

ÁREA DE ACERVOS HISTÓRICOS  
DE LA UNIVERSIDAD  
IBEROAMERICANA

Una vista  
de las fotografías  
de aviación  
del Archivo  
de Alberto Salinas Carranza

Teresa Matabuena Peláez

**P**ara todos aquellos que hemos vivido en un mundo en el que el avión es un medio de transporte cotidiano, nos es difícil pensar en un mundo sin aeronaves. Frente a los modernos aparatos que hoy surcan los cielos, que acercan los continentes entre sí y que acortan el tiempo de transporte de un lugar a otro, nos es casi imposible imaginarnos que hace apenas noventa años, un fuselaje de madera, una rueda de bicicleta y un pequeño motor de automóvil, cubiertos con unos cuantos metros de tela, hayan dado inicio en los llanos de Balbuena a la historia de la aviación en México.

Los primeros pasos de la aviación en México se dieron en 1909, cuando la Compañía del Buen Tono trajo a México un pequeño aparato modelo Bleriot, para realizar una exhibición aérea; intento de vuelo que fracasó, ya que el pequeño motor que impulsaba el aparato no logró que éste se levantara; la altura de la ciudad de México era un reto por superar para que el primer vuelo exitoso en México pudiera llevarse a cabo. El aeroplano del Buen Tono fue guardado en una bodega. Así, el desarrollo de la aviación mexicana se iniciaba con un fracaso.

Desde que se dieron los primeros vuelos en la

historia de la aviación mundial, algunos mexicanos se interesaron por este nuevo invento. Entre ellos encontramos a Alberto Braniff, quien en un viaje que realizó a Europa tomó un curso de pilotaje que despertó su interés por desarrollar la aviación en México. Braniff tenía la convicción de que un vuelo exitoso sería un gran avance para el desarrollo de la aviación mexicana. Conociendo el fracaso del Buen Tono, y tomando en cuenta las razones del mismo, se puso a trabajar en este proyecto. Era dueño de un aparato modelo Voisinasi, al cual le adaptó un motor más grande del que había tenido el aparato del Buen Tono; realizó varias pruebas, arregló un terreno de su propiedad en los llanos de Balbuena para que el despegue y el aterrizaje fueran posibles. El presidente Díaz se interesó en el proyecto y envió un batallón del ejército para que acondicionara el terreno de lo que más tarde sería el aeródromo de Balbuena. Se midieron y estudiaron las condiciones climatológicas del valle de México, y se fijó la fecha del histórico vuelo para la mañana del 10 de enero de 1910. Ante la mirada de espectadores incrédulos, periodistas, funcionarios y amigos, el aparato de Braniff logró elevarse por unos cuantos segundos a 25 metros

de altura: volaba por primera vez en México un aparato más pesado que el aire.

El vuelo de Braniff dio inicio a una serie de exhibiciones y pruebas aéreas que fueron observadas a lo largo del año de 1910. Como consecuencia de ello, también en este año se instaló por primera vez en México un taller de reparaciones y adaptaciones de aeronaves, mismo que quedó a cargo del ingeniero Guillermo Villasana. Durante el año de 1911 estas exhibiciones continuaron, y fue así como tuvo lugar el primer vuelo piloteado por una mujer en nuestro país.

Los inicios de la aviación en México coincidieron con el surgimiento del movimiento revolucionario, lo que marcaría el desarrollo de ésta. El año de 1911 quedó grabado por la renuncia y exilio del general Díaz, y tras el breve interinato de Francisco León de la Barra, Francisco I. Madero se hizo cargo de la Presidencia de la República. Más de 25 años ininterrumpidos de gobierno llegaban a su fin. El movimiento revolucionario y la presidencia de Madero habían despertado en el pueblo de México grandes expectativas de cambios económicos, políticos y sociales.

Inserta en estos cambios, la aviación mexicana evolucionaba. A finales de 1911 el presidente Madero aceptó la invitación para sobrevolar como pasajero los llanos de Balbuena. El 30 de diciembre del mismo año, por primera vez en su historia, la ciudad de México fue testigo de un hecho que hoy le es común: un avión la sobrevoló... Lejos estaba nuestra ciudad de imaginarse el intenso tráfico aéreo que sufre actualmente.

El instaurar un nuevo orden impuesto por la fuerza de las armas hizo que los inicios de la aviación en México se caracterizaran por la utilización del aeroplano en las tácticas y en la logística de la guerra.

