



**DESPEGUE**

## AEROPUERTOS, AERÓDROMOS Y CAMPOS DE EMERGENCIA EN 1939

En su quinto informe de gobierno<sup>1</sup> (1939) el General Lázaro Cárdenas del Río mencionó las acciones realizadas por el Departamento de Comunicaciones Aéreas, adscrito a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas encabezada entonces por el Ing. Melquiades Angulo Gallardo. "Se otorgaron seis concesiones para la explotación de nuevas líneas aéreas o para la explotación de las ya existentes en regiones en que las vías de comunicación eran muy difíciles o completamente nulas. Entre las modificaciones importantes están las de las rutas aéreas en que los aviones tocarán varias poblaciones de Campeche, Yucatán y Quintana Roo. El área total de la red nacional de vuelo consta de 16,604 kilómetros de líneas en operación y de 8,833 kilómetros pendientes de operar."

"Se construyeron 15 campos de aterrizaje en distintos puntos del país, y se hicieron mejoras materiales e inspecciones en otros. En el Aéreo Puerto Central de México se terminará este año un amplio hangar para 15 aviones y se está proyectando un nuevo edificio que llene las exigencias modernas para destinarlo a estación de embarque."

Gracias a la valiosa documentación histórica que guarda el Archivo de Concentración de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes<sup>2</sup> podemos saber más de las obras arriba enunciadas que formaron parte del Plan Sexenal previamente establecido. En el Aeropuerto Central fue atendida la terminación de la pista de servicio A, la pista transversal número 4, la prolongación de la pista número 1, el cambio de luces perimetrales en la prolongación de las pistas; además, se expropiaron fajas de terreno para extender la pista principal.

En cuestiones de drenaje, se reconstruyeron los drenes de la pista número 2 cubriéndolos con tezontle petrolizado, y se construyeron los de la pista número 1. Destaca la construcción de un hangar del mismo tamaño que el de la Compañía Mexicana de Aviación en el lado sur del Aeropuerto. Otras obras como el abastecimiento del agua potable fueron realizadas.

En el mismo documento histórico consultado, se registra la construcción de siete aeropuertos de entrada en las poblaciones de Monterrey, Tampico, Chihuahua, Hermosillo, Mérida, Tapachula y Chetumal, dotados de dos pistas para la salida de los aviones y una más de servicio estabilizada con emulsión bituminosa; un edificio para la estación o terminal; un hangar; la iluminación del campo de aterrizaje; la instalación de una estación radiotelefónica, telégrafo y teléfonos; la instalación de agua, pozo y bomba, y los servicios sanitarios.



Aeropuerto de Tampico, contaba con dos pistas para la salida de los aviones, iluminación del campo de aterrizaje y servicios sanitarios. SICT

En cooperación (50%) con los gobiernos de los estados de la República se menciona la construcción de 28 aeropuertos de primera categoría en las poblaciones de Santa Rosalía, Ensenada, La Paz, Nogales, Ciudad Juárez, Nuevo Laredo, Matamoros, Guaymas, Culiacán, Durango, Parral, Torreón León, Guadalajara, Colima, Morelia, Tuxpan, Veracruz, San Luis Potosí, Oaxaca, Córdoba, Acapulco, Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen, Campeche, Tuxtla Gutiérrez y Cozumel. Al igual que los aeropuertos de entrada, estos contaron con pistas, terminales, hangares, iluminación e instalaciones diversas.

Lo más importante del documento encontrado en el Archivo de Concentración es la relación que muestra un listado de aeropuertos, aeródromos y campos de emergencia existentes en la República a mediados de 1939. Se tenía entonces un total de 267 instalaciones aeroportuarias de las cuales seis eran propiedad federal: México, Distrito Federal; Islas Marías, Nayarit; Ciudad Victoria, Tamaulipas; San Andrés Tuxtla y Coatzacoalcos en Veracruz; y Zacoalco, Jalisco; 26 pertenecían a la Secretaría de la Defensa Nacional, 190 eran municipales y 45 particulares (entre los cuales se hallaba la Compañía Mexicana de Aviación).

En cuanto a las dimensiones del terreno que ocupaban se tiene que 32 instalaciones disponían de un área de no menor de 900 x 700 metros o fajas acondicionadas de no menos de 900 x 100 metros. Otras 77 se situaron en predios no menores a 700 x 500 metros o fajas no menores de 700 x 100 metros; la mayoría de ellas (99) se estableció en superficies no menores de 500 x 300 metros o fajas acondicionadas no menores de 500 x 100 metros. Por último, 37 instalaciones ocuparon terrenos no menores de 350 x 75 metros.

En las facilidades para su operación solamente cuatro aeropuertos (Aguacaliente, Baja California; Parral, Chihuahua; México, Distrito Federal; y Los Mochis, Sinaloa) disponían del equipo completo de alumbrado para aviación: faro de localización, luces de inundación, límite, acercamiento y obstáculo; cono de viento o veleta iluminada (T luminosa); círculo, marcas de lindero, de obstáculos y nombre de la población. El

siguiente nivel correspondía a 14 campos de aterrizaje que tenían algún equipo de alumbrado aunque fuera incompleto: marca de día, nombre de la población, marcas de linderos y obstáculos, y cono de viento. