ubicada sobre la avenida Juan de Palafox y Mendoza, y al intentar salir con vuelo vertical antes de la cabecera de la pista 03, ubicada en la 35 oriente, viró súbitamente a la izquierda lo que provocó que incursionara en la Ciudad de los Niños y se incendiara con el impacto. Del mismo modo que el accidente del 14 de enero de 1947, esta aeronave se encontraba equipada con artillería por lo que los cartuchos útiles comenzaron a explotar.

Desafortunadamente el capitán piloto aviador Enrique Ramos de la Vega y el teniente Salvador Ávila Mijares perdieron la vida en el accidente, además de dos civiles, de los cuales omitiremos su nombre por respeto a las familias, uno de ellos aparentemente estaba cruzando la pista y el otro se encontraba transitando por un camino aledaño.⁴⁴ Sin embargo, cabe resaltar que el accidente de aquel lunes por la mañana solo cobró la vida de cuatro personas y daños materiales ya que de haber ocurrido una o dos semanas antes, el monto podría haber sido, principalmente, de decenas de niños fallecidos.

⁴³ Archivo General del Estado de Puebla, Procuraduría General de Justicia, 1978, caja 1353, mesa tercera, averiguación previa 3000.

⁴⁴ *Ibid.*



Imagen 53: Lugar donde impactó la aeronave matricula JE-015. Fotografía proporcionada por el Archivo General del Estado de Puebla.



Imagen 54: Vista interior del edificio de aulas de la Ciudad de los Niños donde impactó la aeronave, se aprecian las huellas de la explosión y el incendio que provocó. Fotografía proporcionada por el Archivo General del Estado de Puebla.

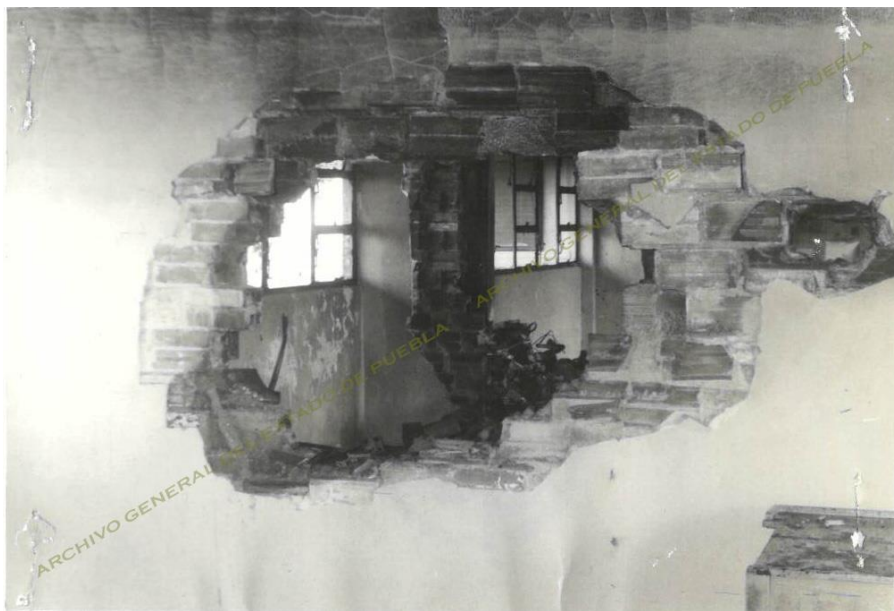


Imagen 55: Boquete en muros de los salones debido al impacto de la aeronave. Fotografía proporcionada por el Archivo General del Estado de Puebla.

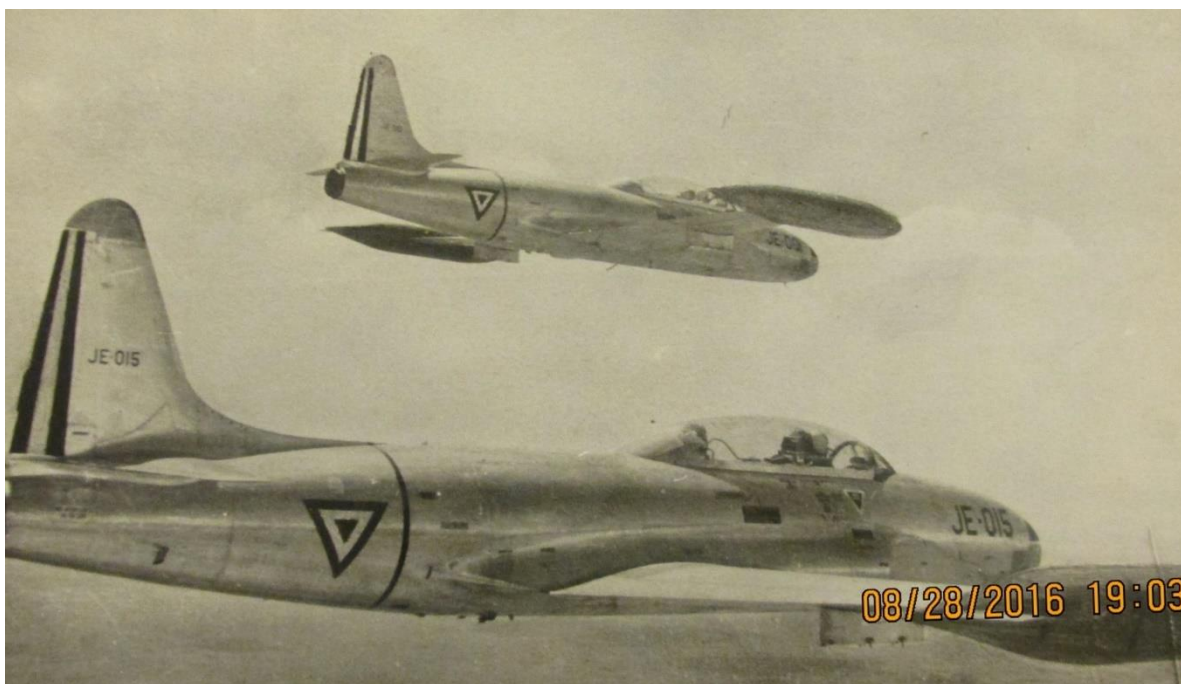


Imagen 56: T-33 de la FAM, matrícula JE-015 en vuelo. Fotografía publicada el 11 de marzo de 2024 en la página de Facebook Museo Militar de Aviación teniente piloto aviador José Espinosa Fuentes. Créditos a quien corresponda.

Desafortunadamente este no fue el único avionazo que nos dejó la década de los setenta. En la mañana del miércoles 17 de octubre de 1979, una aeronave civil matrícula XB-TEW modelo *Lark Commander*, que acababa de despegar de la Base Aérea se vio obligada a realizar un aterrizaje de emergencia, luego de que los instrumentos de vuelo reportaran una falla en el motor. El plan del piloto era alcanzar los terrenos de C.U. con la intención de encontrar un espacio amplio y seguro para aterrizar, sin embargo, la pérdida de potencia lo obligó a planear sobre el camellón de la avenida 24 sur, tratando de evadir las líneas eléctricas y buscando un hueco entre el tránsito matutino para lograrlo, sin embargo, según el testimonio del piloto, Martín Campos Vázquez, recabado por un reportero de *El Sol de Puebla*, una de las alas se enganchó con una alambrada lo que provocó que la aeronave se clavara sobre la acera. Cabe destacar que el avión pertenecía al director de Tránsito del Estado, Sergio Reguero Placeres, quien compartía propiedad con el doctor Martín Campos y Enrique Ruiz.⁴⁵



Imagen 57: Aeronave enclavada en el camellón de la 24 sur, fotografía de Juan Herrera Rosete publicada en *Sol de Puebla*, 18 de octubre de 1979.

⁴⁵ “Cayo una avioneta en el Boulevard de la 24 sur”, *El sol de Puebla*, 18 de octubre de 1979.

Afortunadamente el saldo fue de una aeronave con daños estructurales y un piloto con lesiones leves, sin embargo, nuevamente se puso el dedo en la llaga ya que el evento sucedió alrededor de las ocho de la mañana, cuando varias familias se movilizaban para dejar a sus hijos en las escuelas o dirigirse a sus trabajos y a menos de año y medio del avionazo del T-33 de la FAM en la escuela Ciudad de los Niños. La nota expresa que varias familias pertenecientes a las colonias San Manuel, La Hacienda, Los Pilares, Unidad Guadalupe, Colonia Alseseca, Fraccionamiento Santa Mónica, Bella Vista, Ignacio Zaragoza y vecinos de las avenidas 24 a la 32 sur ya habían solicitado que el puerto aéreo se fuera de la zona ya que temían que alguna aeronave cayera en sus hogares.⁴⁶

La llegada de la década de los ochenta no fue menos turbulenta, el 14 de enero de 1980 una aeronave modelo *T-28 Trojan* matrícula 11 (911), perteneciente al Escuadrón Aéreo 206, se desplomó en la 24 sur y 35 oriente justo en los límites de la Base Aérea. Según el periodista de *La Opinión*, los elementos militares intentaron evitar que la prensa fotografiara el accidente, sin embargo, una autoridad militar, de la cual no se menciona su nombre, le concedió acceso y declaró que el percance se dio debido a que un peatón estaba cruzando por la pista de aterrizaje. Curiosamente el reportero argumenta que este evento es poco probable y que era más probable que el accidente se debiera a la antigüedad de las aeronaves, lo que nos deja entrever la percepción que se tenía de la Fuerza Aérea. El mismo reportero escribe que los elementos se apresuraron a dismantelar el avión y que incluso tuvieron que jalarlo alrededor de 20 metros con ayuda de una grúa, lo que nos da indicios de las intenciones de minimizar el acontecimiento.⁴⁷

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ "En la sexta base aérea ayer se desplomo un avión", *La Opinión*, 15 de enero de 1980.

Cabe resaltar que, como vimos en apartados anteriores, ya desde la década de los setentas la mancha urbana se había ampliado hacia el oriente de la ciudad, por lo que muy probablemente la aeronave quedo a escasos metros de las viviendas construidas sobre la 35 oriente, por lo que resulta lógico que este tipo de eventos inevitablemente encendieran las alarmas de la población.

La mañana del 10 de marzo de 1981 una aeronave bimotor modelo *Islander* con matrícula XA-CIQ destinada al servicio de transporte aéreo, comandada por el capitán Ignacio Espino Herrera presentó fallas en el motor izquierdo por lo que tuvo que intentar aterrizar en las canchas de futbol de C.U. En el avión viajaban diez personas entre las que se encontraban el señor Lorenzo Aizpuru, su esposa e hijo, además de un oficial naval de Dinamarca llamado Klaus Wilhborg y el señor Arturo Pintor Juárez, familiar del boxeador Lupe Pintor conocido como el Grillo de Cuajimalpa.⁴⁸

Según los testimonios recabados por el reportero de *El Sol de Puebla*, Francisco Javier Madrid V., los pasajeros se dieron cuenta de que aún en tierra la aeronave tenía dificultades para que uno de los motores encendiera, sin embargo, al tercer intento el piloto logró arrancarlo. Una vez que despegaron no alcanzaron a ganar altura suficiente y el motor en cuestión se apagó, lo que obligó al piloto a maniobrar sobre el edificio de Derecho de Ciudad Universitaria con el fin de alcanzar los campos de futbol y aterrizar, sin embargo, la escasa potencia provocó que el impacto fuera intenso lo que causó lesiones a los pasajeros.⁴⁹ La señora María Cristina Gómez de Aizpuru comentó que ella viajaba en los asientos traseros

⁴⁸ Madrid V., Francisco Javier, “Aterrizaje forzoso de un avión en Ciudad Universitaria: 7 heridos”, *El Sol de Puebla*, 11 de marzo de 1981.

⁴⁹ *Ibid.*

junto a su hijo y su esposo y que su asiento no contaba con cinturón de seguridad, lo que nos brinda una pista sobre el escaso control en materia de seguridad que mantenían algunas empresas de taxi aéreo. Aparentemente el percance no pasó a mayores, sin embargo, nuevamente se presentaba una situación de alto riesgo en una zona densamente poblada.



Imagen 58: Avión *Islander* en terrenos de C.U. fotografía de Cristóbal Ortiz publicada en *El Sol de Puebla* el 11 de marzo de 1981.

Un año y medio más tarde, el 2 de octubre de 1982, una aeronave *Cessna* propiedad del gobierno de Tlaxcala se desplomó en la colonia Joaquín Colombres. El avión despegó de la Base Aérea alrededor de las 12 del día, posteriormente se enfiló al norte, después de unos minutos de vuelo el motor falló por lo que perdió potencia y se enfiló hacia una zona poblada donde rompió un poste de energía eléctrica y se enredó en los cables para finalizar impactándose en la casa número 90 de la calle Juan N. Méndez, de la colonia antes mencionada. Los pobladores ayudaron a los sobrevivientes, e incluso los trasladaron a la Cruz Roja en sus automóviles particulares. En el avión viajaban el administrador del helipuerto de Tlaxcala acompañado de sus tres hijos, un mecánico, un acompañante y el piloto, desafortunadamente dos menores fallecieron muy probablemente por incumplir con

las normas de seguridad de la aeronave ya que, según el reportero, tenía la capacidad para trasladar a 5 personas.⁵⁰



Imagen 59: Avión propiedad del Gobierno de Tlaxcala estrellado en colonia Joaquín Colombres, fotografía de Ernesto Genis, publicada en *El Sol de Puebla* el 3 de octubre de 1982.

Desafortunadamente los accidentes aéreos siempre han formado parte del desarrollo de la aviación, es por ello que la legislación aeronautica es una de las mas vigiladas en materia de transportacion, sin embargo, no siempre se pueden controlar todos los factores que pueden influir en un accidente.

El rapido crecimiento de la angelopolis asi como la escasa vigilancia operacional que se tenía en el aeropuerto poblano son factores a tomarse en cuenta si se quiere profundizar en la investigacion sobre este tema, sin embargo, no se puede dejar de lado que cada evento es unico y multifactorial por lo que en cada caso se deben revisar elementos como el clima,

⁵⁰ Paz Bretón, Gustavo, “Avioneta de Tlaxcala cayó en la Col. Colombres; murieron 2 niños”, *El Sol de Puebla*, 3 de octubre de 1982.

condiciones de la pista, experiencia y certificaciones del piloto, bitacoras de mantenimiento, llamados a revisión, permisos y planes de vuelo, entre varios más que escapan a esta lista.

Sin embargo, según los reportes de la prensa las fallas mecánicas son una constante en estos casos lo que nos deja ver la falta de rigurosidad en las condiciones de operación de las distintas categorías de aviación, comercial, privada y militar. Por lo que no quiero dejar pasar una condición atmosférica que, el técnico en motores de aviación y planeadores e instructor aeroespacial, José Máximo Navarro Alejos mencionó durante una entrevista telefónica realizada el día 23 de marzo de 2023, en la que expresó que en la ciudad de Puebla varias aeronaves presentaban problemas para despegar derivado de la baja presión atmosférica que impera en la Angelópolis, en concreto refiriéndose a las condiciones del extinto puerto aéreo, por lo que era necesario que las aeronaves estuvieran equipadas con motores turbo cargados que les permitieran generar una atmosfera artificial, en su interior, con el fin de brindarles más potencia, esto requería de un combustible de entre 100 a 130 octanos,⁵¹ condiciones que no todas las aeronaves cumplían en su equipamiento. Esto no quiere decir que los accidentes ocurridos en la ciudad se debieran a este problema, sin embargo, si puede ser considerado como un factor de comprensión para el estudio profundo de los motivos por los cuales los motores de las aeronaves fallaban.

El aumento de los accidentes aéreos en la capital poblana fue otro factor a considerar en el desplome del puerto aéreo, tristemente estos acontecimientos fueron una constante después de la década de los cuarenta cuando, de cierto modo, se aumentó el rango de operatividad de

⁵¹ Entrevista realizada vía telefónica al señor José Máximo Navarro Alejos, el día 23 de marzo de 2023.

la pista de aterrizaje. En la historia del campo de aviación Pablo L. Sidar, la noche estaba próxima a caer.

5.2 De Base Aérea a Pulmón de la ciudad

Cuando la Fuerza Aérea llegó a la Angelópolis en la década de los cincuenta, se encontró con enormes deficiencias de operación que iban desde la falta de infraestructura básica como tubos de drenaje, conexiones de agua potable y barda perimetral, hasta la ausencia de equipamiento para operaciones nocturnas o comunicación tierra-aire. Sumado a ello la ciudad estaba creciendo hacia varias direcciones entre las que se encontraba el límite oriente. En décadas posteriores la situación fue mejorando de manera bastante aletargada, por lo que el puerto aéreo se encontraba bastante rezagado como para atender a las aeronaves tecnológicamente más avanzadas de cada década en la que operó.

Entre la década de los setenta y la de los ochenta Mexicana de Aviación, una de las compañías aéreas más consolidadas de la industria mexicana, operaba aeronaves *DC-10* con capacidad para trasladar entre 250 y 380 pasajeros con sus 52 metros de largo, 50.4 metros envergadura y una altura de 17.7 metros de alto. La misma empresa operaba el emblemático *Boeing 727*, un trimotor a reacción capaz de movilizar a entre 149 y 189 pasajeros por vuelo.⁵² Sin embargo, ninguna de las dos aeronaves tenía posibilidad de aterrizar en la pista de la ciudad de Puebla, ya fuera por la escasa longitud disponible, por la cercanía de las viviendas, por la falta de comunicación con tierra, por la ausencia de ayudas a la navegación aérea o por la unión de todas estas carencias que inevitablemente desembocaría en una tragedia de enormes proporciones, por lo que con la llegada de los ochenta el puerto aéreo poblano ya no tenía tiempo disponible para evolucionar.

⁵² Cruz Serrano, Noe, “La historia de Mexicana de Aviación desde su origen en 1921 hasta su quiebra”, *El Universal*, publicado el 6 de enero de 2023 en <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/la-historia-de-mexicana-de-aviacion-desde-su-origen-en-1921-hasta-su-quiebra/>

En 1986 la Base Aérea Militar número 6, oficialmente denominada “General brigadier piloto aviador José Samuel C. Rojas Rasso”, aunque para los poblanos siempre fue Pablo L. Sidar, fue transferida a la plaza de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, donde según el *Libro de Reseñas de las Bases Aéreas de México*, causó alta el primero de febrero lo que dio fin a 57 años de vida aeronáutica en el corazón de la Angelópolis.⁵³

Sin embargo, la comunicación vía aérea no se interrumpió en nuestra entidad ya que desde la década de los setenta se expropiaron terrenos en el municipio de Huejotzingo con el objetivo de construir el nuevo aeropuerto de Puebla. Dicho proyecto se inauguró el 18 de noviembre de 1985,⁵⁴ por lo que podemos inferir que siempre estuvo disponible un aeropuerto para operar en la entidad.

El nuevo aeropuerto se realizó en dos etapas, la primera durante 1985, con un costo de 1,860 millones de pesos para construir un espacio con terminal definitiva y capaz de atender operaciones nocturnas.⁵⁵ Mientras que en una segunda etapa se gastaron 2,657 millones de pesos más durante 1986.⁵⁶ Cabe destacar que, según las palabras del gobernador Jiménez Morales la intención del Hermanos Serdán, como se nombró al nuevo aeropuerto, fue ser un espacio alternativo para desahogar el intenso tránsito aéreo que saturaba, ya desde aquellos años, al aeropuerto del entonces denominado Distrito Federal.

⁵³ Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana, “Reseña de la Base Aérea Militar número 6”, *Libro de Reseñas de las Bases Aéreas de México*, México, inédito Fuerza Aérea Mexicana, p. 20.

⁵⁴ López, Verónica, “Aeropuerto Hermanos Serdán; 37 años conectando a los poblanos”, *Telediarío*, publicado el 27 de enero de 2023 en <https://www.telediarío.mx/comunidad/historia-aeropuerto-internacional-hermanos-serdan-puebla>

⁵⁵ Jiménez Morales, Guillermo, V Informe de Gobierno, 1986, Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla.

⁵⁶ Jiménez Morales, Guillermo, VI Informe de Gobierno, 1987, Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla.

Mientras tanto en el corazón de la ciudad, el espacio que la Base Aérea había dejado disponible fue destinado para el uso recreativo de los poblanos mediante una donación del Gobierno Federal. Dicha operación se llevó a cabo a través del “Decreto de desincorporación de bienes del dominio de la Federación al servicio de la Secretaría de la Defensa Nacional para donarse al Gobierno del Estado de Puebla”, publicado el 24 de enero de 1986 en el *Diario Oficial de la Federación*. Con base en el mismo, se elaboró el contrato número 312.II.4.9-182 que consigna la donación de la federación al Gobierno del Estado. Dicho documento detalla que el gobierno poblano aportó 100 millones de pesos en favor de la SEDENA, mientras que la Federación pagó 600 millones de pesos más, con la intención de sumar 700 millones de pesos en favor de la Secretaría de la Defensa Nacional que serían destinados a la ampliación y mejoramiento de la Base Aérea Militar número 1, de Santa Lucia, Estado de México y la número 10 de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.⁵⁷

Las 69 hectáreas que ocupó la Base Aérea fueron destinadas a desarrollar un proyecto ecológico de impacto social denominado “Parque Ecológico y Centro Cívico Revolución Mexicana”, mismo que fue auspiciado por la Fundación Mary Street Jenkins a través de la empresa Constructora Eco. S.A. El 23 de febrero de 1986, alrededor de tres semanas después de la partida de la BAM no.6 a Chiapas, el gobernador Guillermo Jiménez Morales plantó el primer árbol del proyecto, una araucaria de 12 metros de alto y 15 años de edad a la que, según las promesas, le seguirían cientos de miles de plantas y árboles más, hasta alcanzar 153 mil 450 elementos plantados para reforestar.⁵⁸

⁵⁷ Archivo Histórico Municipal, Presidencia, Expediente 509, 1986, Centro Cívico Revolución Mexicana, Acta de entrega del inmueble donado por el Gobierno Federal.

⁵⁸ “Un sueño se hace realidad: en marcha la edificación del Centro Cívico Revolución”, *La Opinión*, 24 de febrero de 1986.

Según datos de la prensa, el proyecto se dividía en dos secciones una dedicada a la parte cívica administrativa y otra a la recreativa, al mismo tiempo contemplaba reforestar un área de 46.5 hectáreas, así como el establecimiento de un lago artificial, jardín botánico, aviario y áreas recreativas. El primer paso consistía en una primera jornada de reforestación que se llevaría a cabo con 80 mil árboles en un tiempo de tres meses.⁵⁹

El 18 de noviembre de 1986, durante los festejos del 76 aniversario de la Revolución Mexicana, el presidente Miguel de la Madrid Hurtado entregó las obras del Centro Cívico Revolución Mexicana, donde se encargó de plantar un árbol que se sumó a los 85 mil que, según la prensa poblana, se habían colocado hasta esa fecha.⁶⁰ El mismo día fue develada la placa de la fuente hexagonal del Centro Cívico, misma que permanece hasta nuestros.



Imagen 60: Presidente Miguel de la Madrid junto a placa y fuente del Centro Cívico Revolución Mexicana. Fotografía tomada del periódico *El Sol de Puebla*, 19 de noviembre de 1986.

El 31 de enero de 1987, la Fundación Mary Street Jenkins, a través de la empresa Constructora ECO S.A., hizo entrega de la obra “Parque Cívico Revolución Mexicana” al

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ Zarate López, Raúl, “Hallo MMH una Puebla transformada”, *El Sol de Puebla*, 19 de noviembre de 1986.

Gobierno del Estado. En aquel momento la obra contaba con ciclopista, alumbrado electrico, servicios sanitarios, área de juegos infantiles, andadores, areneros y trabajos de jardineria, además de pista aerobica, cafeteria, lago atificial con embarcadero y aviario.⁶¹ Desafortunadamente el anexo 9, referente a obras exteriores, en el apartado titulado “Reforestación” solo menciona que hasta ese momento se había reforestado el área con 15,275 árboles de diferentes especies, 386,720 setos y 1130 plantas de diversas especies, por lo que resulta complicado precisar los datos de las especies que fueron introducidas a la dinámica ecológica del nuevo parque. Sin embargo, es innegable que la introduccion de flora en aquel lugar tuvo un impacto positivo en la percepcion del paisaje del oriente de la ciudad, además de crear una nueva relacion ecosistémica con la sociedad que habita en el entorno inmediato.

De este modo nacía un nuevo espacio destinado a la convivencia de las familias poblanas, sin embargo, con un poco de atención aún se aprecian las huellas de aquel lugar donde se tejían las redes en el cielo.

⁶¹ Archivo Histórico Municipal, Presidencia, Expediente 509, 1987, Centro Cívico Revolución Mexicana, Acta de entrega de obra de Constructora ECO S.A.



Imagen 61: Parque Ecológico Revolución Mexicana en la década de los ochenta, resaltan los vestigios de la pista de aterrizaje 03 y su calle de rodaje, la fotografía no nos permite distinguir el avance en el proceso de reforestación. La toma está enfocada de poniente a oriente. Fotografía Facilitada por el Archivo Histórico Municipal de Puebla.

Conclusión.

La necesidad de mantener a la humanidad conectada a través de los medios de comunicación influyó directamente en el desarrollo de los medios de transporte, de los cuales el avión resultó ser uno de los más eficientes en términos de acortar la distancia en relación con el tiempo. sin embargo, la operación de las aeronaves requería de espacios adecuados, por lo que no todos los sitios resultaban útiles para el establecimiento de campos de aviación y aeropuertos.

Gracias a las capacidades y características del avión, rápidamente fue convertido en arma de combate lo que promovió el desarrollo y evolución de la aeronáutica norteamericana y europea, sin embargo, en pocos años los aviones comenzaron a surcar los cielos de distintas naciones tratando de encontrar un lugar adecuado donde anidar.

En este sentido, se hizo necesario reglamentar el uso del espacio aéreo utilizable por las aeronaves, lo que dio pie a la creación de legislaciones especializadas que pudieran delimitar las fronteras de la gran masa de aire disponible en cada nación. México no fue ajeno a estos avances, ni a la legislación aérea que el mundo estaba configurando desde principios de la década de los veinte del siglo XX.

A pesar de lo que pudiera parecer, nuestro país estuvo muy interesado en seguir el desarrollo de la aeronáutica mundial, sin embargo, el estallido de la Revolución Mexicana no permitió que los aires estuvieran tranquilos para emprender el vuelo. Muy probablemente este es el motivo por el cual la expansión aérea, en nuestro país, se vio impulsada hasta la década de los veinte, del siglo anterior.

Bajo este contexto surgió el campo de aviación de la ciudad de Puebla, un espacio creado para proporcionar una plataforma de despegue para la vida aeronáutica angelopolitana. Curiosamente, durante los primeros momentos del puerto aéreo, se alcanzaba a percibir un tufo de desconfianza entre los pobladores aledaños a la capital poblana, incluso se generaron rumores alimentados por la falta de conocimiento que versaban sobre la existencia de una aeronave nocturna que usaba grasa humana para funcionar.

Afortunadamente la llegada del IV Centenario de la Fundación de Puebla propició una mayor interacción entre la sociedad, el campo de aviación y las nuevas máquinas voladores que, dicho sea de paso, no habían arado los cielos poblanos con tanta intensidad como lo hicieron en aquella ocasión.

Cabe destacar que desde su origen, el campo de aviación poblano surgió con las características de un campo de aviación más que las de un aeropuerto, situación que lo rezago respecto a otros aeródromos de la época como el Puerto Aéreo Central de la ciudad de México, que desde un inicio fue concebido para albergar operaciones civiles y comerciales por lo que su proyecto fue planteado con dos pistas de aterrizaje y edificio terminal para pasajeros, algo de lo que el campo de aviación Pablo L. Sidar carecería hasta sus últimos días.

El crecimiento de las rutas aéreas nacionales en la década de los treinta se debió, en gran medida, al establecimiento de diversos puertos aéreos al interior del país auspiciados, promovidos y fomentados por empresas aéreas con capital privado. De ellas, la Compañía Mexicana de Aviación fue una de las más fuertes y ampliamente reconocidas en el ámbito aéreo, sin embargo, esta empresa nunca operó de manera regular en el campo de aviación

poblano por lo que este no se vio beneficiado por su influencia, lo que se sumó a la larga lista de factores que jugaron en su contra.

La década de los cuarenta trajo consigo un suave empuje de modernización impulsado por el Presidente de la República, Manuel Ávila Camacho y su hermano, el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Maximino Ávila Camacho, quienes a través de la Comisión de Defensa Conjunta, determinada por Estados Unidos y México, aprovecharon el acuerdo del establecimiento de dos escuelas de aviación en el país entre las que se creó la Escuela de Aviación Civil 5 de mayo, la cual debía cumplir con una serie de recomendaciones técnicas emitidas por el gobierno norteamericano, lo que derivó en la ampliación de la pista de aterrizaje, la construcción de hangares y el establecimiento de la improvisada torre de control que junto a las aulas y talleres formarían parte de dicha institución por alrededor de una década. Bajo la misma línea, cabe recalcar que las adecuaciones hechas a dicho espacio obedecieron a la necesidad del establecimiento de una escuela aeronáutica antes que al desarrollo de la aviación poblana, por lo que a pesar de los trabajos de remodelación el puerto aéreo poblano seguía manteniendo la configuración de un campo de aviación de finales de los veinte y no la de un aeropuerto con las características necesarias para atender las operaciones de las aeronaves de la década de los cuarenta.

Durante la década de los cincuenta, la Defensa Nacional tomó el control del puerto aéreo poblano lo que de cierto modo limitó la posibilidad de crecimiento del mismo ya que su presupuesto estaba condicionado por la SEDENA y los recursos federales. Prueba de ello es el proyecto militar de ampliación de la pista de aterrizaje hacia el lado sur, en la década de los sesenta, que no se llevó a cabo, lo que terminó liquidando las posibilidades del puerto

aéreo de entrar al juego, sobre todo con la llegada de las aeronaves *Jet* que comenzaban a pincelar los cielos con sus estelas de vapor de agua.

Parte del valor práctico del campo de aviación poblano radicaba en su capacidad de adaptabilidad derivado del gran espacio que poseía, por lo que se convirtió en el espacio abierto más grande con el que la ciudad contaba para la realización de diversos eventos como ceremonias cívicas, demostraciones militares, competencias hípicas, carreras automovilísticas, carreras de motocicletas, entrenamientos y formaciones escolares, juegos de beisbol, juegos de futbol, competencias de aeromodelismo e incluso bailes y salones de clases, es decir, se mantuvo en pie gracias a que funcionó como un espacio de usos múltiples, además de brindar un lugar para la realización de actividades aeronáuticas de carácter privado y militar principalmente.

En el caso de la aviación comercial, a pesar de que algunas empresas como *Pickwick Airlines*, Aerovías Braniff, Aeronaves Alimentadoras del Sur, Aerolíneas Vega, Aerovías Reforma y Aeropuebla, entre otras que escapaban a este recuento, intentaron establecer vuelos recurrentes e integrar a la Angelópolis a los circuitos aéreos, no fue posible debido a factores como la cercanía con el aeropuerto capitalino ya que el consumo de combustible durante las maniobras de despegue y ascenso hacían que los costos de operación de los vuelos entre la ciudad de México y la Angelópolis no fueran económicos, además de la poca afluencia de usuarios poblanos y la incapacidad de la pista para soportar la llegada de aviones de gran tamaño durante prácticamente toda su existencia. Sin embargo, resulta imposible dejar de lado que aunque el campo de aviación no disfrutó de gran afluencia de vuelos de larga distancia sí resultó de vital importancia para la conexión de zonas alejadas con la capital, prueba de ello son los testimonios de personas que debían viajar vía aérea desde sus pueblos

o rancherías hasta el aeropuerto Pablo L. Sidar con el fin de asistir a su trabajo, a los servicios médicos o como forma de acercarse a alguna terminal terrestre que los transportara a otro destino.

El acelerado crecimiento de la Angelópolis fue cercando al puerto aéreo por lo que, aunque se tuviera la intención de adecuar las dimensiones de la pista y hacer frente a los nuevos adelantos tecnológicos ya no fue posible por lo menos desde finales de la década de los sesenta. El mismo factor provocó que las zonas inmediatas al campo de aviación se convirtieran en una bomba de tiempo ya que había viviendas habitadas a escasos metros de la zona de operaciones, por lo que en el hipotético caso de que se hubiera logrado adecuar la pista para que alguna aeronave de gran tamaño pudiera operar, faltaba resolver los temas de seguridad como los obstáculos para el aterrizaje, las estelas de aire provocadas por los motores, la vibración provocada por el sonido en los cristales de las viviendas aledañas y la enorme posibilidad de impacto de un aparato en una zona habitada, que por cierto, sucedió un par de ocasiones.

Desafortunadamente los accidentes aéreos fue un tema constante dentro de la vida operativa del aeropuerto contando 24 accidentes entre la década de los veinte y la de los ochenta, entre los que destacan el desplome de una aeronave en la que murieron 21 elementos militares el 14 de enero de 1947, la caída de una aeronave de Comisión Federal de Electricidad sobre la azotea de un edificio usado como vecindad en la 4 poniente 706 en diciembre de 1959 y el impacto de una aeronave *Jet T-33* de la Fuerza Aérea Mexicana contra una escuela primaria. Sin embargo, los casos de aterrizajes forzosos y desplomes de aeronaves en avenidas concurridas o zonas habitadas también fueron recurrentes durante las últimas décadas de vida del puerto aéreo.

El proceso de crecimiento de la ciudad trajo consigo nuevos problemas y planteamientos urbanos que motivaron la creación de espacios específicos para cada actividad, como estadios y auditorios, lo que fue restando utilidad al campo de aviación. En el marco de la segunda mitad del siglo XX la necesidad de una reorganización urbana en la Angelópolis promovió que el campo de aviación se extinguiera para dar paso a un nuevo centro de encuentro social y familiar, el “Parque Ecológico Revolución Mexicana” bajo la demanda de contar con un generador de aire fresco que compitiera con el aumento de agentes contaminantes.

El tiempo de esta investigación no fue suficiente para profundizar en el desarrollo de las actividades deportivas que en él se realizaron, por lo que queda pendiente estudiar el desarrollo de las carreras automovilísticas, de motocicletas, hípicas y de aeromodelismo que ahí se realizaban, además de los intentos de diversas aerolíneas por establecer un servicio regular en la ciudad, e incluso la forma en la que el puerto aéreo influyó en las posibilidades de traslado de los pobladores de la sierra y en el establecimiento de pequeños campos de aviación al interior del Estado de Puebla.

A pesar de que el campo de aviación nació en desventaja respecto a otros proyectos, brindó a los poblanos la posibilidad de conectarse vía aérea con otras entidades y fungió como un polo de desarrollo urbano que cubrió las necesidades que los poblanos tenían respecto a espacios amplios para realizar actividades de gran formato.

Basta afinar la mirada para observar los vestigios aeronáuticos que perduran en elementos como el tanque elevado de la colonia América, pintado con una cuadrícula blanca y roja con el fin de hacer visible un obstáculo elevado que pudiera intervenir en el patrón de aterrizaje de algunas aeronaves, en los restos de la calle de rodaje de la pista 21 ubicados en la zona nor-poniente del Parque Ecológico o en el monumento a la aviación civil, único formado por

una pirámide elevada y que se desplanta sobre donde alguna vez estuvo colocada el asta bandera de la Base Aérea Militar número 6.

