



**BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE
PUEBLA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE HISTORIA**

**EL PUERTO AÉREO DE LA CIUDAD DE PUEBLA.
1929- 1954**

**TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
LICENCIADO EN HISTORIA PRESENTA**

VÍCTOR ALFONSO CASTILLO RODRÍGUEZ

**DIRECTOR: MTRO. JUAN ALBERTO SOBERANIS
CARRILLO**

MARZO 2020

Dedicado a los cinco pilares que sostienen mi vida: la fuerza (mi mamá), la bondad (mi hermana), el amor (mi esposa), la esperanza (mi hija) y la alegría (mi hijo).

Si estamos juntos, todo está bien.

ÍNDICE.

Introducción.	3
Capítulo I. De los globos franceses a los aviones mexicanos.	9
1.1 Del globo al Zepelín.	9
1.2 Nacimiento del avión.	17
1.3 La aviación en México.	24
1.4 La aviación durante la Revolución Mexicana.	33
1.5 Las construcciones aeronáuticas en México.	38
1.6 Los vuelos de buena voluntad.	42
1.7 El nacimiento de los Campos de Aviación en México.	44
Capítulo II. La aviación en Puebla.	50
2.1 La aviación en Puebla antes del campo de aviación.	50
2.2 La construcción del Puerto Aéreo de la ciudad de Puebla.	55
2.3 El Puerto Aéreo entre 1929-1954	74
2.3.1 Inicios del Puerto Aéreo de la ciudad de Puebla, 1929.	74
2.3.2 El Puerto Aéreo y el Cuarto Centenario de la Fundación de Puebla.	78
2.3.3 Clasificación del Puerto Aéreo en los años treinta.	83
2.3.4 El Puerto Aéreo en tiempos de guerra y el nacimiento de la escuela de aviación.	87
Capítulo III. El Puerto Aéreo y su relación con la ciudad de Puebla entre 1929-1954.	93
3.1 Inserción urbana del Puerto Aéreo a la ciudad.	93
3.2 Relación social entre el Puerto Aéreo y la ciudad.	105
Conclusión.	132
Fuentes.	136

Introducción

Nuestro país cuenta con una gran tradición aeronáutica, sin embargo, no se ha profundizado en el estudio de los aportes que México hizo al mundo de la aviación, ni la historia que dio forma a las nuevas generaciones de pilotos mexicanos, que dicho sea de paso, son considerados de los mejores del mundo.

Si bien no se ha puesto mucha atención a la historia de la aviación mexicana, salvo algunos casos en los que los reporteros o los mismos trabajadores del medio aeronáutico han hecho trabajos interesantes sobre la misma, se ha puesto menos atención a la historia de la aviación en las zonas de provincia, quizá por contar con menos primeros lugares, es decir el primer vuelo, el primer aterrizaje, el primer salto en paracaídas o por la falta de atención de los historiadores en fenómenos tan alejados de las zonas, ya bien conocidas, en las que la disciplina explora.

Después de investigar un poco y formar el estado de la Cuestión nos dimos cuenta de que la ciudad de Puebla no contaba con ningún tipo de historia, cronología o estudio que hablara sobre su campo de aviación o las operaciones aeronáuticas que se desarrollaron en la ciudad, lo que nos brindó la desafiante oportunidad de escribir esta tesis.

El presente trabajo busca ser una fuente para la consulta de la historia de la aviación en Puebla y hacer un análisis sobre el impacto del campo de aviación en la ciudad y los poblanos de los últimos años de la década de los veinte y los primeros de los treinta del siglo anterior. La fuente principal que nos brindó datos para observar al puerto aéreo fue el periódico *La Opinión*, para ello se realizó la revisión, día por día, en busca de los acontecimientos aeronáuticos de la Angelópolis desde el año de 1928 hasta el de 1931. Es por esta razón, que

algunas partes del trabajo se asemejan a una cronología, sin embargo, en todo momento posible, se hace uso de la Historia Urbana y Social para encontrar la relación del Puerto Aéreo con los angelopolitanos.

Al intentar buscar información precisa y más sólida en el Archivo Histórico Municipal y en el Archivo General del Estado de Puebla, nos encontramos con el desconocimiento del tema y de la ubicación de documentos que pudieran apoyar esta investigación, por lo que recurrimos, en su gran mayoría, a la hemeroteca pública Juan N. Troncoso del Archivo General del Estado de Puebla. También se consultó la Mapoteca Jorge A. Vivó, donde personal nos apoyó con algunos planos para ubicar los límites del campo de aviación, pero en décadas posteriores a las décadas trabajadas.

Las bibliotecas de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla fueron de gran ayuda para localizar material impreso, así como una pequeña colección privada de libros que se formó de algunos regalos recibidos.

Ya decidido el destino se debía planear la ruta, por lo que tocaba el turno a la búsqueda de una base teórica que sustentara y orientara el vuelo. Después de algunas críticas y sugerencias decidimos tomar el desconocido camino de la Historia Urbana y el análisis del impacto social en la vida cotidiana.

El uso de la Historia Urbana, en este trabajo, se basa en la comprensión de dos elementos básicos: la ciudad, entendida como un organismo vivo que cambia para satisfacer sus necesidades; y los componentes urbanos de la misma tales como calles, avenidas, centros de producción, centros de distribución y espacios de recreación entendidos como organismos que propician el cambio en la estructura urbana. Ejemplos de ello son la creación de un

espacio destinado a una actividad específica en este caso, la aviación, nuevos caminos, nuevas carreteras, la modernización en las señales de tránsito, la iluminación y la pavimentación de las calles, el cambio de uso de suelo y la creación de colonias y rutas de transporte, todos ellos contenidos en el presente trabajo.

Las transformaciones urbanas desencadenan cambios sociales, es por ello que nos apoyamos en el análisis de la interacción social entre los poblados y el puerto aéreo para comprender el impacto que tuvo en la sociedad. Por fortuna, existen varios ejemplos de ello como el libre acceso a ceremonias cívicas, competencias deportivas y demostraciones militares realizadas dentro de dicho espacio o las invitaciones a observar los despegues y aterrizajes de las aeronaves y los espectáculos aéreos realizados en fechas especiales.

Para el presente trabajo se usan los términos campo de aviación, aeródromo y puerto aéreo para referirse al objeto de estudio. Aunque predomina el uso del término puerto aéreo, ya que para los años estudiados era usado para cualquier lugar, ya sea terrestre o acuático, destinado a la realización de las operaciones aeronáuticas. Del mismo modo consideramos importante aclarar el uso del término “Angelópolis” para referirnos a la ciudad de Puebla de Zaragoza, ya que es costumbre llamar así a la que algún día fue Puebla de los Ángeles.

La estructura del trabajo inicia con un panorama general y los inicios de la aeronáutica mundial, sigue con el espacio aéreo nacional y finaliza con el panorama local y el impacto de la aviación en Puebla. Para ello se dividió la investigación en tres capítulos, que a su vez se subdividen en distintos apartados. El primer capítulo, titulado “De los globos franceses a los aviones mexicanos”, hace un breve recorrido desde la aeronáutica europea hasta la creación de los primeros campos de aviación en nuestro país, pasando por la llegada de los globos, los

dirigibles y los aviones a México. Este capítulo se subdivide en los siguientes apartados: “Del globo al Zepelín”, que intenta dar un panorama general de la evolución de los globos aerostáticos al uso del Zepelín como medio de transporte; “Nacimiento del avión”, que explica los problemas que debieron resolverse para lograr que las maquinas más pesadas que el aire volaran; “La aviación en México”, que narra, a vuelo de pájaro, el proceso de crecimiento de la aviación en nuestro país hasta el estallido de la Revolución Mexicana; “La aviación durante la Revolución Mexicana”, presenta algunos acontecimientos donde la aviación nacional participó en acciones de guerra y algunas instituciones que nacieron durante ese periodo; “Las construcciones aeronáuticas en México”, brinda un breve panorama del desarrollo que experimentó la aviación mexicana después de la Revolución Mexicana en manos de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas; “Los vuelos de buena voluntad”, permite observar parte de la expansión de la aviación mexicana a través de los aviadores que realizaron vuelos internacionales, que no se habían realizado nunca, para generar relaciones diplomáticas y nuevas rutas aéreas; “El nacimiento de los Campos de Aviación en México”, intenta explorar las condiciones de operación de las aeronaves de los años veinte del siglo XX y el nacimiento de espacios dedicados exclusivamente a la aviación.

El segundo capítulo, titulado “La Aviación en Puebla”, reconstruye la vida aeronáutica de la ciudad antes y después de la construcción del puerto aéreo. Para lograr el objetivo, este capítulo se divide en los siguientes apartados: “La aviación en Puebla antes del campo de aviación”, en este apartado se repasan los acontecimientos aeronáuticos de la ciudad desde los primeros años del siglo XX hasta 1929, año en que el puerto aéreo inicio operaciones; “La construcción del Puerto Aéreo de la ciudad de Puebla”, en esta sección se tratan las noticias y acontecimientos que dieron forma al puerto aéreo durante las etapas de construcción. El

siguiente apartado titulado “El Puerto Aéreo entre 1929-1954”, se subdividió con la finalidad de comprender el contexto en el que se desenvuelve dicho espacio, en los siguientes títulos: “Inicios del Puerto Aéreo de la ciudad de Puebla, 1929”, este primer apartado brinda una mirada al nacimiento del puerto aéreo; “El Puerto Aéreo y el Cuarto Centenario de la Fundación de Puebla”, permite conocer el papel que jugó el puerto aéreo en una de las festividades más importantes celebradas en nuestra ciudad; el apartado titulado “Clasificación del Puerto Aéreo en los años treinta”, muestra los atributos estructurales con los que contaba el puerto aéreo para solventar las operaciones aeronáuticas poblanas; “El Puerto Aéreo en tiempos de guerra y el nacimiento de la escuela de aviación”, permite ver la interacción entre el puerto aéreo y la sociedad poblana, en uno de los momentos más tensos de la historia de la humanidad, la Segunda Guerra Mundial.

El tercer capítulo, titulado “El Puerto Aéreo y su Relación con la Ciudad de Puebla entre 1929-1954”, hace un esfuerzo por llevar a fondo el análisis de las interacciones entre la ciudad de Puebla, el Puerto Aéreo y los poblanos, para ello se apoya de la Historia Urbana y la Vida Cotidiana y se divide en dos apartados: “Inserción urbana del Puerto Aéreo a la ciudad”, donde se tratan las transformaciones urbanas en torno al Puerto Aéreo, las obras destinadas a la mejora del flujo turístico y la modernización de la Angelópolis; el siguiente apartado titulado “Relación social entre el Puerto Aéreo y la ciudad”, esboza la integración del campo de aviación a la vida cotidiana de los poblanos y la apropiación del mismo como parte de los espacios de esparcimiento.

El Puerto Aéreo de la ciudad de Puebla fue un espacio que nació con las normas y características de un campo de aviación, se enfrentó al crecimiento y la modernización de la

red aeroportuaria nacional y murió luchando por permanecer vigente en la década de los ochenta.

Cap. I. De los globos franceses a los aviones mexicanos

1.1 Del globo al Zepelín

Volar es uno de los deseos más antiguos que la humanidad sintió. A lo largo de la historia de la humanidad nuestra especie ha ido conquistando los elementos que forman nuestro planeta, aprendimos a usar el fuego para combatir la noche, aprendimos a usar la tierra para cosechar nuestros alimentos, aprendimos a convivir con el agua para aprovechar sus beneficios, pero tardamos milenios en acercarnos a los aires. Volar es uno de los sueños más ambiciosos de los humanos, nuestro cuerpo no está diseñado para dominar el cielo y sin embargo grandes genios encontraron la forma de elevarnos.

Los primeros intentos por dominar los cielos iniciaron con aparatos sencillos de manufacturar y de volar como las cometas, posteriormente se comenzó a transportar al hombre con el uso de artefactos más ligeros que el aire, como los globos aerostáticos. Dichos globos presentaban un problema básico, no controlar completamente su elevación y dirección, debido a que se encontraban condicionados por el viento para su movimiento, lo que se traduce en falta de control sobre el rumbo que el aparato toma. Sin embargo, este fue el primer momento en que el hombre pudo estar al nivel de los pájaros, en cuanto a volar se refiere. El globo evolucionó para convertirse en el Dirigible que posteriormente se perfeccionaría con las distintas estructuras y recursos para el control del movimiento en vuelo naciendo con ellos el *Zeppelin*.

Durante algún tiempo, a la par de los globos y los dirigibles, se comenzó a desarrollar el Planeador. Dicho aparato fue el primer contacto de la aviación moderna con el hombre. Los planeadores nacieron con la observación e imitación de los seres dominantes del aire por

naturaleza, las aves, por lo que no es en vano la relación que guarda el nombre de las poderosas máquinas que usamos para volar hoy en día con estos animales. La palabra avión proviene del vocablo francés *avion*, que a su vez proviene del vocablo latino *avis* traducible como ave.¹ De ahí que los primeros modelos de máquinas que se probaron, tuvieran alas muy parecidas a las de las mariposas, los gorriones o los murciélagos.

Hasta aquí hicimos un breve repaso de la historia general de la aeronáutica y los inicios de la aviación. Para aclarar mejor cómo es que el deseo de surcar los aires se transformó en una máquina capaz de volar con un piloto y controlar sus movimientos a voluntad, debemos retomar con más detalle los acontecimientos.

Para ello tomamos como punto de partida, algunas leyendas surgidas a través de los años. En la antigüedad podemos ver, con el relato de Dédalo e Ícaro, cómo se expresa el deseo de volar y surcar los cielos como las aves, quizá hasta podemos aventurarnos más y pensar que el vuelo es una forma de retar a los dioses, ya que Ícaro desobedeció los consejos de su padre y se elevó más de lo debido, derritiendo sus alas y cayendo a la tierra.² Solo por mencionar un ejemplo.³

¹ “Definicion.de”, *Definición de avión*, [citado el 19 de noviembre de 2018] disponible en <https://definicion.de/avion/>

² Valery Bridges, *Historia de las comunicaciones: transportes aéreos*, España, Salvat editores de México s.a., 1969, p. 1-4.

³ En la antigüedad, las deidades relacionadas al vuelo y la representación del poder a través de las alas están presentes en varias culturas alrededor del mundo, desde los egipcios hasta los aztecas.

En la Edad Media, volar se relacionaba con la maldad. Volar era contranatural y se creía que sólo alguien con pactos demoniacos sería capaz de hacerlo, por ello se creía que sólo las brujas o los demonios volaban sobre la tierra.⁴

Durante el Renacimiento se comenzó a buscar la forma de emprender el vuelo, y la solución más cercana, quizá la más obvia, fue aprender de aquellos que viven para volar, las aves. Las aves, en teoría, resuelven la primera pregunta que se hace la ciencia, ¿Cómo sostener a un humano en el aire?, la respuesta se fijó en las alas que poseen. Sin embargo, las alas no resolvieron todo el problema, ya que los hombres se dieron cuenta de la existencia de una gran variedad de alas y con ellas distintas formas de vuelo. Las golondrinas, las lechuzas y los gavilanes poseen distintos diseños en su perfil alar por lo que la forma de surcar los cielos es diferente.

Al pasar de la teoría a la práctica, los obstáculos no fueron menores, se comenzaron a presentar problemas como la sustentación en el aire, el empuje para despegar y la dirección, ensombreciendo ligeramente el ánimo de los entusiastas. Estos fueron los principales retos que enfrentó Leonardo Da Vinci para hacer volar sus máquinas. A fines del siglo XVIII, el matemático Josep Lalande declaró en el *Journal des Savant* que el vuelo humano era imposible.⁵

En aquellos tiempos, la ciencia negaba al hombre la posibilidad de construir una máquina capaz de hacerlo volar, quizá debido a los pocos avances en los estudios de fluidos de la época, la escasez de materiales ligeros y resistentes, la falta de motores balanceados entre

⁴ Valery Bridges, *Historia de las comunicaciones: transportes aéreos*, España, Salvat editores de México s.a., 1969, p. 1-4.

⁵ *Ibid.*, P. 4.

peso y potencia o la falta de éxitos en los experimentos aeronáuticos. El futuro de la aviación estaba en manos de algunos entusiastas con poca experiencia y muchos ánimos.

Estas condiciones hicieron que la mirada de los científicos se dirigiera a la construcción de artefactos más ligeros que el aire, por lo que el hombre aprendió a volar con apoyo de los globos. Los pioneros en la construcción y el vuelo en globos aerostáticos fueron los hermanos Josep Michel y Jaques Etienne Montgolfier, quienes construyeron un aparato llamado *Montgolfiere*, un balón de tela forrado de papel y cáñamo llenado con aire caliente que se elevó el 5 de junio de 1783.⁶

Los primeros hombres en volar fueron los franceses François Pilatre de Rozier y François Laurent d'Arlandes, quienes el 21 de noviembre de 1783 sobrevolaron por más de veinte minutos, una distancia de 12 kilómetros en París.⁷

El entusiasmo y los avances en la materia, permitieron experimentar con nuevos gases para el llenado de los globos. En agosto del mismo año, el físico francés Charles construyó un globo llenado con hidrógeno, este gas le permitía elevarse más rápido y más alto que los globos de aire caliente. Poco después, el físico Robert impermeabilizó la envoltura del globo con goma, logrando que el artefacto se elevara cerca de 3000 metros y permaneciera en el aire dos horas.⁸ Estos avances permitieron que se hicieran más ascensos y se comenzara a ganar la confianza de los espectadores que pronto se convirtieron en pasajeros.

Por supuesto explorar un nuevo horizonte requirió de sacrificios, por lo que la época de la aerostación cobró algunas víctimas. En 1785, Pilatre de Rozier falleció al incendiarse su

⁶ *Ibid.*, p. 5.

⁷ *Ibid.*, p. 13

⁸ *Ibid.*, p. 14-15

globo cuando intentaba cruzar el Canal de la Mancha, más tarde el noruego Andréé, intentó cruzar el polo norte y pereció en el intento⁹.

Aun así, el globo aerostático abrió las puertas a nuevas posibilidades de investigación como el estudio de los efectos de la altura sobre el cuerpo humano, como el caso de Tissandier en 1875, quien se elevó a una altura de 8600 metros, experimentando una especie asfixia debido a la falta de oxígeno. También se asomaron las posibilidades bélicas y políticas, un ejemplo de ello se dio en 1870, cuando parte del gobierno francés logró elevarse sobre la ciudad de París que en ese momento se encontraba sitiada por las tropas de Guillermo I de Prusia. Incluso durante la primera guerra mundial se usaron globos cautivos con fines bélicos y de observación.¹⁰

Aunque el globo aerostático representaba un gran avance en la materialización del sueño de volar, en las posibilidades de observación científica, en la recreación y en el uso como material bélico en gran parte del mundo, aún presentaba problemas básicos como la escasa maniobrabilidad, el peligro de incendio, la poca capacidad de carga y la baja velocidad, que en realidad se encontraba a merced de los vientos, estos detalles lo convertían en un vehículo poco rentable. En poco tiempo se pensó en una forma de hacerlo más eficiente, lo que desembocó en el nacimiento de un nuevo transporte.

El primer problema que atacaron los científicos y apasionados del vuelo fue el de la dirigibilidad del globo; a raíz de este problema y como respuesta nace el Dirigible, una especie de evolución del globo aerostático que es capaz de controlar su altura y su dirección con el

⁹ *Ibid.*, p. 18-21

¹⁰ *Ibid.*, p. 20.

apoyo de hélices de propulsión accionadas ya sea por la fuerza muscular o por un motor de vapor.

El padre del dirigible es el francés Meusnier, quien en 1785 diseñó un armazón capaz de contener algunos globos; el aparato debía mover una hélice con apoyo de una manivela, sin embargo, Meusnier no consiguió financiamiento y su diseño se quedó en el papel.¹¹ Poco después el francés Giffard logró construir un diseño similar y añadió una ventaja, un motor ligero de 3 caballos de vapor que accionaba una hélice para proporcionar empuje, o movimiento. Esta nave medía 44 metros de longitud, 12 metros de diámetro y 2500 metros cúbicos de capacidad. Giffard hizo algunas demostraciones pero el público no se convenció fácilmente debido a la poca maniobrabilidad que se conseguía.

Otros franceses, Renard y Krebs, construyeron una nave semirrígida, provista de un timón, un motor de 11 caballos de vapor y una hélice de 7 metros que ofrecía mayor seguridad y maniobrabilidad, por lo que podemos llamar a este aparato el primer dirigible.¹²

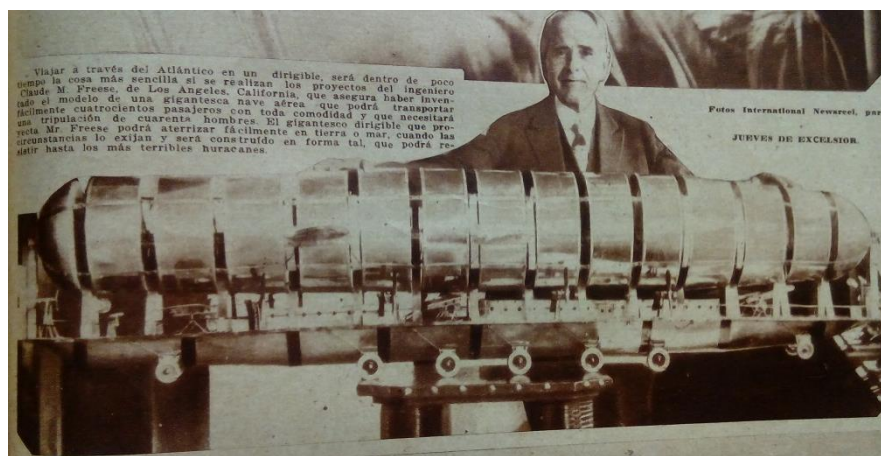
Sin embargo, fue el general y aeronauta alemán conde Ferdinand Von Zeppelin quien llamó la atención del mundo con su Aeromóvil, construido en 1900. Este vehículo rígido de 11,320 metros cúbicos, con motor de 32 caballos, podía volar a una velocidad de 30 kilómetros por hora y aterrizar sin contratiempos. La estructura rígida del Zeppelin ofrecía la posibilidad de un diseño más aerodinámico, gracias a que la estructura no se deformaba con el llenado o la falta de gas y era capaz de albergar más pasajeros que un globo¹³.

¹¹ *Ibid.*, p. 25.

¹² *Ibid.*, p. 26-27.

¹³ *Ibid.*, p. 28.

Todo parecía indicar que el dirigible se perfilaría hacia el futuro como un modelo de transporte aéreo de gran alcance. Todavía para las tres primeras décadas del siglo XX los vuelos y expediciones en dirigible eran noticia en los periódicos mundiales. En el número 200 del suplemento *Jueves de Excelsior*, en la sección *Los Sucesos Mundiales a Través de la Cámara*, se publicó un artículo que hablaba sobre la posibilidad de cruzar el Atlántico a bordo de un prototipo de dirigible ideado por el ingeniero Claude M. Freese.



Proyecto del ingeniero Claude M. Freese.¹⁴

En el número 220, del mismo suplemento, se publicó una nota que narraba las evoluciones que realizaron los dirigibles de la Compañía 19 de los Cuerpos de Aviación de Estados Unidos sobre el capitolio, en Washington.

¹⁴ “Los sucesos mundiales a través de la cámara”, *Jueves de Excelsior*, México, 8 de abril de 1926.



Dirigibles sobrevolando el capitolio norteamericano.¹⁵

Lo anterior, sólo por mencionar algunas de las notas que se encuentran en los periódicos nacionales, sin contar con las noticias sobre las flotas alemanas compuestas por estas naves o las travesías al polo norte que fueron realizadas por estos años.

La evolución natural de la noble ciencia de la aviación, dio a cada aparato construido por el hombre, el lugar que le corresponde en la historia de la humanidad. Es probable que el nacimiento del Zeppelin fuera demasiado cercano a los primeros pasos del novedoso aparato de los hermanos Wright, que con su aeroplano comenzarían a acaparar las miradas de las nuevas generaciones. Sin embargo, el camino del avión no fue fácil.

Como pudimos leer en párrafos anteriores, el Zeppelin se usó durante las primeras décadas del siglo XX, con algunos percances importantes pero manteniendo una férrea pelea por un lugar en los cielos.

¹⁵ “Los sucesos mundiales a través de la cámara”, *Jueves de Excelsior*, México, 26 de agosto de 1926.

1.2 Nacimiento del avión

La observación y análisis del vuelo de las aves inspiró, además de la manufactura de globos, otro tipo de máquinas que buscaban elevar al hombre por los aires. El diseño de estos complejos aparatos inicia quizá con los bocetos de Leonardo Da Vinci sobre máquinas voladoras como el “Ornitóptero”, que era un aparato con alas y poleas que buscaba imitar el aleteo de las aves para despegar, sin embargo existía una desventaja que evitó que volara: la relación entre la potencia de los músculos humanos y el peso, ya que dicha maquina requería de fuerza humana para funcionar. Esta entre otras máquinas, diseños y planos, sentaron las bases de experimentos posteriores.

A principios del siglo XIX el inglés sir George Cayley profundizó en los estudios que había hecho Leonardo Da Vinci sobre el vuelo de las aves, logrando avances en temas de fluidos y perfil alar,¹⁶ estos avances permitieron comprender mejor la aerodinámica, sin embargo, los materiales de la época aún no lograban el balance adecuado para ser resistentes y ligeros.

A finales del mismo siglo, en 1896, el americano Samuel Pierpont Langley experimentó un modelo suyo conocido como Aeródromo, provisto de un motor de vapor que logró volar unos 3000 pies. Los estudios de Langley fueron muy valiosos para los Hermanos Wright.

El título de primer piloto del mundo fue para el alemán Otto Lilienthal, quien entre 1890 y 1896 realizó varios vuelos en aparatos construidos por él mismo con bambú y tela. Sus

¹⁶ Valery Bridges, *Op. Cit.*, p. 34-35.

aparatos normalmente eran planeadores monoplanos de cola fija.¹⁷ La experiencia de Lilienthal le permitía aprovechar las corrientes de aire para virar, subir y bajar, siempre usando su cuerpo para las maniobras debido a que sus aparatos no contaban con sistemas de control. Lilienthal murió en 1896 en un accidente aéreo.¹⁸

Entre Lilienthal y los hermanos Wright figura un escocés de nombre Percy Pilcher, quien en 1865 construyó un aparato llamado Bat. Antes de probar este aparato decidió conocer en persona a Lilienthal, quien le brindó consejos de diseño para mejorar su artefacto. Tiempo después Pilcher decidió construir otro aparato llamado El Halcón al que equiparía con un motor para accionar una hélice, por lo que se dispuso a construirlo él mismo durante el año de 1898. Pilcher murió en 1899 al caer de una altura de 10 metros mientras volaba su Halcón.¹⁹

Aún con los avances de Lilienthal y Pilcher, se tenían pendientes varios temas para la aviación como el equilibrio, la conducción, el despegue, el aterrizaje, el motor y la combinación de ellos en un vuelo controlado. Para esta época, volar requería de la pericia y experiencia de los pilotos para maniobrar las aeronaves, esta experiencia que se adquiría solamente con la práctica, en esto estaban muy de acuerdo Lilienthal y los Wright, sin un piloto experimentado, cualquier intento de volar estaba destinados a fracasar.

Los Wright tuvieron como modelo a seguir al gran Lilienthal que contaba con varios vuelos, alrededor de 2000, que probaban que sus diseños eran útiles y prácticos para el vuelo tripulado, también se dieron cuenta de la necesidad de contar con un sistema de dirección que permitiera tener control sobre la máquina en pleno vuelo.

¹⁷ Esto quiere decir que eran naves de un ala y que la parte trasera del planeador no contaba con partes móviles que pudieran controlar la dirección o la profundidad del vuelo.

¹⁸ Valery Bridges, *Op. Cit.*, p. 37.

¹⁹ *Ibid.*, p. 37-38.

El 18 de septiembre de 1901, Wilbur Wright, durante una reunión en la *Western Society of Engineer*, enumeró tres problemas que debían superarse para el vuelo de aeronaves autopropulsadas:²⁰

- 1- Los problemas relacionados con la construcción.
- 2- Los relacionados con la generación y aplicación del poder necesario para impulsar la maquina a través del aire.
- 3- Los relacionados con el equilibrio y la dirección de la maquina en vuelo.

Una vez identificados los obstáculos que debía sortear el avión para convertirse en un transporte confiable, varios científicos y aficionados se dispusieron a encontrar la solución. Los hermanos comenzaron por resolver el problema de la propulsión, buscando un motor suficientemente ligero que pudiera producir por lo menos ocho caballos de fuerza con un peso menor de 90 kilogramos; pero no encontraron en el mercado, un motor que llenara sus expectativas, por lo que decidieron construirlo ellos mismos.²¹ Tiempo después lograron construir un motor de 12 caballos de fuerza. Antes de montar el motor probaron su planeador haciéndolo volar, a modo de papalote o cometa, sujetándolo desde tierra y probando la torsión alar con cuerdas accionadas por ellos.

El siguiente problema a resolver, fue el diseño de la hélice, para esto estudiaron los diseños de hélices marinas. Pero la información era compleja de procesar, así que decidieron probarlas montándolas en el motor, en lugar de calcular los posibles resultados. Procedieron a

²⁰ Carl, Osgood, *Como los hermanos Wright realizaron el primer vuelo propulsado*, edición en PDF, 2005, p. 27.

²¹ Orville, Wright, *Nuestro primer vuelo*, Washington, D.C., Federal Aviation Administration, edición en PDF, p. 2.

instalar dos hélices que giraban en sentido contrario para eliminar los efectos del giro de una sola.²² Pero pronto surgirían imprevistos: al montar las hélices y probarlas, se enfrentaron al problema de la fractura de los ejes que las soportaban, debido a que estos no estaban diseñados para soportar el golpeteo del motor y la rotación de las hélices por lo que se rompían con facilidad. Al parecer, dicho contratiempo fue resuelto provisionalmente, construyendo unos ejes con metal, en lugar de tubo. Ya en Kitty Hawk, Carolina del Norte, se construyó una especie de riel y un esquí para que el aeroplano se deslizara sobre él y alcanzara la velocidad necesaria para levantar el vuelo.

Por fin el 17 de diciembre de 1903, en un vuelo de apenas unos 12 segundos, los Wright extendieron las alas para alcanzar el cielo. En el último vuelo realizado aquel día se recorrieron 260 metros en 59 segundos. La importancia del primer vuelo de los Wright radica en la solución a los problemas básicos de la aviación: la propulsión, la dirección y el control. Podría decirse que dicho vuelo marca el inicio de la aviación moderna ya que sienta las bases para las máquinas que posteriormente se desarrollarían, logrando dejar atrás al globo aerostático, al *Zeppelin* y al planeador.²³

Después de que las aeronaves más pesadas que el aire lograron despegar, la evolución de los motores fue la que marcó el ritmo de desarrollo de la aviación. En 1903, el inventor León Lavavasseur y el capitalista Jules Gastambide, se encargaron de la construcción de un

²² *Ibid.*, p. 2-3.

²³ En septiembre de 1904 los Wright lograban volar en circuito cerrado y para noviembre conseguían sobrevolar una distancia de 5 kilómetros. El 5 de octubre de 1905 Wilbur conseguía volar 38 kilómetros en 38 minutos, además de realizar algunos virajes

motor ultraligero para ser utilizado primero en Canoas Automóviles, dándole el nombre de la hija de Jules, “Antoinette”.²⁴ Dicho motor producía una potencia de 24 caballos de fuerza²⁵.

El motor “Antoinette” estuvo presente en varias hazañas. El 12 de noviembre de 1906, en el bosque de Bolonia, Italia, Alberto Santos Dumont voló 220 metros a una altura aproximada de 6 metros en 21 segundos, rompiendo el record de velocidad con 41 k/h, en su aeroplano “14 Bis” equipado con motor “Antoinette” de 50 caballos.²⁶ El 17 de septiembre de 1907, Louis Bleriot con un aparato llamado “Número 6” equipado con un motor “Antoinette” de 50 caballos consigue volar 184 metros.

El 13 de noviembre de 1907 se elevó por primera vez, un helicóptero, en Lisieux, con dos despegues, el primero sólo con el piloto, alcanzando unos 30 cm de altura y el segundo, llevando a un pasajero colgado a una altura de 1.5 m. En esta hazaña también intervino un motor “Antoinette” de 24 caballos que accionaba dos hélices horizontales.²⁷ En ese mismo año, el 26 de octubre, Henry Farman recorrió 771 metros con un motor “Antoinette” de 50 caballos.

El reconocimiento del avión, como un medio de comunicación, llegaría con la convocatoria del *Daily Mail*, que ofrecía 1000 libras esterlinas a quien lograra cruzar el Canal de la Mancha. Así entra a escena, otra leyenda de la aviación, Louis Bleriot. La madrugada

²⁴ El primer aviador en solicitar dicho motor fue el capitán Ferber en 1905, poco después llegarían Santos Dumont, Bleriot, Voisin y Farman

²⁵ Liborio, Pérez Elorriaga, *Historia de la aviación mundial Tomo II*, México, Biblioteca del Oficial Mexicano, 1982, p. 13-14.

²⁶ *Ibid.*, p. 9-10.

²⁷ *Ibid.*, p. 12.

del 24 de julio de 1909, Bleriot despegaba, a falta de luz, solo con su intuición y aterrizaba 37 minutos después, en un campo de Dover, Inglaterra.²⁸

Posteriormente el desarrollo de la aviación lograría éxitos sucesivos. En agosto de 1909, en Reims, Francia, tuvo lugar el Primer Festival Aéreo Internacional, en el que participaron más de 30 aviones de distintas nacionalidades. En este se realizaron competencias de velocidad, distancia y altura, por mencionar algunas.²⁹ El ganador de la competencia de velocidad fue el americano Glenn Curtis, manteniendo una velocidad promedio de 80 kilómetros por hora. Curtis se convertiría en parte importante de la aviación norteamericana.

El francés Henri Farman, ganó el premio de duración, volando tres horas consecutivas en un avión construido por él mismo. En otro vuelo de demostración, llevó a dos pasajeros, algo que era una novedad para la época, debido a la poca capacidad de carga de los aviones de aquellos años.³⁰

La aviación de aquel entonces, tenía un problema constante con las hélices, ya que era común que estas se rompieran al aterrizar, lo que marcó la pauta para el nacimiento de una nueva industria en la construcción de propulsores. El primero en destacar fue el constructor Lucien Chauviere con su Hélice Integral. En América, el mexicano Juan Guillermo Villasana, destacó con sus estudios, iniciados desde 1911, con los que logró en 1915 la creación de una hélice de madera desfleada a la que llamó “Anáhuac”. Dicha hélice sería muy eficiente a la altura del Valle de México³¹.

²⁸ Valery Bridges, *Op.Cit.*, p. 51.

²⁹ *Ibid.*, p. 52

³⁰ *Ibid.* 53

³¹ Liborio Pérez Elorriaga, *Op. Cit.*, p. 79.

En 1911 comienza a cobrar importancia el tren de aterrizaje como elemento crucial en despegues y aterrizajes, los Wright comenzaron a acoplar ruedas a sus aeroplanos. R. G. Fowler crea un método de despegue usando vías de tren. El alemán Wienciers, diseñó un tren retráctil probándolo en su monoplano, colocándole una articulación en cada tren para retirar las ruedas hacia atrás y sujetarlas al fuselaje.³² También comienzan a diseñarse los amortiguadores, en Inglaterra con Farnborough y en Francia con Esnault-Peltiere.

En el mismo 1911, inició el desarrollo del correo aéreo, que a su vez brindaría la oportunidad de comercializar la aviación, debido a que el correo postal era la forma de comunicación a distancia por excelencia. En este año el francés Henri Péquet transportó el primer correo aéreo del mundo; el acontecimiento se dio en la India recorriendo una distancia de 30 kilómetros en 27 minutos.³³ En el mismo año durante la exhibición aérea de Sheepshead, Estados Unidos, se dio el primer enlace postal; en 1912 se inició en Alemania; en Octubre de 1913 en Francia y para el caso de América Latina el 6 de julio de 1917, a bordo de un avión mexicano Serie A, el piloto aviador Horacio Ruiz realizó un vuelo entre Pachuca y México.³⁴

En estos primeros años de desarrollo de la aviación, podemos observar la forma en la que se resolvieron problemas para convertirlos en oportunidades, como el uso y desarrollo de motores especiales, diseño y fabricación de hélices e implementación de sistemas adecuados de soporte para despegue y aterrizaje, elementos que permitieron acelerar la incipiente recién nacida aviación mundial. Por supuesto las noticias de las novedades y los records mundiales

³² *Ibid.*, p. 81.

³³ *Ibid.*, p. 84

³⁴ *Ibid.*, p. 85

no se quedaban en Europa o Norteamérica, dichos logros recorrían el planeta de una u otra forma, y México quería estar a la vanguardia en ámbitos aeronáuticos.

1.3 La aviación en México

En México las noticias de las ascensiones de los Mongolfier llegaron a través de los viajeros provenientes de Europa y de la *Gaceta de Madrid*. La primera referencia a un globo aerostático fabricado en Nueva España, corresponde a la *Gaceta de México*, que el 24 de marzo de 1784 anunció que el señor José María Alfaro, de Jalapa, había elaborado un globo.³⁵ Posteriormente, se encuentran datos de otras ascensiones de globos sin pasajeros ni pilotos, más bien se trataban de globos de papel elevados por aire caliente para uso recreativo. También se apreciaron lanzamientos en Veracruz, uno en febrero de 1785 y otro desde unas fragatas en el mar.

En la ciudad de México, los alumnos de la Escuela de Geometría de la Academia de San Carlos construyeron dos globos que lanzaron desde el Parque Virreinal el 4 de marzo de 1785.³⁶ A partir de 1825, los ascensos de globos se hicieron habituales durante los festejos de la Independencia, gracias a que los hermanos Zeferino, Manuel y Tranquilino Iríbar se dieron a la tarea de preparar las ascensiones aerostáticas en la ciudad de México, cada 15 de septiembre.³⁷

³⁵ Manuel Ruiz Romero, *100 años de la aviación en México. Tomo I*, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2011, p. 17.

³⁶ *Ibid.*, p. 17-18.

³⁷ *Ibid.*, p. 18

El 3 de abril de 1832 se anunciaba que el joven mexicano Benito León Acosta, alumno del Colegio de Minería, había construido un globo con el que haría una ascensión en la ciudad de México. El periódico *El Siglo Diez y Nueve*, verificó y dio cuenta de su éxito felicitándolo por su gran trabajo y por ser el primer mexicano en elevarse por los cielos de la ciudad.³⁸ Posteriormente León Acosta realizó una gira por varios estados de la República.

En 1835, el empresario Manuel de la Barrera, dueño de la Plaza de Toros San Pablo de la ciudad de México, contrató al aeronauta Eugene Robert quien, el 12 de febrero de 1835, se elevó con su globo lleno de hidrógeno desde la plaza de toros antes mencionada.³⁹

El 18 de febrero de 1845 en Mérida, Yucatán, José María Flores realizó un vuelo en globo desde la plaza de armas aterrizando 20 minutos después en el barrio de San Sebastián.

En 1857, llegó a nuestro país el norteamericano Samuel Wilson, un aeronauta que había cosechado varios triunfos en San Francisco, California. Las primeras ascensiones que hizo en tierra mexicana, fueron el 23 de marzo y el 5 de abril del mismo año en la Plaza de Toros El Progreso, en Guadalajara. La siguiente sede fue la ciudad de México, donde el 14 de junio se elevó desde la Plaza de Toros el Paseo Nuevo. A bordo de su globo, llamado “Moctezuma”, realizó una gira por las ciudades de México, Puebla, San Luis Potosí y Guanajuato. En cada exhibición podía llevar a un pasajero que, por 50 pesos, podía acompañarlo. El 27 de agosto de 1862, el pasajero fue don Joaquín de la Cantolla y Rico,⁴⁰ quien después se convertiría en una gran figura de la aeronáutica mexicana.⁴¹

³⁸ *Ibid.*, 21-24

³⁹ *Ibid.*, 19

⁴⁰ *Ibid.*, p., 24-29

⁴¹ Don Joaquín de la Cantolla y Rico fue alumno del Colegio Militar y telegrafista de profesión, sin embargo, dedicó los últimos años de su vida a la aerostación convirtiendo sus ascensiones en una atracción para los

Otro ejemplo del gusto por los ascensos, fue la instalación de un globo cautivo en un parque de diversiones de la ciudad de México llamado El Tívoli de Eliseo.⁴² El 30 de agosto de 1892, el globo llamado Ciudad de México hizo su primer ascenso, sin embargo el negocio no progresó como se esperaba y los ascensos dejaron de hacerse. Poco después llegaron los aeronautas estadounidenses Ivy y Chet Baldwin, con un globo bautizado como “Marte” con el que realizaron varios ascensos.

Durante el siglo XIX, se popularizaron los ascensos en globo en varios estados de la República: el 15 de febrero de 1868 en la ciudad de Chihuahua voló el señor Esteban Patrón; el 16 de diciembre de 1877 en Veracruz se elevó la señorita Catalina Góngora.⁴³

El siglo XX llegó con algunas innovaciones en el ámbito aeronáutico mexicano, la compañía cigarrera El Buen Tono se encargó de traer aeronaves de vanguardia para ser usadas dentro de su estrategia publicitaria, fruto de ello fue la llegada de tres dirigibles. El 6 de enero de 1907, voló sobre la ciudad México el primero de ellos tripulado por George Hamilton; pero dicho aparato no tendría grandes resultados, pues aunque podía volar sobre la ciudad, no poseía un motor con suficiente potencia para grandes maniobras.⁴⁴ El segundo fue pilotado por Jack Dallas, el 30 de noviembre de 1907, quien desafortunadamente se accidentó debido a que su nave resultaba frágil contra los vientos de la capital. El 16 de diciembre de 1908, el piloto

ciudadanos capitalinos, incluso Diego Rivera lo incluyó en su obra titulada "Sueño de una tarde dominical en la alameda". Rivera retrató a Don Joaquín al centro del mural, elevándose en su globo y vestido elegantemente portando su chistera y una bandera tricolor. Los globos que don Joaquín usó fueron construidos por él mismo con seda inglesa y nombrados como “Moctezuma I”, “Moctezuma II” y “Vulcano”. Este último fue el globo más grande de su flota y el más grande conocido en el país. La última ascensión que De la Cantolla hizo como piloto de sus globos, fue el 16 de julio de 1899. Sin embargo, en 1914 a bordo de un globo propiedad de Alberto Braniff surcó los cielos de la capital por última vez.

⁴² Se le denomina Globo Cautivo, porque se elevaba a una altura controlada por una o varias cuerdas para evitar que el globo tomara rumbo.

⁴³ *Ibid.*, p., 34.

⁴⁴ *Ibid.*, p., 36-37.

Lincoln Beachy elevó el tercer dirigible de la compañía cigarrera, un modelo Victor diseñado para el ejército de Estados Unidos con capacidad de gas y un motor de mayor potencia. Los vuelos de este piloto se convirtieron en parte del paisaje de la ciudad capitalina.



Dirigible de la compañía El Buen Tono tripulado por Jack Dallas, 1907.⁴⁵

Poco tiempo después los entusiastas aeronautas mexicanos comenzaron a experimentar con nuevos aparatos como el aeroplano y el avión.

En 1908, el ingeniero Alfredo Robles Domínguez escribió el primer libro de carácter científico relacionado con la aeronáutica mexicana, que se publicó bajo el nombre de Tratado de la Locomoción Aérea, basado en sus experiencias con cometas y aeroplanos.⁴⁶ Sin embargo, en 1911 debido a que el general Porfirio Díaz dejó el poder, Robles no pudo continuar con sus estudios.

⁴⁵ *Ibid.*, p., 35.

⁴⁶ Liborio, Pérez Elorriaga, *Op. Cit.*, p., 17.

Por su parte Miguel Lebrija, fue el primero en idear y construir aeroplanos en México. Dichos aparatos volaban remolcados por su automóvil. Lebrija inspiró a otros entusiastas como los hermanos Aldaroso y Juan Guillermo Villasana. Ya en 1908 los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldaroso volaban algunos planeadores, que probaban en terrenos cercanos del ex panteón La Piedad.

Los métodos de propulsión que usaron las aeronaves mexicanas eran variados, Lebrija se remolcaba por un automóvil; Juan Guillermo Villasana se deslizaba con su aeroplano sobre ruedas, en una colina de la Hacienda San Juan en el estado de Hidalgo y los hermanos Aldaroso clavaban una estaca en el suelo y esperaban a que el viento los favoreciera para elevar su planeador.⁴⁷ Para ese entonces los entusiastas aviadores eran tachados de locos, por lo que los experimentos de los personajes antes mencionados enfrentaban varios obstáculos.

En el año de 1909, los hermanos Aldaroso probaron un planeador jalado por un automóvil con motor de vapor, logrando volar con él 300 metros, desafortunadamente sufrieron un accidente debido a que la cuerda que tiraba del planeador se atascó, haciendo que el piloto, Juan Pablo Aldaroso, se fuera a pique.⁴⁸ Afortunadamente el piloto resultó ileso.

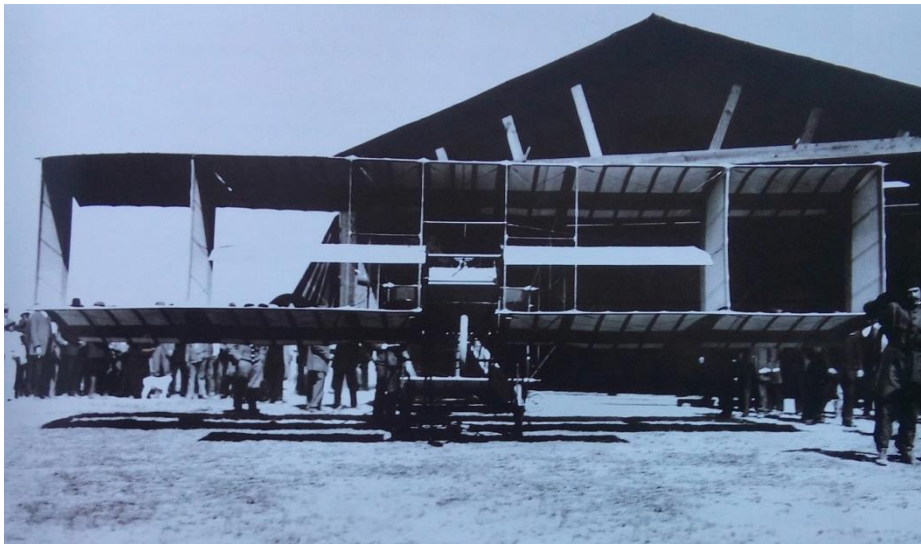
Alberto Braniff fue otro entusiasta de la aviación mexicana, su formación como piloto en Francia estuvo bajo la dirección de los pilotos Taboteu y Gabriel Voisin. A su regreso a México, trajo consigo un biplano marca *Voisin* con motor DNV enfriado por agua y 60 caballos de fuerza a nivel del mar. El primer paso fue localizar un terreno adecuado para realizar sus vuelos, por lo que decidió usar un terreno, propiedad de su familia, conocido como los Llanos de Balbuena. Braniff debía acondicionar dicho espacio, por lo que recibió ayuda del

⁴⁷ *Ibid.*, p., 19.

⁴⁸ *Ibid.*, p., 32-33.

gobierno de Porfirio Díaz, quien mandó un ejército de zapadores para nivelar el campo. El resultado de estos trabajos fue el trazo de una pista, la construcción de un hangar de madera y un retrete que dieron origen al primer aeródromo de América Latina.⁴⁹

Por la altura de la ciudad de México, 2240 metros sobre el nivel del mar, el avión *Voisin* presentó problemas para despegar, por lo que Braniff encargó a la compañía de petróleos El Águila, la manufactura de una gasolina especial que le permitiera al motor desarrollar más potencia. Así nace el gas-avión, un combustible muy similar al que hoy en día se usa en aeronaves pequeñas. Por fin, el 8 de enero de 1910, Alberto Braniff logró elevarse por los cielos de la “Anáhuac” realizando el primer vuelo de un avión en México y América Latina, además de establecer un record mundial de altitud sobre el nivel del mar, ya que el record anterior era de 1000 metros establecido por el piloto Latham.⁵⁰



Braniff y su biplano Voisin.⁵¹

⁴⁹ *Ibid.*, p., 44.

⁵⁰ *Ibid.*, p., 45-46.

⁵¹ Manuel, Ruiz Romero, *Op. Cit.*, p., 47.

A fines de 1910 el empresario francés radicado en México, Ernesto Pugibet, dueño de la cigarrera El Buen Tono, compró en París un avión monoplano modelo *Bleriot XIII* dotado de motor *Daraq* de 25 caballos de fuerza, similar al que voló sobre el Canal de la Mancha en 1909. Para pilotar esta aeronave, se contrató al piloto Mauricio Raoul Ourea Duval, que llegó a la ciudad de México en enero de 1911; a finales del mismo mes llegó el mecánico Golbery trayendo consigo el monoplano y refacciones. El aparato se armó en un hangar construido en terrenos del Aeródromo de Balbuena. Posteriormente se intentaron algunos vuelos sin conseguir el despegue.

Entre finales de 1910 y principios de 1911,⁵² llegó a la ciudad de México la compañía de exhibición aérea *Moisant International Aviators*, dentro de la Semana de la Aviación en la ciudad de México, dicha compañía fue creada por los hermanos John y Alfred Moisant con el fin de exhibir y vender aviones, además de formar pilotos.⁵³ Pugibet le pidió al piloto Roland Garros, quien había llegado con la compañía, que volara su *Bleriot XIII* consiguiendo, después de varios intentos, un vuelo corto y de poca duración.⁵⁴

En noviembre de 1911 arribó a la ciudad de México, por segunda vez, la compañía de exhibición aérea *Moisant International Aviators*. El 30 de noviembre el piloto George Dyot invitó a abordar al entonces Presidente de la República, Francisco I. Madero, quien realizó un vuelo de 12 minutos sobre la ciudad, convirtiéndose en el primer jefe de estado del mundo en

⁵² Sobre la fecha de la primera visita de la *Moisant International Aviators*, el autor Liborio Pérez Elorriaga dice, en el tomo II de su obra, que se realizó en marzo de 1911. El autor Ruiz Romero, en 100 Años de la Aviación en México. Tomo I, dice que fue en febrero de 1911. El autor Villela Gómez hace referencia a que estas primeras exhibiciones se llevaron a cabo en septiembre de 1910. Por ello el párrafo señalado comienza expresando un tiempo entre 1910 y 1911.

⁵³ Manuel, Ruiz Romero, *Op. Cit.*, P. 50.

⁵⁴ Liborio Pérez Elorriaga, en Historia de la Aviación Mundial tomo II, cuenta que Miguel Lebrija compró del avión *Bleriot XIII* del Buen tono y junto al mecánico Golbery y de Villasana, reemplazaron el motor original por uno más potente.

volar en avión.⁵⁵ Juan Guillermo Villasana aprovecharía ambas oportunidades para colaborar con mecánicos y pilotos durante los preparativos de las exhibiciones, lo que le permitió conocer y estudiar a fondo los modelos que se presentaron.

Después de este vuelo el presidente Madero ratificó un convenio con la *Moissant International Aviators*, para la compra de 5 aviones *Bleriot* y 5 becas para preparar pilotos en la escuela *Moissant* en Garden City, Nueva Jersey.⁵⁶

Por otra parte, Braniff mandó traer de Francia un avión modelo *Farman* con motor *Renault* de 85 caballos de fuerza, con el que el 15 de diciembre de 1911 realizó el primer vuelo nocturno de América, iniciando a las 21 horas en el aeródromo de Balbuena con duración de 15 minutos.⁵⁷

En el transcurso de 1911 los hermanos Aldaroso, con ayuda de Horacio Ruiz Gaviño, construyeron un avión aprovechando los talleres de herramientas de la mina Las Dos Estrellas, en Michoacán, que era propiedad de su padre el ingeniero Andrés Aldaroso. Durante su elaboración usaron un túnel de viento construido por ellos mismos usando el ventilador de una fragua; en dicho túnel nació un diseño de ala espesa más gruesa que las usadas en la época, logrando más eficiencia que las alas europeas que en ese tiempo eran delgadas y con grandes combaduras.⁵⁸

Los Aldaroso también se encargaron de construir un motor para su avión con dos cilindros opuestos que desarrollaban 60 caballos de fuerza a 900 revoluciones por minuto.

⁵⁵ Liborio, Pérez Elorriaga, *Op. Cit.*, P. 71-72.

⁵⁶ *Ibid.*, P. 73.

⁵⁷ *Ibid.*, P. 73.

⁵⁸ *Ibid.*, P. 73.

Entre enero y febrero de 1912 probaron su avión en Tlalpujahua, pero sólo voló unos cuantos metros debido a la poca potencia. Las pruebas no continuaron debido a que se les había otorgado una beca para estudiar aviación en la *Moissant International School* en Nueva Jersey.⁵⁹ El presidente Madero había ordenado a la Secretaría de Guerra y Marina seleccionar un grupo de jóvenes civiles, con conocimientos en aeronáutica, para que se formaran como pilotos. Los seleccionados fueron: Alberto Salinas Carranza, su primo Gustavo Salinas Camiña, Horacio Ruiz Gaviño y por supuesto los antes mencionados hermanos Aldaroso.⁶⁰

A fines de 1911, llegó de París el ingeniero industrial Martín Mendía que se había titulado como piloto aviador, trayendo consigo un modelo *Deperdussin* monoplaça con motor *Gnome* de 50 caballos y un biplaza con motor *Anzani* de 80 caballos de fuerza con hélice *Ratier*, con los que pronto inició sus prácticas y vuelos. El 30 de diciembre de 1911 se convirtió en el primer mexicano en cruzar la capital, despegando del aeródromo de Balbuena, cruzando la ciudad hasta las cercanías del bosque de Chapultepec y regresando al punto de partida.⁶¹

En 1912 Mendía sufrió un accidente con las líneas telegráficas que bordeaban la carretera México-Puebla estrellándose. Su amigo Miguel Lebrija, lo visitó en el hospital y le propuso comprarle el avión *Deperdussin* biplaza, que para ese momento aún no habían retirado de la aduana. El trato se realizó cambiando un automóvil *Dellaunay Belleville* por el aeroplano. Una vez con el avión en su poder, el 3 de agosto de 1912, Lebrija voló a 300 metros de altura sobrevolando la catedral metropolitana. Pronto se inició una tradición

⁵⁹ *Ibid.*, P. 74-75.

⁶⁰ Manuel, Ruiz Romero, *100 años de la aviación en México. Tomo I*, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2011, p. 70.

⁶¹ Liborio, Pérez Elorriaga, *Op. Cit.*, P. 75.

dominical que consistía en que varias personas se reunieran en el Aeródromo de Balbuena para observar los despegues, aterrizajes y maniobras de Lebrija entre las 9 y 15 horas. En septiembre de 1912 alcanzó los 1,000 metros de altura con un pasajero bordo.⁶²

Quedaba claro que el futuro se encontraba en la aviación y que ahora los aviones comenzaban a formar parte del paisaje cotidiano de la ciudad, como en su momento lo fueron los ascensos del señor Joaquín de la Cantolla. El Aeródromo de Balbuena comenzó a figurar como un referente urbanístico al convertirse en un centro de operaciones aeronáuticas y lugar de concurrencia pública.

Parecía que nuestro país evolucionaba a la misma velocidad que las potencias en construcción aeronáutica. Sin embargo, México estaba por enfrentarse a una nueva etapa: la Revolución Mexicana. De igual modo, en pocos años, la aviación mundial sufriría grandes cambios debido al estallido de la Primera Guerra Mundial, donde el avión se consolidó como medio de transporte, instrumento de exploración, elemento de producción en masa y arma bélica.

1.4 La aviación durante la Revolución Mexicana

Después de la presidencia de Porfirio Díaz, le correspondió a Francisco I. Madero impulsar la aviación nacional; por esto, que durante la segunda visita de la *Moisant International Aviation* el presidente reiteró el pedido de aviones que se había hecho a dicha compañía.

⁶² *Ibid.*, 76.

Después de las sublevaciones de Orozco, Zapata, Bernardo Reyes y Félix Díaz, el gobierno maderista quedó debilitado. Madero enfrentó varios problemas derivados de la inestabilidad política y militar que resultaron de su ascenso a la presidencia. El primero en rebelarse fue el general Manuel Mondragón, quien se levantó contra el Presidente en la capital del país. Aprovechando la oportunidad, Huerta se puso a las órdenes de don Francisco I. Madero quien lo designó Comandante militar de la plaza, para así poder partir hacia Cuernavaca para traer la división del general Felipe Ángeles como refuerzo, dejando a Huerta como protector de su gobierno en la capital. Huerta aprovechó la oportunidad y entró en pláticas secretas con los rebeldes.

Gustavo Madero, hermano del Presidente, se enteró de la traición huertista por lo que apresó a Huerta y lo entregó a su hermano Francisco. Sin embargo, este reiteró su confianza en el general. El 18 de febrero, Huerta tomó preso al presidente Madero y lo obligó a renunciar a su cargo, colocando a Pedro Lascuráin quien ejerció el cargo de Presidente tan sólo 45 minutos para después ceder el poder a Victoriano Huerta. Finalmente Madero fue asesinado, iniciando una época de guerra interna que dejaría grandes estragos en el país.

El 24 de marzo de 1913, Carranza desconoció la legitimidad del gobierno de Huerta a través de la proclamación del Plan de Guadalupe en el que se le nombraba primer jefe del Ejército Constitucionalista y encargado del poder ejecutivo, el país se encontraba dividido por la guerra.

El conflicto armado le brindó a la aviación nacional la oportunidad de participar en las acciones bélicas. En el Aeródromo de Balbuena se encontraban los hangares de Alberto Braniff y El Buen Tono, además del avión *Farman* de Braniff, el *Bleriot* del Buen Tono y el

Deperdussin de Miguel Lebrija. En la capital, residían los recién graduados Horacio Ruiz Gaviño, Juan Pablo y Eduardo Aldaroso, además los aviadores Miguel Lebrija, Juan Guillermo Villasana, Martín Mendía y Antonio Sánchez Saldaña. Todos convocados por el general Manuel Mondragón para realizar prácticas de bombardeo sobre una objetivo en tierra con granadas desde el *Deperdussin*. Los encargados de intentar la hazaña frente a los mandos militares, fueron Miguel Lebrija como piloto y Guillermo Villasana como bombardero.⁶³ Para estas pruebas se cerró, por primera vez desde su creación, el acceso al público al Aeródromo de Balbuena.⁶⁴ El bombardeo resultó un éxito, sin embargo, según el autor Villela Gómez el *Deperdussin* sufrió daños en el fuselaje a causa de la explosión de las bombas. El 13 de abril de 1913 se creó de forma administrativa la Escuadrilla Aérea de la Milicia Auxiliar del Ejército, bajo el mando del recién nombrado Mayor Miguel Lebrija.⁶⁵

Por su parte Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña convencieron a su tío, Venustiano Carranza, de adquirir aviones *Moisant* para integrarlos al ejército constitucionalista. En febrero de 1914, llegó a la estación de Mapula, Chihuahua, el primero de estos tres aviones. Ahí se instaló un hangar provisional, se armó el aparato y se hicieron las pruebas. Al final Carranza decidió no entregar los aviones a la División del Norte a la cual estaban destinados y con el personal, más los aviones, se formó la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista.⁶⁶

⁶³ Manuel Ruíz romero, *Aeropuertos Historia de la Construcción, Operación y Administración Aeroportuaria en México*, México, S.C.T., 2003, P. 22.

⁶⁴ José, Villela Gómez, *Breve Historia de la Aviación en México*, México, José Villela Gómez, 1971, p. 91-92.

⁶⁵ Manuel Ruíz romero, *Aeropuertos Historia de la Construcción, Operación y Administración Aeroportuaria en México*, México, S.C.T., 2003, P. 84.

⁶⁶ *Ibid.*, P. 85-87.

Los episodios de la Revolución Mexicana, permitieron a nuestro país protagonizar el primer combate aeronaval del mundo. El 14 de abril de 1914, en Topolobampo, Sinaloa, el cañonero “Tampico” intentó huir del bloqueo de tres barcos huertitas llamados “Guerrero”, “Oaxaca” y “Demócrata”; durante la maniobra de escape el “Tampico” se enfrentó al “Guerrero”, desafortunadamente el “Tampico” sufrió fuertes daños. Álvaro Obregón decidió visitar Topolobampo para conocer la situación del cañonero, desafortunadamente el cañonero “Guerrero” se percató de la visita y atacó al “Tampico”, que para ese momento sólo tenía el cañón de popa para defenderse. Pronto apareció el biplano bautizado como “Sonora”, tripulado por Gustavo Salinas Camiña como piloto y Teodoro Madariaga como artillero, con el fin de bombardear al cañonero Guerrero con bombas caseras. Ninguna de las bombas dio en el blanco, sin embargo, causaron la retirada de los barcos huertistas.⁶⁷

El biplano “Sonora” fue un avión adquirido en Estados Unidos y traído a México de contrabando, ya que en esas fechas se tenía prohibido que material bélico cruzara la frontera. Pocos días antes de este bombardeo, el avión sufrió una fractura de tren de aterrizaje y perfil alar, debido a que el terreno en el que se había construido la pista para maniobrar no se encontraba en buenas condiciones.⁶⁸ Por aquellos días se acostumbraba transportar los aviones, desarmados y en tren, por lo que lo más práctico era acondicionar pistas de aterrizaje junto a las vías del ferrocarril, lo que no siempre resultaba lo más favorable para los frágiles aparatos voladores.

Al respecto de este acontecimiento Obregón escribió lo siguiente:

⁶⁷ *Ibid.*, P. 89.

⁶⁸ José, Villela Gómez, *Op. Cit.*, P. 108-110.

La columna llevaba también, para los servicios de campaña, el biplano Sonora, que era tripulado por el capitán Gustavo Salinas y su ayudante Teodoro Madariaga. [...]El capitán Salinas había recibido orden de efectuar un vuelo en su biplano y arrojar, desde él, algunas bombas sobre el Guerrero, cuando nosotros estuviéramos ya en el Tampico. [...] En aquellos momentos aparecieron el capitán Salinas y su ayudante Madariaga en su biplano, a una altura mayor de 3 000 pies, siguiendo en dirección a donde los barcos enemigos estaban fondeados; y entonces ordené la salida de la lancha de gasolina rumbo a la barra, para proteger a los aviadores en caso de que sufrieran algún accidente, debido a la brisa que empezaba a soplar fuerte. Unos momentos después, pudimos observar las columnas de agua que se levantaban cerca de los barcos enemigos, siendo ellas producidas por la explosión de las bombas que de nuestro biplano arrojaban Salinas y Madariaga; y observamos, también, que aquellos barcos levaron ancla y se pusieron en movimiento para esquivar las bombas. Cuando los barcos ganaron alta mar, nuestro biplano emprendió su regreso para aterrizar en la playa, sin haber logrado hacer blanco con las bombas en ninguna de las embarcaciones.⁶⁹

Regresando al desarrollo de las acciones bélicas en el centro del país, el 25 de agosto de 1914, la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista llegó a la estación de Buenavista para después instalarse en el Aeródromo de Balbuena. Una vez divididos los constitucionalistas Carranza partió hacia Veracruz; la Flotilla Aérea, que quedó bajo las órdenes de Obregón, partió con Carranza hacia el mismo lugar. Al llegar a su destino, las aeronaves fueron reparadas y se les dio mantenimiento en San Juan de Ulúa.⁷⁰ Poco después, el 5 de febrero de 1915, Venustiano Carranza decretó la creación del Arma de Aviación bajo el mando del Mayor Alberto Salinas Carranza, dicho decreto, es el precedente oficial de la creación de la Fuerza Aérea Mexicana.

El 15 de septiembre de 1915, la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista se transformó en Departamento de Aviación, nombrando como su jefe al Mayor Alberto Salinas

⁶⁹ Álvaro, Obregón, *Ocho mil kilómetros en campaña*, México, F.C.E., 1959, P. 108-109.

⁷⁰ Manuel Ruíz romero, *Aeropuertos Historia de la Construcción, Operación y Administración Aeroportuaria en México*, México, S.C.T., 2003, P. 92.

Carranza; para ello se seleccionó una ubicación junto al Aeródromo de Balbuena.⁷¹ El Departamento de Aviación inició con dos aviones *Morane Moisant* del Ejército Constitucionalista, el biplano “Sonora” usado en Topolobampo, el *Farman* de Braniff, el *Bleriot XI bis* de El Buen Tono, el *Deperdussin* de Lebrija y un *Huntintong* de Alberto Salinas.

Un mes después, el 15 de noviembre de 1915, se inauguraron la Escuela Nacional de Aviación y los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, que formaban parte del Departamento de Aeronáutica del Ejército Mexicano⁷². La creación de instituciones oficiales especializadas en aviación, permitió a la aeronáutica nacional tomar un papel importante en el desarrollo de tecnología y transportes aéreos.

1.5 Las construcciones aeronáuticas en México

Una vez terminados los enfrentamientos revolucionarios, nuestro país se puso de pie y comenzó su andar hacia las transformaciones tecnológicas del siglo XX. Al mismo tiempo la aviación mexicana fue ganando terreno y se fue consolidando como un área de oportunidad para el desarrollo.

El autor José Villela Gómez, dividió la historia de las construcciones aeronáuticas en tres etapas:⁷³

1. La primera etapa abarcó de 1915 a 1919, con la construcción de los aeroplanos Serie A, B, C y H, los motores radiales enfriados por aire como el “Aztatl” de 80 caballos y 6 cilindros, el S.S. de 150 caballos y diez cilindros y

⁷¹ *Ibid.*, P. 93.

⁷² Ángel, Jiménez Aparicio, *México. Fábrica de Aviones*, México, S.M.E.A.L., edición para PDF, 2010.

⁷³ José, Villela Gómez, *Op. Cit.*, México, José Villela Gómez, 1971, P. 205.

la hélice Anáhuac. Según el autor Ángel Jiménez Aparicio, en su artículo México, Fábrica de Aviones, el serie C fue un micro plano veloz y el primer caza diseñado y construido en América Latina

2. La segunda etapa se desarrolló entre 1920 y 1924, dicha etapa inició con la construcción de los Series B y terminó con el Parasol escuela México.

3. La tercera etapa va de 1929 a 1945, y fue liderada por cuatro diseñadores y constructores, Juan Azcárate, Antonio Sea, Roberto de la Barrera y Salvador Mariscal.

El primer avión construido en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas fue una copia del monoplano *Bleriot*, dicha aeronave fue denominada como Serie E.⁷⁴

Los mismos talleres se encargaron de construir motores adecuados para las condiciones atmosféricas de la República Mexicana, es decir, motores que compensaron la pérdida de potencia derivada de la altura del altiplano mexicano. En estas transformaciones el ferrocarrilero Miguel Jacintes jugó un papel fundamental, al encargarse del taller de fundición.⁷⁵ El primer encargo que se le dio a Jacintes fue la fundición de algunas piezas de motor destinadas a la construcción de “El Trébol”, un motor de tres cilindros y escasa potencia (40 caballos de fuerza). La fabricación de dicho motor le brindó la experiencia necesaria para trabajar en el motor “Aztatl” de 80 caballos de fuerza.

La primer aeronave completamente mexicana que surcó los aires fue un biplano Serie A, equipado con motor “Aztatl” de 80 caballos de fuerza y propulsado por una hélice

⁷⁴ Ángel, Jiménez Aparicio, *Op. Cit.*

⁷⁵ Manuel, Ruíz romero, *Aeropuertos Historia de la Construcción, Operación y Administración Aeroportuaria en México*, México, S.C.T., 2003, P. 99

“Anáhuac”. El honor de elevar dicha nave correspondió al piloto Horacio Ruiz, el 16 de mayo de 1917.

La hélice “Anáhuac”, que participó en el evento antes mencionado, era una pieza de ingeniería de alta calidad y eficiencia. Aunque su debut fue en 1915, los estudios y pruebas se ubican desde 1910. Sin embargo, la patente de esta hélice se realizó hasta el 2 de abril de 1918.⁷⁶ La importancia de la hélice radicó en su capacidad para optimizar la propulsión y aprovechar la potencia del motor, gracias al diseño de los bordes en la pala, lo que le permitió responder al problema de pérdida de empuje debido a la disminución de la densidad del aire a grandes alturas, como las que presenta el altiplano mexicano. Cabe destacar que el problema de la densidad del aire, no fue resuelto por la Fuerza Aérea Norteamericana en su Expedición Punitiva de 1916, cuando sus aeronaves no pudieron remontar las montañas del norte del país sufriendo averías.

La construcción de la hélice se basaba en el uso de maderas desflemadas y dos clases de maderas distintas para evitar la torsión, la colocación de varias láminas de madera sobrepuestas a manera de abanico, alternando su disposición, con lo que se conseguía equilibrio sin tener que usar el emplomado, uno de los métodos más usados por la hélice número 1 en Francia y el mundo, la *Chauviere*.⁷⁷ La hélice “Anáhuac” se usó en gran parte de la Fuerza Aérea mexicana, pero también se exportó a Sudamérica y Japón.

Entre 1915 y 1920, los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas construyeron un total de 58 aeronaves, gracias a que en el periodo de la Primera Guerra

⁷⁶ José Antonio, Romero Navarrete, *La hélice Anáhuac un siglo después*, Querétaro, Universidad Autónoma de Querétaro, edición para PDF, P. 12.

⁷⁷ José, Villela Gómez, *Op. Cit.*, P. 212.

Mundial era casi imposible adquirir aviones en el extranjero.⁷⁸ Además, los aviones contruidos en el país eran óptimos para las condiciones atmosféricas de las distintas regiones de la república. Hacia 1923 ya se habían construido, en nuestro país, cerca de 100 aeronaves incluyendo el helicóptero Villasana.⁷⁹ Durante la segunda etapa de vida de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, bajo la dirección de Ángel Lascurain, se construyeron los aviones “Serie B”, “Sonora”, “Tololoche”, “Quetzalcóatl”, “México” y “Avro-Anahuac”.