En el año de 1912 y por interés del entonces ministro de Guerra, general González Salas, se llevó a cabo la primera adaptación y reconstrucción de un avión para este fin. Fue el ingeniero Guillermo Villasana quien se dedicó a este proyecto, con un aparato modelo Duperdissin que reformó y que logró se elevara a una altura de 1000 metros; estas y otras adaptaciones, construcciones, diseños y patentes dieron lugar a un

reconocimiento al ingeniero Villasana en la historia de la aviación mexicana.

Los trabajos de Villasana en el campo de la aviación se remontan al año de 1908. Sus esfuerzos se vieron coronados en 1915, año en que fue el fundador y jefe de la sección técnica de aviación. En ese mismo año, junto con Francisco Santorini, Villasana diseñaba y construía con ayuda de los estudiantes de la Escuela de Artes y Oficios, un prototipo de hélice: la Anáhuac; el 12 de octubre de ese año, un aparato equipado con una hélice de este tipo batía el récord de altura en América Latina, y se elevaba a 6 400 metros de altura.

Fue también Villasana quien, junto con Martín Lebrija, realizaría en abril de 1913 el primer simulacro de bombardeo aéreo en el mundo. Con este hecho, uno de los capítulos de la primera Guerra Mundial se empezaba a escribir: el avión como arma de guerra.

El asesinato de Madero y la presidencia de Victoriano Huerta recrudecieron la lucha armada a todo lo largo y ancho del país. Diferentes grupos revolucionarios unieron sus fuerzas para luchar contra el gobierno de Huerta, entre los que destacó el movimiento constitucionalista bajo el mando de Venustiano Carranza.

La aviación constitucionalista utilizaría en la lucha revolucionaria el avión como instrumento de guerra; con este aparato el movimiento armado aseguraba batallas y una menor pérdida de hombres. Resultaba indispensable para su triunfo el que los aviones fueran transportados de una manera rápida y eficiente por trenes, carretas, automóviles, lanchas, animales o cargados por soldados a todos aquellos puntos en donde tenían lugar las campañas militares como la de El Ébano, en San Luis Potosí, y las de Yucatán y Campeche.

Los Ferrocarriles de la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista jugaban un papel muy importante en el transporte de aviones.

Fue a instancias de Eduardo Hay que se adaptó un biplano llamado el *Sonora* para el uso de observaciones aéreas. Este avión se puso al servicio de las fuerzas del Ejército del Noreste; en su primer vuelo de reconocimiento iba pilotea-

do por Dider Mason y el capitán Francisco Alcalde. El *Sonora* sobrevoló las posiciones del Ejército Federal, y por los informes proporcionados por los pilotos, las fuerzas constitucionales ganaron la batalla. Gracias a este triunfo, el alto mando del Ejército del Noreste decidió realizar estos vuelos de observación en serie, y fomentar el uso del avión como arma de apoyo en las tácticas militares.

Una vez probada su utilidad como vehículo de observación, el avión amplió sus usos bélicos, y fue así que el 15 de abril de 1915 dos cañoneros, el *Morelos* y el *Guerrero* fueron bombardeados desde el aire. La naciente Fuerza Aérea Constitucionalista defendía a sus tropas. Los capítulos del desarrollo de la aviación mexicana se estaban ya escribiendo.<sup>1</sup>

Con los hechos antes mencionados y otros similares acaecidos durante el año de 1915, la importancia del avión para la guerra había quedado demostrada. En febrero de 1915 desde su cuartel instalado en Faros, Veracruz, el Primer Jefe don Venustiano Carranza giró un acuerdo a la Secretaría de Guerra para la creación del Arma de Aviación Militar del Ejército Constitucionalista, la cual quedó a cargo del piloto aviador Alberto Salinas Carranza. En ese año también se creó la Escuela Nacional de Aviación, cuyo primer grupo estuvo integrado por 27 alumnos. Uno de sus egresados, el teniente Amado Paniagua, murió en unas maniobras de vuelo en Veracruz, en 1918.

Los aviones eran ya un factor importante en la lucha revolucionaria; en muchas ocasiones el triunfo de las batallas se definía por los informes rendidos por los pilotos de la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista. Asimismo, los partes militares estimulaban la creación de una gran fuerza aérea militar mexicana.

Muchos de los sucesos aquí descritos se encuentran ampliamente documentados por las fotografías del Archivo Alberto Salinas Carranza,<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Torresarpi, María Eugenia, "Militares y comerciantes en vuelo", *Boletín*, núm. 2, México, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, septiembre, 1990, p. 2

<sup>2</sup> El Archivo de Alberto Salinas Carranza fue donado a

localizado en el Área de Acervos Históricos de la Universidad Iberoamericana.

Cerca de 500 fotografías y negativos son los que contiene el Archivo; cubren los años de 1913 a 1920 y nos proporcionan información sobre la aviación mexicana, sus pilotos, aparatos, talleres, avances tecnológicos, campañas militares, campamentos, transporte de aviones, exhibiciones aéreas, etc. Los principales protagonistas de estos acontecimientos aparecen retratados en aviones, despegando o aterrizando, o en vuelo. Algunos aparatos accidentados están gráficamente representados, así como diferentes modelos de aviones: biplanos, monoplanos, hidroplanos, en distintas etapas de construcción o realizando prácticas aeronáuticas.

En lo que se refiere a la Escuela Nacional de Aviación y sus instalaciones, existen en el Archivo Salinas Carranza una gran cantidad de fotografías que nos muestran la vida en la escuela: ejercicios, prácticas, maniobras y juegos realizados por los cadetes del plantel durante las cinco etapas de entrenamiento y estudio de los futuros pilotos:

1. Infantería de aviación: entrenamiento en la limpieza, el armado y la manipulación de los aviones en tierra.
2. Cadetes del cuarto grupo: prácticas cons-

la Universidad Iberoamericana en 1988 por los descendientes del piloto mexicano. En este fondo documental se pueden detectar dos secciones: los inicios de la aviación en México y el movimiento constitucionalista, en especial todo aquello referente a la Escuela Nacional de Aviación y los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas; ambas partes están integradas por material fotográfico y en ambas también se destaca la participación de Salinas Carranza y alguna información muy fragmentada de la vida de Venustiano Carranza.

Alberto Salinas Carranza nació en Coahuila en 1892. Desde muy joven, por ser sobrino de Venustiano Carranza, en parte, y por convicción personal, se unió al movimiento constitucionalista; fue miembro activo del mismo, desarrollando dentro de él su carrera militar. Viajó a Estados Unidos para realizar estudios sobre aviación; su preparación como piloto le fue muy útil dentro del movimiento constitucionalista; fue miembro fundador de la Escuela Nacional de Aviación y de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.

tantes con aparatos aéreos, pero exclusivamente en tierra.

3. Cadetes del tercer grupo: prácticas de vuelo a alturas pequeñas, no mayores de 10 metros.
4. Cadetes del segundo grupo: prácticas de maniobras aéreas en triángulos, círculos y aterrizajes.
5. Cadetes del primer grupo: prácticas de vuelo a grandes distancias y alturas, despegues y aterrizajes.

En estas etapas los alumnos recibían además cursos de esgrima, meteorología, aeronáutica, equitación y telegrafía,<sup>3</sup> cuyas escenas aparecen también en las fotografías del Archivo Salinas Carranza.

La Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista se encuentra documentada en este Archivo por imágenes que contienen lo relativo a vuelos y maniobras militares, ataques aéreos, transporte de aviones, campañas militares, etc. (Fotografías 1 y 2.) Son interesantes las escenas de la vida en los campamentos militares durante las etapas de reabastecimiento y descanso.

Lo referente a las instalaciones de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (Fotografía 3), así como a las partes aeronáuticas

que ahí se construían o diseñaban, está gráficamente descrito en el Archivo Salinas Carranza, desde su creación en 1915 hasta los años veinte. Destacan las imágenes de los aparatos y hélices diseñados por mexicanos, y las pruebas realizadas con ellos, en especial la hélice Anáhuac y el motor Áztatl, construidos por Guillermo Villasana y Francisco Santorini, respectivamente.

El archivo contiene fotografías del cortejo fúnebre del piloto Amado Paniagua (Fotografía 4) y retratos, algunos con dedicatoria, de cadetes, pilotos, militares, actrices (Fotografía 5), constructores, directivos de la aviación militar o de aquellas personas transportadas o invitadas a viajar en avión. Existen también fotografías de personajes revolucionarios dedicadas a Salinas Carranza (Fotografías 6 y 7), y una buena cantidad de retratos del mismo Salinas Carranza, en diversas etapas de su vida y de su carrera militar.

Muchas de las escenas tomadas en los inicios de la aviación mexicana fueron utilizadas para ilustrar la revista *Tohtli* de la cual Salinas Carranza fue fundador y director por varios años. La presentación de una gran cantidad de las fotografías del Archivo es en tamaño y forma de tarjeta postal con las iniciales A. S., lo que nos lleva a pensar que el mismo Alberto Salinas Carranza era el fotógrafo.

<sup>3</sup> Villasana Heredia, Esperanza, *Juan Guillermo Villasana, una vocación y un destino*, México, 1963.