Al final de todo, valdría la pena no dejar al aire la memoria aeronáutica de la Angelópolis y seguir indagando la forma en la que la aviación influyó a una ciudad que se encontraba bajo un proceso de reconfiguración urbano.

Fuentes

Archivos

- Archivo General de la Nación.
- Archivo General del Estado de Puebla.
- Archivo Histórico de la Escuela Primaria Vespertina Escuadrones Aéreos 101 y 201.
- Archivo personal Abraham Paredes Glz.
- Archivo Personal Luis Alfonso Flores Ramos.
- Archivo Histórico Municipal de Puebla.
- Biblioteca de la Fuerza Aérea Mexicana.
- Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla
- Dirección General de Archivo e Historia de la Secretaría de la Defensa Nacional.
- Hemeroteca Juan Nepomuceno Troncoso.
- Mapoteca Jorge A. Vivó de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Entrevistas

- Gonzales, Francisco, entrevista realizada vía telefónica el día 6 de marzo de 2023.
- Navarro Alejos, José Máximo, entrevista realizada vía telefónica el día 23 de marzo de 2023.
- Rodriguez, Fernando, entrevista realizada vía telefónica el día 22 de marzo de 2023.

Bibliografía

- Ávila Camacho, Manuel, *Primer Informe de Gobierno*, 1 de septiembre de 1941, Cámara de Diputados LX legislatura, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, PDF.
- Ávila Camacho, Manuel, *Segundo Informe de Gobierno*, 1 de septiembre de 1942, Cámara de Diputados LX legislatura, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, PDF.

- Ávila Camacho, Manuel, *Tercer Informe de Gobierno*, 1° de septiembre de 1943, Cámara de Diputados LX Legislatura, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis, PDF.
- Bridges, J. K., *Historia de las comunicaciones. Transportes terrestres*, México, Salvat Editores, 1969.
- Cámara de Diputados LXII legislatura. *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915-2015)*, México, Casa Aldo Manuzio, 2015.
- Capitán 1°. Historiador, Campuzano Rosales, Antonio, “El escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana”, *Historia de los Ejércitos Mexicanos*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2014.
- Cordero y Torres, Enrique, *Historia compendiada del Estado de Puebla, tomo III*, México, Bohemia Poblana, 1986.
- Donald, David, *Aviones Militares guía visual*, Madrid, LIBSA, 2009.
- Hardach, Gerd, *Historia económica mundial del siglo XX. La Primera Guerra Mundial, 1914-1918*, España, Crítica, 1986.
- Koselleck, Reinhart, *Aceleración, prognosis y secularización*, España, Guada Impresores, 2003.
- Lazarín Miranda, Federico, *Historia mínima de la aviación comercial*, México, El Colegio de México, 2022.
- McLuhan, Marshall, *Comprender los medios de comunicación. Las extensiones del ser humano*, España, Paidós, 1994.
- Moya Palencia, Mario, 1942. *Mexicanos al grito de guerra*, México, Grupo Editorial Miguel Angel Porrúa, 1992.
- Mumford, Lewis, *Técnica y civilización*, Elianza Editorial, 1992.
- Plasencia de la Parra, Enrique, *El ejército mexicano durante la Segunda Guerra Mundial*, siglo XXI editores, 2017.
- Rangel Patiño, Luis, *60 años que pasaron volando*, México, Luis Rangel Patiño, 2016.
- Renouvin, Pierre, *La Primera Guerra Mundial*, España, Orbis, 1972.

- Ruiz Romero, Manuel, *Aviación General. Una crónica de la aviación general mexicana*, México, El Universal, 2007.
- Ruiz Romero, Manuel, *La aviación durante la Revolución Mexicana*, México, Soporte Aeronáutico S. A. de C. V., 1988.
- Torres, Blanca, *Historia de la Revolución Mexicana. 1940-1952. México en la Segunda Guerra Mundial*, México, El Colegio de México, 1988.
- Vélez Pliego, Francisco M., Guzmán Álvarez, Ambrosio, *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*, México, BUAP: Lapizlázuli, 2016.
- Villela Gómez, José, *Breve historia de la aviación en México*, México, José Villela Gómez, 1971.

Artículos y revistas

- “Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC): Historia, Organización y Responsabilidades”, *Manual de Autoridades Aeronáuticas, Agencia Federal de Aviación Civil*, PDF, 2020.
- “Orígenes de la DGAC hoy AFAC”, *Piloto FEMPPA*, bimestre 2, 2022, consultado el día 29 de agosto de 2023, en <https://issuu.com/femppa/docs/revistafemppa72/32>
- Calvo, Castillo, M. Ángel, “El espacio aéreo y su reglamentación internacional”, *Luris Tantum*, vol. 34, n.º 31, junio de 2020, pp. 111-24, doi:10.36105/iut.2020n31.09.
- M. M., Francisco, “El CIAAC”, *A 21*, publicado el 28 de abril de 2021, Consultado el día 29 de agosto de 2023 en <https://a21.com.mx/cambio-y-fuera/2021/04/28/el-ciaac>
- Rosa, Hartmut, “Aceleración social: consecuencias éticas y políticas de una sociedad de alta velocidad desincronizada”, *Persona y sociedad*, Vol. XXV, no. 1, Universidad Alberto Hurtado, 2011, PDF

Hemeroteca

La Opinión

- “Un avión cayó ayer aparatosamente en terrenos del panteón La Piedad”, *La Opinión*, 13 de octubre de 1929.
- “Grave accidente aéreo ocurrió en esta ciudad” *La Opinión*, 29 de septiembre de 1931.
- “¡Ahora sí, música luz y alegría!” *La Opinión*, 28 de marzo de 1947.
- “Labor desarrollada por el gobernador constitucional Dr. Leonides Andrew Almazán, durante su primer año de gobierno”, *La Opinión*, 27 de enero de 1930.
- “Los restos del general Pablo Sidar se recibirán en esta el sábado”, *La Opinión*, 16 de mayo de 1930.
- “Modernizaran el campo local de aviación las autoridades”, *La Opinión*, 17 de mayo de 1941.
- “Primer aviador civil poblano”, *La Opinión*, 17 de enero de 1942.
- “Cinco aeroplanos fueron adquiridos por el gobierno”, *La Opinión*, 21 de enero de 1942.
- “Hizo su primer vuelo solo Samuel Vera Morales”, *La Opinión*, 7 de febrero de 1942.
- “Filiberto Martínez Lozada, un nuevo piloto aviador”, *La Opinión*, 14 de febrero de 1942.
- “Un hipódromo se construirá en el aereopuerto”, *La Opinión*, 16 de febrero de 1942.
- “Un aeródromo mejor tendrá esta ciudad”, *La Opinión*, 21 de febrero de 1942.
- “Hoy principiara la construcción del hipódromo de Puebla en el campo Sidar”, *La Opinión*, 9 de marzo de 1942.
- “Cavan los cimientos del moderno hipódromo”, *La Opinión*, 17 de marzo de 1942.
- “Un inspector de comunicaciones”, *La Opinión*, 24 de marzo de 1942.
- “Ya se recibió el primer aparato de practica la escuela de aviación”, *La Opinión*, 24 de marzo de 1942.
- “Se construirán más pistas en aviación”, *La Opinión*, 17 de mayo de 1942.
- “El día 20 se inaugurará la escuela de aviación Maximino Ávila Camacho”, *La Opinión*, 7 de abril de 1942.

- “Se aplazo la apertura de la escuela de aviación”, *La Opinión*, 22 de abril de 1942.
- “Se construirá una escuela de aviación”, *La Opinión*, 27 de abril de 1942.
- “Muy brillante fue el desfile efectuado ayer”, *La Opinión*, 6 de mayo de 1942.
- “Trágico accidente en el campo Sidar”, *La Opinión*, 6 de mayo de 1942.
- “Messersmith y Warren S. Lee Pearson visitaron la ciudad angelopolitana”, *La Opinión*, 23 de mayo de 1942.
- “construirán la escuela de aviación”, *La Opinión*, 18 de junio de 1942.
- “El personal de Aviación está listo al llamado que le hace la patria”, *La Opinión*, 30 de mayo de 1942.
- “avión destrozado por punible imprudencia”, *La Opinión*, 31 de mayo de 1942.
- “Hacen vuelos constantes de prácticas los alumnos”, *La Opinión*, 6 de septiembre de 1942.
- “Hoy principian las fiestas patrias con la entrega de banderas de los colegios”, *La Opinión*, 13 de septiembre de 1942.
- “Brillante fue el desfile que tuvo lugar el día dieciséis en Puebla”, *La Opinión*, 18 de septiembre de 1942.
- “ya voló solo ayer un estudiante de derecho”, *La Opinión*, 25 de septiembre de 1942.
- “El secretario de la embajada de los Estados Unidos entregó dos banderas”, *La Opinión*, 4 de octubre de 1942.
- “Fue descubierto anoche en el viejo palacio, el retrato del libertador de E. unidos”, *La Opinión*, 4 de octubre de 1942.
- “Se examinaron 5 futuros pilotos”, *La Opinión*, 22 octubre de 1942.
- “Voló solo un cadete de la escuela de aviación”, *La Opinión*, 24 de octubre de 1942.
- “Se hará en aviación otra torre de señales”, *La Opinión*, 27 de mayo de 1942.
- “El personal de aviación está listo al llamado que le haga la patria”, *La Opinión*, 30 de mayo de 1942.
- “Habrá Hangares para aviones”, *La Opinión*, 3 de junio de 1942.
- “Construirán la escuela de aviación”, *La Opinión*, 18 de junio 1942.
- “Inspección de obras en el campo P. Sidar”, *La Opinión*, 16 de agosto de 1942.
- “Vienen técnicos de la Republica del norte”, *La Opinión*, 18 de septiembre 1942.