En 1917 se presentó la oportunidad de poner a prueba las cualidades de nuestra aviación, instaurándose el transporte de Correo Aéreo con un biplano Serie A, motor Hispano Suizo. Para ello se acondicionó una base junto a la estación de ferrocarril de Hoyos en Pachuca, donde se transportó el avión desarmado, siendo el encargado de ensamblarlo el mecánico Francisco Santarini. A las 6:48 hrs. de la mañana del 6 de julio de 1917 el avión Serie A, despegó con rumbo a la ciudad de México usando las vías del férreas como guía para su ruta. El vuelo se llevó a cabo sin contratiempos e inició una serie de vuelos que servirían como entrenamiento para futuros pilotos.⁸⁰

Ya para los años veinte, el avión había participado en varias operaciones revolucionarias. Se construyeron improvisados campos de aviación en varias poblaciones del país, ya sea en la selva, la montaña o junto a las vías del ferrocarril; también se habían construido aeronaves enteramente mexicanas; además se había iniciado el correo aéreo y comenzaría una nueva etapa de crecimiento para la aviación nacional. En poco tiempo surgieron valientes y decididos pilotos que llevaron a México a una nueva etapa, la de los

⁷⁸ Ángel, Jiménez Aparicio, *Op. Cit.*

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ José, Villela Gómez, *Op. Cit.*, P. 241-243.

vuelos de buena voluntad; pero aunque la aviación había tomado importancia, aún requeriría de cerca de una década para contar con varios campos de aviación útiles en cada estado de la república. Desafortunadamente los conflictos internos de nuestro país entre 1920 y 1930 también tendrían repercusiones en el sector aeronáutico.

1.6 Los vuelos de buena voluntad

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, varios pilotos alrededor del mundo se quedaron sin empleo. En este contexto se gestó la idea de enfocar la aviación hacia al sector civil, por lo que dichos pilotos tuvieron el honor de acortar las distancias en el mundo.

El 20 de mayo de 1927, el “Águila Solitaria”, como se le conocería posteriormente a Charles Lindbergh, despegó del Campo Aéreo Roosevelt cerca de Nueva York, con la misión de unir las ciudades de Nueva York y París.⁸¹ Este fue uno de los vuelos más importantes en la historia de la aviación mundial, ya que abrió la pauta para los vuelos de larga distancia, demostrando que la aviación es segura y rentable. El vuelo de Lindbergh inspiró a varios pilotos alrededor del mundo para realizar sus propias travesías en pro de sus países.

En ese contexto nació la idea de realizar vuelos internacionales que permitieran a los diplomáticos limar asperezas entre las naciones, fomentar la creación de redes aeroportuarias y encontrar nuevos usos para la aviación. Estas travesías aéreas fueron conocidas como vuelos de buena voluntad.

⁸¹ Juan A. José, “El espíritu de San Luis a noventa años de distancia”, *A21*, (31 de mayo de 2017 [citado el día 16 de enero de 2019]: disponible en <http://a21.com.mx/desde-mi-ventanilla/2017/05/31/el-espiritu-de-san-luis-noventa-anos-de-distancia>

El 15 de abril de 1927, Lindbergh realizó un vuelo de buena voluntad entre México y Estados Unidos a bordo de su avión, llamado “El Espíritu de San Luis”. Ya en el Aeródromo de Balbuena, el piloto saludó diciendo las siguientes palabras: “seamos amigos”.⁸²

Nuestro país decidió responder a este gesto, organizando un viaje en sentido contrario. El piloto seleccionado fue Emilio Carranza, quien voló a bordo de un avión *Ryan*, similar al de Lindbergh, con motor *Wright* de 220 caballos de fuerza y bautizado como “México Excélsior”. El 11 de junio de 1928, Carranza despegó con destino a la ciudad de Washington, arribando a ella al siguiente día a las 17:15 horas.⁸³ El 12 de julio, Carranza decidió regresar al país, pero este vuelo lo llevaría a encontrar la muerte al estrellarse casi media hora después del despegue.

Por otra parte Roberto Fierro Villalobos abordo de un avión modelo BC-2 de construcción nacional, realizó un vuelo directo entre México y la Habana, que inició el 11 de agosto de 1928. Posteriormente su gira de buena voluntad incluyó ciudades como Belice, Guatemala, San Salvador, Honduras, San José y Panamá.⁸⁴

El 19 de septiembre de 1928, cuando Fierro regresaba de su gira de buena voluntad, se vio obligado a realizar un aterrizaje en Tepeaca, Puebla. El piloto manifestó que se vio obligado a aterrizar debido a la neblina y la cortina de lluvia que se encontró durante el vuelo, ya que dichas condiciones atmosféricas le hicieron perder el rumbo, por lo que a las 15 horas y

⁸² Erick de Jesús, Hernández Domínguez, *Embajadores del aire: orígenes de la aviación mexicana*, México, INEHRM, edición para PDF, 2010.

⁸³ Erick de Jesús, Hernández Domínguez, *Op. Cit.*

⁸⁴ *Ibid.*

15 minutos tocó tierras poblanas.⁸⁵ El evento se presentó sin contratiempos para piloto y aeronave, por lo que al día siguiente Fierro continuó con su recorrido.

El aterrizaje de Fierro resaltó la falta de infraestructura y de apoyo a la navegación que sufrían los aviadores mexicanos en aquella época, por lo que en poco tiempo se invitó a cada estado de la Republica a construir campos de aviación, que pudieran auxiliar a los pilotos en caso de contingencias.

Hasta aquí, hemos sobrevolado la historia de la aerostación en Europa y México, el nacimiento de la aviación, su evolución en el mundo y el uso de la aviación en México. Sin embargo, las aeronaves requieren de espacios diseñados especialmente para su operación en tierra; por ello los puertos aéreos, también denominados campos de aviación, son parte importante de este estudio.

1.7 El nacimiento de los Campos de Aviación en México

Con la aparición de los aviones, se hizo necesario un espacio destinado exclusivamente a las operaciones aeronáuticas, con grandes extensiones de terreno que permitieran realizar con seguridad los despegues y aterrizajes. Así nacieron los puertos aéreos o campos de aviación, que eran terrenos aledaños a las ciudades, constituidos principalmente por una pista de tierra compactada para las carreras de despegue y los tramos de aterrizaje, preocupándose poco por rodear el perímetro de operaciones, o de la construcción inmediata de hangares.

⁸⁵ “R. Fierro aterrizó a dos kilómetros de Tepeaca ayer tarde”, *La Opinión*, Puebla, 20 de septiembre de 1928.

Por las dimensiones que requiere un puerto aéreo, su localización siempre ha sido un referente urbanístico, ya que la asignación de dicho espacio marca un centro de movilidad e innovación. Ejemplo de ello fue el Aeródromo de Balbuena, en la ciudad de México, que con el tiempo se convirtió en un punto de referencia.

El primer campo de aviación de nuestro país fue precisamente el Aeródromo Balbuena, acondicionado en 1909 por Alberto Brannif, dicho espacio fue testigo de muchísimos acontecimientos de la aviación nacional. Ahí mismo se inició la tradición de juntarse alrededor del perímetro para observar las maniobras de despegue y aterrizaje de los aviones. Sus inicios, al igual que los de todos los campos de aviación del mundo fueron modestos, ya que sólo contaba con una pista de tierra, una oficina y un baño, sin embargo, este espacio se coronó como el primer aeródromo de América Latina. Poco después de su apertura se adhirieron algunos hangares para proteger las aeronaves de la lluvia y los vientos.

En el año de 1911, se habilitó un campo de aviación en el Parque Zambrano, en Monterrey, que fue usado por la *Moissant Company*. En ese año la misma compañía usó terrenos de la Hacienda El Cuatro, en Guadalajara. Un año después, se usó provisionalmente el campo de béisbol El Fénix, en la ciudad de Mérida, como campo de aviación.⁸⁶

Durante la Revolución Mexicana, el avión tuvo oportunidad de demostrar su utilidad en las maniobras militares; sin embargo, las condiciones de operación no eran las mejores y los espacios para maniobras no eran los adecuados. Las batallas tenían escenarios muy variados y alejados entre sí, por ello las aeronaves eran desarmadas y transportadas en vagones de ferrocarril, junto con refacciones, mecánicos y herramientas de taller.

⁸⁶ Manuel, Ruiz Romero, *100 años de la aviación en México. Tomo II*, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2011, P. 12.

Durante las campañas militares, establecer pistas de aterrizaje era un trabajo arduo: primero se seleccionaba una ubicación alejada de obstáculos orográficos como cerros y barrancas; luego se limpiaba la terracería y se compactaba la tierra suelta para formar pequeñas e improvisadas pistas, que normalmente se encontraban paralelas a las vías del ferrocarril, todo esto al mismo tiempo que se ensamblaban los aviones desarmados.

Un procedimiento similar se aplicó para el caso de los aviones transportados por barcos. Al llegar al destino marcado, se desembarcaba el avión y se ensamblaba, mientras se acondicionaba la pista sobre la playa. Este procedimiento se usó en Veracruz, Tampico, Progreso y Mazatlán.⁸⁷ En ambos casos las pistas eran fáciles de identificar desde el aire, debido a que se veían como líneas rectas de tierra y que estaban cercanas a una vía de férrea o un puerto.

En 1921, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas otorgó el primer permiso para el servicio aéreo público a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, al mismo tiempo que se comprometía a expropiar y proporcionar los terrenos necesarios para las operaciones aeronáuticas en varias partes del país.⁸⁸ Ya para la década de 1920, la aviación en México comenzaba a jugar un papel importante en transportación, carga y servicio postal. Sin embargo, aún se tenía pendiente el tema de reglamentación y legislación aeronáutica.

En noviembre de 1927, el Departamento de Aeronáutica Militar, de la Secretaría de Guerra y Marina, envió una circular a los jefes de operaciones militares de la toda la República para que cada cabecera contara con un campo aéreo militar cuyas medidas mínimas

⁸⁷ *Ibid.*, P. 12.

⁸⁸ *Ibid.*, P. 12.

fueran entre 400 y 1000 metros, con ello nacieron los campos militares de Aguas Calientes, Chihuahua y Monterrey.⁸⁹

Por supuesto, las principales conexiones y operaciones aeronáuticas se llevaban a cabo en la capital del país, por lo que el Aeródromo de Balbuena fue cobrando más importancia. Con el paso del tiempo dicho espacio se fue ampliando, primero con el establecimiento de la Escuela Militar de Aviación, luego con la instalación de dos hangares y una pequeña terminal que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas construyó alrededor de 1928.⁹⁰ Para ese entonces la Compañía Mexicana de Aviación operaba la ruta Tampico-Tuxpan-México, pero la combinación de operaciones de la Escuela Militar de Aviación y las civiles en el mismo puerto aéreo y una pista, complicó el flujo en esta terminal por lo que la Compañía Mexicana de Aviación usó por algún tiempo un campo construido en la colonia Arenal. Estas complicaciones hicieron evidente la necesidad de destinar a cada rubro un espacio propio y especializado para operar.

La solución a dichos problemas fue un proyecto ideado por Juan Guillermo Villasana. En 1928, en medio de los vuelos de buena voluntad y el crecimiento de la aviación nacional, que se unía a la expansión de la aviación mundial, comenzaron las obras del Puerto Aéreo Central de la ciudad de México, precursor directo del actual Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Las obras de ingeniería y arquitectura estuvieron a cargo de la Secretaría Comunicaciones Obras Públicas.

⁸⁹ *Ibid.*, P. 12- 13.

⁹⁰ Manuel, Ruiz Romero, *100 años de la aviación en México. Tomo I*, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2011, P. 184-185.



Imagen Puerto Aéreo Central, 1929.⁹¹

El Puerto Aéreo Central fue la primera obra concebida enteramente en el ámbito aeronáutico, por lo que pronto se colocó como el aeródromo más moderno del país; contaba con dos pistas perpendiculares, plataforma, edificio terminal, estacionamiento, espacio para hangares y un acceso terrestre desde la calzada México-Puebla que era rematado en una glorieta. La ubicación, la infraestructura e incluso la orientación de las pistas fueron concebidas para brindar un servicio eficiente. Juan Guillermo Villasana invitó al capitán Felipe H. García a sobrevolar las obras y hacer maniobras sobre un tramo planeado para una de las pistas de aterrizaje, por lo que el capitán aterrizó en lo que sería la pista 10-28. Al rendir su informe, el capitán confirmó la buena orientación y planeación de las pistas de aterrizaje.⁹²

El Puerto Aéreo Central fue inaugurado el 15 de septiembre de 1929, por el Presidente de la Republica Emilio Portes Gil.

⁹¹ Manuel, Ruíz Romero, *100 años de la aviación en México. Tomo I*, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2011, p. 187.

⁹² Manuel, Ruíz Romero, *50 años. Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento, 2015, P. 65-66.

Los puertos aéreos comenzaron a formar parte del paisaje urbano de muchas ciudades del México y poco a poco se convirtieron en ejes de desarrollo económico. La incursión de las aerolíneas en el mercado mexicano permitió acrecentar el intercambio comercial y las comunicaciones. A la cabeza de ellas iba la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, que al mismo tiempo que crecía se renovaba con la adquisición de máquinas más grandes y más potentes, ejemplo de ello fue la llegada de los trimotores *Ford*, que requerían puertos aéreos mejor acondicionados, más amplios y más seguros. Esto impulsó a la empresa a colaborar con la mejora de estos espacios, por lo que varias ciudades que eran parte de sus rutas, se vieron beneficiadas con la modernización de sus aeródromos. Gracias a estas acciones, se sembró en nuestro país las semillas, que darían como fruto, una red aeroportuaria nacional de calidad mundial.

Cap. II. La aviación en Puebla

2.1 La aviación en Puebla antes del campo de aviación

La aviación nacional puso a la ciudad de México en el mapa mundial aeronáutico, ya que la mayoría de los primeros acontecimientos aéreos sucedieron en la capital, ya sea por las condiciones económicas, industriales o por el simple hecho de ser la capital. Sin embargo, la provincia se contagió del entusiasmo y el deseo de volar, una prueba de ello fue el señor Manuel Ventosa, radicado en Puebla, quien diseñó y probó algunos aparatos que intentaron volar.

La ciudad de Puebla, recibió algunas visitas aeronáuticas durante los primeros años del siglo XX. Según Enrique Cordero y Torres, en su libro *Historia Compendiada del Estado de Puebla, tomo III*, la capital poblana fue surcada por primera vez en 1903, cuando Don Joaquín de la Cantoya y Rico realizó un vuelo de la ciudad de México a la Angelópolis a bordo de su globo Plutón.⁹³

El mismo Cordero dice que posteriormente, alrededor de 1910, el señor de la Cantoya realizó varios vuelos sobre cielos poblanos, a bordo de un dirigible de la compañía cigarrera El Buen Tono, publicitando la nueva línea de cigarros Alfonso XIII, sin embargo, parece ser que para esos años, don Joaquín de la Cantoya ya no se encontraba volando, ya que la compañía cigarrera adquirió dirigibles para publicidad y al mismo tiempo, contrató pilotos para su operación. Manuel Ruiz Romero, en su libro *Historia de los Aeropuertos de México*, confirma que De La Cantoya no fue quien operó ese dirigible, ya que quien lo piloteó fue Lincoln

⁹³ Enrique, Cordero y Torres, *Historia Compendiada del Estado de Puebla. Tomo III*, México, Grupo Literario Bohemia Poblana, 1965, P. 102.

Beachy, quien se encargó de promocionar los cigarros Alfonso XIII y Reina Victoria. El mismo autor hace referencia a una nota del periódico *El Imparcial* con fecha 4 de febrero de 1909, que hablaba sobre una maniobra realizada por dicho piloto sobre la plaza de armas, aterrizando luego en el atrio de la catedral angelopolitana.⁹⁴

Es de notar que, para el resguardo de dicha aeronave, se instaló un improvisado hangar en los campos del antiguo velódromo de la ciudad, localizado entre las calles 13 a 19 ponientes y 11 a 13 sur.⁹⁵ Lo que marcaría la primera referencia a temas aeroportuarios de la ciudad de Puebla.

Aunque Cordero y Torres ubica el primer vuelo de un avión sobre la ciudad de Puebla en 1922, el libro *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia 1915-2015*, señala que una vez constituida la Flotilla Aérea Constitucionalista emprendió tres campañas, siendo la primera en Puebla para apoyar al general Álvaro Obregón con vuelos de reconocimiento.⁹⁶ Manuel Ruíz Romero, en su libro *Historia de los Aeropuertos de México*, apoya lo antes mencionado y escribe que la ubicación de la base de operaciones de dicha flotilla aérea se encontraba en Panzacola, Tlaxcala, en diciembre de 1914. Además menciona que esta incursión motivó al poblano Samuel C. Rojas, a unirse a la aviación militar.⁹⁷ Dicho piloto poblano se convirtió en uno de los ases de la aviación militar mexicana.⁹⁸

El siguiente vuelo sobre tierras poblanas se dio el 20 de octubre de 1918, ya que se llevó a cabo un Festival Aéreo a cargo de la Flotilla de Exhibiciones de la Aviación Militar

⁹⁴ Manuel, Ruíz Romero, *Historia de los Aeropuertos de México*, México, SACSA, 1997, P. 157-158.

⁹⁵ Enrique, Cordero y Torres, *Op. Cit.*, P. 103.

⁹⁶ Cámara de Diputados LXII legislatura, *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia 1915-2015*, México, Casa Aldo Manuzio, 2015, P. 54.

⁹⁷ Manuel, Ruíz Romero, *Historia de los Aeropuertos de México*, México, SACSA, 1997, P. 158.

⁹⁸ Samuel C. Rojas logró arriesgadas maniobras como volar, en 1928, dentro de los hangares de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y ser el primero en México en hacer un vuelo invertido o Loop.

Mexicana en el Bosque de Manzanilla, a la cual asistieron el gobernador Alfonso Cabrera y el jefe de operaciones militares José A. Castro.⁹⁹

Ruíz Romero, en el libro *50 años de Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, menciona que la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, asesorada por Juan Guillermo Villasana, presentó entre enero de 1921 y agosto de 1922 sesenta exhibiciones aéreas en 25 poblaciones del país,¹⁰⁰ entre las que se cuentan tres llevadas a cabo en la ciudad de Puebla.¹⁰¹

Cordero y Torres reporta que en enero de 1922 llegó a la ciudad un norteamericano con un avión *Lincoln*, que ofrecía algunos vuelos a costo de \$50; al parecer dicho aviador realizó un vuelo entre la ciudades de Puebla y México llevando al señor Ciriaco Conde y a Joaquín Hernández siguiendo la ruta de Paso de Cortés, pero no ofrece mayores detalles que permitan corroborar la información.¹⁰² En el mismo texto se narra que para las maniobras de despegue y aterrizaje, se acondicionó un terreno en el ex molino del Carmen, lo que en caso de ser cierto marcaría la segunda referencia de acondicionamiento o construcción del ámbito aeronáutico en la ciudad.

También se menciona la presencia de otro aviador norteamericano alrededor de 1924, que se dedicó a hacer algunos vuelos sobre la ciudad, suspendidos más tarde debido a que la aeronave sufrió una falla que provocó su desplome sobre las pozas de Amatlán, conocidas hoy

⁹⁹ Manuel, Ruíz Romero, *Historia de los Aeropuertos de México*, México, SACSA, 1997, P. 158.

¹⁰⁰ En el libro no se menciona el lugar de operaciones seleccionado para las exhibiciones, por lo que no podemos contar con datos de alguna construcción o adecuación aeronáutica.

¹⁰¹ Manuel, Ruíz Romero, *50 años. Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento, 2015, p. 58.

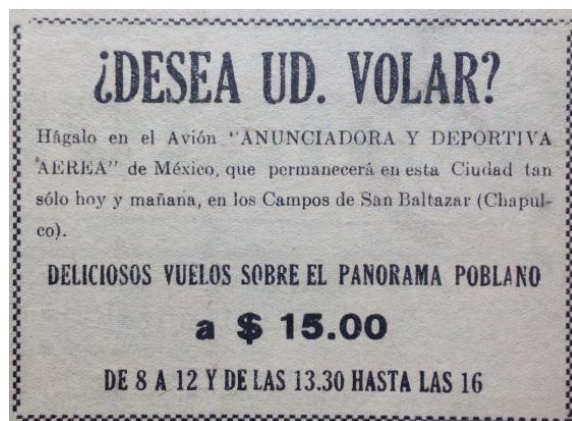
¹⁰² Enrique, Cordero y Torres, *Op. Cit.*, P. 103-104.

en día como el balneario Agua Azul. Sin embargo no se da más detalles del aviador, de la aeronave o de su lugar de pernocta.¹⁰³

El 11 de octubre de 1928, en el periódico *La opinión*, en un breve recuadro de la primera plana se anuncia la llegada del señor Saturnino Rodríguez con un avión *Lincoln Standar* de motor Hispano Suizo, con el que se presentó en los cielos angelopolitanos el día 12 de octubre, Día de la Raza, y con el que haría vuelos públicos a bajo costo los días 13 y 14 del mismo mes a bordo del avión de la Compañía Anunciadora y Deportiva Aérea de México. Para resguardar la aeronave se acondicionó un campo en terrenos de San Baltazar.¹⁰⁴ La misma nota nos arroja un dato interesante: menciona que el año anterior, es decir en 1927, el mismo señor Rodríguez, visitó la ciudad con su socio, el piloto español Joaquín Martínez Zapico, con el fin de realizar una campaña publicitaria para la Tabacalera Mexicana S.A. sin mencionar la ruta o lugar de operaciones de dicho vuelo. Las noticias del día 13 de octubre confirmaron los vuelos de la Compañía Anunciadora y Deportiva Aérea, reportando que el día 12 de octubre, el avión realizó vistosas maniobras portando las banderas de España y México, al mismo tiempo se invitaba a la población a volar en su avión. Los días 13 y 14 de octubre aparece un anuncio que promociona dichos vuelos.

¹⁰³ Enrique, Cordero y Torres, *Op. Cit.*, P. 104.

¹⁰⁴ “Un avión hispano americano visitara esta Angelópolis el próximo Día de la Raza”, *La Opinión*, Puebla, 11 de octubre de 1928.



Anuncio publicado en el periódico La Opinión los días 13 y 14 de octubre de 1928.¹⁰⁵

En el libro *Historia Compendiada del Estado de Puebla*, Cordero y Torres menciona la presencia de un aviador norteamericano denominado Señor Tenner que también realizó vuelos sobre la ciudad, sufriendo un accidente el 30 de enero de 1930 en terrenos cercanos al Panteón La Piedad.¹⁰⁶ Sin embargo, una nota de la prensa reporta que el 12 de octubre de 1929, el Señor Tanner sufrió un aterrizaje forzoso mientras volaba su avión llevando como pasajero al señor Baraquiél Martínez. Al parecer el avión funcionó bien durante el día llevando a varios pasajeros, lo que confirma la información de Cordero y Torres acerca de los vuelos que realizaba este piloto. Ya en vuelo, sobre la avenida La Paz, el avión sufrió una falla que lo obligó a realizar un aterrizaje de emergencia sobre los sembradíos frente al Panteón La Piedad, clavando llantas y motor.¹⁰⁷ El piloto y el pasajero resultaron completamente ilesos. La misma noticia arroja un dato importante, menciona que a la fecha era el tercer accidente de aviación en la ciudad: el primero protagonizado por un joven apellidado Cobos que cayó en terrenos de Mayorazgo, cerca de las pozas de Amatlán, donde Cordero dice que sucedió un avionazo; en

¹⁰⁵ “¿Desea Ud. Volar?”, *La Opinión*, Puebla, 13 de octubre de 1928.

¹⁰⁶ Enrique, Cordero y Torres, *Op. Cit.*, P. 104.

¹⁰⁷ “Un avión cayó ayer aparatosamente en terrenos del panteón La Piedad”, *La Opinión*, Puebla, 13 de octubre de 1929.

segundo lugar se mencionó que un avión se desplomó en terrenos del Bosque de Manzanilla cuando traía a un doctor que venía a curar al general Elizondo; y el tercero el del señor Tanner en octubre de 1929, no en enero de 1930 como escribió Cordero y Torres.¹⁰⁸

La actividad aérea de la ciudad y sus accidentes, dejaban entre ver la necesidad de reglamentar las operaciones aeronáuticas y brindarles un espacio adecuado para la realización de operaciones seguras, ya que para esos años, se usaban improvisados campos o llanos sin señalética para despegar, aterrizar y resguardar las aeronaves.

2.2 La construcción del Puerto Aéreo de la ciudad de Puebla

Al finalizar la década de 1920, la aviación comercial se encontraba creciendo en nuestro país, con esfuerzos, pero creciendo. Los principales obstáculos en las operaciones aeronáuticas tenían que ver principalmente con las malas condiciones de los aeródromos, y aunque para el año de 1928 se puso en marcha la construcción del Puerto Aéreo Central de la ciudad de México, aun hacía falta poner a punto a los demás estados de la República.

Para la misma época, los vuelos de buena voluntad eran acontecimientos que se seguían con emoción, debido a las larguísimas distancias que se recorrían y a la influencia diplomática que ejercían en las relaciones internacionales, esta fue la época del nacimiento de los ases de la aviación mexicana y sus grandes hazañas.

¹⁰⁸ Cordero y Torres menciona a un Señor Tenner, refiriéndose al piloto accidentado en el Panteón la Piedad, mientras que la prensa menciona al Señor Tanner, sin embargo, por la descripción del accidente podemos inferir que se trata del mismo piloto.

La necesidad de crear una red aeroportuaria de calidad obedecía a muchos intereses de la época, como el crecimiento de la economía aeronáutica, el transporte de correo aéreo que para ese entonces era una de las principales formas de comunicación a larga distancia, el transporte de pasajeros, y la expansión de las aerolíneas extranjeras para unir América y el mundo. Para lograrlo debían enfrentarse problemas propios de la época, como la recuperación de la infraestructura perdida durante la revolución, la reactivación económica y los constantes levantamientos armados de la década de los veinte. A ello debía sumarse la falta de planeación urbana de las ciudades mexicanas, basadas en el diseño colonial sin pensar en una planeación que obedeciera a las modernas demandas de transporte y orden territorial.

La ciudad de Puebla era una de ellas, debido a que conservaba activo su núcleo urbano original y los centros de producción textil se encontraban a las afueras, además para la década de los veinte seguía desarrollando su programa de modernización en el que se pavimentaban las calles del centro histórico y se comenzaba a introducir el tendido eléctrico, pero manteniendo aun baja calidad en los caminos que comunicaban a sus poblaciones y a otros estados. El proyecto más vanguardista en cuanto a caminos se refiere en el estado de Puebla para la década de los veinte, fue desde nuestro punto de vista, la traza y construcción de la carretera México- Puebla en 1926, por lo que la Angelópolis aún tenía un duro camino que recorrer para convertirse en una ciudad moderna.

Sin embargo, Puebla se sumaba a un plan nacional de fomento al turismo, por lo que para agosto de 1928, llegaron a la ciudad algunos estudiosos que buscaban mejorar la imagen de la Angelópolis.¹⁰⁹

¹⁰⁹ “Estudiaran la forma de dar impulso al turismo”, *La Opinión*, Puebla, 9 de agosto de 1928.

Aún quedaban pendientes los temas más novedosos para la modernización poblana, entre ellos, la falta de un Aeródromo adecuado para fomentar el intercambio aeronáutico y las conexiones internacionales que se buscaban con el aumento del turismo. Si bien parecía que había unas cuantas zonas, donde existían pistas improvisadas de tierra para operar, la ciudad no presumía de gran flujo aeronáutico como la capital de la República.

Las noticias de la aviación nacional e internacional, se seguían con entusiasmo a través de la prensa. El 14 de Julio de 1928, la ciudad se enteraba de la muerte del “Águila Solitaria Mexicana”, como se nombró a Emilio Carranza en comparación con Charles Limberg.¹¹⁰ Dicho aviador murió cuando regresaba de su vuelo de buena voluntad, realizado de la ciudad de México a Washington, lo que ponía sobre la mesa la preocupación por la seguridad de los valiosos pilotos mexicanos.

Un pequeño susto dio el piloto Roberto Fierro Villalobos: el 20 de septiembre de 1928, la prensa poblana escribió sobre el aterrizaje forzoso que había realizado Fierro Villalobos en Tepeaca, Puebla, cuando volaba de regreso de su vuelo de buena voluntad por Centro América. El piloto declaró que se había desorientado a causa del mal tiempo.¹¹¹ Luego de pernoctar en Tepeaca, Fierro continuó su vuelo a la capital del país sin contratiempo alguno.

En aquel entonces no existía un campo de aviación en Puebla que sirviera para despachar y controlar las operaciones aeronáuticas, aunque podría ser que para estas fechas el campo aéreo de la ciudad de Tehuacán estuviera en construcción. Por fortuna en algunos,

¹¹⁰ “Emilio Carranza muerto por un rayo”, *La Opinión*, Puebla, 14 de julio de 1928.

¹¹¹ “R. Fierro aterrizó a dos kilómetros de Tepeaca ayer tarde”, *La Opinión*, Puebla, 20 de septiembre de 1928.

casos solo era necesario un terreno amplio, la pericia del piloto y que la tierra no estuviera suelta para lograr un aterrizaje aceptable.

Los autores Manuel Ruíz Romero y Enrique Cordero y Torres, concuerdan en que el primer campo de aviación de la ciudad de Puebla se abrió en 1926. Cordero y Torres ubica su apertura en abril de 1926, mientras que Ruíz Romero, en el libro *Historia de los Aeropuertos de México*, sólo menciona el año de 1926, pero añade que el gobernador de ese momento era Leónides Andrew Almazán y el jefe de la plaza militar era Pedro J. Almada, ambos autores ubican la creación de dicho campo de aviación en terrenos del Rancho Alseseca. Sin embargo, en este apartado conoceremos el proceso para llegar al inicio de operaciones del puerto aéreo, por lo que podremos ver que ambos autores cometieron un error en el año de apertura que mencionaron.

La primera noticia que se reporta del proyecto de construcción del campo de aviación poblano se encuentra en el periódico *La Opinión* con fecha 10 de octubre de 1928, mismo año en el que se inician los trabajos de construcción del Puerto Aéreo Central de la ciudad de México. En la primera plana de esta edición, se encuentra una pequeña columna titulada: “En breve se construirá un campo de aterrizaje”.¹¹² En la misma noticia se menciona que dicho proyecto obedece a una disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que solicitó que todos los gobernadores debían construir, a la brevedad posible, campos de aviación para casos de emergencia. Al mismo tiempo, se recomendaba colocar nomenclaturas en todas las poblaciones y estaciones del estado, con el objeto de orientar a los aviadores en caso de aterrizaje forzoso. Estas medidas obedecían a la necesidad de velar por la seguridad de

¹¹² “En breve se construirá un campo de aterrizaje”, *La Opinión*, Puebla, 10 de octubre de 1928.

los aviadores mexicanos y quizá, fue una respuesta rápida al incidente sufrido por Roberto Fierro Villalobos en Puebla. Casi al final de la nota se mencionan dos posibles ubicaciones para la construcción del campo de aviación, una atrás del cerro de San Juan y otra cerca de los campos del barrio de la Luz.¹¹³

Unos meses antes, el 1 de julio de 1928, se creó el Departamento de Aeronáutica Civil en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Dicho departamento fue dirigido por Juan Guillermo Villasana,¹¹⁴ lo que podría explicar, porqué la Secretaría hace una recomendación de este tipo a los gobernadores de los estados.

Es conveniente recordar que el 16 de noviembre de 1927 el Departamento de Aeronáutica Militar de la Secretaría de Guerra y Marina, recomendó a los jefes de operaciones militares la construcción de campos de aviación en cada cabecera militar del país. Esto podría explicar por qué antes del anuncio de la creación del campo de aviación poblano ya existieran dos posibles ubicaciones.

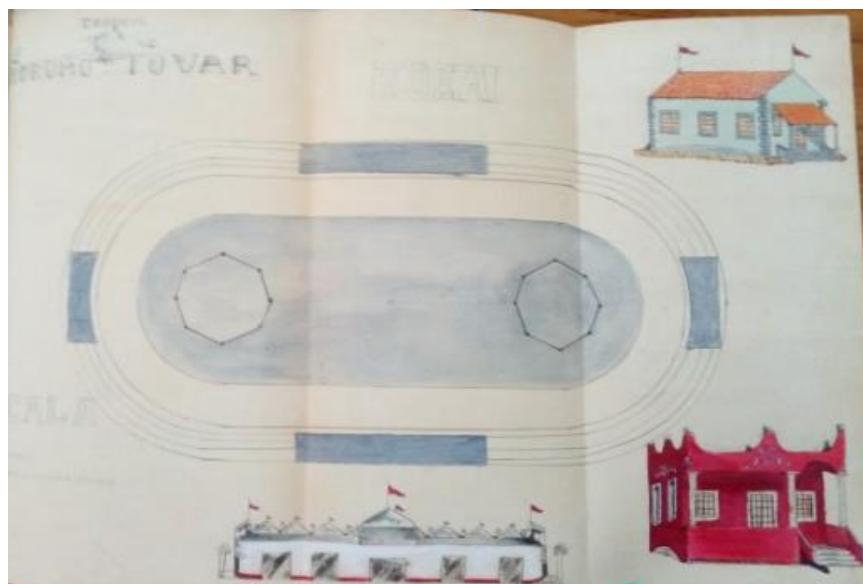
La información anterior también puede explicar la existencia de un documento encontrado en el Archivo Histórico Municipal, que muestra el proyecto de un velódromo que deseaba instalarse en terrenos del Rancho Azcárate. Entre las páginas que forman dicho proyecto, se encuentra un informe que rinde al Ayuntamiento Municipal el dueño del Hotel América, y aficionado a la aviación, el señor Manuel Ventosa, acerca de la existencia de un camino muerto que se encuentra al oriente de la ciudad, con una extensión de 900 metros de largo por 40 metros de ancho, y que al lado de dicho camino se encontraba una faja de terreno

¹¹³ “En breve se construirá un campo de aterrizaje”, *La Opinión*, Puebla, 10 de octubre de 1928.

¹¹⁴ Manuel, Ruiz Romero, *100 años de la aviación en México. Tomo II*, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2011, P. 13.