## Bibliografía

- Tohtli, órgano de la Escuela Nacional de Aviación, números 1 al 12, México, 1916.
- Torresarpi, María Eugenia, "Militares y comerciantes en vuelo", *Boletín*, núm. 2, México, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, septiembre, 1990.
- Universidad Iberoamericana. Área de Acervos Históricos, Archivo Alberto Salinas Carranza. Aviación. Sección fotográfica.
- Villasana Heredia, Esperanza, *Juan Guillermo Villasana, una vocación y un destino*, México, 1963.
- Villela, José, *Pioneros de la aviación mexicana*, México, Ediciones Colofón, [s/f].



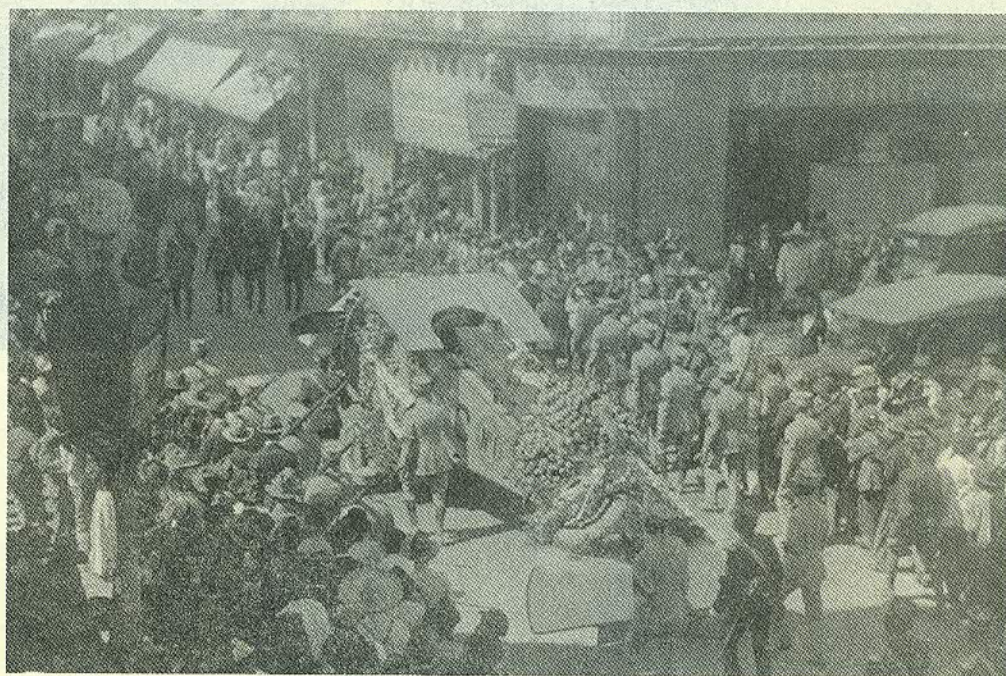
FOTOGRAFÍA 1. Los ferrocarriles de la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista, utilizados como vehículo para el transporte de aviones, cerca de San Luis Potosí (1915), AASC, Fotografías sobre aviación: 000028.



FOTOGRAFÍA 2. Escena de cuatro hombres cargando las partes de un avión en las cercanías de El Ébano, S.L.P. (1915), AASC, Fotografías sobre aviación: 000059.



FOTOGRAFÍA 3. Hidroplano número 18 de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, en el momento de ser introducido en el hangar. Veracruz, 1918, AASC, Fotografías sobre aviación: 000148.



FOTOGRAFÍA 4. Cortejo fúnebre del teniente Amado Paniagua, piloto que se graduó en la Escuela Nacional de Aviación en el año de 1917, y quien fue el primer piloto mexicano que realizó la maniobra conocida como "Immelmann". Murió en las maniobras de vuelo en Veracruz el 3 de noviembre de 1918.

FOTOGRAFÍA 7. AASC, Fotografías sobre aviación: 000315.



FOTOGRAFÍA 5. La actriz Mimi Derba sobre el ala de un biplano, momentos antes de abordar el avión que pilotearía Horacio Ruiz, el 7 de septiembre de 1917, durante la filmación de la película *La soñadora*, AASC, Fotografías sobre aviación: 000198.





FOTOGRAFÍA 6. Retrato dedicado del general Álvaro Obregón: "Recuerdo a mi querido amigo y compañero Cap. Alberto Salinas", AASC: 000074A.



FOTOGRAFÍA 7. Retrato del general Salvador Alvarado, AASC: 000057B.