- “Llego ayer un avión de los EE Unidos a Puebla”, *La Opinión*, 19 de octubre de 1942.
- “Cuatro cadetes van a poder volar solos ya”, *La Opinión*, 6 de noviembre de 1942.
- “Dos jóvenes volaron el día de ayer solos”, *La Opinión*, 5 de diciembre de 1942.
- “Se construirá una Cd. Militar”, *La Opinión*, 29 de enero de 1943.
- “Programa de estudios en la escuela de aviación”, *La Opinión*, 16 de febrero de 1943.
- “Sánchez Pontón pasa a aviación”, *La Opinión*, 17 de febrero de 1943.
- “Un aeródromo militar será construido”, *La Opinión*, 26 de febrero de 1943.
- “El edificio de aviación se estrenará”, *La Opinión*, 10 de marzo de 1943.
- “Construyese un jardín en aviación”, *La Opinión*, 10 de marzo de 1943.
- “Nuevas rutas aéreas tocan la C. de Puebla”, *La Opinión*, 12 de marzo de 1943.
- “Diez aviones más se aumentarán en la escuela de aviación del Estado”, *La Opinión*, 15 de marzo de 1943.
- “Se federalizará la E. de aviación”, *La Opinión*, 11 de mayo de 1943.
- “El general Lezama jefe de aviación”, *La Opinión*, 26 de mayo de 1943.
- “Renunció el Srio. de la escuela de aviación”, *La Opinión*, 8 de junio de 1943.
- “Hoy arribará el general A. Lezama”, *La Opinión*, 8 de junio de 1943.
- “Lezama reorganiza la escuela de aviación”, *La Opinión*, 29 de junio de 1943.
- “Mañana se inauguran los cursos de la aviación comercial en Puebla”, *La Opinión*, 15 de septiembre de 1943.
- “Se entregará su título a pilotos graduados en esta”, *La Opinión*, 30 de septiembre de 1943.
- “Don Manuel y don Maximino estuvieron en esta ayer”, *La Opinión*, 13 de noviembre de 1943.
- “La escuela de aviación se está militarizando en esta capital”, *La Opinión*, 27 de noviembre de 1943.
- “Aterrizó en nuestro aeropuerto un bimotor de la Armada Americana”, *La Opinión*, 30 de noviembre de 1943.
- “El señor presidente de la República, General Manuel Ávila Camacho, viene a esta a inaugurar la escuela de aviación”, *La Opinión*, 1 de diciembre de 1943.
- “Ayer se inauguró la Escuela de Aviación”, *La Opinión*, 2 de diciembre de 1943.

- “Se inauguraron los cursos en la Escuela de Aviación Civil”, *La Opinión*, 4 de diciembre de 1943.
- “Informe sobre al aterrizaje de un avión”, *La Opinión*, 6 de enero de 1944.
- “Don Maximino invita al público a la clausura de los cursos de aviación”, *La Opinión*, 27 de febrero de 1944.
- “Hoy se clausura el primer curso de la escuela de aviación civil 5 de mayo”, *La Opinión*, 29 de febrero de 1944.
- “Don Maximino impuso “alas” el día de ayer a los primeros pilotos” de Puebla, *La Opinión*, 1° de marzo de 1944.
- “Personajes que fueron a la escuela de aviación”, *La Opinión*, 1 de marzo de 1944,
- “Es nuevo director de la escuela de aviación civil el Gral. Gustavo G. León”, *La Opinión*, 31 de mayo de 1944.
- “Aviación contará con un buen observatorio”, *La Opinión*, 8 de junio de 1944.
- “iniciaron vuelos con doble control ayer”, *La Opinión*, 14 de junio de 1944.
- “El hijo de D. Maximino hizo un vuelo solo”, *La Opinión*, 12 julio de 1944.
- “Obras de iluminación van a hacerse en el campo de aviación P. Sidar”, *La Opinión*, 13 de julio de 1944.
- “Construirán un faro para señalar las pistas del campo de aviación”, *La Opinión*, 2 de agosto de 1944.
- “Se construirá el faro giratorio”, *La Opinión*, 9 de agosto de 1944.
- “En noviembre pondrán en servicio el faro”, *La Opinión*, 9 de octubre de 1944.
- “La torre del faro de señales”, *La Opinión*, 21 de octubre de 1944.
- “Una nave aérea hizo aterrizaje forzoso en esta ciudad ayer”, *La Opinión*, 13 de noviembre de 1945.
- “El avión Franklin de la Esc. 5 de mayo se estrelló ayer”, *La Opinión*, 13 de diciembre de 1945.
- “Un avión se estrelló en contra de un coche al ir aterrizando”, *La Opinión*, 1 de noviembre de 1946.
- “Espantosa catástrofe en aviación”, *La Opinión*, 15 de enero de 1947.
- “El accidente de aviación atribuyese a una falla”, *La Opinión*, 10 de marzo de 1947.

- “Se inauguró el curso de aviación comercial”, *La Opinión*, 6 de julio de 1947.
- “Se cayó un avión en el rancho La Aurora”, *La Opinión*, 11 de noviembre de 1947.
- “Que cayó un avión en Amozoc”, *La Opinión*, 15 de diciembre de 1947.
- “Ceremonia luctuosa en el primer aniversario de un accidente aéreo”, *La Opinión*, 14 de enero 1948.
- “se estrelló un avión cerca de Huauchinango”, *La Opinión*, 11 de julio de 1948.
- “Se desplomó ayer un avión en Tehuacán”, *La Opinión*, 26 de abril de 1949.
- “Los pilotos salvaron la vida de milagro”, *La Opinión*, 31 de marzo de 1950.
- “Se desplomo una avioneta de esta ciudad”, *La Opinión*, 26 de junio de 1950.
- “Se desplomó ayer un avión”, *La Opinión*, 7 de octubre de 1953.
- “Nuevo jefe del escuadrón 101”, *La Opinión*, 22 de enero de 1954.
- “significativa entrega del escuadrón aéreo no. 101”, *La Opinión*, 23 enero 1954.
- “Veinte mil pesos dejo de utilidad la carrera de autos”, *La Opinión*, 15 junio de 1955.
- “En la sexta base aérea ayer se desplomo un avión”, *La Opinión*, 15 de enero de 1980.
- “Un sueño se hace realidad: en marcha la edificación del Centro Cívico Revolución”, *La Opinión*, 24 de febrero de 1986.

El Universal

- “Visita el presidente la capital de Puebla”, *El Universal. El gran diario de México*, 2 de diciembre de 1943.

El Sol de Puebla

- “La Escuela de Aviación sufrirá notables mejoras”, *El Sol. Gran diario informativo de Puebla*, 20 de junio de 1944.
- “Salió ileso el aviador”, *El sol de Puebla*, 14 de septiembre de 1944.
- “Connocionó a Puebla la tragedia aérea”, *El sol de Puebla*, 6 de diciembre de 1959.

- García Camacho, Alfonso, “Amparo en la invasión del campo aéreo”, *El sol de Puebla*, 7 de abril de 1971.
- García Camacho, Alfonso, “El Ayuntamiento también invadió el campo aéreo”, *El sol de Puebla*, 12 de abril de 1971.
- “Aterrizaje Forzoso de un Avión de Mexicana”, *El Sol de Puebla*, 21 de abril de 1971.
- “Aeropuerto, Clamor general”, *El sol de Puebla*, 22 de abril de 1971.
- “No hay presupuesto para construir el de Puebla”, *El sol de Puebla*, 24 de abril de 1971.
- Editorial, “Nuevo aeropuerto para Puebla”, *El Sol de Puebla*, 25 de abril de 1971.
- Editorial, “El Chapultepec Angelopolitanos”, *El sol de Puebla*, 25 de abril de 1971.
- “Jet militar chocó en una escuela”, *El sol de Puebla*, 18 de julio de 1978.
- “Cayo una avioneta en el Boulevard de la 24 sur”, *El sol de Puebla*, 18 de octubre de 1979.
- Madrid V., Francisco Javier, “Aterrizaje forzoso de un avión en Ciudad Universitaria: 7 heridos”, *El Sol de Puebla*, 11 de marzo de 1981.
- Paz Bretón, Gustavo, “Avioneta de Tlaxcala cayó en la Col. Colombres; murieron 2 niños”, *El Sol de Puebla*, 3 de octubre de 1982.
- Zarate López, Raúl, “Hallo MMH una Puebla transformada”, *El Sol de Puebla*, 19 de noviembre de 1986.