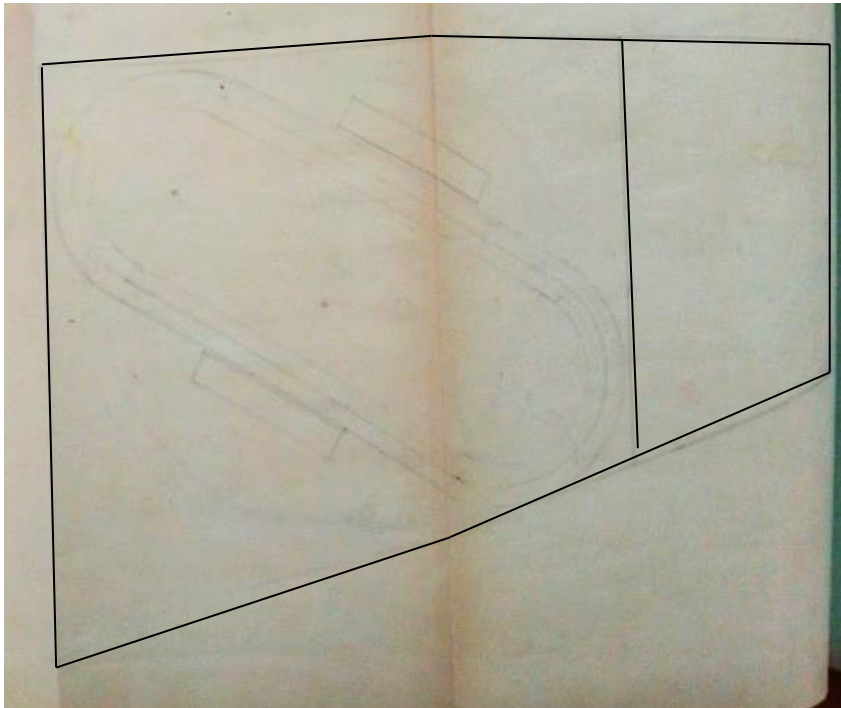
de dimensiones similares, propiedad de la señora viuda de Aguirre. El informe planteaba que los dos terrenos juntos pueden funcionar como campo de aviación, considerándolo adecuado por su cercanía con el zócalo de la ciudad, a ocho calles, por ser un terreno elevado, despejado de obstáculos y con posibilidades de expansión a un bajo costo.¹¹⁵ Dicho informe se encuentra fechado el 15 de septiembre de 1928, cerca de un mes antes del anuncio de la construcción del campo de aviación que aparece en el periódico *La Opinión*.

Al final de las hojas que conforman el Proyecto del Velódromo Tovar, en la parte trasera de una representación de la distribución de la pista y los edificios, se encuentra trazado con lápiz, lo que parece ser, el perímetro del terreno destinado a dicha construcción. Al parecer dicho proyecto pretendía acompañar al campo de aviación a iniciativa del señor Manuel E. Tovar. El perímetro trazado con lápiz es parecido al que se encuentra representado en algunos dibujos del campo de aviación y a las fotografías aéreas.



¹¹⁵ Informe de Manuel Ventosa al H. Ayuntamiento del estado de Puebla, Puebla, 15 de septiembre de 1928, Archivo General Municipal de Puebla, Puebla, Expedientes, Presidencia, Vol. 662, fojas 326-332.

Distribución de pista y edificios del Velódromo Tovar.¹¹⁶

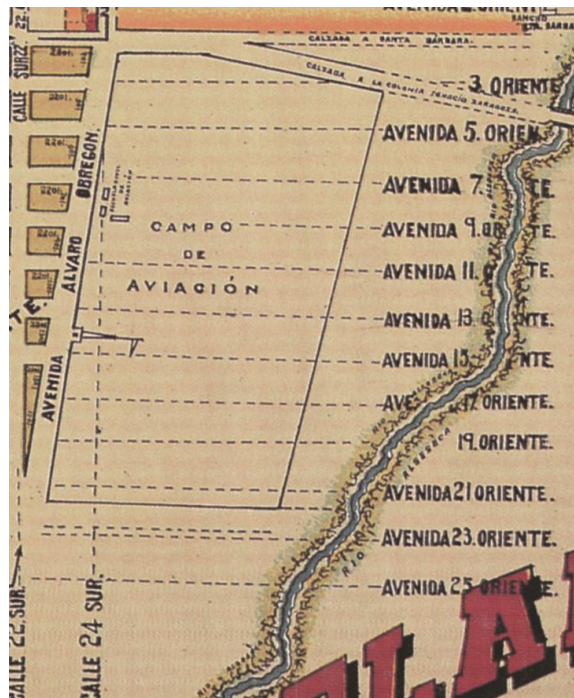


Parte trasera del documento presentado anteriormente, remarcado para hacer visible los límites del terreno,

1928.¹¹⁷

¹¹⁶ Diseño del Proyecto de Velódromo Tovar, Puebla, sin fecha, Archivo General Municipal de Puebla, Puebla, Expedientes, Presidencia, Vol. 662, fojas 326-332.

¹¹⁷ Diseño del Proyecto de Velódromo Tovar, Puebla, sin fecha, Archivo General Municipal de Puebla, Puebla, Expedientes, Presidencia, Vol. 662, fojas 326-332.



Fragmento de Plano de la ciudad de Puebla editado por el periódico *Mignon* en 1937.¹¹⁸

Al parecer ya se planeaba la construcción del campo de aviación, pero no se había hecho público, ya que una empresa norteamericana había solicitado una concesión para comprar una gran extensión de terrenos en el estado de Puebla, para establecer una fábrica de aviones, talleres y un aeródromo.¹¹⁹

Las noticias de la construcción de un campo de aviación en la ciudad animaron a algunos sectores de la sociedad poblana para apoyar el proyecto, un ejemplo de ello es el Club Rotario que acordó hacer que las fuerzas vivas de la ciudad cooperaran para facilitar la construcción del campo de aterrizaje.¹²⁰

¹¹⁸ Mapoteca “Jorge A. Vivó” (BUAP), Plano de la ciudad de Puebla, publicado en *Mignon. Periódico de las damas*, 1937. Escala 1:14000 por Antonio Carrillo.

¹¹⁹ “Una fábrica de aviones será construida en Puebla en breve”, *La Opinión*, Puebla, 28 de octubre de 1928.

¹²⁰ “Los rotarios impulsaran la aviación en esta capital”, *La Opinión*, Puebla, 4 de noviembre de 1928.

El 18 de diciembre de 1928, la ciudad recibió la visita del vicepresidente de la Compañía de Transportes Aéreos, con el fin de hacer revisiones físicas sobre la ubicación del campo de aviación.¹²¹

La actividad aeronáutica sobre la ciudad seguía desarrollándose aún con la falta de un campo de aterrizaje establecido, el 19 de diciembre de 1928 el aviador Gustavo León arribó a Puebla, a bordo del avión de construcción nacional el “Sexquiplano Azcárate”, como parte de su gira por los estados de la República. Durante esta visita el jefe de operaciones militares el general Pedro J. Almada realizó un viaje a bordo de dicha aeronave.¹²²

El 25 de diciembre de 1928, el periódico *La Opinión* publicó en primera plana el siguiente encabezado: “Un gran puerto aéreo será construido en esta capital”. La arriesgada nota presentó varios datos interesantes: señalaba que se localizaría en la colonia Azcárate, que contaría con seis pistas para aterrizajes y despegues, talleres y señales. También hacía referencia a la visita del señor Fernando S. Santibáñez, gerente general de tráfico de la Compañía de Transportes Aéreos, con el objetivo de localizar los terrenos necesarios para iniciar la construcción. Adicionalmente la nota arrojaba datos sobre la ruta que se establecería para integrar a este campo de aviación, una ruta que cruzaría el país de norte a sur para terminar en Chiapas, con algunas rutas transversales como la Puebla-Tehuacán-Oaxaca. Lo anterior nos hace pensar, que la compañía a la que la nota hace referencia era aerolíneas Pick-Wick, ya que poco después estableció una ruta similar para conectar Norteamérica con Centroamérica.

¹²¹ “El vice-presidente de una Cia. de Transportes arribó ayer para hacer un estudio”, *La Opinión*, Puebla, 18 de diciembre de 1928.

¹²² “El aviador Gustavo León a bordo del Sexquiplano Azcárate toco Puebla”, *La Opinión*, Puebla, 19 de diciembre de 1928.

La misma nota hace énfasis en la adecuada ubicación del campo de aviación por su cercanía con el zócalo de la ciudad, al principio del texto se dice que dicho puerto aéreo se establecerá cerca del Barrio de la Luz, a sólo ocho calles del zócalo, frente a la Plaza del Charro, por lo que intuimos que dicho proyecto, se refiere a lo que poco después se convertiría en el campo de aviación Pablo L. Sidar. Por último, llama la atención que se mencione que dentro del plan de trabajo de la Compañía de Transportes Aéreos estaba el establecer una escuela de aviación civil.

La nota anterior parece bastante aventurada, ya que arroja datos que se concretan a medias en el futuro y otros que nunca se llegaron a realizar, como el alumbrado completo y la señalización para que este fuera el aeropuerto más moderno del país.¹²³ Aunque dicha nota también podría expresar la libertad que recibieron las líneas aéreas, para invertir en la adecuación de los campos de aviación que se usarían en sus operaciones, tal como lo hizo la Compañía Mexicana de Aviación.

El 5 de enero de 1929, el general Román López, el señor Ricardo Forzano y el señor Modesto Nemer, representantes de la Compañía Interamericana de Transportes Aéreos S.A., visitaron la ciudad con el fin de agilizar las obras del puerto aéreo para cubrir lo antes posible la ruta aérea México-Puebla-Tehuacán-Oaxaca.¹²⁴

El puerto aéreo de la ciudad llegaría a impulsar la transportación poblana, su construcción era cercana al centro de la ciudad lo que fomentaría el desarrollo comercial, económico y la interconexión. Si observamos este proyecto dentro de los planes de fomento al turismo local, se puede insertar a la ciudad de Puebla dentro de un marco nacional e

¹²³ “Un gran puerto aéreo será construido en esta capital”, *La Opinión*, Puebla, 25 de diciembre de 1928.

¹²⁴ “Procederán a acondicionar el aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 5 de enero de 1929.

internacional de desarrollo turístico. Por ello el puerto aéreo resulta ser un proyecto de gran envergadura para motivar la ampliación de la mancha urbana.

Un dato interesante que surgió durante la investigación, fue descubrir que el puerto aéreo de la ciudad de Puebla no fue el primero en construirse en el estado, ya que el campo de aviación de la ciudad de Tehuacán se encontraba listo desde enero de 1929 y contaba con una torre de señales, pintada de colores blanco y negro para hacerla visible desde el aire, dotada con un potente reflector y terreno suficiente para realizar con seguridad las operaciones aeronáuticas.¹²⁵ Este campo fue acondicionado gracias a los esfuerzos del jefe de destacamento militar en Tehuacán el general Agustín.¹²⁶

Con la construcción del puerto aéreo, llegaron ingenieros encargados de revisar la extensión y características del terreno; al mismo tiempo se proyectaba la construcción de un campo de aviación en Teziutlán, lo que nos demuestra la necesidad de interconexión aeronáutica a nivel local en parte debido a que las carreteras serranas de la época se encontraban prácticamente inexistentes.¹²⁷ Años después el estado de Puebla contaría con algunas pistas enclavadas en la sierra con el fin de conectar a las poblaciones alejadas con la capital del estado a través de pequeñas aeronaves.

El periódico *La Opinión* reporta que las obras de construcción del puerto aéreo de la ciudad de Puebla se iniciaron el lunes 5 de marzo de 1929; el encargado de la obra fue el

¹²⁵ “Tehuacán cuenta con un excelente puerto aéreo actualmente”, *La Opinión*, Puebla, 14 de enero de 1929.

¹²⁶ En la nota del periódico *La Opinión* no se mencionan los apellidos del general.

¹²⁷ “Dos puertos aéreos serán construidos en el estado”, *La Opinión*, Puebla, 26 de enero de 1929.

ingeniero Ignacio Camacho M. que planeaba que la pista principal se encontrara lista en 15 días, con el propósito de atender la ruta aérea México-Puebla-Tehuacán-Oaxaca.¹²⁸

El 19 de marzo el mismo periódico reporta la continuación de los trabajos del campo poblano, que hasta este momento se conoce como Campo de Aviación Andrew Almazán, lo que significa que los trabajos no se habían concluido para la fecha estimada.¹²⁹

El 20 de marzo la prensa anunciaba la inauguración de la ruta aérea México-Puebla-Tehuacán-Oaxaca, y se aseguraba que los aviones aterrizarían en un campo de la zona de Chapulco acondicionado por el ingeniero Francisco Santibáñez, gerente de tráfico de la Compañía Interamericana de Transportes Aéreos S.A, debido a que las obras del campo de la ciudad de Puebla aún no estaban suficientemente adelantadas. Para que los poblanos pudieran conocer las aeronaves que surcarían los cielos angelopolitanos, la línea aérea anunció que habría transporte gratuito en camiones del zócalo de la ciudad hasta Chapulco.¹³⁰

Desafortunadamente, dicha ruta aérea no logró inaugurarse sino hasta el día 23 de marzo, debido a fallas técnicas de las aeronaves, atendidas en sus hangares de la ciudad de México. De tal forma que los espectadores e invitados tuvieron la mala suerte de esperar la llegada de la aeronave sin éxito.¹³¹

El campo de aviación contó con inversión y participación de varios interesados, como el señor Miguel E. Abed, que visitó las obras del puerto aéreo junto al gobernador Almazán,

¹²⁸ “A iniciativa del gobierno se construye en esta capital un bien acondicionado campo de aviación”, *La Opinión*, Puebla, 9 de marzo de 1929.

¹²⁹ “Activamente se construye el aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 19 de marzo de 1929.

¹³⁰ “Hoy se inaugura la ruta aérea de pasajeros que unirá México, Puebla, Tehuacán y Oaxaca”, *La Opinión*, Puebla, 20 de marzo de 1929.

¹³¹ “Se inaugura hoy la línea aérea”, *La Opinión*, Puebla, 23 de marzo de 1929.

anunciando la construcción de una torre de señales que sería costeada de sus bolsillos.¹³² Es importante destacar que esta es la primera referencia formal de la construcción de dicha torre de señales, llama la atención que sea costeada por iniciativa privada y no por el Gobierno del estado o el Presidente de la República.¹³³

Antes de finalizar el mes de marzo se dan algunos detalles sobre los avances en el puerto aéreo, como el inicio de los trabajos de planchado de pista. Cabe aclarar que dichos trabajos se refieren a la compactación y aplanado de la tierra, ya que en esta primera etapa la pista de este campo no se pavimentó. Otro dato que sale a la luz son las medidas de la pista: 50 metros de ancho por 800 metros de largo.¹³⁴

En el mes de abril de 1929, el jefe de Aviación Civil, ingeniero Villasana, visitó la ciudad arribando al puerto aéreo en un avión *Boeing*; durante su visita reconoció la labor del ingeniero Ignacio Camacho en la ejecución del proyecto del campo de aviación, así como la calidad de señales que le proporcionaron al piloto en cuanto a dirección del viento y pista para aterrizar. Para esta fecha la pista de aterrizaje se encontraba en condiciones de despachar operaciones aeronáuticas, ya que la aeronave del ingeniero Villasana, despegó sin contratiempos, esa misma tarde rumbo a la ciudad de México.¹³⁵

El 10 de abril, del mismo año, la compañía Inter-Americana de Transportes S.A. anunció la adquisición de cuatro aviones, provenientes de Estados Unidos, para realizar sus rutas; pero al mismo tiempo, expresó cierta preocupación porque los trabajos del campo de

¹³² “Sera construida una torre de señales”, *La opinión*, Puebla, 24 de marzo de 1929.

¹³³ Esta información se refiere a la primera torre de señales que se construyó en el campo de aviación, ya que en años posteriores esta torre sería sustituida y reubicada.

¹³⁴ “En breve quedara listo el campo de aterrizaje”, *La Opinión*, Puebla, 28 de marzo de 1929.

¹³⁵ “El jefe de Aviación civil visito esta ciudad”, *La opinión*, Puebla, 7 de abril de 1929.

aviación poblano aún no habían concluido por lo que no se solventaría eficientemente el inicio de operaciones de las rutas México-Puebla-Tehuacán-Oaxaca y México- Puebla-Jalapa-Veracruz-Tierra blanca.¹³⁶

Una serie de incidentes se presentaron en estos inicios. El 18 de mayo de 1929, los poblanos se enteraron de que recibirían la visita de un aeroplano de la Compañía Inter-América de Transportes Aéreos. Su visita tenía tres objetivos principales, el primero era explorar los aeródromos que comprenden las rutas aéreas mencionadas anteriormente; el segundo que los ciudadanos pudieran conocer el aeroplano y por ultimo realizar vuelos de cortesía para funcionarios y prensa local. En este aeroplano, bautizado como “Excélsior”, viajaba el presidente fábrica de aviones Knoll el señor J. S. Joffre, Félix W. Knoll gerente de la misma fábrica y el representante de la Compañía Interamericana el señor Modesto Nemer.¹³⁷

Desafortunadamente el “Excélsior” no aterrizó en el campo de aviación, que para ese momento se denominaba Campo de Aviación Ignacio Zaragoza, debido a que el piloto consideró que la tierra de la pista no se encontraba suficientemente compactada; que el campo no contaba con la seguridad necesaria y que se encontraban varias estacas sobre el terreno que se veían desde el aire.¹³⁸ Lo que revela que para esta fecha el campo de aviación aún no se encontraba en óptimas condiciones para brindar confianza a los aviadores; quizá aún había obras incompletas en él a pesar de tener encima la fecha de apertura de las rutas aéreas. Es

¹³⁶ “La Cia. Inter-Americana de transportes aéreos S.A. en breve recibirá cuatro aviones más”, *La Opinión*, Puebla, 10 de abril de 1929.

¹³⁷ “El aeroplano “Excélsior” llega hoy a esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 18 de mayo de 1929.

¹³⁸ “Por qué no aterrizó el avión Excélsior ayer”, *La Opinión*, Puebla, 19 de mayo de 1929.

probable que la lentitud de los trabajos haya sido el motivo por el que el señor Gobernador del estado y el señor Miguel E. Abed decidieran construir la torre de señales a costa de su bolsillo.

Por fin el 22 de mayo, alrededor de las 10 de la mañana, aterrizó el “Excélsior” en el campo de aviación donde permaneció poco tiempo ya que partió rumbo a Tehuacán llevando como pasajero a un comerciante y una carga de correspondencia. Se presume que el vuelo a Tehuacán se realizó en un tiempo de 25 minutos. Esa misma tarde el “Excélsior” regresó a la ciudad aterrizando con normalidad pero una racha de viento azotó el avión, que aún tenía encendido el motor, causándole daños a la hélice por lo que el personal partió en automóvil hacia la ciudad México en busca de las refacciones necesarias.¹³⁹ Pocos días después el aeroplano regresó a la Angelópolis para realizar vuelos de promoción por lo que permaneció en la ciudad un par de días para luego continuar su gira de exploración por Tehuacán y Teziutlán.¹⁴⁰

En junio de 1929, se iniciaron los trabajos de construcción de un aeródromo en la ciudad de Teziutlán, gracias a la iniciativa del general Barrios y el apoyo de pueblos aledaños y vecinos de la misma ciudad, que contribuyeron con personal y mano de obra.¹⁴¹ Podemos vislumbrar el nacimiento de una pequeña red aeroportuaria en el estado de Puebla, ya que contaba con tres espacios para realizar actividades aéreas y fomentar las comunicaciones, nos referimos a las ciudades de Puebla, Tehuacán y Teziutlán. Hay que recordar que para estos años, las zonas serranas carecían de carreteras eficientes, por lo que invertir en una pista de tierra capaz de soportar el intercambio aéreo con Puebla capital, era más viable que invertir en una carretera, debido a lo complicado y costoso que era construir un camino por la sierra;

¹³⁹ “Arribó ayer el avión ‘Excélsior’”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1929.

¹⁴⁰ “Hará vuelos de cortesía el aeroplano ‘Excélsior’”, *La Opinión*, Puebla, 25 de mayo de 1929.

¹⁴¹ “Construyese un nuevo aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 16 de junio de 1929.

además pocos pobladores tenían acceso a automóvil y el servicio de autobuses aún era inseguro e ineficiente, así que la comunicación aérea entre las regiones del estado y la capital se traducían en menor tiempo de traslado y mayores opciones para continuar el viaje.

La creación de los aeródromos mencionados anteriormente, nos permite apreciar el valor urbanístico de construir un campo de aviación cercano a la capital poblana, ya que a pocos kilómetros se podían encontrar opciones de comunicación como autobuses, tranvías y trenes o servicios como tiendas, hospitales y escuelas.

El 5 de agosto de 1929 se anuncia, en el periódico *La Opinión*, la inauguración del servicio aéreo de la Compañía Latino Americana con la ruta México-Tapachula de la cual la ciudad de Puebla formaba parte.¹⁴² El mismo día a las 6 horas con 30 minutos de la mañana arribaron los aeroplanos de la empresa. Posteriormente se publicaron los horarios de las llegadas y partidas. De la ciudad de México a Guatemala los aeroplanos arribaban a Puebla los domingos, miércoles y viernes a las 7 horas 25 minutos de la mañana; de Guatemala hacia la ciudad de México lo hacían los martes jueves y sábados a las 15 horas 55 minutos. Por primera vez, en la historia de Puebla se pudo observar tránsito aéreo constante.

Poco a poco, el aumento del tránsito aeroportuario comenzaba a formar parte de la vida de los poblanos, por lo que finalmente las autoridades invitaron a los pobladores a visitar el campo de aviación para admirar los trabajos realizados y las operaciones aeronáuticas.¹⁴³

El 28 de agosto, el jefe de los Talleres de Aviación de México el general Juan F. Azcárate, acompañado de Roberto Fierro Villalobos y mecánicos arribaron al aeródromo

¹⁴² “Nueva ruta aérea se inaugura hoy”, *La Opinión*, Puebla, 5 de agosto de 1929.

¹⁴³ “Cada sigue aumentando el tráfico aéreo”, *La Opinión*, Puebla, 23 de agosto de 1929.

Zaragoza a bordo de tres aviones, con el fin de visitar dicho campo de aviación, durante su estancia expresaron su admiración ya que dicho espacio se encontraba en magníficas condiciones.¹⁴⁴¹⁴⁵

Pero aún quedaban algunos pendientes en el acondicionamiento del puerto aéreo, como la colocación de la veleta orientadora, que los vecinos de la colonia Azcárate donaron para colocar sobre el faro marino.¹⁴⁶ Los nombres de aquellas personas que obsequiaron dicha veleta fueron: Contrán Morales, Antonio Castillo, Gregorio Cepeda, Miguel Castillo, José Velasco y Práxedes Castillo.¹⁴⁷

El 27 de enero de 1930 se publicó en el periódico *La Opinión* el Primer Informe de Gobierno de Leónides Andrew Almazán, dicho informe arroja varios datos sobre el campo de aviación, que a continuación presentamos a manera de resumen.

- Inicio de obra: 5 de marzo de 1929.
- Ubicación: Oriente de la ciudad sobre terrenos de Rancho Alseseca, Hacienda del Cristo, Rancho del Mirador y terrenos de la señora viuda de Velásquez.¹⁴⁸
Paralelogramo orientado de norte a sureste.
- Superficie: 900 por 440 metros.

¹⁴⁴ “Vino a esta el gral. Azcárate”, *La Opinión*, Puebla, 29 de agosto de 1929.

¹⁴⁵ Debido a que no encontramos ningún artículo, nota o reporte sobre la inauguración oficial del campo de aviación, tomamos los comentarios del general Azcárate y Roberto Fierro como señal de la conclusión de los trabajos y limpieza del área en dicha terminal.

¹⁴⁶ Dicho faro marino fue donado por el presidente de la Republica Emilio Portes Gil

¹⁴⁷ “Obsequiaron la veleta al aeródromo Zaragoza”, *La Opinión*, Puebla, 1 de septiembre de 1929.

¹⁴⁸ En el informe del señor Ventosa aparece una viuda de Aguirre, por lo que desconozco si en el informe del gobernador se refiera a la misma mujer.

- Obras iniciales: nivelado de terreno a través de aplanado y relleno de tierras, zanjas para drenajes y canales de tierra para agua, perforación de un pozo de 18.5 metros por 1.5 de ancho, deshierbado de terreno y replantado de flora.
- Obras de consolidación de espacio: “aplanado de 67,000 metros cuadrados, deshierbado completo de terreno con máquina guadañadora y rastrillo, sistema de drenaje, colocación de 126 postes pintados de aceite en el lado poniente y obras de señalamientos”.
- Posterior al 9 de septiembre de 1929 se tomó una nueva lista de trabajos que se enumeran a continuación: se colocó una barandilla de madera de 1.20 m al lado poniente para limitar el campo de aviación, al lado poniente y límite con colonia Azcárate se comenzó a construir una barda con materiales donados por comerciantes por lo que la mano de obra corrió por cuenta del Gobierno del Estado, se construyeron dos casetas de cemento para el despacho de gasolina para automóviles y aviones, se instaló una bomba eléctrica dentro del pozo.
- Señales: “Círculo hecho de empedrado en el centro del campo de 50 metros de diámetro, cinta señal de empedrado de 50 metros lineales por 1.5 metros de ancho al lado norte, y 20 marcas de 3 metros lineales por 1 metro de ancho a ambos lados de la pista”.
- Posterior al 9 de septiembre se instalaron tres veletas al lado poniente que fueron regaladas por la compañía Picwick Latino Americana.
- Torre de señales: los datos de la torre de señales se encuentran incompletos debido a que la página del periódico está dañada, sin embargo, presentamos los siguientes: “torre de señales hecha de ladrillo revestida en sus cuatro lados de azulejos de talavera

obsequiados por los señores Guevara Hermanos, Martínez y compañía, Isauro Uriarte y Pedro Padierna. La mano de obra se hizo por cuenta del gobierno del estado. En la parte alta de la torre se instaló una torre de hierro de 6 metros de altura para la veleta orientadora y faro marino”.

- Trabajos de gabinete: plano general del puerto, planos de edificio principal, planos para caseta de gasolina, planos para torre de señales, planos para asta bandera que irá en la rotonda de la avenida Emilio Carranza, plano de veleta orientadora, dibujo de farolas de ornamentación, postes y placas de la nomenclatura de la avenida Emilio Carranza.¹⁴⁹
- Operaciones: el primer avión que aterrizó en el campo de aviación Ignacio Zaragoza lo hizo el 6 de abril de 1929,¹⁵⁰ el día 22 de agosto aterrizaron tres aviones de la Secretaría de Guerra y Marina. Hasta el 9 de septiembre de 1929 habían arribado al aeródromo 72 aviones. Posterior al 9 de septiembre y al parecer hasta el momento del informe de gobierno se cuentan 142 aterrizajes y un accidente causado por la falta de pericia del piloto.¹⁵¹

Como podemos leer en las notas periodísticas, el puerto aéreo ya se encontraba operable desde abril de 1929, cinco meses antes de la inauguración del Puerto Aéreo Central de la ciudad de México; pero con menos proyectos de operación de aerolíneas y

¹⁴⁹ De todos los elementos mencionados en los trabajos de gabinete no hemos encontrado nada en Archivo Municipal o en el Archivo General del Estado de Puebla, el personal de ambos archivos desconoce casi en su totalidad el tema del campo de aviación, por lo que la orientación para encontrar más documentos aparte del periódico ha sido nula. Las noticias encontradas en el periódico se han rastreado día por día desde el suplemento *Jueves de Excelsior* de 1926 hasta el periódico *La Opinión* de 1931, posteriormente se buscaron fechas clave en *La Opinión*.

¹⁵⁰ En dicho informe se dice que desde esa fecha el aeródromo se encontraba en condiciones seguras para realizar operaciones de aterrizaje y despegue.

¹⁵¹ No identifico a que accidente se refiere, el único percance que se reportó fue el del aterrizaje de la compañía aérea cuando al regresar de Tehuacán una racha de viento levantó la nave y se dañó la hélice.

destinos que el antes mencionado.¹⁵² Suponemos que se presentaron algunos desfases entre el inicio de operaciones de la ruta hacia el sur operada por la Compañía Latino Americana Picwick y la conclusión de los trabajos del campo de aviación de Puebla.

Gracias a las notas periodísticas y a la información presentada en el Primer Informe de Gobierno de Leónides Andrew Almazán, podemos concluir que el puerto aéreo de la ciudad de Puebla se abrió el 6 de abril de 1929, día en que aterrizó por primera vez un avión en dicho espacio, no en abril de 1926 como lo mencionaron Ruíz Romero y Cordero y Torres en sus obras.¹⁵³

2.3 El puerto aéreo entre 1929-1954

2.3.1 Inicios del Puerto Aéreo de la ciudad de Puebla, 1929

El aeródromo se construyó al oriente de la ciudad, cercano al cerro del Tepotzuchitl y los fuertes de Loreto y Guadalupe, sobre terrenos del Rancho Alseseca, Hacienda del Cristo, Rancho del Mirador y terrenos de la señora viuda de Velázquez, formando un paralelogramo de 900 por 440, metros orientado de norte a sureste y cumpliendo así, con lo solicitado en noviembre de 1927 por el Departamento de Aeronáutica Militar de la Secretaría de Guerra y

¹⁵² Aun con el informe entregado, no encontramos alguna nota referente a la ceremonia de inauguración del puerto aéreo poblano.

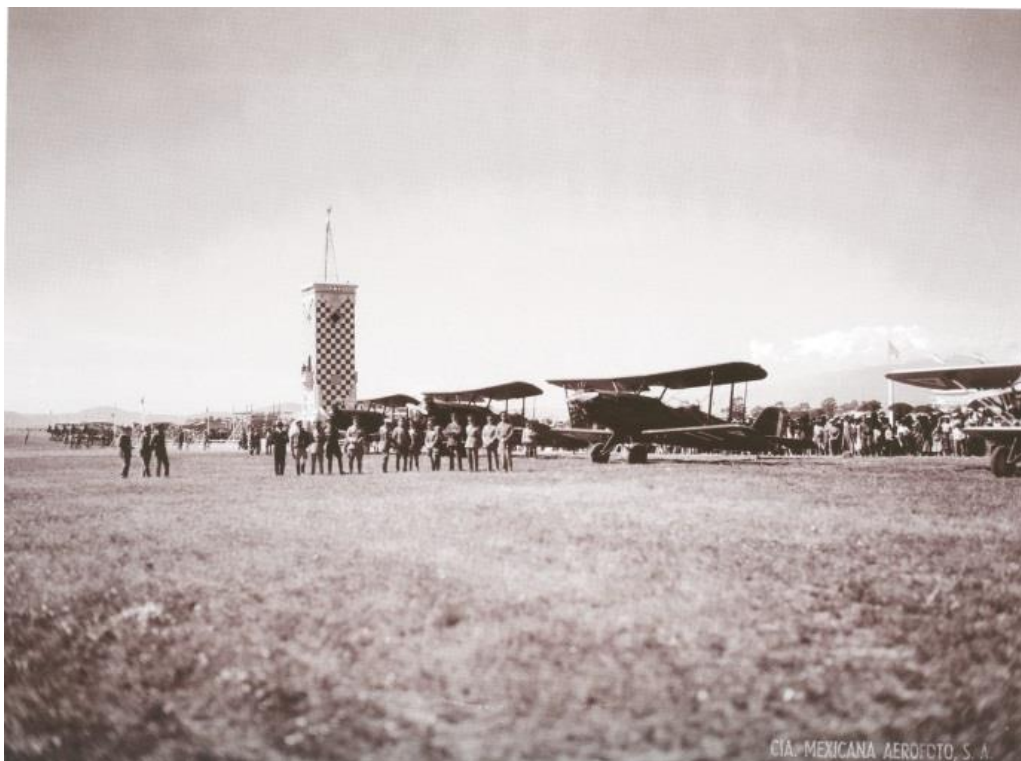
¹⁵³ Cabe mencionar que, durante la investigación no se encontró algún indicio sobre la existencia de un campo de aviación antes de las noticias presentadas por *La Opinión*, en octubre de 1928, sobre el proyecto de construcción de un puerto aéreo. En una nota periodística, mencionada anteriormente, se dio a conocer que el Campo de Aviación de la ciudad de Tehuacán se encontraba listo desde enero de 1929, lo que lo convirtió en el primer espacio dedicado a la actividad aeronáutica en el estado de Puebla.

Marina, que recomendó a los jefes de operaciones militares de la República que cada cabecera contara con un campo aéreo militar cuyas medidas fueran entre 400 y 1000 metros.¹⁵⁴

Los trabajos en el campo de aviación iniciaron el día 5 de marzo de 1929 bajo la dirección del ingeniero Ignacio Camacho M. El 6 de abril, del mismo año, se realizó la primera operación de aterrizaje. En el mes de julio la Compañía de Transportes Latino Americana S.A., inició el servicio postal aéreo entre la ciudad de México y Tapachula, con escala en el aeródromo de la ciudad de Puebla.

La construcción del puerto aéreo de la ciudad recibió apoyo de varios sectores sociales que aportaron material, mano de obra o dinero para completar las obras, por ejemplo el Gobernador del estado Leónides Andrew Almazán y el señor Miguel E. Abed proporcionaron recursos económicos para la construcción de la torre de señales; el presidente de la República, Emilio Portes Gil, obsequió un faro marino para colocar sobre la torre de control; para el recubrimiento de dicha torre de señales algunos pobladores donaron azulejos de talavera, mientras que la colocación se hizo por cuenta del Gobierno del Estado que además instaló una torre de hierro de 6 metros para el faro marino y la veleta orientadora que fue donada por los pobladores de la colonia Azcárate.

¹⁵⁴ Algunos documentos como el reporte del señor Ventosa y algunas notas de la prensa hacen constante referencia a la conveniencia de la cercanía del aeródromo al centro de la ciudad de Puebla.



Torre de señales forrada con talavera en el campo de aviación de la ciudad de Puebla, sobre ella la torre de hierro y en la punta la veleta orientadora.¹⁵⁵

El lindero poniente del campo de aviación fue el primero en delimitarse a través de una cerca de madera, y posteriormente se colocó una barda hecha con materiales donados por comerciantes del ramo de la construcción, con mano de obra del Gobierno del Estado. Quizá este lado del campo de aviación fue el primero en delimitarse, debido a que este representaba el acceso al puerto aéreo. Cabe destacar que, el general Pedro J. Almada auspició la construcción de dos casetas para expendio de gasolina.¹⁵⁶

La infraestructura con la que inició operaciones el campo de aviación, era básica, comparada con la complejidad de los aeropuertos que en breve comenzarían a surgir en la

¹⁵⁵ Carlos, Contreras Cruz, *Puebla en imágenes. La ciudad en las primeras décadas del siglo XX*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2013, P. 71.

¹⁵⁶ Desconozco la ubicación de dichas casetas.

República Mexicana; sin embargo la ciudad de Puebla fue tomada en cuenta para participar en algunos eventos nacionales como el *Raid* realizado por el teniente piloto aviador Bernardo G. Hermosillo,¹⁵⁷ quien se presentó en la ciudad de Puebla el día 5 de enero de 1930 anunciando a la prensa su vuelo por varios estados del país para probar la resistencia de su sesquiplano “Azcarate” de fabricación nacional. Ya en la ciudad el aviador invitó a los poblanos a participar en algunos vuelos de cortesía que se llevaron a cabo el día 6 de enero para luego continuar su viaje hacia Veracruz, Yucatán y Centro América.¹⁵⁸ El 19 de enero de 1930 arribó al puerto aéreo el aviador David Chavoya, para ofrecer vuelos sobre la ciudad y las inmediaciones, con el fin de fomentar la aviación en Puebla. El primer nombre con el que se reportó el proyecto del campo de aviación fue el de Campo de Aviación Andrew Almazán. Ya iniciadas las operaciones, se conocería como Campo de Aviación Ignacio Zaragoza. El 12 de mayo de 1930, la prensa reportó la muerte del aviador Pablo L. Sidar.¹⁵⁹ Cuatro días después el gobernador del estado, Leónides Andrew Almazán, anunció que el puerto aéreo de esta cambiaría de nombre a, Puerto Aéreo General Pablo L. Sidar en honor al aviador caído.¹⁶⁰

Entre las notas de la partida de los restos del General Sidar a la capital, la prensa menciona las intenciones del General Almada de gestionar la construcción de un hangar para albergar aeronaves para casos de emergencia.¹⁶¹

El 14 de septiembre de 1930 en el diario *La Opinión*, con motivo de los festejos de la Independencia de nuestro país, se anunció la llegada de un trimotor de la Compañía Mexicana

¹⁵⁷ Raid es el nombre que recibe la planeación de rutas aéreas que tienen un punto de salida, puntos intermedios y punto de llegada. Generalmente son vuelos de larga distancia y resistencia.

¹⁵⁸ “El teniente aviador Bernardo G. Hermosillo lleva a cabo interesante raid por el país”, *La Opinión*, Puebla, 6 de enero de 1930

¹⁵⁹ “Ha muerto Pablo Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 12 de mayo de 1930.

¹⁶⁰ “Los restos del Gral. Pablo Sidar se recibirán en esta el sábado”, *La Opinión*, Puebla, 16 de mayo de 1930.

¹⁶¹ “Gestionase la construcción de un hangar en aviación”, *La Opinión*, Puebla, 24 de mayo de 1930.

de Aviación para hacer vuelos de recreo por la ciudad a un costo de 10 pesos por 15 minutos de vuelo.¹⁶²

En el año de 1931 se expidió la Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte que en su libro cuarto, capítulo V, hablaba sobre Puertos Aéreos. Creemos que algunos artículos de dicha Ley ayudaran a entender la naturaleza de las construcciones aeronáuticas de aquellos años. Por ejemplo el artículo 476, define un Puerto Aéreo como “una superficie de terreno o agua, dispuesta para partida, llegada y estacionamiento de aeronaves”. Por otra parte el artículo 477, presenta una clasificación básica para los puertos aéreos dividiéndolos en: Públicos, aquellos construidos por el gobierno federal, por los estados o por los municipios y Privados, aquellos construidos por empresas o particulares. El artículo 482, hace referencia a las normas básicas de seguridad, respecto a las construcciones en los límites de los puertos aéreos, prohibiendo la construcción de muros, edificios u otras obras que sobrepasen la altura permitida, además de evitar el tendido de líneas de comunicaciones.¹⁶³

En conclusión el puerto aéreo Pablo L. Sidar, cumplía con los lineamientos que cada evolución de la Ley Aeroportuaria disponía.

2.3.2 El Puerto Aéreo y el Cuarto Centenario de la Fundación de Puebla

En el mismo año, 1931, comenzaron a aparecer noticias sobre los festejos del Cuarto Centenario de la Fundación de Puebla, para los cuales se creó un Comité Pro-turismo, se

¹⁶² Se desconoce si el trimotor arribó a Puebla debido a que no se da noticia posterior de la realización de dichos vuelos.

¹⁶³ Manuel, Ruiz Romero, *Aeropuertos. Historia de la construcción, operación y administración aeroportuaria*, México, ASA, 2003, P. 51.

exhortó a la ciudadanía a embellecer la ciudad, se recomendó el aseo personal y se apresuraron las obras de alumbrado y pavimentación de las calles. El campo de aviación, como nuevo eje de modernidad y referente urbano de la ciudad, se vio involucrado en los planes y sedes de los festejos. Según Enrique Cordero y Torres, el 19 de abril de 1931, se pavimentó la pista de aterrizaje y se instalaron las gradas.¹⁶⁴ Dichas obras obedecían a la necesidad de acondicionar el espacio como parte de los festejos complementarios del cuarto centenario para que los visitantes pudieran apreciar las competencias deportivas y las evoluciones aeronáuticas que estaban programadas en esa sede.¹⁶⁵

Las operaciones aéreas que se realizaron durante los festejos complementarios del Cuarto Centenario, requirieron adecuaciones técnicas en el equipamiento del puerto aéreo, para ello se contó con el apoyo del Tercer Regimiento Aéreo integrado por diez aviones al mando del mayor Alfonso Rivera, quien trajo especialistas para el acondicionamiento del terreno y de los servicios de navegación. También se contó con la participación de cerca de trescientos hombres, dirigidos por capitanes de la milicia, encargados de nivelar el terreno para los juegos de polo, las carreras de caballos y las evoluciones militares, todos bajo el mando del Secretario de Guerra y Marina, quien estuvo en persona dirigiendo los trabajos.¹⁶⁶

Parte de los trabajos tenían que ver con la radio comunicación y audio que se hicieron en el puerto aéreo, coordinados por el general José Díaz Mateos, jefe de radio comunicaciones militares de la Secretaría de Guerra. Bajo su coordinación se instaló en la

¹⁶⁴ Enrique, Cordero y Torres, *Op. Cit.*, P. 406.

¹⁶⁵ La prensa no da notas acerca de la pavimentación de la pista, tampoco se especificaba si las gradas de las que habla son las de cemento que permanecerían hasta el fin de las operaciones o si se trataban de gradas desmontables.

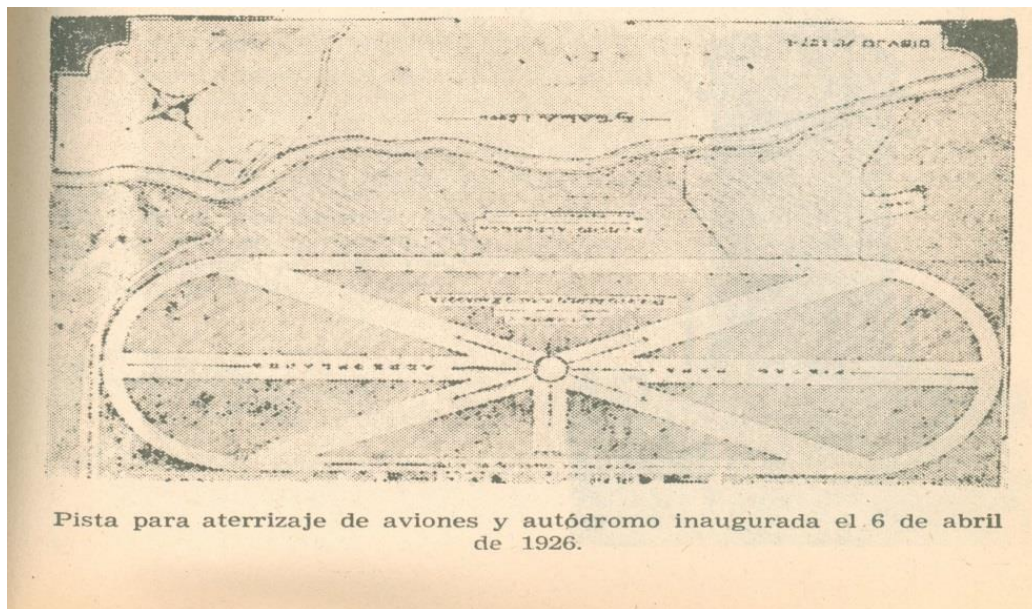
¹⁶⁶ “Se acondiciona el aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 29 de abril de 1931.

torre de señales el equipo de radio-transmisión, así como de los amplificadores de audio para el público.

Como hemos mencionado anteriormente, el puerto aéreo fue una de las sedes en donde se celebraron espectáculos y competencias durante la conmemoración del Cuarto Centenario de la ciudad, por lo que los trabajos de acondicionamiento se enfocaron en las competencias deportivas y no en las condiciones de operación del puerto aéreo; ejemplo de ello fue la instalación de tribunas de madera en el lado norte del campo de aviación y una tribuna junto a la torre de señales destinada para el uso del Presidente de la República.¹⁶⁷ Además de los trabajos de nivelación del terreno para los eventos deportivos, se instalaron amplificadores de sonido y se trazó un óvalo que circunvaló la pista de aterrizaje, con el fin de usarlo para las carreras que se llevaron a cabo.¹⁶⁸ Esto llama nuestra atención, porque Cordero y Torres, presentó, en su *Historia compendiada del estado de Puebla*, una representación del campo de aviación, mostrándolo rodeado por un óvalo. Nuestra hipótesis es que este óvalo, al ser trazado en terracería desapareció; años más tarde se usaría la pista de aterrizaje como pista para las carreras de automóviles y por lo tanto dejó de existir la pista que circunvalaba a la pista de aterrizaje.

¹⁶⁷ Este dato confirma la naturaleza de las tribunas colocadas ya que se menciona que son removibles. Además de que las gradas de concreto que sobrevivieron hasta el cierre del campo de aviación, se encontraban ubicadas del lado poniente, casi sobre la 24 sur.

¹⁶⁸ “Imponentes maniobras de la Fuerza Aérea en el campo Pablo L. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 2 de mayo de 1931.



En la imagen se puede apreciar el óvalo que podría representar la pista trazada en 1931 para los eventos deportivos del Cuarto Centenario de la ciudad y una recta, que toca las curvas, que podría representar la pista de aterrizaje.¹⁶⁹

El primero de mayo de 1931, ya con los trabajos de acondicionamiento concluidos y una gran labor de organización, se iniciaron las presentaciones de la Fuerza Aérea. Al parecer las condiciones de la pista de aterrizaje y del aeródromo eran buenas, ya que el primero de mayo se presentó el primer espectáculo de la Fuerza Aérea en Puebla donde participaron 30 aeronaves, organizadas en tres escuadrones, que realizaron distintas maniobras para el público poblano que se reunió en las tribunas y las inmediaciones del puerto aéreo. Una nota del periódico *La Opinión* enumeró los modelos exhibidos durante el ejercicio aéreo: once aviones modelo *Corsario*, nueve *Douglas* y diez *Bristol* que realizaron carreras aéreas,

¹⁶⁹ Enrique, Cordero y Torres, *Op. Cit.*, P. 157.

ametrallamiento aire tierra, bombardeo y recepción de mensaje en tierra sin aterrizaje, además de distintas formaciones.¹⁷⁰

Durante los festejos del Cuarto Centenario, el campo de aviación fue testigo de eventos como honores patrios, formaciones de caballería, formaciones y maniobras de infantería, ejercicios de armas, gimnasia con armas, uso de artillería y competencias deportivas. El día 4 de mayo, durante el desarrollo de las competencias deportivas, sucedió un accidente de motocicleta en una curva de la pista del campo de aviación, en la que se desarrollaba una carrera, los lesionados fueron Marcos Fernández y Gustavo Mass, quienes resultaron con algunas heridas, fuera de este acontecimiento se reportó saldo blanco.¹⁷¹

El día 5 de mayo se realizó el desfile militar contando con la participación de distintos contingentes militares escoltados desde el aire por la Fuerza Aérea, que a su vez lanzó pequeños paracaídas tricolores al público. En dicha presentación participaron, las tres escuadrillas aéreas que hicieron maniobras en el campo de aviación, el día primero de mayo, a cargo del coronel piloto Aviador Alfredo Lezama.¹⁷²

El día 7 de mayo de 1931, se dio fin a los festejos del Cuarto Centenario de la Fundación de la Ciudad de Puebla, sin embargo, los eventos aeronáuticos continuaron.

Con motivo del 10 de mayo, el Aero club México-Puebla y el Gobierno del Estado, organizaron una jornada de carreras aéreas en la cual el piloto Julio Zinzer fue premiado al

¹⁷⁰ “Imponentes maniobras de la Fuerza Aérea en el campo Pablo L. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 2 de mayo de 1931.

¹⁷¹ “Grave accidente sufrieron dos motociclistas durante las carreras en el campo Pablo Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1931.

¹⁷² “Grandioso desfile militar recorrió ayer las avenidas de esta Angelópolis”, *La Opinión*, Puebla, 6 de mayo de 1931.

recorrer la distancia entre las ciudad de México y la de Puebla en 27 minutos, con 1,000 pesos que el Gobierno del Estado ofreció.



Anuncio publicado en el periódico La Opinión.¹⁷³

2.3.3 Clasificación del Puerto Aéreo en los años treinta

Los atributos y la clasificación que poseía el campo de aviación en los años treinta, se pueden conocer a través de la Legislación y Clasificación del Departamento de Comunicaciones Aéreas, que llamaba campos de aviación indistintamente a los puertos aéreos. Dichos campos de aviación podían ser militares, federales, municipales y Particulares, de acuerdo con el propietario del mismo. Al mismo tiempo se dividían en categorías y clasificaciones conforme a su extensión y a sus capacidades de operación.¹⁷⁴ Con los datos presentados en la obra *50 años. Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, elaboramos las siguientes tablas:

¹⁷³ "Aeródromo Pablo L. Sidar", *La Opinión*, Puebla, 10 de mayo de 1931.

¹⁷⁴ Manuel, Ruíz Romero, *50 años Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento, 2015, P. 85.

Categorías de campos de aviación por extensión del terreno.	
Categoría	Extensión del terreno.
1	No menor de 900 por 700 metros
2	No menor de 700 por 500 metros
3	No menor de 500 por 300 metros
4	No menor de 350 por 350 metros
5	Terreno donde se pudiera hacer aterrizaje forzoso

Clasificación de campos de aviación según facilidades de operación.	
clasificación	Características
A	Faro de localización, cono de viento con la manga iluminada, luces de inundación, límite y de obstáculos, marca de día, nombre de la población, marcadores de linderos y de obstáculos.
B	Cono de viento, marca de día, nombre de la población y marcadores de linderos y obstáculos.
C	Cono de viento y marca de día
D	No cuenta con marcas ni cono de viento

Según Manuel Ruíz Romero, en su libro *Aviación Militar. Historia de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval*, en el censo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de 1933, el campo de aviación de la ciudad de Puebla era de propiedad militar con categoría 2-B lo que indica que el terreno no era menor de 700 por 500 metros y que contaba con: cono de

viento, marca de día, nombre de la población y marcadores de linderos y obstáculos. Además de estos datos el autor agrega un número 3, señalando que contaba con estación de pasajeros (2-B-3).¹⁷⁵ Aunque en los periódicos o en otra fuente no hemos localizado indicios de que en estos años el puerto aéreo contara con terminal de pasajeros.

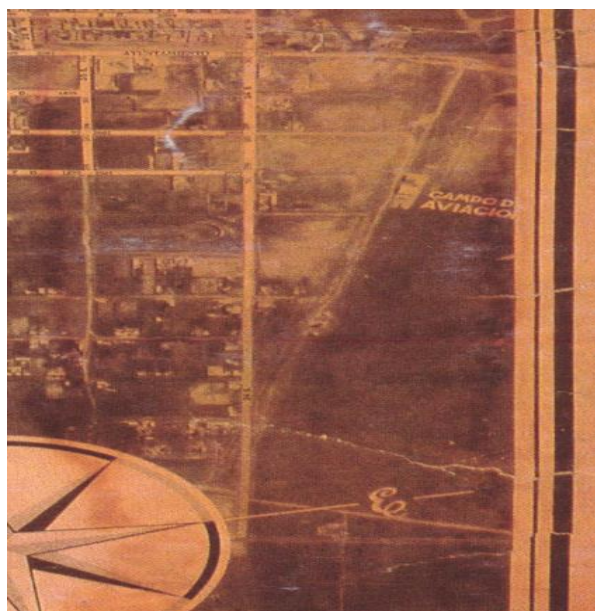
Al parecer los avances en la infraestructura del campo de aviación se detienen en 1931, ya que en la prensa no encontramos noticias acerca de la fecha de pavimentación de la pista; de la construcción de las gradas de concreto que serían representativas del campo de aviación en décadas posteriores; de la construcción de los hangares o de la demolición de la torre de señales, por lo que desafortunadamente no tenemos datos acerca de los cambios estructurales del puerto aéreo entre los años 1931 y 1941, año en que se inician maniobras militares en el país.

Podemos aventurarnos a decir que la falta de inversión en el puerto aéreo poblano tiene que ver con la cancelación de las operaciones de la línea aérea Pickwick Latin American Airways dirigida por Charles F. Wren, que poseía hoteles, empresas de transporte terrestre y estaciones de radio. Dicha aerolínea pretendía unir Los Ángeles con Panamá, y el primer paso sería volar a Guatemala. La ruta que la aerolínea seguiría a partir de 1929, es la siguiente: Los Ángeles–Mexicali–Nogales–Hermosillo–Ciudad Obregón–Guaymas–Los Mochis (donde se descansaba una noche) –Culiacán–Mazatlán–Tepic–Guadalajara–Morelia–la Ciudad de México (se descansaba otra noche) –Puebla–Oaxaca–San Jerónimo–Tuxtla Gutiérrez–San Cristóbal de las Casas–Comitán–Tapachula–Suchiate y Guatemala. Desafortunadamente, la ruta fue cancelada en 1930 por distintos problemas que van desde los costos de operación,

¹⁷⁵ Manuel, Ruíz Romero, *Aviación Militar. Historia de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval*, México, Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, 2004, P. 158.

hasta las negativas de los gobiernos y presidencias, en cuanto al apoyo a la apertura de espacio aéreo, quizá promovido por la presión de líneas aéreas nacionales que se veían afectadas en sus operaciones con esta ruta.¹⁷⁶

Ante la falta de información nos vimos obligados a brincar a los años cuarenta. Algunos mapas confirman el poco crecimiento del puerto aéreo entre 1931 y 1941. Una vista aérea de la ciudad de Puebla tomada el 22 de julio de 1937, muestra en el lado inferior derecho una parte del campo de aviación donde se observan apenas un par de pequeñas construcciones.



Fragmento de vista aérea tomada en julio de 1937.¹⁷⁷

¹⁷⁶ Manuel, Ruíz Romero, *50 años Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento, 2015, P. 68.

¹⁷⁷ Archivo General Municipal de Puebla, Mapoteca, Plano aéreo de la ciudad de Puebla, 1937. Tomado mediante fotografía aérea en vuelo del 22 de julio de 1937 por el Ayuntamiento de Puebla.

2.3.4 El Puerto Aéreo en tiempos de guerra y el nacimiento de la escuela de aviación

La entrada de nuestro país a la Segunda Guerra Mundial trajo cambios a la vida cotidiana de los mexicanos, ejemplo de ellos fueron los simulacros de bombardeo y ejercicios militares que se realizaron en toda la República.

El 28 de abril de 1941, el periódico *La Opinión* presentaba el siguiente encabezado: “Son maniobras militares y no un simulacro lo que habrá en ésta”. Refiriéndose a los ejercicios de guerra que se realizaban en el país, para lo cual se dividieron las fuerzas militares en dos bandos: Rojo, representando a la República Mexicana y Azul, simulando un ejército extranjero invadiendo el país por el norte y el este. La defensa de Puebla se encargó al General de División Pablo Quiroga. Para la exploración, defensa y contrataque aéreos se recibió el apoyo de varios aviones caza y bombarderos que se resguardaron en el puerto aéreo Pablo L. Sidar, lo que nos hace pensar que para este año, ya se encontraba pavimentada la pista de aterrizaje.¹⁷⁸

Las maniobras militares incluyeron ejercicios de bombardeo aéreo, que se realizaban alrededor de las 21 horas; para ello se daba anuncio a través de las campanas de Catedral y se apagaban las luces de la ciudad hasta que la amenaza pasara. Parece ser que el aeródromo Pablo Sidar no tuvo iluminación de pista y al parecer el faro del fuerte de Guadalupe se construyó hasta 1947, por lo que nuestra hipótesis es que debió instalarse algún tipo de ayuda visual para la navegación, además de la iluminación propia de las aeronaves.¹⁷⁹

El día 4 de mayo, el ejército rojo tomó la ciudad de Puebla, en un ejercicio público al que se invitó a la población en general, para presenciar las maniobras realizadas entre las carreteras México-Puebla y Puebla-Atlixco, teniendo como escenario principal el cerro de San

¹⁷⁸ “Son maniobras militares y no un simulacro lo que habrá en esta”, *La Opinión*, Puebla, 28 de abril de 1941.

¹⁷⁹ “El oscurecimiento de la ciudad se hará a diario como vía de ensayo”, *La Opinión*, Puebla, 1 de mayo de 1941.

Juan, donde se pudieron apreciar los enfrentamientos, pases, ametrallamientos y bombardeos que hicieron los aviones sobre los tanques, entendiendo que el despacho de las aeronaves se dio desde el puerto aéreo Pablo L. Sidar.¹⁸⁰

Es en este contexto, que a mediados de mayo de 1941, se habla concretamente de una modernización del campo de aviación, con un proyecto que planteaba mejoras como la construcción de hangares para albergar aeronaves civiles y militares, iluminación, ampliación de extensión del terreno y construcción de pistas, esto sería posible a través de inversión federal y estatal.¹⁸¹ Sin embargo, no encontramos alguna noticia o artículo que confirme la realización de dicho proyecto.

Es hasta abril de 1943 que se tienen noticias sobre alguna transformación en el puerto aéreo, ya que se preparaba la inauguración del campo militar, hipódromo, jardín y la escuela de aviación Maximino Ávila Camacho, construidos dentro de éste.¹⁸² Las transformaciones reconfiguraron y modernizaron este espacio.

Durante el periodo de guerra, se recurrió a la formación de pilotos civiles para cubrir la demanda aeronáutica de la época, por ello consideramos importante, detenerse a observar el nacimiento de la escuela de aviación como signo del acceso a la educación aeronáutica, desde la vida civil. Enrique Cordero y Torres menciona, que el gobernador Andrew Almazán, había iniciado las gestiones para la instalación de una escuela de aviación civil que llevaría el nombre de 5 de mayo; pero fue hasta el 18 de abril de 1941 cuando el gobernador Gonzalo Bautista instalaría dicha escuela, aunque el autor no aclara el nombre de la institución. Para

¹⁸⁰ “El ejército rojo tomó ayer la ciudad de Puebla a las doce horas”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1941.

¹⁸¹ “Modernizaran el campo local de aviación las autoridades”, *La Opinión*, Puebla, 17 de mayo de 1941.

¹⁸² “Programa de festejos que habrá el día cinco de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 30 de abril de 1943.

ello se levantó un edificio en los terrenos del campo de aviación.¹⁸³ Dicha escuela no tuvo gran proyección, por lo que el 7 de junio de 1943 pasó a depender de la Secretaría de Comunicaciones haciéndose cargo de ella el general Alfredo Lezama.

Cuando la escuela inaugurada por el gobernador Gonzalo Bautista pasó a manos de la Secretaría de Comunicaciones, cambió de nombre. A las 12 horas del día 3 de mayo de 1943 se inauguró la Escuela de Aviación Maximino Ávila Camacho, además de las obras de mejoramiento estructural como lo jardines, el asta bandera, tres tribunas de concreto y dos hangares.¹⁸⁴

El 30 de noviembre de 1943, el puerto aéreo recibió la visita de dos aviones militares, uno de la Armada Americana y otro de la Armada Mexicana, que transportaron a técnicos norteamericanos con el fin de inspeccionar las instalaciones de la Escuela de Aviación Maximino Ávila Camacho y las condiciones de operación de la pista de aterrizaje. Después de la revisión, los inspectores se retiraron complacidos por las buenas condiciones de operación.¹⁸⁵ Podemos pensar que para este año la pista ya se encontraba pavimentada y con las dimensiones que tendría al finalizar sus días, 1600 metros de largo por 40 de ancho con una elevación de 2170 metros sobre el nivel del mar.¹⁸⁶

Con el proyecto de modernización, la escuela de aviación volvió a cambiar su nombre. El día 1 de diciembre de 1943 a las 13 horas con 5 minutos se llevó a cabo la inauguración de

¹⁸³ Enrique, Cordero y Torres, *Op. Cit.*, P. 158.

¹⁸⁴ “Resultado muy brillante ayer el gran concurso hípico en aviación”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1943.

¹⁸⁵ “Aterrizó en nuestro aeropuerto un bimotor de la Armada Americana”, *La Opinión*, Puebla, 30 de noviembre de 1943.

¹⁸⁶ La información de las medidas de la pista fue obtenida de un documento proporcionado por Alfonso Flores, expresidente de la S.M.E.A.L., donde se encuentran algunos datos de apoyo a la navegación. Fechado el 30 de junio de 1973.

la Escuela de Aviación 5 de Mayo.¹⁸⁷ Dicho evento contó con la presencia del presidente de la república general Manuel Ávila Camacho, además de los embajadores de Estados Unidos, Chile, Brasil, Cuba y el diseñador ruso de helicópteros Igor Sikorsky.¹⁸⁸ La inauguración de la Escuela de Aviación correspondió a la segunda etapa de instalación, y es en este momento que el secretario de comunicaciones y obras públicas, Maximino Ávila Camacho, rechazó que la institución llevara su nombre para bautizarla como Escuela de Aviación 5 de Mayo.

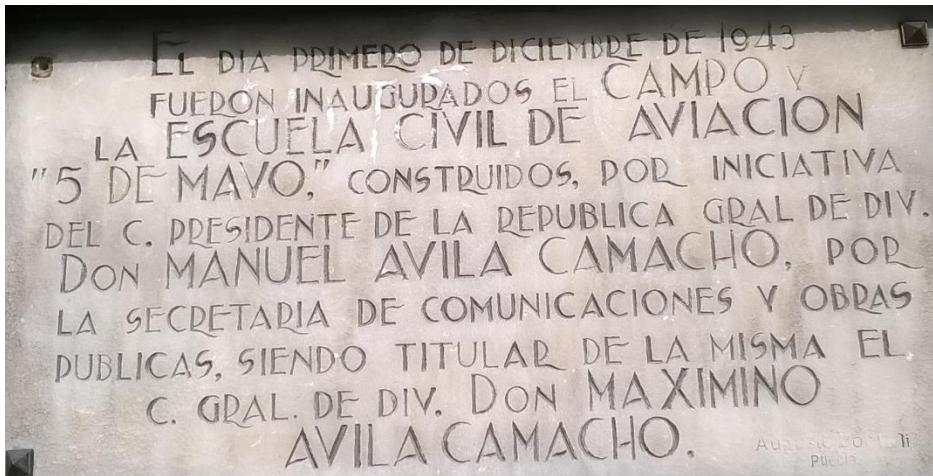


Monumento en honor a la Escuela de Aviación 5 de mayo.¹⁸⁹

¹⁸⁷ “Visita el presidente la capital de Puebla”, *El Universal*, México D. F., 2 de diciembre de 1943.

¹⁸⁸ “El señor Presidente de la República, general Manuel Ávila Camacho, viene a esta a inaugurar hoy la escuela de aviación”, *La Opinión*, Puebla, 1 de diciembre de 1943.

¹⁸⁹ Archivo personal, Víctor Alfonso Castillo Rodríguez.



Placa ubicada en la cara oriente del monumento dedicado a la Escuela de Aviación 5 de Mayo.

En poco tiempo, dicha escuela fue reconocida a nivel nacional ya que se encargó de formar pilotos aviadores para satisfacer la demanda de operaciones civiles y comerciales, descuidadas a causa de la Segunda Guerra Mundial.

La Escuela de Aviación 5 de Mayo representa la apertura de oportunidades aeronáuticas a la sociedad poblana, pero también un mayor control aeronáutico militar debido al clima que se vivía por la Segunda Guerra Mundial y una mejora en la navegabilidad del espacio aéreo angelopolitano.

Sin embargo, el 18 de marzo de 1954, según datos de Cordero y Torres, la Escuela de Aviación cerró sus puertas y los alumnos pasaron a formar parte del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, conocido como C.I.A.A.C., un organismo dependiente de la ONU. Mientras que el campo de aviación nacido en 1929 con pista de tierra, marcas de piedra y una torre de señales hecha con inversión de varios sectores sociales, torre que al parecer para esos años ya había sido demolida, pasó a formar parte de la milicia convirtiéndose en la Base Aérea Militar número 6 albergando al escuadrón aéreo 101, con una pista suficientemente

grande para las operaciones de las aeronaves de los cincuentas, unas gradas con dormitorios y regaderas para los pilotos militares y la historia de una escuela de aviación que colocó a Puebla como referente de formación aeronáutica.

Capítulo III. El Puerto Aéreo y su relación con la ciudad de Puebla entre 1929-1954

3.1 Inserción urbana del Puerto Aéreo a la ciudad

Las ciudades entendidas como entes vivos no pueden ni deben estar aisladas de otras ciudades, al contrario requieren de comunicación con otras urbes para fomentar su desarrollo y formar redes de relaciones. Las ciudades no son meras aglomeraciones de personas unidas bajo un mismo territorio, sino un organismo vivo compuesto por conjuntos de personas con actividades heterogéneas que requieren comunicarse entre sí para funcionar. El vínculo que estructura a la ciudad son las diferentes funciones de sus elementos, calles, edificios, plazas parques, y la importancia de cada uno es su compromiso con un mismo fin.¹⁹⁰

Podemos comparar a las ciudades con el cuerpo humano, cada órgano es un conjunto de personas que trabajan para un fin determinado; cada sistema corporal es una región dedicada a un fin similar y las venas, arterias y conexiones nerviosas, son las calles, avenidas y centros de transporte que logran establecer comunicación entre los anteriores para lograr un buen funcionamiento y fomentar el crecimiento. Por ende cada cuerpo, cada persona, es una ciudad distinta que se relaciona con otras para colaborar o competir y a su vez tejer redes de relaciones. La esencia de la ciudad es alojar vida social comunitaria.

La instalación y el desarrollo de las ciudades están ligados a los elementos geográficos del territorio que se usa, esto debido a que la geografía modifica o condiciona la producción y el flujo comercial que necesita para desarrollarse.

¹⁹⁰ E. D. Carral García, *Sitios Urbanos en Puebla*, Tesis de licenciatura en arquitectura, Universidad de las Américas Puebla, edición para PDF, 2004, P. 2-3.

La ciudad de Puebla de Zaragoza, es la capital del estado de Puebla; se encuentra rodeada por las siguientes elevaciones naturales: al norte se ubica el cerro de Amalucan, al noroeste el cerro Acueyametepec que alberga a los fuertes de Loreto y Guadalupe, al oriente el cerro del Tepetzuchil, actualmente ocupado por la XXV zona militar, y al poniente el cerro de San Juan o de La Paz.

La Angelópolis, nombre con el que se le conoce a la ciudad de Puebla, se nutría por tres ríos que corren dentro de sus límites: al oriente el Río Alseseca, cercano al campo de aviación; al poniente el Río Atoyac y al centro el Río de San Francisco, este último fue muy importante para la fundación y traza de la ciudad. Actualmente el Río de San Francisco se encuentra entubado y sobre él se trazó el Boulevard 5 de mayo.

Según Carral García, autora de la tesis titulada Sitios Urbanos en Puebla, la ciudad se desarrolló a través de un modelo urbano concéntrico, esto quiere decir que la mayoría de las actividades sociales y comerciales se dan en el centro de la misma.¹⁹¹ Esto puede explicar la necesidad de contar con un puerto aéreo cercano al centro de la ciudad, a escasas ocho calles de distancia. Cabe mencionar que dicho dato fue uno de los más reiterados durante las noticias de construcción del campo de aviación.

Recordemos, a manera de ejemplo, que hasta hace un par de décadas, las terminales de transporte terrestre como las estaciones de ferrocarril y las centrales camioneras aún se encontraban incluidas dentro de los límites de la zona central, los autobuses Puebla- Cholula en la 6 poniente entre 11 y 13 norte, los autobuses a Tlaxcala en la 10 poniente, los autobuses a Tecali en la 8 poniente, los autobuses Estrella Roja junto a San Agustín, a tres calles del

¹⁹¹ *Ibid.*, P. 2-3.

zócalo, los autobuses a Veracruz a 5 calles del Palacio Municipal entre las calles 10 y 12 poniente. Por otra parte los ferrocarriles Interoceánico y Mexicano también se encontraban cercanos al primer cuadro de la ciudad, además de los tranvías que cruzaban por el centro histórico.

Con el paso del tiempo, las industrias, el comercio y los centros de transporte, se diversificaron y se movieron a las afueras, dando origen a nuevos centros urbanos que requerían ser conectados entre sí a través de calles, avenidas y transportes. Todo esto, sin que el centro original perdiera su importancia, por ello nuestro centro histórico sigue albergando una gran cantidad de zonas comerciales y de vivienda.

La distribución de las actividades económicas depende de la regulación del uso de suelo, por lo que es importante entender los contextos sociales, políticos y económicos de las ciudades para comprender el plan de desarrollo urbano de la época.¹⁹²

La ciudad de Puebla ya había experimentado el crecimiento urbanístico, derivado de la instalación de un medio de transporte con la llegada de los ferrocarriles, por lo que no es extraño que para el año de 1929, cuando se abrió el puerto aéreo, se pensara en obras que fomentaran la generación de nuevos asentamientos poblacionales como carreteras, iluminación, invitaciones a poblar el territorio, plazas y parques. La importancia del campo de aviación, en el marco urbano de la Angelópolis, recae en su papel como espacio para albergar la llegada de un nuevo medio de transporte, ya que estos ejercen influencia en las condiciones económicas, sociales y políticas de las ciudades, además de transformar el paisaje y articular la mancha urbana. Esto se logra a través de la satisfacción de necesidades de traslado y

¹⁹² *Ibid.*, P. 5-6.

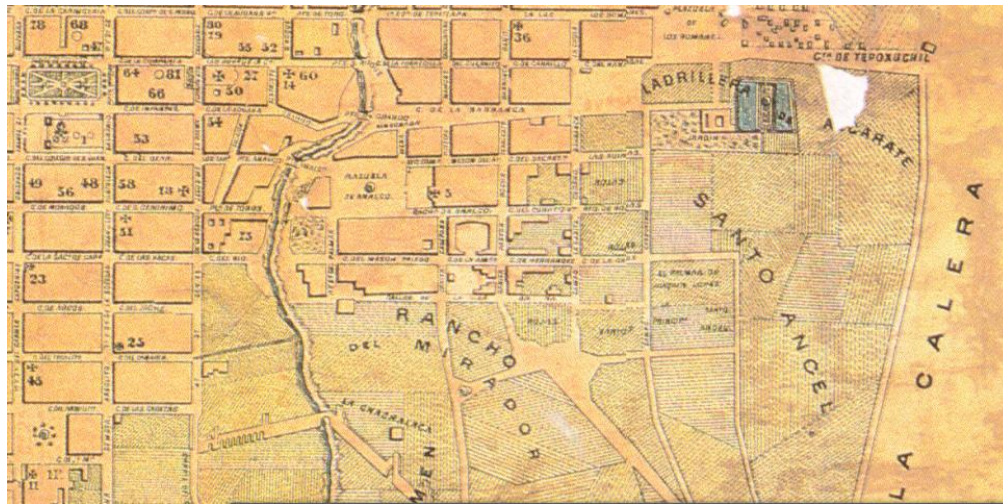
movimiento de bienes, lo que impacta en la transformación de la industria productiva y fomenta el desarrollo.

La carencia de vías de comunicación regulares y en buen estado, así como las malas condiciones de los transportes, puede restar niveles de productividad a las regiones y sus actividades, debido al tiempo de traslado y costo de fletes.¹⁹³

Un proyecto tan grande, físicamente hablando, como la creación de un puerto aéreo en una zona urbana como la ciudad de Puebla, requiere de trabajo de integración estructural y social. Es importante recalcar el impacto social y la modificación al paisaje que los proyectos de este tipo tienen sobre las poblaciones, por lo que me he apoyado en el análisis de la historia urbana para tratar de comprender la interacción entre el campo de aviación y los poblanos a través de las obras de infraestructura que se realizaron a su alrededor.