Publicaciones oficiales

- “Ley de Vías Generales de Comunicación”, *Diario Oficial de la Federación*, publicado el 28 de septiembre de 1932, en https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186716&pagina=1&seccion=2
- “Notificación del Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización al Comisariado Ejidal del poblado de Huejotzingo, municipio del mismo nombre, Puebla, Relativa a la solicitud de expropiación de terrenos ejidales presentada por la Secretaría de la Defensa Nacional”, *Diario Oficial*, 11 de mayo de 1973.

- “Decreto que expropia por causa de utilidad pública y para las obras de construcción del Aeropuerto de Puebla, Puebla.”, *Periódico Oficial del gobierno constitucional del Estado de Puebla*, 22 de febrero de 1974.

Tesis

- Bintaned Ara, Martín, *Historia de la aviación comercial desde 1909 hasta nuestros días*, tesis para optar por el grado de Doctor en Historia, Universitat de les Illes Balears, Islas Baleares, España, 2013-2014
- Castillo Rodríguez, Víctor Alfonso, *El puerto aéreo de la ciudad de Puebla. 1929-1954*, tesis para optar por el grado de licenciado en Historia, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, 2020.
- Priscila del Roció, Martínez Santana, *Mi experiencia profesional en la Compañía Mexicana de Aviación*, tesis para obtener el grado de licenciado en Relaciones Internacionales, Quintana Roo, 2014.

Páginas Web

- “100 años y 200 imágenes de la Fuerza Aérea Mexicana. Parte 5”, Dr. Samuel Banda, publicado el 31 de enero de 2015, en https://drsamuelbanda.blogspot.com/2015/01/100-anos-y-200-imagenes-de-la-fuerza_31.html
- “28 de mayo de 1942, México declara Estado de Guerra”, *Gobierno de México*, en <https://www.gob.mx/sedena/documentos/28-de-mayo-de-1942-mexico-declara-la-guerra-a-los-paises-del-eje>
- “28 de mayo de 1942, México declara Estado de Guerra”, *Gobierno de México*, publicado el primero de enero de 2021 en <https://www.gob.mx/sedena/documentos/28-de-mayo-de-1942-mexico-declara-la-guerra-a-los-paises-del-eje#:~:text=Como%20consecuencia%20de%20ello%2C%20el,encontraban%20en%20estado%20de%20guerra.>

- “Anexo: Aviones de la Luftwaffe (1936-1945)”, *EcuRed*, en [https://www.ecured.cu/Anexo:Aviones_de_la_Luftwaffe_\(1936-1945\)](https://www.ecured.cu/Anexo:Aviones_de_la_Luftwaffe_(1936-1945))
- “Antecedentes históricos”, publicado el 6 de noviembre de 2008, *SEMAR. Secretaría de Marina*, en <https://2006-2012.semar.gob.mx/informacion-sector/tramites/seguridad-y-bienestar-social/antecedentes.html>
- “Aviación en la Segunda Guerra Mundial” en *Hisour Arte, cultura historia*, en <https://www.hisour.com/es/aviation-in-world-war-ii-37804/#:~:text=Durante%20la%20Segunda%20Guerra%20Mundial,entrega%20final%20de%20armas%20nucleares>.
- “Breve historia de la FAM en el desfile de la Independencia”, *A21MX*, publicado el 15 de septiembre de 2020 en <https://a21.com.mx/index.php/fuerza-aerea/2020/09/15/breve-historia-de-la-fam-en-el-desfile-de-la-independencia>
- “Como el ataque de Pearl Harbor cambio la historia”, *Autopista. 25 aniversario*, en https://www.autopista.es/planeta2030/como-ataque-pearl-harbor-cambio-historia_270148_102.html.
- “Creación de la Secretaría de la Defensa Nacional”, *Gobierno de México*, en <https://www.gob.mx/bancodelbienestar/es/articulos/creacion-de-la-secretaria-de-la-defensa-nacional?idiom=es>
- “Douglas C-47 Skytrain”, *Segunda Guerra Mundial. ES*, en <https://segundaguerramundial.es/armas/douglas-c-47-skytrain/>
- “Douglas DC-6 características” *Avia.pro*, consultado en <https://avia-es.com/blog/douglas-dc-6-harakteristiki-foto>
- “El cielo en llamas: el papel de los aviones en la Primera Guerra Mundial”, en *Muy Interesante*, consultado el 9 de junio de 2023 en <https://www.muyinteresante.es/historia/36607.html>
- “Evolución de la Fuerza Aérea Mexicana”, *Gobierno de México*, consultado en <https://www.gob.mx/sedena/documentos/evolucion-fuerza-aerea-mexicana>
- “Historia de CIAAC”, *Aero times. Recursos de aviación*, publicado el 12 de enero 2021 en <https://recursosdeaviacion.com/2021/01/12/historia-del-ciaac/>

- “Historia de la OACI y el convenio de Chicago”, *OACI. La aviación unida. Organismo especializado de las naciones unidas*, en <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/ES/default.aspx>
- “Junkers Ju 87 “Stuka”, *D Day Overload*, en <https://www.dday-overlord.com/es/equipo/aviacion/junkers-87-stuka>
- “Luftwaffe: todo lo que debes conocer sobre esta fuerza aérea alemana”, *Aviador Blog*, en <https://relojesaviador.es/blog/luftwaffe-todo-lo-que-debes-conocer-sobre-esta-fuerza-aerea-alemana/>
- “Máquina voladora”, en *Leonardo da vinci. Net*, recuperado el 31 de mayo de 2023 en <https://www.leonardo-da-vinci.net/es/maquina-voladora/>
- “Messerschmitt Bf 109 G”, *D Day Overload*, en <https://www.dday-overlord.com/es/equipo/aviacion/messerschmitt-bf-109>
- “Messerschmitt Me 262”, *Eurasia 1945 Segunda Guerra Mundial*, en <https://www.eurasia1945.com/armas/aire/messerschmitt-262/>
- “México en la Segunda Guerra Mundial”, *Gobierno de México*, en [https://www.gob.mx/sedena/documentos/mexico-en-la-ii-guerra-mundial#:~:text=La%20Fuerza%20A%C3%A9rea%20Expedicionaria%20Mexicana%20\(Escuadr%C3%B3n%20201\)%20condujo%2096%20misiones,de%20las%20cuales%3A%201%2C970%20horas.](https://www.gob.mx/sedena/documentos/mexico-en-la-ii-guerra-mundial#:~:text=La%20Fuerza%20A%C3%A9rea%20Expedicionaria%20Mexicana%20(Escuadr%C3%B3n%20201)%20condujo%2096%20misiones,de%20las%20cuales%3A%201%2C970%20horas.)
- “Primer combate aeronaval del mundo”, en *Cultura. gob*, consultado en https://www.cultura.gob.mx/centenario-ejercito/bombardeo_aeronaval.php
- “Primera Convención de Aeronáutica Panamericana, y Primera Exposición de Aeronáutica. Nueva York, 8-15 de febrero, 1917”, *Dipublico.org Derecho Internacional*, publicado el 23 de enero de 2014, en <https://www.dipublico.org/101028/primera-convencion-de-aeronautica-panamericana-y-primera-exposicion-de-aeronautica-nueva-york-8-15-de-febrero-1917/>
- “Primera fase (1939-1941): la guerra europea”, *Portal académico CCH*, en <https://e1.portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal2/unidad2/segundaGuerraMundial/primeraFase>

- “Republic P-47 D Thunderbolt “Jug”, *Day D Overload*, en <https://www.dday-overlord.com/es/equipo/aviacion/p47-thunderbolt>
- “Una Extraña coincidencia: Blanca Estela Pavón murió para que Viruta viviera”, *México Desconocido*, consultado el 25 de abril de 2024 en <https://www.mexicodesconocido.com.mx/una-extrana-coincidencia-blanca-estela-pavon-murio-para-que-viruta-viviera.html>
- B-17 “Flying Fortress”, *Eurasia 1945 Segunda Guerra Mundial*, en <https://www.eurasia1945.com/armas/aire/b-17/>
- Bermúdez Caballero, Álvaro, “La aviación durante la Primera Guerra Mundial”, en *REA SILVIA*, publicado el 3 de mayo de 2016, consultado en <https://reasilvia.com/2016/05/aviacion-primera-guerra-mundial/>.
- Caballero, Mario, “El piloto gringo que paseó a caudillos mexicanos”, *El Universal*, 3 de junio de 2016, en <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2016/06/4/el-piloto-gringo/>
- Calderón, Isidro, “Avión Douglas Dc-3 del Aeromuseo de Málaga”, *Aero museo.org*, 16 de septiembre de 2021, <https://segundaguerramundial.es/armas/douglas-c-47-skytrain/>
- Chacón, Susana, “La negociación militar entre México y los Estados Unidos, 1940-1942”, en *Foro Internacional*, volumen XL, numero 2, abril-junio 2000, El Colegio de México, publicado el 4 de enero de 2000 en <https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/1554/1544>
- Comentario del señor José German, el día 14 de abril de 2024, en una publicación del grupo *Puebla Antigua en Facebook*, que hace referencia a la patrulla de educación vial de la Escuela Escuadrón 201, publicada el 27 de octubre de 2018 en https://www.facebook.com/groups/puebla.antigua/posts/2009238485763610/?comment_id=2009442085743250&reply_comment_id=7614105121943557¬if_id=1713114649163818¬if_t=group_comment_mention, consultado el 14 de abril de 2024