Podemos observar la transformación del espacio a través de algunos planos levantados en distintos años. En el Plano Topográfico de la ciudad de Puebla levantado por Luis C. Careaga y Saenz, en 1883, podemos observar el límite oriente de la ciudad; a sólo tres cuadras de la Plazuela de Analco, se encontraba la Ladrillera de Azcárate donde posteriormente se trazó el campo de aviación.

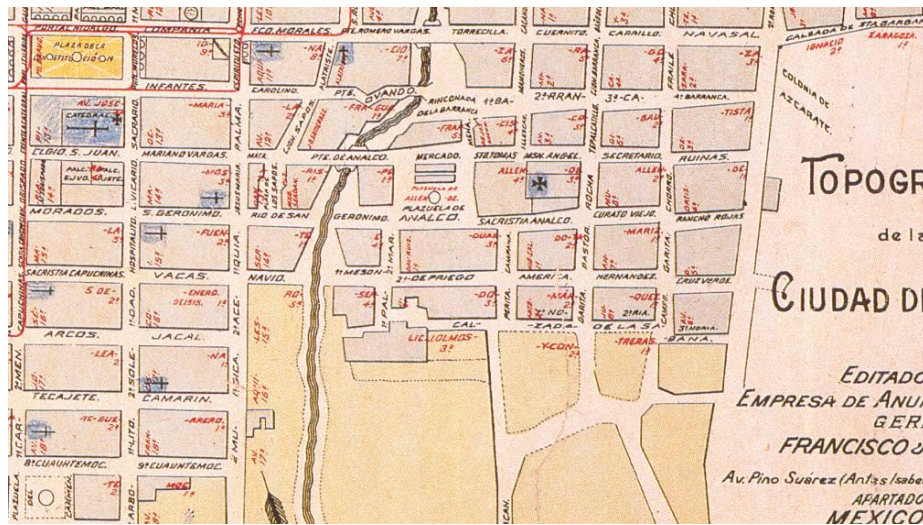
¹⁹³ *Ibid.*, P. 5-6.



Fragmento del Plano topográfico de la ciudad de Puebla de 1883, en él se puede apreciar el límite oriente de la ciudad y la Ladrillera de Azcárate.¹⁹⁴

En el año de 1915 el Plano Topográfico de la ciudad de Puebla, editado por la Empresa de Anuncios Prácticos muestra un ligero crecimiento de la mancha urbana hacia el oriente, más allá de la Plazuela de Anasco, en él se aprecia la inscripción Colonia de Azcárate en lugar de Ladrillera de Azcárate lo que indica el cambio de uso de suelo del lugar pasando de ladrillera a uso habitacional.

¹⁹⁴ Archivo General Municipal de Puebla, Mapoteca, Plano Topográfico de la ciudad de Puebla, 1883. Levantado por Luis C. Careaga y Saenz.



Plano Topográfico de la ciudad de Puebla editado por la Empresa de Anuncios Prácticos en 1915.¹⁹⁵

Fomentar el crecimiento de la zona oriente de la ciudad, fue un objetivo importante para el éxito de la integración del campo de aviación al espacio urbano tradicional y conservador de la ciudad de Puebla, había que probar que el puerto aéreo era útil y podría brindar eficiencia a los traslados que hacían los pasajeros.

Recordemos que para septiembre del año de 1928, se proyectó la construcción del Velódromo Tovar en la colonia de Azcárate, ya mencionado anteriormente. Quizá dicho proyecto no se realizó, porque el terreno era más conveniente para el campo de aviación, que para el velódromo y sus beneficios serían mayores.

En el año de 1928 se comenzaron a realizar obras que beneficiaron la conectividad en la ciudad, por lo que la Comisión Nacional de Caminos inició el trazo de la carretera que uniría la ciudad de Puebla con el puerto de Veracruz, para ello se señaló el camino a través de

¹⁹⁵ Archivo General Municipal de Puebla, Mapoteca, Plano Topográfico de la ciudad de Puebla, 1915. Editado por la Empresa de Anuncios Prácticos.

estacas; en ese momento los avances de señalización se encontraban cerca de Acatzingo.¹⁹⁶ Dicho dato tiene relevancia, ya que el punto partida del nuevo camino, era cercano al campo de aviación; alrededor de 7 siete calles de distancia, lo que contribuyó a la movilidad urbana y la conectividad con éste.

En diciembre de 1928, la Asociación de Charros de Puebla compró un terreno con una extensión de más de trece mil metros cuadrados en el Rancho de Azcárate donde se instalaría la Plaza del Charro. A las doce horas del día 15 de diciembre de 1928 se colocó la primera piedra para la construcción de la plaza y corredero para la Asociación Nacional de Charros que, a su vez contaría con un salón de reuniones.¹⁹⁷ Estas obras estuvieron a cargo del ingeniero Ignacio Camacho, quien también dirigió los trabajos del aeródromo.¹⁹⁸ La colocación de la primera piedra estuvo a cargo del general Donato Bravo Izquierdo, Gobernador del Estado y presidente de la Asociación Nacional de Charros. La ubicación de tan importante plaza fue al oriente de la ciudad, frente al campo de aviación, por lo que podemos pensar en la planeación de un complejo urbanístico para fomentar el desarrollo de la zona oriente.

Según el Primer Informe de Gobierno de Leónides Andrew Almazán,¹⁹⁹ el inicio de los trabajos de construcción del campo de aviación comenzaron el 5 de marzo de 1929 y la primera operación que se registró fue el 6 de abril del mismo año, por lo que en estos actos

¹⁹⁶ “La carretera al puerto de Veracruz se está trazando”, *La Opinión*, Puebla, 20 de noviembre de 1928.

¹⁹⁷ “Se colocó la primera piedra en una plaza”, *La Opinión*, Puebla, 15 de diciembre de 1928.

¹⁹⁸ Al parecer el ingeniero Camacho fue celebre para la época, el periódico *La Opinión* menciona algunas de sus obras como la casa del señor Pedro Ripoll en el camino nacional y la del doctor Laure Camarillo, además de la Plaza del Charro y el puerto aéreo, antes mencionados

¹⁹⁹ “Labor realizada por el gobernador constitucional Dr. Leónides Andreu Almazan, durante su primer año de gobierno”, *La Opinión*, Puebla, 27 de enero de 1930.

podemos observar los esfuerzos por crear un polo de desarrollo a través de la Plaza del Charro y el campo de aviación.

No hay que olvidar que para lograr que las ciudades funcionen en armonía, requieren de vías de comunicación entre sus centros de desarrollo, por lo que las calles, los caminos y avenidas son muy importantes. En enero de 1930 la prensa informaba sobre las intenciones del gobernador de impulsar los caminos en todo el estado y de comprar maquinaria moderna para dichos trabajos.²⁰⁰ Durante estos años no se encontró información que hablara sobre la ampliación de carreteras con el estado de Morelos o el camino a Atlixco, pero sí sobre las carreteras ubicadas en el oriente.

Ya que se estaba trabajando en modernizar al Estado de Puebla, era importante dar a conocer la nueva imagen que se estaba construyendo para atraer inversiones y turismo, por lo que el gobernador Leónides Andrew Almazán encargó al cinematógrafo Ángel E. Alvares elaborar una película, o una especie de documental, acerca de los elementos arqueológicos, arquitectónicos y naturales de las ciudades que conforman al estado de Puebla. Por supuesto la ciudad de Puebla, como capital del estado, tendría un lugar importante en dicha filmación. El encargo se hizo para enviar la pieza al “Pabellón México” en la exposición de la Feria Internacional de Sevilla.²⁰¹

²⁰⁰ “Se construirán más carreteras”, *La Opinión*, Puebla, 12 de enero de 1930.

²⁰¹ “Se hará una película del estado de Puebla”, *La opinión*, Puebla, 14 de mayo de 1929.

Por estos años, se publicó un exhorto invitando a los dueños de lotes en la colonia Azcárate a construir en sus terrenos con el fin de dignificar la vecindad del campo de aviación.²⁰²

En el Primer Informe de Gobierno de Leónides Andrew Almazán, se puede encontrar la mención de dos avenidas construidas en terrenos de la Hacienda del Cristo para conectar el aeródromo con la ciudad; en el texto no se aprecia el número de una de las calles, debido al acido de cinta adhesiva, sin embargo, se alcanza a leer la palabra “oriente”.²⁰³ La otra calle mencionada es la avenida Emilio Carranza, trazada en honor al aviador mexicano fallecido en su vuelo de buena voluntad.²⁰⁴

En algunas noticias de enero de 1930, se hablaba sobre la instalación de iluminación eléctrica en calles que conectaban al campo de aviación con la ciudad, como la calle dos oriente donde se colocaron faroles eléctricos de estilo colonial.²⁰⁵

La ciudad seguía transformándose a pasos agigantados con sus obras; el desarrollo de vías de comunicación con otras ciudades, para fomentar el intercambio comercial, dio como fruto el trazo de la carretera a Tehuacán y la que comunicaba con el puerto de Veracruz. Llama la atención que en la prensa se señalaba, que el efecto de dichas carreteras sobre la ciudad, sería contrario al provocado por la carretera a la ciudad de México, ya que ésta hizo que el comercio decayera debido a la facilidad para trasladarse a la metrópoli. Se esperaban

²⁰² “Debe construirse en la colonia Azcárate”, *La Opinión*, Puebla, 25 de julio de 1929.

²⁰³ Creo que pueden ser las calles 13 y 15 oriente debido a que fueron puntos de acceso al campo de aviación en años posteriores.

²⁰⁴ “Labor realizada por el gobernador constitucional Dr. Leónides Andreu Almazán, durante su primer año de gobierno”, *La Opinión*, Puebla, 27 de enero de 1930.

²⁰⁵ “Pronto se inaugurara la luz en la 2 ote.”, *La opinión*, Puebla, 28 enero de 1930.

beneficios de la ruta Veracruz-México, tomando en cuenta que era necesario pernoctar en Puebla, lo que fomentaría el turismo.²⁰⁶

Desde nuestra perspectiva, la carretera a Veracruz mantenía relación con el puerto aéreo, ya que iniciaba en la región oriente de la ciudad, aproximadamente a 7 calles del límite norte del aeródromo, por lo que era fácil conectarse entre sí. Si un viajero llegaba a la ciudad de Puebla por la carretera México-Puebla, entraba por el Paseo Bravo, a una calle del Ferrocarril Interoceánico. Esta carretera conduce directamente al zócalo de la ciudad, actual avenida reforma. Después del zócalo, esta calle llevaba al límite norte del puerto aéreo, actual avenida Juan de Palafox y Mendoza y 24 sur,²⁰⁷ a unas calles de la Plaza del Charro y cercano a la carretera a Veracruz, por lo que la región oriente de la ciudad, buscaba ser un espacio de distribución a distintos destinos. Si un viajero llegaba a la ciudad por la zona oriente, podía recurrir al puerto aéreo para continuar su viaje o seguir unas calles hacia el zócalo para encontrar opciones de comercio, transporte y hospedaje.

Mientras tanto, la construcción de la carretera a Veracruz avanzaba. En septiembre de 1930 el gobernador, Leónides Andrew Almazán abrió el tránsito a un tramo de la carretera, que a su vez era la calle principal de la colonia Hogar del Empleado, donde se encontraba en construcción un proyecto educativo de vanguardia, el Centro Escolar, que en el futuro conoceríamos como la escuela Motolinía ubicada al nororiente de la ciudad.²⁰⁸

²⁰⁶ “Dos importantísimas carreteras serán construidas en breve tiempo”, *La opinión*, Puebla, 30 agosto de 1930

²⁰⁷ El límite norte del campo de aviación era lo que hoy conocemos como Juan de Palafox y 24 sur, años después se cortarían el aeródromo para abrir paso a la 26 sur.

²⁰⁸ “Se inauguró un tramo de la carretera a Veracruz”, *La opinión*, Puebla, 14 de septiembre de 1930

Poco a poco la ciudad se modernizaba. Pronto se haría la instalación de semáforos eléctricos en lugar de agentes viales en las esquinas.²⁰⁹ Quizá este dato parezca poco relacionado a la construcción del campo de aviación, sin embargo, hay que tomar en cuenta que la ciudad requería de una comunicación eficaz en sus calles y avenidas, para hacer que sus centros de producción y comercio, logren comunicarse entre sí; además, Puebla buscaba incentivar el turismo para lo que debía proyectar una imagen de modernidad. Mayor turismo equivaldría a mayor derrama económica; el aumento de turistas promovería mayor variedad en transportes y mejor organización en las terminales de ascenso y descenso de pasaje.

Los semáforos eléctricos no servirían de mucho si las calles de la ciudad se encontraban en malas condiciones, por lo que se comenzaron los trabajos de pavimentación de las principales arterias de la Angelópolis y de algunas calles secundarias para mejorar la imagen urbana ante los ojos de propios y extraños.²¹⁰

Los festejos del Cuarto Centenario de la Fundación de la Ciudad se encontraban próximos, el puerto aéreo además de ser uno los proyectos más vanguardistas de fines de los veinte y principios de los treinta en Puebla, fue sede de algunos actos de los festejos de este evento. En marzo de 1931, la prensa aun reportaba trabajos de pavimentación en calles principales como la Avenida Ayuntamiento, que llegaba hasta el puerto aéreo Pablo L. Sidar; además de cambios en las farolas de estilo colonial, lo que nuevamente nos permite observar los trabajos para embellecer el oriente de la ciudad.²¹¹

²⁰⁹ “Se cambiara el sistema de señales del departamento de tráfico de esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 25 de octubre de 1930.

²¹⁰ “Activase las obras de la pavimentación en la ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 15 de noviembre de 1930.

²¹¹ “Siguen pavimentando la avenida Ayuntamiento”, *La Opinión*, Puebla, 26 de marzo de 1931.

Después de los festejos del Cuarto Centenario, las transformaciones en torno al puerto aéreo continuaron. En el *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla* del 18 de noviembre de 1932, encontramos el acuerdo de creación de una colonia urbana a ambos lados de la Avenida Álvaro Obregón, entre el campo de aviación y la Escuela Aquiles Serdán solicitada por un grupo de vecinos de la ciudad. El periódico enumera las acciones realizadas antes de llegar a ese momento, incluyendo la mención del levantamiento de plano por parte de un enviado del Departamento de Fomento para el trazo de la colonia. También se presentan las resoluciones para el establecimiento de dicho espacio, algunas de ellas son las siguientes:²¹²

- Primero- ...se establece la colonia urbana denominada aviación... en terrenos del Rancho El mirador propiedad de la señora Felicitas Díaz Barriga viuda de Zigler.
- Segundo- La localización de la superficie de 13 hectáreas, 72 áreas y 82 centiáreas de terrenos del Rancho El Mirador, necesarias para el establecimiento de esta colonia, se hará de acuerdo con el plano levantado por el Departamento de Fomento...

Dicha colonia es un ejemplo del impacto urbano y social del campo de aviación en la sociedad poblana, porque en ella podemos observar el nacimiento de un espacio habitacional colindante con el puerto aéreo que convive cotidianamente con los sonidos y las rutinas de las aeronaves y que además ostenta en su nombre la razón de su identidad, la aviación.

Posteriormente se constituyó una ruta de transporte público denominada Aviación-Panteón, que cruzaba la ciudad, de poniente a oriente, para unir los panteones de la Piedad y el Municipal con las colonias del oriente hasta llegar al paradero de la 15 oriente y 24 sur frente a la entrada del campo de aviación.

²¹² “Acuerdo dictado por C. Gobernador Constitucional del Estado, referente a la solicitud presentada por vecinos de esta Ciudad, para la formación de una Colonia Urbana que se denominará Aviación”, *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla*, Puebla, 18 de noviembre de 1932, p. 836-838.

La influencia urbana del puerto aéreo se hizo presente a lo largo de su existencia. En 1947, según Cordero y Torres, se instaló dentro del Fuerte de Guadalupe un faro prismático que servía como orientación para la realización de patrones de aterrizaje de las aeronaves que se dirigían al puerto aéreo Pablo L. Sidar. El faro funcionaba gracias a una lámpara giratoria de 1000 watts de potencia.²¹³ Sin duda la luz de dicho faro era visible en gran parte de la ciudad ya que su ubicación era considerablemente elevada. Hasta el momento no hemos podido encontrar información técnica de este faro, solo un par de planos en el Archivo Municipal donde se alcanza a apreciar su ubicación en el Fuerte de Guadalupe y algunas fotografías de internet, Facebook y el libro *Puebla en Imágenes*.

3.2 Relación social entre el Puerto Aéreo y la ciudad

Los cambios urbanísticos son importantes para comprender el funcionamiento de la ciudad y sus centros económicos; en el caso concreto del puerto aéreo, estos cambios nos permiten observar cuanto influyó la instalación de este espacio en la mancha urbana poblana; pero no podemos dejar de lado el impacto social, que hasta este punto no se ha tocado a fondo.

Por supuesto podemos inferir que la traza de una calle, la instalación de alumbrado eléctrico, la pavimentación, la invitación a poblar el terreno vecino, la apertura de caminos comerciales, la construcción de un puerto aéreo o una plaza pública como la de El Charro y demás obras, impactaron en la sociedad; pero no queremos dejar de lado el impacto directo de la aviación y el puerto aéreo en los poblanos. Por lo que este apartado tratará de dar un poco de color a la relación del campo de aviación y su influencia social.

²¹³ Enrique, Cordero y Torres, *Op. Cit.*, P. 159.

Podemos considerar que desde las primeras noticias lanzadas por el periódico *La Opinión*, sobre la instalación de un campo de aterrizaje,²¹⁴ la sociedad poblana se vio influenciada por el espíritu aeronáutico, al saber que Puebla sería sede un proyecto moderno que sólo se había llevado a cabo en las ciudades más industrializadas. Creemos que, aun sin imaginar el posible impacto económico y urbanístico que este espacio tendría para la ciudad, el simple hecho de saber que se construiría, ya marcaba un gran cambio en la forma de viajar, en la apreciación del paisaje, en el lenguaje, y en la imagen que proyectaba la ciudad.

La prensa se encargó de anunciar con gran entusiasmo el proyecto, además hay que tomar en cuenta que para la década de los veinte del siglo XX, la prensa era el medio masivo de comunicación por excelencia, por lo que no es posible dejar de lado la influencia que sus encabezados tenían sobre la población. Desde octubre de 1928, el puerto aéreo se presentaba a la sociedad poblana, a través de breves notas que anunciaban la intención de construir este espacio.²¹⁵ En poco tiempo, las noticias se hicieron más detalladas y la información que presentaban animaban el espíritu aeronáutico de la población.²¹⁶

A lo largo del proceso de construcción del puerto aéreo, se sumaron varios sectores sociales para impulsar estos trabajos. Ejemplo de ello fue el Club Rotario de la ciudad, que decidió apoyar a la aviación poblana, fomentando la participación de las fuerzas vivas de la ciudad.²¹⁷

²¹⁴ Esa fue la primera forma en la que se le llamó al proyecto del puerto aéreo en la primera nota que *La Opinión* emitió respecto al tema el 10 de octubre de 1928.

²¹⁵ “En breve se construirá un campo de aterrizaje”, *La Opinión*, Puebla, 10 de octubre de 1928.

²¹⁶ “Un gran puerto aéreo será construido en esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 25 de diciembre de 1928.

²¹⁷ “Los Rotarios impulsarán la aviación en esta capital”, *La Opinión*, Puebla, 4 de noviembre de 1928.

En octubre de 1928, el español Saturnino Rodríguez y su aeroplano *Lincoln* Estándar visitaron la ciudad. Su estancia tuvo dos propósitos principales: engalanar los festejos por el Día de la Raza sobrevolando la Angelópolis mientras portaba las banderas de México y España, como símbolo de la unión entre ambas naciones; e invitar a los poblanos a sobrevolar la ciudad a bordo de su aparato.²¹⁸

Los periódicos de los días 20 al 23 de marzo de 1929 dieron cuenta de las peripecias que vivió la Compañía Interamericana de Transportes Aéreos para iniciar operaciones en la ciudad. En primer lugar se anunció la inauguración de la ruta aérea México-Puebla-Tehuacán/Oaxaca; para ello se acondicionó un campo aéreo en los llanos de Chapulco y se instaló un servicio de camiones que llevaron al público del zócalo de la ciudad a dichos terrenos, con el fin de apreciar las aeronaves que se encargarían del servicio, esto debido a que las obras del puerto aéreo aún no se habían concluido.²¹⁹ Desafortunadamente la Compañía Interamericana no comenzó con el pie derecho su andar por la Angelópolis, ya que las aeronaves que llegarían a estos llanos el día 20 de marzo no se hicieron presentes, según información del señor Modesto C. Nemer, representante de la compañía en Puebla, debido a fallas mecánicas.²²⁰

No obstante el 23 de marzo se inauguró el servicio aéreo, para lo cual un avión marca *Knoll*, bautizado como “El Universal”, llegó entre 10 y 11 de la mañana y realizó vuelos de

²¹⁸ “Un avión hispano americano visitara esta Angelópolis el próximo Día de la Raza”, *La Opinión*, Puebla, 11 de octubre de 1928.

²¹⁹ “Hoy se inaugura la ruta aérea de pasajeros que unirá a México, Puebla, Tehuacán y Oaxaca”, *La Opinión*, Puebla, 20 de marzo de 1929.

²²⁰ “Por qué no se inauguró ayer el servicio aéreo postal”, *La Opinión*, Puebla, 22 de marzo de 1929.

cortesía para las autoridades civiles y militares, quizá con el fin de resarcir la mala imagen que dejó la compañía el día 21 del mismo mes.²²¹

Dos meses después un avión bautizado como “Excélsior”, que se encargó de hacer la exploración de la ruta del sureste, visitaría la ciudad transportando al gerente de la fábrica de aviones Knoll y al presidente de la misma. El señor Modesto C. Nemer, representante de la Compañía Inter Americana de Transportes invitó, por medio de la prensa, a autoridades civiles y militares, así como a ejecutivos poblanos, a visitar y conocer el aparato que aterrizaría en el puerto aéreo.²²² Desafortunadamente el avión no aterrizó por lo que el gobernador del estado, el jefe de operaciones militares, algunos regidores, diputados y público presente sólo pudieron observar como el aeroplano se dedicó a sobrevolar en varias ocasiones la ciudad, dejando caer volantes sobre la plaza y poblaciones cercanas, para después enfilarse rumbo a la ciudad de México. Poco tiempo después, el piloto informó que creía que el aeródromo no prestaba las condiciones de seguridad necesarias y que la tierra se veía bastante suelta.²²³ Aunque el acontecimiento de aquel día no fue lo que se esperaba; tampoco fue inútil ya que la ciudad se percató del vuelo del poderoso aeroplano de 300 caballos de fuerza.

Por fin el 22 de mayo, el “Excélsior” tocó tierras poblanas para recoger a un pasajero, cargar correspondencia y seguir su vuelo hacia la ciudad de Tehuacán. Esa misma tarde el aeroplano regresó al puerto aéreo. Desafortunadamente, unos instantes después de aterrizar una racha de viento levantó el aparato por lo que la hélice sufrió daños.²²⁴

²²¹ “Se inaugura hoy la nueva línea”, *La Opinión*, Puebla, 23 de marzo de 1929.

²²² “El aeroplano Excélsior llega hoy a esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 18 de mayo de 1929.

²²³ “Por qué no aterrizo el avión Excélsior ayer”, *La Opinión*, Puebla, 19 de mayo de 1929.

²²⁴ “Arribó ayer el Excélsior”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1929.

Tratemos de imaginar lo difícil que fue ignorar el característico sonido del motor de un avión surcando la poco habitada y tranquila Angelópolis, y pensemos en la percepción de los habitantes. Sin duda, las primeras operaciones del puerto aéreo no pasaron desapercibidas.

El percance que sufrió el “Excélsior” no fue obstáculo para invitar a los poblanos a volar en dicha aeronave a costo de 15 pesos por persona. Los primeros en abordar el aeroplano fueron el general Pedro J. Almada, el diputado Miguel Andreu Almazán y Miguel E. Abed.²²⁵ Cabe destacar que numerosas personas asistieron al puerto aéreo a presenciar las maniobras aéreas y adquirieron tarjetas para vuelos posteriores.²²⁶ Es conveniente recordar que el perímetro del puerto aéreo no se encontraba completamente cercado por lo que el acceso por distintos lados era posible.

Poco a poco el puerto aéreo se iba integrando a la imagen urbana de la ciudad y formaba parte de la vida social de la misma. El 11 de julio se conmemoró el primer aniversario de la muerte del aviador Emilio Carranza, para lo que se planeó una ceremonia en el campo de aviación que contó con la asistencia de cinco mil niños y la participación de algunos aviones que arrojaron flores sobre el aeródromo.²²⁷

Los alrededores del puerto aéreo debían dignificarse, por ello se invitó a los dueños de los lotes en Azcárate a construir a la brevedad. El gobierno por su parte anunció la puesta en marcha de trabajos para embellecer la zona, con el fin de que se convirtiera en un lugar digno por la importancia que el aeródromo le brindó a la ciudad.²²⁸ Podemos pensar que la fundación de la colonia Aviación forma parte del fomento que se hizo para poblar esta zona de la ciudad.

²²⁵ “Hará vuelos de cortesía el aeroplano ‘Excélsior’”, *La Opinión*, Puebla, 25 de mayo de 1929.

²²⁶ “Vuelos de cortesía se harán en esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 26 de mayo de 1929.

²²⁷ “El aniversario de E. Carranza”, *La Opinión*, Puebla, 11 de julio de 1929.

²²⁸ “Debe construirse en Azcárate”, *La Opinión*, Puebla, 25 de julio de 1929.

Efectivamente, el 18 de noviembre de 1932, en el *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla*, el Departamento de Fomento publicó el acuerdo por el cual se formó la colonia urbana denominada Aviación, en terrenos del Rancho El Mirador. Si bien dicha colonia no es la primera en vecindarse con el puerto aéreo, ya que para estas fechas ya se encontraba en los alrededores la colonia Zaragoza, sí es la primera que tiene relación directa con él, desde su delimitación geográfica hasta el nombre que llevó, Aviación. Actualmente no hemos podido identificar los linderos de la colonia, que al parecer se unió a la actual colonia Azcárate.

Regresando al aeropuerto, en agosto de 1929 la prensa reportó que el tránsito aéreo seguía aumentando gracias a la ruta hacia Guatemala, que era operada por la Compañía Latino Americana. Dicha ruta tenía escalas en Puebla, Oaxaca y Tapachula. Las aeronaves tocaban tierra en la ciudad de Puebla los domingos, miércoles y viernes a las 7:25 a.m. y los martes, jueves y sábado a las 3:50 p.m. La sociedad poblana fue invitada a asistir al puerto aéreo para apreciar las operaciones aeronáuticas y usar los servicios de la línea aérea, que en cada escala recibía pasaje.²²⁹

El puerto aéreo poblano era un proyecto innovador que tenía el potencial de impulsar el transporte aeronáutico, hacia y desde Puebla, por lo que debía mostrarse al país, que este espacio era seguro y competente. El gobernador del estado invitó al General Juan F. Azcárate, al piloto Roberto Fierro Villalobos y algunos mecánicos a visitar la ciudad y observar las condiciones del puerto aéreo. Los experimentados invitados calificaron las condiciones de la obra como magníficas.²³⁰ Después de la inspección se sirvió un banquete en el restaurante

²²⁹ “Cada día sigue aumentando el tráfico aéreo”, *La Opinión*, Puebla, 23 de agosto de 1929.

²³⁰ “Vino a esta el general Azcárate”, *La Opinión*, Puebla, 29 de agosto de 1929.

Royalty, en el que asistieron el gobernador Leónides Andrew Almazán, el general Juan F. Azcárate, el capitán Roberto Fierro Villalobos, el coronel Vicente Escobedo, el mayor Antonio Darna Gonzales, el señor Francisco Moctezuma, el señor José Romero y los ingenieros Bandala y Solis. Con la partida de los visitantes, hacia la ciudad de México, los poblanos pudieron apreciar algunas evoluciones que se hicieron sobre el aeródromo y la ciudad.

La sociedad poblana respondió con buen ánimo a la creación del puerto aéreo, la donación de la veleta orientadora, realizada por los vecinos de la colonia Azcárate para ser colocada en la punta de la torre de señales, puede ser muestra de ello.²³¹

Poco a poco el puerto aéreo fue ganando presencia en la infraestructura aeroportuaria regional, ejemplo de ello, fue el uso del mismo, como base de operaciones para el despacho de las aeronaves que participaron en el desfile del 16 de septiembre de 1929 en la ciudad de México.²³² Gracias a esta participación los poblanos pudieron apreciar el sobrevuelo de distintos modelos de aviones sobre la ciudad de Puebla.²³³

Por supuesto la presencia del puerto aéreo modificó la vida cotidiana, al mismo tiempo que transformó el paisaje, al fomentar el crecimiento de la ciudad hacia el oriente. Pronto se hizo necesario unir los extremos de la misma, a través del transporte terrestre. Fruto de ello fue el nacimiento de la línea de autobuses Aviación- Panteón y Anexas, que cubría una ruta de oriente a poniente conectando al puerto aéreo con el Panteón Municipal y el de la Piedad.²³⁴

²³¹ “Obsequiaron la veleta al aeródromo Zaragoza”, *La Opinión*, Puebla, 1 de septiembre de 1929.

²³² “Los aviones harán el día 16 vistosas evoluciones”, *La Opinión*, Puebla, 12 de septiembre de 1929.

²³³ “Un regimiento aéreo cruzara hoy por esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 16 de septiembre de 1929.

²³⁴ “Nueva ruta camionera habrá desde mañana”, *La Opinión*, Puebla, 28 de septiembre de 1929.

En poco tiempo las distancias entre Puebla y otras ciudades se hizo menor con la apertura de carreteras y líneas terrestres; al mismo tiempo la distancia entre Puebla y otros países se acortó gracias al puerto aéreo y la ruta de la que era parte. Ejemplo de ello fue la invitación que extendió la Compañía de Transportes Latino Americana, para periodistas y figuras políticas, para volar hacia Guatemala.²³⁵ El 13 de octubre fue atendida la invitación llevando como pasajeros al presidente municipal de la ciudad el doctor Fidel Guillén, al señor Julián Cacho, al señor Luis de Castro en representación de los periódicos *El Universal* y *La Prensa*, ambos de la capital del país. La despedida de los pasajeros en el puerto aéreo fue un evento abierto al público en general. En nuestra opinión un vuelo de este tipo obedecía a varios intereses, políticos, comerciales y de turismo. En este viaje, el doctor Fidel Guillén llevó un pergamino de parte del gobernador del estado de Puebla, Leónides Andrew Almazán, que contenía afectuosos saludos para la República de Guatemala y su Presidente, así como un tintero de mármol de Tecali con incrustaciones de oro y piezas de talavera.²³⁶ La junta municipal de la ciudad también envió un pergamino con la siguiente redacción:

El H. Ayuntamiento de la Ciudad de Puebla de Zaragoza, se complace en enviar al Exmo. Sr. Presidente de la República y al pueblo de Guatemala, un saludo fraternal con motivo del aniversario del descubrimiento de América, Puebla de Z. Méx., octubre 12 de 1929. El presidente municipal Dr. Fidel Guillen, Regidores: Julián Cacho, Alfonso Arroyo, José Rivero Carballo, Guillermo Pérez Salazar, Dr. Roberto Larragoiti, Manuel Rivera. Rubricas.

El cargamento enviado a Guatemala contenía algunos ejemplares de los periódicos antes mencionados, un álbum con fotografías de la ciudad de Puebla, y un pliego enviado por el director del periódico *La Opinión* dirigido a la prensa guatemalteca que decía lo siguiente:

²³⁵ “Galante invitación de la Compañía de Transportes Latino Americana”, *La Opinión*, Puebla, 3 de octubre de 1929.

²³⁶ “Hoy será leída *La Opinión* en la capital de Guatemala”, *La Opinión*, Puebla, 13 de octubre de 1929.

A los compañeros de prensa en la ciudad de Guatemala:

Aprovecho la ida a ese hermoso país hermano, de nuestro compañero, señor Julián Cacho, me complazco en enviar por su conducto un abrazo estrecho y fraternal de todos los que en este periódico, hacemos labor pro-unificación de la Raza.

Sírvanse, pues, aceptar, queridos colegas, la expresión de nuestro sincero afecto e incommovible compañerismo.

De Uds. afmo. y S. S.,

El Director, J. Ojeda Gonzales.

Rubrica.

Parte de la labor realizada para fomentar el reconocimiento del puerto aéreo en varios niveles de la vida pública, fue la invitación, hecha por el gobernador Andrew Almazán, al aviador Pablo Sidar para que al regreso de su vuelo de buena voluntad tocara tierras poblanas antes de llegar a la capital de la República.²³⁷ Con el fin de solventar la visita del aviador, se realizaron varios preparativos, como la condecoración de Sidar que sería llevada a cabo por el gobernador Almazán con una medalla hecha por un artesano poblano, la presentación de un himno especial compuesto en su honor entonado por niños y niñas en el puerto aéreo, la declaración de Sidar como huésped de honor, un banquete en palacio municipal y una serenata en la Plaza de la Constitución acompañada de un baile.²³⁸

Podemos pensar que la recepción del piloto logró traspasar varios sectores sociales, ejemplo de ello es la lista de los involucrados en la realización de las actividades de

²³⁷ “Sidar visitara la Angelópolis”, *La Opinión*, Puebla, 25 de octubre de 1929.

²³⁸ “Mañana llegara Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 5 de noviembre de 1929.

bienvenida, integrada por las Cámaras de Comercio, Agricultura e Industria, los cónsules de Estados Unidos, Alemania, Francia, Inglaterra, Italia y Republica de Líbano.²³⁹

Además de los preparativos locales para recibir a Sidar, se sumaron varias escuadrillas de la Fuerza Aérea que arribarían a la ciudad de Puebla para ponerse a las órdenes de las autoridades poblanas con el fin de recibir al aviador.²⁴⁰ Hay que aclarar que antes de llegar a Puebla, Sidar llegó a la ciudad de Mérida, por lo que nuestra ciudad no fue la primera en recibirlo a su regreso de este viaje.

El periódico *La opinión* publicó dos mensajes recibidos por el Gobernador del Estado, el primero de parte del general brigadier jefe del Departamento de Aviación Juan F. Azcárate informando la llegada de Sidar a Mérida y que al día siguiente, es decir el 7 de noviembre de 1929, el piloto continuaría con su viaje hacia la ciudad de Puebla, para lo que el general Azcárate despacharía las aeronaves que recibirían al piloto Sidar y estarían arribando a la Angelópolis a las diez de la mañana. El segundo mensaje fue remitido por el Coronel Pablo Sidar, vía radio, y dice lo siguiente:

De Mérida, Yucatán. Vía Radio. 6 de noviembre de 1929-

Sr. Dr. Leónides Andrew Almazan, Gobernador del Estado de Puebla.

Permítame informarle, que mañana salgo para esa donde creo llegar a esa a las trece horas. Salúdalo respetuosamente.

Coronel Piloto Aviador, Pablo L. Sidar.

La población en general estaba invitada a acompañar el trayecto de Sidar por las calles de la ciudad, adornadas con banderas y colgaduras tricolores. El departamento de tráfico a

²³⁹ “Hoy a la una llega Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 7 de noviembre de 1929.

²⁴⁰ “A última hora”, *La Opinión*, Puebla, 6 de noviembre de 1929.

cargo del teniente coronel Sastre giró órdenes para la movilización de los automóviles presentando la siguiente ruta: de la ciudad al puerto aéreo se seguía por la 5 oriente, hasta el puente de Analco, después por la 10 sur, posteriormente por la 7 oriente hasta llegar al campo de aviación por la Calzada Ignacio Zaragoza. El regreso se hacía por la 2 oriente, sólo en sentido hacia el centro de la ciudad, por lo que todos los carros incluso los oficiales debían obedecer órdenes. El primer acto, después de que el piloto descendiera de su avión, nombrado “Ejército mexicano”, sería condecorarlo con la medalla poblana.

Desafortunadamente, no se encontró alguna noticia sobre la llegada de Sidar, debido a que esa fecha no se encuentra dentro de la colección de la Hemeroteca Juan N. Troncoso. Sin embargo, una noticia del 13 de mayo de 1930 referente a la muerte de Sidar, revela que los festejos fueron tan grandiosos como se planearon.²⁴¹

Ya entrado el año de 1930, se seguía fomentando el ánimo aeronáutico en la ciudad, muestra de ello es la invitación que realizó el gobernador Almazán al Centro Industrial Mexicano para que aportara la cantidad que creyera adecuada para apoyar la compra del aeroplano que usaría Roberto Fierro Villalobos en su próximo vuelo internacional. El Centro Industrial Mexicano de la ciudad de Puebla respondió aportando la cantidad de diez mil pesos que fueron entregados en cheque al Gobernador, con el fin de que este lo entregara a Fierro Villalobos.²⁴²

Aunque parecía que la sociedad ya se encontraba familiarizada con la aviación, aún quedaban zonas pobladas que desconocían el funcionamiento de los aviones por lo que los sonidos y los avistamientos de aeronaves eran fenómenos difíciles de explicar dentro de su

²⁴¹ “Se solicitó que el cadáver del Cor. Pablo L. Sidar sea traído a esta”, *La Opinión*, Puebla, 13 de mayo de 1930.

²⁴² “Diez mil pesos para el vuelo de Roberto Fierro”, *La Opinión*, Puebla, 7 abril de 1930.

cotidianidad. Parte de este proceso de asimilación de la nueva cotidianidad fue el siguiente caso: en abril de 1930 corrió el rumor de la desaparición de niños y adultos en algunos pueblos del estado y la capital poblana; la primera explicación se atribuyó a una banda de roba-chicos que se encontraba bien estructurada. Sin embargo, las preocupaciones se agudizaron cuando se sumó el rumor de que dicha banda se encargaba de robar personas para alimentar a un avión que sobrevolaba a altas horas de la noche y la madrugada, usando la grasa de las personas como combustible para alimentar su motor. El temor se apoderó de algunos pueblos aledaños a la capital poblana, por lo que se montaron guardias para vigilar por las noches y dar alarma, al escuchar que alguna aeronave se acercaba. Como medida precautoria, las madres de familia dejaron de enviar a sus hijos a la escuela.²⁴³

Con el apoyo de las autoridades municipales, la policía, maestros y sacerdotes se comenzó la tarea de desmentir los rumores y explicar que el motivo por el cual el cielo nocturno de la Angelópolis se rompía por las noches con el sonido de un aeroplano, era que por esas fechas el aviador Pablo Sidar se encontraba practicando rutas y maniobras en varias partes del país para entrenarse en vuelo nocturno. Para evitar que se volviera a presentar un caso similar el Gobierno del Estado ordenó que se castigara severamente a quien alimentara estas historias.²⁴⁴

Otro acontecimiento que marcó la actividad social y aeronáutica de la ciudad, fue la muerte del aviador Pablo L. Sidar el 11 de mayo de 1930.²⁴⁵ De inmediato el gobernador Almazán se dirigió al Presidente de la Republica, el Ing. Pascual Ortiz Rubio, para solicitar que los restos de los aviadores Sidar y de Roviroza llegaran antes a la ciudad de Puebla que a

²⁴³ “Misteriosa desaparición de varios niños y adultos”, *La Opinión*, Puebla, 18 de abril de 1930.

²⁴⁴ “Ha despertado temor entre los timoratos una fábula”, *La Opinión*, Puebla, 23 de abril de 1930.

²⁴⁵ “Ha muerto Pablo Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 12 de mayo de 1930.

la ciudad de México. Su solicitud fue aprobada.²⁴⁶ El luto invadió el ambiente, se suspendieron actividades en las oficinas públicas y en todos los edificios gubernamentales se izó la bandera a media asta.

La sociedad poblana preparó distintos actos para recibir al aviador, como la instalación de una capilla ardiente en el salón del Congreso del Estado, una valla doble hecha por niños y niñas que entonarían el himno nacional al paso del féretro, lluvia de flores por iniciativa de los vecinos del barrio de la luz al paso de los restos del aviador, adorno con banderas tricolor enlutadas, honores militares a cargo de tropas federales, cierre de todos los comercios al paso del féretro, cortejo fúnebre a cargo de los altos funcionarios locales y federales, la policía municipal vestida con uniforme de gala y el repique de las campanas de las iglesias de la capital incluyendo las de catedral, a la llegada y partida del cuerpo.²⁴⁷

Desafortunadamente la llegada del cuerpo de Sidar fue toda una tortura emocional para los poblanos, quienes entre el 14 y el 22 de mayo recibieron noticias de la llegada y cancelaciones de la misma.

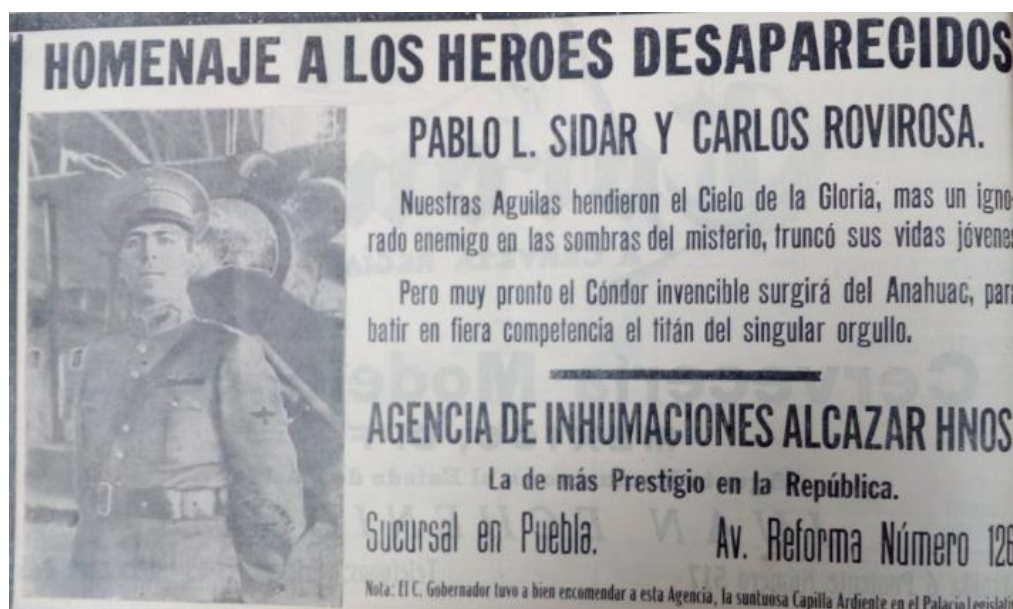
A su paso por Guatemala, el cuerpo de Sidar fue homenajeado, lo que retrasó un poco el vuelo del aeroplano nombrado “Mayab”, encargado de transportar los restos de Sidar y Roviroso. Mientras tanto en Puebla, el Puerto Aéreo Ignacio Zaragoza cambió su nombre por Puerto Aéreo Pablo L. Sidar, por órdenes del Gobernador Leónides Andrew Almazán y como un tributo al aviador caído.²⁴⁸

²⁴⁶ “Se solicitó que el cadáver del Coronel Pablo L. Sidar sea traído a esta”, *La Opinión*, Puebla, 13 de mayo de 1930.

²⁴⁷ “Grandiosa recepción luctuosa a Sidar todas las clases sociales de la Angelópolis asistirán a los solemnes funerales que tendrán lugar”, *La Opinión*, Puebla, 15 de mayo de 1930.

²⁴⁸ “Los restos del General Pablo Sidar se recibirán hasta el sábado”, *La Opinión*, Puebla, 16 de mayo de 1930.

Los anuncios de la llegada de Sidar y las cancelaciones de la misma se siguieron dando por distintos motivos, como la necesidad de incinerar el cadáver, la falla de motores del “Mayab” y el mal clima. Durante estos días el puerto aéreo recibió visitas de muchas personas que esperaron el arribo del aeroplano, logrando que todos los sectores sociales participaran en la dinámica.



HOMENAJE A LOS HEROES DESAPARECIDOS
PABLO L. SIDAR Y CARLOS ROVIROSA.
Nuestras Aguilas hendieron el Cielo de la Gloria, mas un ignorado enemigo en las sombras del misterio, trunció sus vidas jóvenes.
Pero muy pronto el Cóndor invencible surgirá del Anahuac, para batir en fiera competencia el titán del singular orgullo.
AGENCIA DE INHUMACIONES ALCAZAR HNOS.
La de más Prestigio en la República.
Sucursal en Puebla. Av. Reforma Número 126.
Nota: El C. Gobernador tuvo a bien encomendar a esta Agencia, la suntuosa Capilla Ardiente en el Palacio Legislativo.

Anuncio publicado en el periódico *La Opinión* el 17 de mayo de 1930.²⁴⁹

Por fin, el 22 de mayo se emitió un boletín que confirmaba la próxima llegada del “Mayab” y su escolta aérea, lo que provocó la movilización de los poblanos hacia el puerto aéreo. La compañía de transportes Flecha Roja realizó varios viajes gratuitos con sus camiones para movilizar a la población hacia el campo de aviación, y los comercios cerraron sus puertas.²⁵⁰

²⁴⁹ “Homenaje a los héroes desaparecidos”, *La Opinión*, Puebla, 17 de mayo de 1930.

²⁵⁰ “Fue muy solemne la recepción luctuosa. Autoridades civiles y militares así como el pueblo rindieron homenaje a los restos de Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1930.

La escuadrilla aérea arribó a las 8:50 de la mañana, destacando de ella el avión “Mayab” pintado de plata y negro, acompañado del aeroplano “Ejército Mexicano” en el que Sidar aterrizó un año antes en Puebla proveniente de su viaje de Centroamérica. El primero en aterrizar fue el avión “Ejército Mexicano”, haciendo previamente un patrón de tres vueltas sobre la ciudad. Después, y siguiendo la misma ruta, toco tierra el “Mayab” pilotado por el general Azcárate y el coronel Alfredo Lezama, además de dos aviones escolta, uno denominado “*Spartan N.C.*” y el radio “N. R. 487 A”.

En el puerto aéreo se encontraban el gobernador Leónides Andrew Almazán, el jefe de operaciones militares General Pedro J. Almada, el jefe del Estado Mayor coronel Vicente Escobedo, los diputados Alberto Pérez, Juan Asomoza, Roberto Gonzales Almazán, Rogelio Domínguez, Arturo Parral, Cecilio Escudero, Sidronio Araoz, diputado federal Manuel W. Mijares, el doctor Fidel Guillen, los cónsules de Francia, Inglaterra, Alemania, Estados Unidos, y Miguel E. Abed presidente de la colonia Libanesa entre otras figuras públicas de la ciudad. Además la prensa hablaba de cerca de veinte mil personas en el puerto aéreo.

El 45 batallón con su banda de guerra y la banda municipal acompañaron la llegada y el cortejo. Los primeros en recibir los restos fueron el Gobernador y el general Pedro J. Almada, iniciando su marcha hacia el Congreso del Estado. El desfile fúnebre se llevó a cabo por la 2 oriente hasta la 2 norte, de ahí al portal del Ayuntamiento, el portal de Iturbide, 16 de septiembre y correo viejo hasta llegar al Congreso del Estado. Todo el recorrido se dio bajo la pronosticada lluvia de flores, que los alumnos de las escuelas oficiales arrojaban al mismo tiempo que entonaban el himno nacional, acompañados por los repiques de las campanas de

todas las iglesias de la capital poblana.²⁵¹ Las guardias de honor fueron realizadas por altas figuras civiles y militares de la ciudad de Puebla, entre ellas Modesto Priego, presidente de la Cámara Nacional de Comercio, Miguel A. Carnier, Alfredo Osorio, Isauro Uriarte y Miguel E. Abed.

Al día siguiente, el cortejo fúnebre condujo los restos al puerto aéreo, donde un regimiento de aviones esperaba para escoltar a los aviadores hacia la ciudad de México. El último vuelo de Sidar y Roviroso partió de la Angelópolis a las 10:20 horas y fue despedido por miles de poblanos alrededor de las calles de la ciudad y de la pista de aterrizaje.²⁵²

Una vez pasado el trago amargo de la muerte de Sidar, la vida aeronáutica de la ciudad continuó. En julio de 1930 la ciudad intentaba presentar un espectáculo aéreo denominado Festival Aéreo que sería patrocinado por el Gobernador del Estado a beneficio de la viuda del aviador Roviroso, fallecido junto a Sidar.²⁵³ Sin embargo, el festival no se llevó a cabo a pesar de que se intentó agendar nuevamente en varias ocasiones, podemos pensar que el motivo fue una tragedia aeronáutica sucedida en el campo aéreo Venustiano Carranza ubicado en Balbuena, Distrito Federal, donde dos aviones colisionaron en vuelo cayendo a tierra causando heridos y muertos.²⁵⁴ Después del accidente no se encontraron noticias sobre el Festival Aéreo de la ciudad de Puebla, por lo que no hay información que indique que se haya realizado o no. Suponemos que fue cancelado.

²⁵¹ “Imponente y significativa velada se verificó en el recinto del congreso”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1930.

²⁵² “Las cenizas serán enviadas hoy con destino a México”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1930.

²⁵³ “Un gran festival aéreo va a tener lugar el domingo”, *La Opinión*, Puebla, 3 de julio de 1930.

²⁵⁴ “Espantosa tragedia aérea en México”, *La Opinión*, Puebla, 26 de julio de 1930.

La agenda aeronáutica de 1930, cerraba el año con una estrategia publicitaria diseñada para que los poblanos asistieran al cine. El coronel Roberto Fierro Villalobos arribó a la ciudad el 31 de diciembre, trayendo consigo la película *El Escuadrón de la Muerte* que sería estrenada en el cine Variedades el día primero de enero de 1931. Pero la transportación de la película no fue el único incentivo, los boletos vendidos para el estreno entraron a una rifa que tenía como premio mayor 1 de 15 vuelos en el avión de Fierro Villalobos. Al mismo tiempo se preparó una recepción para el aviador en el puerto aéreo, además el cine Variedades celebró un banquete en el restaurante Royalty para agasajar al coronel.²⁵⁵

Como se ha mencionado anteriormente, para el año de 1931, se habían preparado importantes actividades, debido a que el 16 abril iniciarían los festejos del Cuarto Centenario de la fundación de la ciudad de Puebla. Las empresas de transportes terrestres, así como los ferrocarriles; promocionaron rebajas en sus pasajes, para incentivar la visita de turistas nacionales y extranjeros.²⁵⁶ La ciudad aprovecharía para presumir los adelantos que había logrado en los últimos años, sus caminos, la pavimentación, su electrificación, la semaforización, la Plaza del Charro, el arreglo de parques, jardines y por supuesto su Puerto Aéreo.

Para el mes abril se daban a conocer los preparativos para el desfile histórico, ejemplo de ello es la presentación de los temas para los carros alegóricos que se encargarían de hacer

²⁵⁵ “El Cor. Roberto Fierro arriba a esta mañana”, *La Opinión*, Puebla, 31 de diciembre de 1930.

²⁵⁶ “Las carreras de automóviles que habrá el día veintiséis serán muy grandiosas”, *La opinión*, Puebla, 6 de abril de 1931.

un recorrido por la historia de Puebla desde su fundación. El desfile se dividió en XIII temáticas, entre las que destaca la número XII.²⁵⁷

XII: Cuadros que representan las inauguraciones siguientes: a) ramal del ferrocarril el mexicano. b) ferrocarril interoceánico. c) ferrocarril mexicano del sur. d) el alumbrado eléctrico. e) el actual servicio de aguas. f) el instituto José Manzo y el grupo escolar. g) el mercado de la Victoria. h) la pavimentación. i) las carreteras. j) el campo de aviación.

Como parte de los preparativos para los festejos, el Presidente Municipal emitió una recomendación para hacer más grata la visita de los asistentes a las festividades del Cuarto Centenario, cuidar el aseo personal, el baño corporal, aseo de la ropa y prevenir el contagio de los piojos, que para ese entonces eran asunto de salud pública.²⁵⁸ Por otro lado, la Comisión Organizadora de los Festejos del IV Centenario de la Fundación de Puebla, solicitó la cooperación de la sociedad en general para adornar las fachadas de las casas con banderas tricolores y colocar foquillos o faroles coloniales, según sus posibilidades, durante la noche.²⁵⁹

El inicio de las actividades se dio con una misa pontifical y un tedeum, celebrados en la Catedral de Puebla.²⁶⁰ Además se anunció la llegada de cinco mil hombres para participar en las maniobras militares del 5 de mayo, que sirvieron como complemento de los festejos del Cuarto Centenario. En dichas maniobras participaron las cuatro armas del ejército, entre las que se encontraba la aviación nacional.²⁶¹

El 26 de abril se llevó a cabo el desfile histórico en el que participaron escolares y civiles. El recorrido fue el siguiente: punto de reunión en el Paseo Bravo, de ahí se dirigió por

²⁵⁷ “El desfile histórico no tendrá precedentes en esta”, *La Opinión*, Puebla, 7 de abril de 1931.

²⁵⁸ “Se recomienda el aseo a todas las personas”, *La Opinión*, Puebla, 15 de abril de 1931.

²⁵⁹ “Se ruega que cooperen a embellecer la ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 15 de abril de 1931.

²⁶⁰ “Brillantes ceremonias habrá en este día”, *La Opinión*, Puebla, 16 de abril de 1931.

²⁶¹ “Cinco mil hombres vendrán a las maniobras militares el 5 de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 16 de abril de 1931.

Avenida Reforma y Avenida ayuntamiento.²⁶² Dicho desfile inicio a las 17:30 horas, al frente se encontró el Secretario General de Gobierno, Licenciado Roberto Ochoa, el diputado Moctezuma y el diputado Pérez Peña. Los carros alegóricos se encargaron de mostrar la historia de la ciudad de Puebla; el primer carro que se presentó representaba el imperio de Moctezuma, seguido de El Sueño de Fray Julián Garcés, el Carro de las Artes, Fuente Colonial de Talavera, Hilados y Tejidos; el sexto carro fue titulado por la prensa como Niños Aeronautas; esta pieza consistía en un aeroplano plateado que era acompañado a ambos lados de niños vestidos como aviadores, usando *goggles*, al más puro estilo de los aviadores de la época.²⁶³ Este carro fue un gran ejemplo del impacto social del puerto aéreo en la vida cotidiana de los poblanos, ya que se requirió de la participación de los elaboradores del carro alegórico, maestros responsables de la escuela participante, niños seleccionados para la caracterización y padres de familia. Es importante destacar la inclusión del puerto aéreo ya que además del carro llamado Una Nave de Piratas, que representaba a la china poblana, no se presentó otro carro alusivo a otro medio de transporte, como se había pronosticado días antes. Desafortunadamente, el periódico no aclara, que escuela fue responsable del carro Niños Aeronautas.

Posterior al desfile histórico, siguieron los festejos cívicos militares de la batalla del 5 de mayo, que al mismo tiempo fueron complemento de los festejos del Cuarto Centenario. El puerto aéreo fue incluido en estas actividades por lo que se procedió a su acondicionamiento y se trazó una pista que lo circunvalaba con el fin de realizar carreras de caballos, bicicletas y motocicletas, además se instalaron gradas de madera para acomodar a los asistentes, una

²⁶² “Animación por el desfile histórico”, *La Opinión*, Puebla, 24 de abril de 1931.

²⁶³ “Muy brillante espectáculo presenció la ciudad con el desfile histórico”, *La Opinión*, Puebla, 27 de abril de 1931.

tribuna de honor, amplificadores de sonido y un sistema de radiocomunicación para mantener comunicación entre la torre de control y las aeronaves.²⁶⁴

El programa de actividades que se desarrollaron entre el primero y el siete de mayo fue el siguiente:

Día 1º- A las 10 horas, en el puerto aéreo Pablo L. Sidar, el señor Coronel P. A. Alfredo Lezama, jefe del 1er. regimiento aéreo, verificara las evoluciones, maniobras y carreras aéreas.

A las 16 horas, en el mismo lugar, se verificara un encuentro de Polo.

Día 2- A las 10 horas, la infantería, al mando del C. Coronel Modesto A. Guinart, ejecutara el programa correspondiente en el mismo aeródromo.

A las 16 horas, el señor General Brigadier Ageo G. Meneses, Director de Educación Física de la Secretaría de Guerra y Marina con los elementos deportivos militares y civiles de la ciudad de Puebla que galantemente se han prestado, llevará a cabo su programa en el campo militar de aviación así como en locales adecuados, según los detalles respectivos.

Día 3- A las once, la Confederación Nacional de Charros de México y la Asociación de Charros de Puebla, inaugurarán el Rancho del Charro según programa especial.

A las 16 horas, el Colegio Militar, la Escuela Naval Militar, la Escuela Médico Militar y la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica a las órdenes del C. General Brigadier Leobardo C. Ruiz, desarrollaran su programa respectivo en el aeródromo militar.

Día 4- A las Diez horas, en el mismo campo (refiriéndose al puerto aéreo), la caballería a las órdenes del señor General Brigadier Manuel Z. Martínez, dará ejecución a su programa.

A las 16 horas el General Brigadier Carlos Rodríguez Malpica, jefe de la artillería llevara a cabo los números preparados, en el mismo lugar.

Día 5- A las once horas, principiara el desfile militar.

Día 6- A las 7 horas eventos hípicas.

²⁶⁴ “Imponentes maniobras de la Fuerza Aérea en el campo Pablo L. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 2 de mayo de 1931.

Día 7- A las 11 horas, la Confederación Nacional de Charros de México, así como la Asociación de Charros de Puebla, galantemente se han ofrecido para organizar un festival en el Rancho del Charro en honor del señor Presidente de la Republica.

A las 16 horas, en el Campo Militar de Aviación, se llevara a cabo un encuentro de polo.

México, D. F. abril de 1931.

El Gral. de Brig. De la Com. Organizadora,

Nazario Medina Domínguez.²⁶⁵

El primer acto contó con la participación de treinta aviones pertenecientes al Primer Regimiento Aéreo que se encontraba a cargo del coronel Alfredo Lezama. Dicho acto logró abarrotar el puerto aéreo para contemplar las brillantes maniobras de la Fuerza Aérea Nacional. Las tribunas fueron insuficientes para el público e incluso hubo personas en los límites de la pista y sobre los automóviles.²⁶⁶

El programa desarrollado el día primero de mayo fue el siguiente:

- 1- Carrera Puebla- Tehuacán- Puebla, tomando parte tres escuadrillas.
- 2- Ataque de ametrallamiento y bombardeo sobre blancos en tierra ejecutado por una escuadrilla de aparatos Douglas mientras se efectuaba la carrera.
- 3- Llegada de las escuadrillas que tomaron parte en la carrera.
- 4- Maniobras por un escuadrón aéreo con las siguientes fases: Formación de viaje, formación de combate, escalonamiento para bombardeo y ametrallamiento, formación de bombardeo para abatir un blanco en anchura.
- 5- Destrucción de un depósito de municiones tomando parte una escuadrilla de aparatos Douglas.
- 6- Recepción de un mensaje en tierra, cerca de la línea de fuego, sin aterrizar.

²⁶⁵ “Las maniobras militares no tendrán precedente en esta heroica ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 29 de abril de 1931.

²⁶⁶ “Imponentes maniobras de la Fuerza Aérea en el campo Pablo L. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 2 de mayo de 1931.

7- Saltos en paracaídas, saltos dobles y saltos retardados.

Fue la primera vez que la sociedad poblana tenía la oportunidad de presenciar un espectáculo de este tipo.

El día 2 de mayo, en el puerto aéreo, los poblanos disfrutaron de los ejercicios de la infantería, a cargo del coronel Modesto A. Guinart. El programa desarrollado consistió en varios ejercicios de formación, manejo de armas en masa y esgrima del marrazo, todos presenciados por el secretario de Guerra Joaquín Amaro, el gobernador del Estado Leónides Andrew Almazán y el general Pedro J. Almada, entre otras autoridades.

Ya sea que hubiera maniobras aéreas o no, los poblanos podían asistir a los eventos del puerto aéreo con la posibilidad de admirar las aeronaves exhibidas. El mismo 2 de mayo se hizo uso, por primera vez, del ovalo trazado para las carreras, ya que a partir de las 16 horas se desarrollaron los siguientes eventos deportivos:²⁶⁷

- 1- Carrera ciclista.
- 2- Carrera Ciclista.
- 3- Tabla de gimnasia a cargo del primer batallón.
- 4- Carrera de relevos.
- 5- Salto de garrocha.

Los eventos realizados el día 3 de mayo tuvieron dos sedes, por la mañana tocó el turno a los charros para lucir sus ejecuciones en el denominado Rancho del Charro. Por la tarde de los festejos se trasladaron al puerto aéreo, donde el Colegio Militar, la Escuela Naval Militar, la Escuela Militar y la Escuela de Formación y Aplicación Aeronáutica Militar

²⁶⁷ “Las maniobras militares han sido un exponente de adelanto y disciplina”, *La opinión*, Puebla, 3 de mayo de 1931.

realizaron maniobras para agasajar al público poblano.²⁶⁸ Antes de concluir el espectáculo de ese día se hizo una invitación a los asistentes para participar en las carreras de caballos de 2600 metros, cuatrocientos y trescientos metros que se desarrollarían en óvalo que rodeaba al puerto aéreo.

El 4 de mayo el Presidente de la República arribó a la ciudad, entre la agenda que desarrolló en la Angelópolis destaca la inauguración de la escuela Motolinía ubicada al oriente de la ciudad en el camino a Veracruz.

El programa de actividades desarrolladas en el puerto aéreo el día 4 de mayo se desarrolló en tres momentos, por la mañana se presentaron la Escuela de la Sección a Caballo, la Escuela de Escuadrón a Caballo, la Escuela del Regimiento a Caballo y La Escuela de Brigada a Caballo. Al medio día se presencié un espectáculo aéreo con los mismos ejercicios presentados el día primero y por la tarde tocó presentarse a la artillería.²⁶⁹ Una de las maniobras realizadas por la artillería, que se llevó los aplausos del público, fue el ataque desde el puerto aéreo contra unos castillos construidos con madera, en la loma conocida como La Calera,²⁷⁰ en donde al mismo tiempo la artillería de campaña atacaba subiendo por las laderas del cerro.²⁷¹

El 5 de mayo los poblanos fueron espectadores del desfile conmemorativo, por espacio de hora y media cerca de seis mil elementos militares hicieron gala de disciplina, el Presidente de la República fue testigo de ello desde el Palacio Municipal. La cabeza de la inmensa

²⁶⁸ “Las fiestas del IV centenario se siguen celebrando”, *La opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1931

²⁶⁹ “Brillantes maniobras harán hoy la caballería y la artillería”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1931

²⁷⁰ Esta loma se refiere a un cerro cercano al Cerro del Tepetzuchitl, actualmente es una zona residencial cercana a la 25 zona militar y hospital la margarita.

²⁷¹ “Vistosos ejercicios efectuaron las tropas pertenecientes a las cuatro armas, en aviación”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1931.

columna, que se movió por la ciudad, estuvo conformada por oficiales militares de alto rango, seguidos por los alumnos del Heroico Colegio Militar, los alumnos de la Escuela Naval Militar, la Escuela de Aplicación Aeronáutica, la Escuela Médico Militar, la Infantería, la Caballería, la Artillería y regimientos de oficiales. Mientras los hombres recorrían las avenidas, los escuadrones aéreos conformados por aparatos *Bristol*, *Corsarios* y *Douglas* surcaron el cielo de la Angelópolis en distintas formaciones acompañando los contingentes y dejando caer pequeños paracaídas tricolores. Quizá éste fue uno de los desfiles militares más imponentes del S. XX en la ciudad de Puebla; los siguientes desfiles militares conmemorativos de la gesta del 5 mayo que se igualarían en importancia serían, el realizado en 1962 conmemorando el Primer Centenario de la Batalla de Puebla y el realizado en el año 2012 para conmemorar el 150 aniversario, en este último los cielos poblanos fueron surcados por aeronaves Pilatus y F-5.

La importancia del desfile militar se puede percibir en distintas formas: la amplia presencia de los sectores sociales de Puebla, la demostración de que la infraestructura poblana era capaz de soportar a las cuatro armas del Ejército Nacional, destacando los atributos del nuevo puerto aéreo que albergó los actos de artillería, caballería, infantería y aviación, además de proyectar a Puebla como una ciudad turísticamente organizada.

El 6 de mayo se realizaron eventos hípicas en el puerto aéreo donde participaron sectores civiles de Puebla y México. “El Dorado”, nombre del caballo ganador de esa jornada, fue obsequiado al Presidente de la República.

Finalmente el 7 de mayo se dio fin a las celebraciones del Cuarto Centenario y el 5 de mayo; el programa de ese día se desarrolló en el puerto aéreo e incluyó un encuentro de polo

entre los regimientos de caballería y la entrega de premios a los vencedores de las maniobras militares y eventos deportivos. Ese mismo día la partida de las aeronaves fue un evento por sí solo. Desafortunadamente la despedida no se dio en calma, ya que el avión Corsario número 23, sufrió una volcadura que hirió al mecánico Pablo Padilla que tuvo que ser internado, además el aeroplano fue llevado a Balbuena en ferrocarril.²⁷²

Aunque las celebraciones habían concluido, las fiestas aéreas continuaban ya que se anunció la realización de una carrera aérea, organizada por el Aéreo club México – Puebla.²⁷³

El programa anunciado es el siguiente:

- 1- carreras México-Puebla, tomando parte diez maquinas, hora de salida 8:30 calculando llegar esta aproximadamente 9:15
- 2- carreras perimetrales en el campo
- 3- saltos en paracaídas
- 4- aterrizajes a la marca con hélice parada
- 5- aterrizajes a la marca con motor cortado
- 6- concursos acrobáticos
- 7- Caza libre de globos

La primera actividad de dicho evento fue la carrera aérea que inicio en la ciudad de México, la meta fue la torre de señales del puerto aéreo poblano. La forma de saber quién ganó, era que los aviones volaran a una altura visible y pasaran encarrerados sobre el espacio

²⁷² “Ayer se terminaron los festejos del IV Centenario y del 5 de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 8 de mayo de 1931.

²⁷³ Cordero y Torres menciona que, el 24 de junio de 1931 en la ciudad de Puebla, se constituyó un Club Aéreo destinado a fomentar las actividades aeronáuticas en la Angelópolis. A dicho Club pertenecieron Leónides Andrew Almazán y Pedro J. Almada.

aéreo de la torre de señales, el primero en cruzar sería el ganador. Cabe destacar que uno de los encargados de vigilar la llegada fue el Gobernador Almazán.²⁷⁴

El primer aviador en llegar al campo de aviación fue Armando Cosío a bordo de su aeroplano llamado Ángeles Infernales, con un tiempo de 33 minutos. A las 11:17 horas llegó el piloto Julio Zinzer a bordo de un aeroplano matrícula X.B.A.D.M. con un tiempo récord de 27 minutos que le mereció el primer lugar y un premio de mil pesos que ofreció el Gobierno del Estado.²⁷⁵

En este espectáculo también participó el coronel Roberto Fierro Villalobos quien apareció en el cielo poblano a las 12:17 horas, desde su avión y a una altura de dos mil pies, saltó el señor Agustín Rodríguez Peláez quien estando a doscientos metros de altura soltó a su mascota, un gato negro, equipado con un pequeño paracaídas aterrizando casi al mismo tiempo, acto que le mereció los aplausos del público. Por otra parte las acrobacias estuvieron a cargo del piloto Vicente Caso Mier quien sobrevoló el puerto aéreo por espacio de una hora. Al finalizar el evento se ofreció un banquete para los aviadores en el restaurante *Royalty*, donde se guardó un lugar de honor al Coronel Roberto Fierro. El festival aéreo del 10 de mayo marcó el fin de los eventos aéreos presentados en la ciudad de Puebla, al menos ese año.

Un par de días después del festival aéreo, la ciudad envió un lote a la Exposición de Aeronáutica, Industria y Comercio inaugurada el 15 de mayo de 1931 en el Puerto Aéreo Central de la ciudad de México. Con dicha muestra, se presentó la variedad de productos que se fabricaban en Puebla, así como los lugares de turismo con los que cuenta y sus sistemas de

²⁷⁴ “Hoy se efectuara el monumental festival aéreo en esta capital”, *La Opinión*, Puebla, 10 de mayo de 1931.

²⁷⁵ “Brillantes fueron las carreras aéreas”, *La Opinión*, Puebla, 11 de mayo de 1931.

transporte, sin duda una gran oportunidad para los poblanos ya que dicha exposición estaría abierta al público nacional y extranjero.²⁷⁶

En dos años, desde la primera operación aeronáutica realizada en el puerto aéreo Pablo L. Sidar hasta el cierre del mes de mayo de 1931, la ciudad experimentó cambios que transformaron la vida cotidiana de aquellos poblanos que observaron como las maquinas voladoras rompían el cielo angelopolitano. La relación que se tejió entre los poblanos y su puerto aéreo fue creciendo, pronto los niños comenzaron a jugar sobre los terrenos del campo de aviación, otros eran llevados por sus padres para observar como despegaban y aterrizaban las aeronaves y en años más recientes algunos volaban aviones a escala.

²⁷⁶ “El lote del E. de Puebla en la gran exp. Aérea”, *La Opinión*, Puebla, 13 de mayo de 1931.

Conclusión

El puerto aéreo de la ciudad fue un proyecto, que aunque sencillo en diseño, resultó innovador para la época modernizadora que vivía la Angelópolis. El impacto que dicho espacio generó en la sociedad es visible en varios aspectos que van desde el vocabulario, las costumbres, los ruidos, los paisajes, los miedos, los sueños, los caminos, las calles, la señalética, las colonias y los servicios.

Por aquellos años la ciudad comenzaba a implementar a su vida diaria, económica y política el uso de nuevo vocabulario propio de las transformaciones que vivía, ejemplo de ello es avión, aeroplano, puerto aéreo, campo de aviación, semáforo, electricidad o turismo. En poco tiempo la ciudad modificó e inicio nuevas costumbres como ver el aterrizaje de los aviones.