- Contreras, Antonio, “La época en la que el hombre empezó a conquistar los cielos”, *Newtral*, 29 de noviembre de 2019, en <https://www.newtral.es/la-epoca-en-la-que-el-hombre-empezo-a-conquistar-los-cielos/20191129/>
- “Convención de Reglamentación de la Navegación Aérea”, *Derecho.UBA*, traducción de Manuel T. Rio, versión digital en PDF, Paris, 1919, consultado en <http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/28/convencion-de-la-reglamentacion-de-la-navegacion-aerea.pdf>
- *Creación de la Fuerza Aérea Mexicana*, México, PDF, consultado en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/3172/fasciculo_6_momentos_estelares.pdf
- Cruz Serrano, Noe, “La historia de Mexicana de Aviación desde su origen en 1921 hasta su quiebra”, *El Universal*, publicado el 6 de enero de 2023 en <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/la-historia-de-mexicana-de-aviacion-desde-su-origen-en-1921-hasta-su-quiebra/>
- Fernández, Tomas y Tamaro, Elena, “Biografía de Antoine de Saint Exupéry”, *Biografías y vidas. La enciclopedia biográfica en línea*, España 2004, <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/s/saintexupery.htm>
- Frías Sánchez, Carlos Javier, “El poder aéreo en el periodo de entreguerras”, *Global Strategy*, 14 de julio de 2019, en <https://global-strategy.org/poder-aereo-en-el-periodo-de-entreguerras/>
- Gómez Mira, Carlos, “La caza aérea, inicios y I Guerra Mundial. Parte 1”, en *Hispaviacion. Aviación*, consultado el 09 de junio en <https://www.hispaviacion.es/la-caza-aerea-inicios-i-guerra-mundial-parte-i/>
- Haw Mayer, Erick, “Hace 62 años, Mexicana inició la era del Jet en México con el Comet 4C”, *Transponder 1200*, publicado el 4 de julio de 2022 en <https://www.transponder1200.com/hace-62-anos-mexicana-inicio-la-era-del-jet-en-mexico-con-el-comet-4c/>
- “Historia”, *Alfonso Cruz Rivera, caballero del aire*, en <http://www.alfonsocruzrivera.com/alfonsocruzrivera/>
- José, Nicolas Rodriguez, “100 años de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana”, *TallyHo. Revista aeronáutica chilena*, publicado el 10 de marzo de

2016 en <http://tallyho.cl/100-anos-de-la-primera-conferencia-aeronautica-panamericana/>

- López, Verónica, “Aeropuerto Hermanos Serdán; 37 años conectando a los poblanos”, *Telediario*, publicado el 27 de enero de 2023 en <https://www.telediario.mx/comunidad/historia-aeropuerto-internacional-hermanos-serdan-puebla>
- Merino, Jose Luis, “¿Qué es la visión negra o black out durante el vuelo?”, *A 21 MX*, en <https://a21.com.mx/bitacora-aeromedica/2021/07/07/que-es-la-vision-negra-o-black-out-durante-el-vuelo>
- “México en la Segunda Guerra Mundial. Historia de la Fuerza Aérea Expedicionaria. Escuadrón 201”, *SEV.GOB*, PDF, consultado en https://www.sev.gob.mx/difusion/ejercito_mexicano/escuadron201.pdf
- *Ministério das Relações Exteriores, Acta Final de la II Reunión de Consulta entre los ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, La Habana, 1940*, consultado el 24 de octubre de 2023 en <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtieneimagen?id=documentos/10221.1/67081/1/183968.pdf>
- Neruda, Pablo, “Por qué los inmensos aviones”, en *Escritas.org*, en <https://www.buscapalabra.com/poema.html?titulo=por%20qu%C3%A9%20los%20inmensos%20aviones&iden=3788>
- Pereira, Edward Adalid, “Análisis de los efectos de la hipoxia en 236 pilotos durante el entrenamiento fisiológico en cámara hipobárica”, *Biblioteca Virtual em Saúde*, en <https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/biblio-910830#:~:text=La%20hipoxia%20se%20define%20como,el%20entrenamiento%20fisiol%C3%B3gico%20de%20altura>.
- Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, *Dipublico.org*, en <https://www.dipublico.org/101035/primera-conferencia-tecnica-interamericana-de-aviacion-lima-15-25-de-septiembre-1937/>
- Redacción, “111 años del primer vuelo en México”, *A 21 MX*, 8 de enero de 2021, consultado el 12 de noviembre de 2023 en <https://a21.com.mx/aeronautica/2021/01/08/111-anos-del-primer-vuelo-en-mexico>

- Redacción, “Cómo fue el ataque a Pearl Harbor y por qué cambió el rumbo de la Segunda Guerra Mundial hace 80 años”, *BBC News Mundo*, consultado el 24 de octubre de 2023 en <https://www.bbc.com/mundo/noticias-59554750>
- Rodolfo, Ruiz A., “El Derecho Aeronáutico. Desde el “Big Bang” de la Aviación hasta Hoy (Parte I)”, *Rodolfo Ruiz A.*, publicado el 25 de marzo de 2016, en <https://www.rodolfo.ruiza.com/historia-del-derecho-aeronautico/>
- “Piloto de Guerra- Antoine de Saint-Exupéry”, en *Hislibris. Libros de historia, libros con historia*, en <https://www.hislibris.com/piloto-de-guerra-antoine-de-saint-exupery/>
- SEGOB, “Pablo Sidar (1895-1930), *Gobierno de México*, consultado el día 12 de octubre de 2023 en <https://www.gob.mx/ept/es/articulos/pablo-sidar-1895-1930#:~:text=El%2011%20de%20marzo%20de,mar%20y%20sus%20tripulantes%20perecieron.>
- Tomas, Fernando y Elena, Tamaro, “Biografía de Amelia Hearhart”, *Biografías y vidas. La enciclopedia biográfica en línea*, en <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/e/earhart.htm>
- “Tratado de Versalles”, *Archivo Nacional de Honduras*, edición digital PDF, consultado en <https://www.cervantesvirtual.com/obra/tratado-de-versalles/>
- Vargas, Hermelinda, “Bases militares norteamericanas en la península de Baja California”, *Colectivo Pericú. California noticias*, publicado el 7 de febrero de 2016 en <https://colectivopericu.net/2016/02/07/bases-militares-norteamericanas-en-la-peninsula-de-baja-california/>

Conferencias Panamericanas

- “Primera Conferencia de Aeronáutica Panamericana. Chile, 1916”, *Dipublico-org*, publicado el 23 de enero de 2014 en <https://www.dipublico.org/101026/primera-conferencia-de-aeronautica-panamericana-santiago-de-chile-9-de-marzo-1916/>
- “Cooperación en el mejoramiento de las comunicaciones. Aviación Comercial”, Quinta Conferencia Internacional Americana, Chile 1923, *Dipublico-org*, en

<https://www.dipublico.org/conferencias-diplomaticas-naciones-unidas/conferencias-inter-americanas/conf-inter-amer-1889-1938/>

- “Convención de Aviación Comercial”, Sexta Conferencia Internacional Americana”, Cuba, 1928, *Dipublico-org*, en <https://www.dipublico.org/14287/convencion-aviacion-comercial-sexta-conferencia-internacional-americana-la-habana-1928/>
- “Delitos a Bordo de Aeronaves”, Séptima Conferencia Internacional Americana”, Uruguay, 1933, *Dipublico-org*, consultado el día 23 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/14769/delitos-a-bordo-de-aeronaves-septima-conferencia-internacional-americana-montevideo-1933/>
- “Aviación Interamericana”, Séptima Conferencia Internacional Americana”, Uruguay, 1933, *Dipublico-org*, consultado el día 23 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/14771/aviacion-interamericana-septima-conferencia-internacional-americana-montevideo-1933/>
- “Transporte Aéreo”, Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, Argentina, 1936, *Dipublico-org*, consultado el día 23 de agosto de 2023 en <https://www.dipublico.org/15070/transporte-aereo-conferencia-interamericana-de-consolidacion-de-la-paz-buenos-aires-1936/>