Los poblanos adoptaron el sonido de los motores y el corte que las hélices hacían al viento dentro de su repertorio cotidiano y más tarde el rugido de los T-33 que operaron en el puerto aéreo Pablo L. Sidar.

Por supuesto, debieron admirar de una forma diferente el paisaje del oriente que ya no estaba compuesto sólo por árboles, al contrario se encontraron con una zona vacía de vegetación y una torre de señales. Los poblanos enfrentaron situaciones nuevas y complejas derivadas del desconocimiento de las nuevas tecnologías de la época, ejemplo de ello fue el rumor de secuestros para alimentar el motor de un avión a través de grasa humana. Al mismo tiempo los sueños de los pobladores también se nutrieron de las posibilidades aeronáuticas como convertirse en pilotos o mecánicos de aviación.

Las condiciones urbanas requeridas para un puerto aéreo alteraron el paisaje, pero la transformación no se quedó solo en el perímetro, sino que se extendió a las zonas aledañas generando una zona de desarrollo poblacional al oriente de la ciudad. Reflejo de ello fue el trazo de calles, iluminación eléctrica, fundación de nuevas colonias, fundación de escuelas de educación básica y escuelas especializadas, como la Escuela de Aviación 5 de mayo. A ello se suman la dotación de servicios como agua, drenaje y transporte. Medir el impacto que tuvo el puerto aéreo es complicado debido a factores como el desconocimiento del tema en los archivos poblanos, los escasos títulos sobre aviación, la centralización de los estudios en grandes hazañas, incluso podemos pensar en la falta de un aparato teórico respecto al tema. Sin embargo, podemos analizar el impacto que el puerto aéreo tuvo en generaciones más cercanas en el tiempo, ya que aún hay pobladores que vieron y convivieron con la Base Aérea Militar número 6 o que volaron aviones a control remoto en lo que más tarde se convertiría en el Parque Ecológico.

El puerto aéreo no logró despegar como se pronosticaba debido a que la ciudad dejó de contar con el principal promotor de las rutas aéreas que cruzaban el cielo poblano, aerolíneas *Pickwick*, que operó por poco tiempo en Puebla, y en el país. La instalación de nuevas rutas no sólo dependía de la intención de unir dos puntos del país o del estado, sino de factores económicos y políticos, por lo que la ciudad de Puebla no logró su ascenso al tránsito internacional por su cercanía con la ciudad de México que ofrecía desde los años treinta un aeropuerto en toda la extensión de la palabra, con pistas pavimentadas y estudiadas para aprovechar los vientos, radiofrecuencias para comunicación, iluminación para operaciones nocturnas y terminal de pasajeros.

Sin embargo el Puerto Aéreo Pablo L. Sidar, fue bastante útil para unir algunas regiones como la Sierra Norte del estado, Oaxaca y Guerrero. Pero ese es un proceso que iniciaría más tarde, por lo que esta investigación no alcanza a analizar esa fructífera relación.

El presente trabajo intenta colaborar con la investigación de la Historia de la Aviación en México y brindar una fuente de consulta para futuras referencias que deseen conocer la aeronáutica poblana.

Aún quedan pendientes muchos detalles que requieren de tiempo y recursos mayores a los que poseo, por lo que será trabajo para una maestría analizar con más detalle el impacto social, urbano y económico del campo de aviación, el faro del fuerte de Guadalupe, la instalación de la Base Aérea Militar número 6, la operación de la aerolíneas locales, la relación entre el puerto aéreo y los transportes terrestres, los recuerdos de los pobladores aledaños al campo de aviación, los avionazos en la ciudad y muchas cosas que escapan de mi análisis. Queda pendiente construir una metodología que permita brindar una guía para el estudio de la aviación más apegado al plano social que a la revisión histórica y que brinde herramientas para que los nuevos historiadores comiencen a voltear las miradas a los cielos del ya pasado siglo XX. Sin embargo, esta investigación deja las primeras piedras para estudiar la Puebla del siglo anterior desde una perspectiva distinta y sienta una base para el estudio de la aeronáutica poblana que, si bien no alcanzo a colocar a la ciudad como referente aeronáutico nacional, sí fue de gran importancia para la comunicación regional, sobre todo para aquellos lugares donde los planes gubernamentales no prometían la construcción de caminos, hospitales o escuelas. A ello hay que sumar, como parte del aporte metodológico, el uso de la hemeroteca para encontrar información que no está disponible en archivos. Si bien esta idea no es nueva,

creemos que es importante recalcarla ya que algunos historiadores están casados con los archivos históricos dejando de lado fuentes importantes como hemerotecas, mapotecas, fototecas, fonotecas y el testimonio oral.

Dejamos abierto el camino para continuar el estudio de la aviación poblana y su relación con varias poblaciones del estado que apostaron por la construcción de pistas de aterrizaje para brindar a sus pobladores la oportunidad de contar con un transporte eficiente y digno.

Fuentes

Archivos

Archivo General Municipal de Puebla.

Archivo General del Estado de Puebla.

Hemeroteca

Hemeroteca Pública Juan Nepomuceno Troncoso.

Mapoteca

Mapoteca Jorge A. Vivo, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Bibliografía

Angulo Castañón, Félix. *Estampas poblanas*. Puebla: INVUNI, 1969.

Bridges, Valery. *Historia de las comunicaciones: transportes aéreos*, España, Salvat editores de México s.a., 1969.

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

Cordero y Torres, Enrique. *Historia Compendiada del Estado de Puebla. Tomo III*, México, Bohemia Poblana, 1986.

Fierro Villalobos, Roberto. *Esta es mi Vida*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1964.

Nieto, Ambrosio, *Geografía y Cartografía del estado de Puebla*, Puebla, Casa Nieto, 1978.

Obregón, Álvaro, *Ocho mil kilómetros en campaña*, México, Fondo de Cultura Económica, 1959.

Pérez Elorriaga, Liborio, *Historia de la aviación mundial. Tomo II*, México, Biblioteca del Oficial Mexicano, 1982.

Ruiz Romero, Manuel, *100 años de la aviación en México, tomo I*, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2011.

Ruiz Romero, Manuel, *50 años Aeropuertos y Servicios Auxiliares*, México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento, 2015.

Ruiz Romero, Manuel, *Aeropuertos. Historia de la construcción, operación y administración aeroportuaria en México*, México, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2003.

Ruiz Romero, Manuel, *Aviación militar. Historia de la fuerza aérea y de la aviación naval*, México, Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, 2004.

Ruiz Romero, Manuel, *Historia de los Aeropuertos de México*, México, SACSA, 1997.

Villela Gómez, José, *Breve Historia de la Aviación en México*, México, José Villela Gómez, 1971.

Bibliografía en pdf

De Gortari Rábiela, Hira, “¿Un modelo de urbanización?”. *Secuencia*, mayo-agosto 1987. Edición para pdf.

Galindo Trejo, Jesús, *La traza urbana de las ciudades coloniales en México: ¿una herencia derivada del calendario mesoamericano?*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013. Edición para pdf.

Hernández Domínguez, Erick de Jesús, *Alas de México: la industria aeronáutica mexicana. Los talleres Nacionales de Construcción Aeronáutica*, México. Edición para pdf.

Jiménez Aparicio, Ángel, *México Fábrica de Aviones*. México, S.M.E.A.L., 2010. Edición para pdf.

Leich, Hugo. *Las calles de Puebla*. México, Secretaría de Cultura Federal, 2016. Edición para pdf.

Osgood, Carl, *Como los hermanos Wright realizaron el primer vuelo propulsado*. EIR, 2005. Edición para pdf.

Wright, Orville, *Nuestro primer vuelo*. Washington D.C., Federal Aviation Administration. Edición para pdf.

Páginas web

"Definicion.de". *Definición de avión*. Disponible en <https://definicion.de/avion/>

Juan A., José, “El espíritu de San Luis a noventa años de distancia”, *A21 mx*. 31 de mayo de 2017. Disponible en <http://a21.com.mx/desde-mi-ventanilla/2017/05/31/el-espiritu-de-san-luis-noventa-anos-de-distancia>

Romero Navarrete, José Antonio, “La hélice Anáhuac un siglo después”, *Universidad Autónoma de Querétaro*, Disponible en https://www.uaq.mx/investigacion/revista_ciencia@uaq/ArchivosPDF/v4-n3/t4.pdf

Blog

Hernández Domínguez, Erick de Jesús, "Embajadores del aire: orígenes de la aviación mexicana". *Aviación e Historia* (blog), 6 de abril de 2017, Disponible en <http://haviacionmexicana.blogspot.com/2008/06/embajadores-del-aire-orgenes-de-la.html>

Tesis

Carral García, E. D. "Sitios urbanos en Puebla", tesis de licenciatura. Universidad de las Américas Puebla, 2004.

Artículos consultados.

Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla.

“Acuerdo dictado por el C. gobernador del Estado, con motivo de la solicitud hecha por empleados del Gobierno del Estado, del H. Ayuntamiento y del Ramo Judicial, para la formación de una Colonia Urbana”, *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla*, Puebla, 15 de julio de 1932.

“Acuerdo dictado por el C. Gobernador Constitucional del Estado, con motivo de una solicitud presentada por vecinos de esta Ciudad, que piden la formación de una Colonia Urbana en terrenos comprendidos en la Av. que parte de la Escuela de Santiago al Campo de Aviación”, *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla*, Puebla, 22 de julio de 1932.

“Acuerdo dictado por C. Gobernador Constitucional del Estado, referente a la solicitud presentada por vecinos de esta Ciudad, para la formación de una Colonia Urbana que se denominará Aviación”, *Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla*, Puebla, 18 de noviembre de 1932.

Jueves de Excélsior

“La aviación militar en México progresa notablemente”, *Jueves de Excélsior*, México, 14 de enero de 1926.

“Del Globo de Cantoya al Avión Aligero”, *Jueves de Excélsior*, México, 17 de febrero de 1926.

“Los sucesos mundiales a través de la cámara”, *Jueves de Excélsior*, México, 8 de abril de 1926.

“A través del Atlántico en Aeroplano sin hacer escala”, *Jueves de Excélsior*, México, 10 de abril de 1926.

“La significancia de la carretera de la ciudad de México a Puebla”, *Jueves de Excélsior*, México, 21 de octubre de 1926.

La Opinión

“En breve se construirá un campo de aterrizaje”, *La Opinión*, Puebla, 10 de octubre de 1928.

“Un avión hispano americano visitara esta Angelópolis el próximo "día de la Raza"”, *La Opinión*, Puebla, 11 de octubre de 1928.

“Una oportunidad única para ascender en avión”, *La Opinión*, Puebla, 13 de octubre de 1928.

“Una fábrica de aviones será establecida en Puebla en breve”, *La Opinión*, Puebla, 28 de octubre de 1928.

“Los rotarios impulsaran la aviación en esta capital”, *La Opinión*, Puebla, 4 de noviembre de 1928.

“La carretera al puerto de Veracruz se está trazando”, *La Opinión*, Puebla, 20 de noviembre de 1928.

“Ruta transcontinental aérea en la América”, *La Opinión*, Puebla, 22 de noviembre de 1928.

“La carretera al puerto jarocho”, *La Opinión*, Puebla, 28 de noviembre de 1928.

“El servicio aéreo será fomentado en el país”, *La Opinión*, Puebla, 4 de diciembre de 1928.

“Se colocó la primera piedra en una plaza”, *La Opinión*, Puebla, 15 de diciembre de 1928.

“La sociedad de charros tendrá una buena plaza”, *La Opinión*, Puebla, 15 de diciembre de 1928.

“Próximamente se construirá un aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 18 de diciembre de 1928.

“El aviador Gustavo León a bordo del sesquiplano Azcárate tocó Puebla”, *La Opinión*, Puebla, 19 de diciembre de 1928.

“Se hacen reformas en el departamento aeronáutico”, *La Opinión*, Puebla, 23 de diciembre de 1928.

“Un gran puerto aéreo será construido en esta capital”, *La Opinión*, Puebla, 25 de diciembre de 1928.

“La aviación civil se impulsara en el país”, *La Opinión*, Puebla, 28 de diciembre de 1928.

“Procederán a acondicionar el aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 5 de enero de 1929.

“Tehuacán cuenta con un excelente puerto aéreo actualmente”, *La Opinión*, Puebla, 14 de enero de 1929.

“Dos puertos aéreos serán construidos en el estado”, *La Opinión*, Puebla, 26 de enero de 1929.

“Con nueve aviones se inaugurara una nueva ruta aérea”, *La Opinión*, Puebla, 15 de febrero de 1929.

“A iniciativa del gobierno se construye en esta capital un bien acondicionado campo de aviación”, *La Opinión*, Puebla, 9 de marzo de 1929.

“Las obras del campo de aviación se activaran”, *La Opinión*, Puebla, 11 de marzo de 1929.

“Llegaron dos aviones de combate para la campaña”, *La Opinión*, Puebla, 15 de marzo de 1929.

“Activamente se construye el aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 19 de marzo de 1929.

“Hoy se inaugura la ruta aérea de pasajeros que unirá a México, Puebla, Tehuacán y Oaxaca”, *La Opinión*, Puebla, 20 de marzo de 1929.

“Los aviones aterrizaran en el campo de Chapulco”, *La Opinión*, Puebla, 20 de marzo de 1929.

“Servicio aéreo que se inaugura”, *La Opinión*, Puebla, 21 de marzo de 1929.

“Porque no se inauguró ayer el servicio aéreo postal”, *La Opinión*, Puebla, 22 de marzo de 1929.

“Se inaugura hoy la línea aérea”, *La Opinión*, Puebla, 23 de marzo de 1929.

“Sera construida una T. de señales”, *La Opinión*, Puebla, 24 de marzo de 1929.

“En breve quedara listo el campo de aterrizaje”, *La Opinión*, Puebla, 28 de marzo de 1929.

“El jefe de aviación civil visito esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 7 de abril de 1929.

“Dos millones de pesos invertirán una Cía. Aérea”, *La Opinión*, Puebla, 8 de abril de 1929.

“La Cía. Inter-americana de transportes aéreos S. A. en breve recibirá cuatro aviones más”, *La Opinión*, Puebla, 10 de abril de 1929.

“Se hará una película del estado de Puebla”, *La Opinión*, Puebla, 14 de mayo de 1929.

“El aeroplano "Excélsior" llega hoy a esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 18 de mayo de 1929.

“Porque no aterrizó el avión "Excélsior" ayer”, *La Opinión*, Puebla, 19 de mayo de 1929.

“Arribo ayer el avión “Excélsior””, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1929.

“Hará vuelos de cortesía el aeroplano Excélsior”, *La Opinión*, Puebla, 25 de mayo de 1929.

“Vuelos de cortesía se harán en esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 26 de mayo de 1929.

“Entusiasmo en Tehuacán al arribar el Excélsior”, *La Opinión*, Puebla, 27 de mayo de 1929.

“México obsequiara un avión a Costa Rica”, *La Opinión*, Puebla, 7 de Junio de 1929.

“México organizara la aviación militar en Costa Rica”, *La Opinión*, Puebla, 12 de Junio de 1929.

“Construyese un nuevo aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 16 de Junio de 1929.

“Piden permisos para escuelas de aviación”, *La Opinión*, Puebla, 18 de Junio de 1929.

“El aniversario de E. Carranza”, *La Opinión*, Puebla, 11 de Julio de 1929.

“Fue grandiosa la ceremonia en que se honró la memoria del heroico aviador Emilio Carranza en la metrópoli”, *La Opinión*, Puebla, 11 de Julio de 1929.

“Debe construirse en la colonia Azcárate”, *La Opinión*, Puebla, 25 de Julio de 1929.

“Actividades para fomentar el turismo”, *La Opinión*, Puebla, 26 de Julio de 1929.

“Pablo Sidar hará un vuelo de buena voluntad”, *La Opinión*, Puebla, 28 de Julio de 1929.

“Se construirán más aeródromos”, *La Opinión*, Puebla, 4 de agosto de 1929.

“Nueva ruta aérea se inaugura hoy”, *La Opinión*, Puebla, 5 de agosto de 1929.

“Pronto se inaugurara una ruta aérea a Guatemala”, *La Opinión*, Puebla, 10 de agosto de 1929.

“Fue establecida otra ruta aérea”, *La Opinión*, Puebla, 17 de agosto de 1929.

“Cada día sigue aumentando el tráfico aéreo”, *La Opinión*, Puebla, 23 de agosto de 1929.

“El ingeniero Camacho hace una aclaración”, *La Opinión*, Puebla, 26 de agosto de 1929.

“Vino a esta el Gral. Azcárate”, *La Opinión*, Puebla, 29 de agosto de 1929.

“Pablo Sidar inicio ayer un vuelo de cortesía a todos los países del sur”, *La Opinión*, Puebla, 30 de agosto de 1929.

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

“Los aviones harán el día 16 vistosas evoluciones”, *La Opinión*, Puebla, 12 de septiembre de 1929.

“Un regimiento aéreo cruzara hoy por esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 16 de septiembre de 1929.

“Nueva ruta camionera habrá desde mañana”, *La Opinión*, Puebla, 28 de septiembre de 1929.

“Galante invitación de la compañía de transportes Latino Americana”, *La Opinión*, Puebla, 3 de octubre de 1929.

“El gobierno del estado ha invitado a Sidar para que visite esta ciudad cuando regrese”, *La Opinión*, Puebla, 19 de octubre de 1929.

“Grandes preparativos para la semana aérea”, *La Opinión*, Puebla, 4 de noviembre de 1929.

“Es casi seguro que el jueves llegue P. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 5 de noviembre de 1929.

“Mañana llegara Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 6 de noviembre de 1929.

“Hoy a la una llega Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 7 de noviembre de 1929.

“Fue un verdadero acontecimiento la recepción de Sidar en México”, *La Opinión*, Puebla, 9 de noviembre de 1929.

“Proyectase construir un estadio en Puebla”, *La Opinión*, Puebla, 29 de noviembre de 1929.

“Importantes obras se efectúan en el oriente”, *La Opinión*, Puebla, 16 de diciembre de 1929.

“Pide facultades para expedir una ley de aeronáutica el presidente”, *La Opinión*, Puebla, 20 de diciembre de 1929.

“Ya construyen aeroplanos en la capital”, *La Opinión*, Puebla, 24 de diciembre de 1929.

“Se activaran las obras de asfaltado en esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 27 de diciembre de 1929.

“El camino a Oaxaca será terminado muy pronto”, *La Opinión*, Puebla, 8 de enero de 1930.

“Se construirán más carreteras”, *La Opinión*, Puebla, 12 de enero de 1930.

“Hará vuelos sobre la C. el aviador Chavoya”, *La Opinión*, Puebla, 19 de enero de 1930.

“Sensacional vuelo está preparando Gustavo León”, *La Opinión*, Puebla, 21 de enero de 1930.

“Activas obras están haciéndose en la luz”, *La Opinión*, Puebla, 28 de enero de 1930.

“Pronto se inaugurara la luz en la 2 oriente”, *La Opinión*, Puebla, 28 de enero de 1930.

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

“Intensa propaganda en pro de la Angelópolis”, *La Opinión*, Puebla, 3 de abril de 1930.

“Gran intensidad está tomando ahora el turismo”, *La Opinión*, Puebla, 15 de abril de 1930.

“Diez mil pesos para el vuelo de Roberto Fierro”, *La Opinión*, Puebla, 17 de abril de 1930.

“Misteriosa desaparición de varios niños y adultos”, *La Opinión*, Puebla, 18 de abril de 1930.

“El tramo de carretera del Edo. de Puebla ha quedado totalmente terminado”, *La Opinión*, Puebla, 20 de abril de 1930.

“México contara dentro de poco con fábricas de aviones”, *La Opinión*, Puebla, 22 de abril de 1930.

“Continúan los trabajos para embellecer la Angelópolis”, *La Opinión*, Puebla, 22 de abril de 1930.

“Ha despertado temor entre los timoratos una fábula”, *La Opinión*, Puebla, 23 de abril de 1930.

“Tendrá radio teléfono cada avión de pasaje”, *La Opinión*, Puebla, 26 de abril de 1930.

“El turismo va a ser fomentado”, *La Opinión*, Puebla, 29 de abril de 1930.

“Quedo integrado el comité pro-turismo”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1930.

“Ha muerto Pablo Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 12 de mayo de 1930.

“Se solicitó que el cadáver del cor. Pablo L. Sidar sea traído a esta”, *La Opinión*, Puebla, 13 de mayo de 1930.

“El cadáver del coronel Sidar será traído el próximo viernes a esta”, *La Opinión*, Puebla, 14 de mayo de 1930.

“Grandiosa recepción luctuosa a Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 15 de mayo de 1930.

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

“Los restos del General Pablo Sidar arribaran el domingo por la tarde”, *La Opinión*, Puebla, 17 de mayo de 1930.

“Un día y una noche permanecerá el cadáver de Pablo Sidar en Puebla para rendirle homenaje”, *La Opinión*, Puebla, 18 de mayo de 1930.

“Los restos del aviador Pablo L. Sidar están en Tapachula”, *La Opinión*, Puebla, 19 de mayo de 1930.

“Hoy llegan las cenizas de Pablo Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 20 de mayo de 1930.

“Las tropas harán honores suntuosos al Gral. P. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 20 de mayo de 1930.

“Un terrible temporal impidió a el "Mayab" llegar a esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 21 de mayo de 1930.

“Hoy en la mañana aterriza en el puerto aéreo de esta ciudad el avión que trae los restos del general Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 21 de mayo de 1930.

“De Tejería saldrá hoy con rumbo a esta capital”, *La Opinión*, Puebla, 21 de mayo de 1930.

“Resultado con una pierna rota en el campo aéreo”, *La Opinión*, Puebla, 21 de mayo de 1930.

“Hoy a las nueve llegan los restos de Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 22 de mayo de 1930.

“El aviador Stancey no pudo cruzar las cumbres de maltrata”, *La Opinión*, Puebla, 22 de mayo de 1930.

“Nuevamente la multitud asistió ayer al campo aéreo para esperar el arribo de las cenizas”, *La Opinión*, Puebla, 22 de mayo de 1930.

“El cor. Gustavo León arribo ayer a Puebla”, *La Opinión*, Puebla, 22 de mayo de 1930.

“Fue muy solemne la recepción luctuosa”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1930.

“Los funerales del Gral. Sidar no tienen precedente en la historia”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1930.

“Imponente y significativa velada se verificó en el recinto del congreso”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1930.

“Las cenizas serán enviadas hoy con destino a México”, *La Opinión*, Puebla, 23 de mayo de 1930.

“Cien mil almas recibieron en la metrópoli los restos de P. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 24 de mayo de 1930.

“Muy imponente fue la despedida que se hizo a las cenizas del heroico aviador Pablo L. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 24 de mayo de 1930.

“Gestionase la construcción de un hangar en aviación”, *La Opinión*, Puebla, 24 de mayo de 1930.

“Van a establecer una estación de gasolina”, *La Opinión*, Puebla, 24 de mayo de 1930.

“Los restos de Sidar y Rovirosa fueron inhumados en el panteón de Dolores”, *La Opinión*, Puebla, 25 de mayo de 1930.

“Fondos para las familias de P. Sidar y C. Rovirosa”, *La Opinión*, Puebla, 26 de mayo de 1930.

“Todo el continente americano se comunicara por medio de aviones”, *La Opinión*, Puebla, 26 de mayo de 1930.

“Se establecerá una nueva línea aérea que cruzara toda nuestra república”, *La Opinión*, Puebla, 26 de mayo de 1930.

“El estado de Puebla cuenta con 1.148,286 habitantes actualmente”, *La Opinión*, Puebla, 7 de junio de 1930.

“Se establecerá un gran casino militar”, *La Opinión*, Puebla, 20 de junio de 1930.

“Fierro hizo el vuelo Nueva York-México”, *La Opinión*, Puebla, 22 de junio de 1930.

“Importante proyecto del ayuntamiento, pro Puebla”, *La Opinión*, Puebla, 22 de junio de 1930.

“No se permitirán más vuelos a larga distancia, para evitar los accidentes”, *La Opinión*, Puebla, 23 de junio de 1930.

“Fierro ha vuelto al Depto. de aviación”, *La Opinión*, Puebla, 23 de junio de 1930.

“Se activan los trabajos del gran Puerto Central Aéreo”, *La Opinión*, Puebla, 30 de junio de 1930.

“Un gran festival aéreo va a tener lugar el domingo”, *La Opinión*, Puebla, 3 de julio de 1930.

“La fiesta a beneficio de la familia Rovirosa constituirá un éxito”, *La Opinión*, Puebla, 4 de julio de 1930.

“Se aprobó la ley de aeronáutica civil”, *La Opinión*, Puebla, 5 de julio de 1930.

“Se están activando los preparativos para el grandioso festival aéreo del día trece”, *La Opinión*, Puebla, 5 de julio de 1930.

“Sera muy sensacional y brillante la fiesta aérea que se verificara el próximo domingo”, *La Opinión*, Puebla, 10 de julio de 1930.

“Mañana se efectúa en esta ciudad el gran festival aéreo”, *La Opinión*, Puebla, 12 de julio de 1930.

“Hoy tendrá lugar el grandioso festival aéreo a beneficio de los familiares de Carlos Rovirosa”, *La Opinión*, Puebla, 13 de julio de 1930.

“La fiesta aérea fue transferida”, *La Opinión*, Puebla, 14 de julio de 1930.

“Prepárense para la fiesta aérea”, *La Opinión*, Puebla, 23 de julio de 1930.

“Espantosa tragedia aérea en México”, *La Opinión*, Puebla, 26 de julio de 1930.

“En septiembre queda listo el puerto aéreo”, *La Opinión*, Puebla, 28 de julio de 1930.

“Sera establecida una gran casa armadora de aeroplanos para impulsar la aviación”, *La Opinión*, Puebla, 2 de agosto de 1930.

“Se fundará la colonia Ignacio Zaragoza de Granjas Agrícolas en esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 9 de agosto de 1930.

“La ciudad de Puebla contara con el mejor alumbrado de toda la república”, *La Opinión*, Puebla, 13 de agosto de 1930.

“Dos importantísimas carreteras van a ser construidas en breve tiempo”, *La Opinión*, Puebla, 29 de agosto de 1930.

“Suntuoso programa de festejos para celebrar la independencia”, *La Opinión*, Puebla, 5 de septiembre de 1930.

“Se inauguró un tramo de la carretera a Veracruz”, *La Opinión*, Puebla, 14 de septiembre de 1930.

“Vuelos de recreo en un poderoso trimotor”, *La Opinión*, Puebla, 15 de septiembre de 1930.

“Se concluirá la carretera a Ver.”, *La Opinión*, Puebla, 16 de septiembre de 1930.

“Se activaran los trabajos del camino a Veracruz”, *La Opinión*, Puebla, 22 de septiembre de 1930.

“Próximamente se inaugurara el gran casino militar de la 19a. jefatura de operaciones”, *La Opinión*, Puebla, 8 de octubre de 1930.

“Invitase a todos los gobernadores a las fiestas del cuarto centenario de Puebla”, *La Opinión*, Puebla, 11 de octubre de 1930.

“Se cambiara el sistema de señales del departamento de tráfico de esta ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 25 de octubre de 1930.

“Pronto se instalaran semáforos luminosos”, *La Opinión*, Puebla, 26 de octubre de 1930.

“Una nueva línea aérea internacional pronto quedara establecida”, *La Opinión*, Puebla, 6 de noviembre de 1930.

“Los aviones de bombardeo se harán en nuestro país”, *La Opinión*, Puebla, 13 de noviembre de 1930.

“Activanse las obras de pavimentación en la ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 15 de noviembre de 1930.

“Fue inaugurado el casino militar por el señor presidente”, *La Opinión*, Puebla, 12 de diciembre de 1930.

“Puebla tiene ya semáforos automáticos en servicio”, *La Opinión*, Puebla, 26 de diciembre de 1930.

“El cor. Roberto Fierro arribara mañana a esta”, *La Opinión*, Puebla, 30 de diciembre de 1930.

“El desfile histórico no tendrá precedente en esta”, *La Opinión*, Puebla, 7 de abril de 1931.

“Vendrá el Sr. Presidente a los festejos del centenario”, *La Opinión*, Puebla, 12 de abril de 1931.

“Se recomienda el aseo a todas las personas”, *La Opinión*, Puebla, 15 de abril de 1931.

“Se ruega que cooperen a embellecer la ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 15 de abril de 1931.

“Brillantes ceremonias habrá este día”, *La Opinión*, Puebla, 16 de abril de 1931.

“Homenaje de “La Opinión” a los fundadores”, *La Opinión*, Puebla, 16 de abril de 1931.

“Cinco mil hombres vendrán a las maniobras militares el 5 de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 16 de abril de 1931.

“Grandioso homenaje a los fundadores”, *La Opinión*, Puebla, 17 de abril de 1931.

“Activamente se hacen los preparativos para las maniobras militares del cinco de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 24 de abril de 1931.

“Animación por el desfile histórico”, *La Opinión*, Puebla, 24 de abril de 1931.

“Muy brillante espectáculo presenció la ciudad con el desfile histórico”, *La Opinión*, Puebla, 27 de abril de 1931.

“Habrá vistosas maniobras”, *La Opinión*, Puebla, 27 de abril de 1931.

“Las maniobras militares no tendrán precedentes en esta heroica ciudad”, *La Opinión*, Puebla, 29 de abril de 1931.

“Se acondiciona el aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 29 de abril de 1931.

“Imponentes maniobras de la fuerza aérea en el campo “Pablo I. Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 2 de mayo de 1931.

“Programa para la mañana de hoy”, *La Opinión*, Puebla, 2 de mayo de 1931.

“Las maniobras militares han sido un exponente de adelanto y disciplina”, *La Opinión*, Puebla, 3 de mayo de 1931.

“Programa de festejos cívico-militares de hoy”, *La Opinión*, Puebla, 3 de mayo de 1931.

“Fueron grandiosos los eventos y desfile habidos ayer en el campo de aviación de esta Angelópolis”, *La Opinión*, Puebla, 3 de mayo de 1931.

“Mañana llegara el sr. Presidente”, *La Opinión*, Puebla, 3 de mayo de 1931.

“Hoy en la mañana arribara a esta ciudad el Presidente de la republica ing. Ortiz Rubio”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1931.

“Las fiestas del IV centenario se siguen celebrando”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1931.

“Hoy se repetirán las maniobras aéreas en el aeródromo”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1931.

“Brillantes maniobras harán hoy la caballería y la artillería”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1931.

“El sr. Presidente de la Republica inauguro ayer la escuela “Motolinía”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1931.

“Programa de los festejos que habrá con motivo del 5 de mayo y el centenario”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1931.

“Orden en que se hará el desfile militar este día a las 11 horas”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1931.

“Grave accidente sufrieron dos motociclistas durante las carreras en el campo Pablo Sidar”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1931.

“Vistosos ejercicios efectuaron las tropas pertenecientes a las cuatro armas, en aviación”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1931.

“Fiestas del IV Centenario y 5 de mayo programa para el día de hoy”, *La Opinión*, Puebla, 6 de mayo de 1931.

“Grandioso desfile militar recorrió ayer las avenidas de esta Angelópolis”, *La Opinión*, Puebla, 6 de mayo de 1931.

“Fiestas del IV Centenario y 5 de mayo programa para el día de hoy”, *La Opinión*, Puebla, 7 de mayo de 1931.

“Las carreras de caballos efectuadas ayer fueron lucidas y altamente sensacionales”, *La Opinión*, Puebla, 7 de mayo de 1931.

“Ayer se terminaron los festejos del IV Centenario y del 5 de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 8 de mayo de 1931.

“Gran carrera de aviones habrá el próximo domingo”, *La Opinión*, Puebla, 8 de mayo de 1931.

“Sigue despertando interés el festival aéreo que tendrá verificativo el próximo domingo”, *La Opinión*, Puebla, 9 de mayo de 1931.

“Hoy se efectuará el monumental Festival Aéreo en esta capital”, *La Opinión*, Puebla, 10 de mayo de 1931.

“Puebla está preparando su lote en la exposición aérea”, *La Opinión*, Puebla, 11 de mayo de 1931.

“Brillantes fueron las carreras aéreas. Siete aviones tomaron participación disputándose el premio del Gobierno”, *La Opinión*, Puebla, 11 de mayo de 1931.

“El lote del Estado de Puebla en la gran Exposición Aérea”, *La Opinión*, Puebla, 13 de mayo de 1931.

“Puebla tendrá gran éxito en la Exposición Aérea”, *La Opinión*, Puebla, 16 de mayo de 1931.

“En la exposición aérea Puebla tiene un lugar preferente”, *La Opinión*, Puebla, 18 de mayo de 1931.

“Son maniobras militares y no un simulacro lo que habrá en esta”, *La Opinión*, Puebla, 28 de abril de 1941.

“Se iniciaron las maniobras militares efectuando varios reconocimientos”, *La Opinión*, Puebla, 29 de abril de 1941.

“No pudo avanzar de Texmelucan el “Ejército Rojo”, *La Opinión*, Puebla, 1 de mayo de 1941.

“El oscurecimiento de la ciudad se hará a diario como vía de ensayo”, *La Opinión*, Puebla, 1 de mayo de 1941.

“El Ejército Rojo corto ayer a los azules en las Ladrilleras”, *La Opinión*, Puebla, 3 de mayo de 1941.

“Hoy se oscurecerá la ciudad a las 21 horas”, *La Opinión*, Puebla, 3 de mayo de 1941.

“Hoy habrá un simulacro de guerra cerca de San Juan”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1941.

“Atenta invitación hacese a todo el público hoy en el campo de aviación”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1941.

“El Ejército Rojo tomo ayer la ciudad de Puebla a las doce horas”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1941.

“Brillante y apoteótica fue la celebración del 79º aniversario del cinco de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 6 de mayo de 1941.

“El homenaje al Ejército en el campo de aviación resulto altamente significativo”, *La Opinión*, Puebla, 6 de mayo de 1941.

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

“El día dos llegara a Puebla el Presidente de la Republica”, *La Opinión*, Puebla, 30 de abril de 1943.

“Programa de festejos que habrá el día cinco de mayo en Puebla”, *La Opinión*, Puebla, 30 de abril de 1943.

“Hoy tendrán lugar las prácticas de guerra”, *La Opinión*, Puebla, 4 de mayo de 1943.

“Hoy se celebra la epopeya del 5 de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1943.

“Las maniobras de guerra fueron muy grandiosas”, *La Opinión*, Puebla, 5 de mayo de 1943.

“Muy brillante fue el desfile en homenaje a la patria con motivo del cinco de mayo”, *La Opinión*, Puebla, 6 de mayo de 1943.

“Habrá una estación en el campo de aviación”, *La Opinión*, Puebla, 29 de noviembre de 1943.

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

“El señor presidente de la República, general Manuel Ávila Camacho, viene a esta a inaugurar hoy la Escuela de Aviación”, *La Opinión*, Puebla, 1 de diciembre de 1943.

“La escuela civil de aviación llevara el nombre de “5 de mayo””, *La Opinión*, Puebla, 1 de diciembre de 1943.

“Ayer se inauguró la escuela de aviación”, *La Opinión*, Puebla, 2 de diciembre de 1943.

El Universal

“Visita el Presidente la capital de Puebla”, *El universal*, México D.F., 2 de diciembre de 1943.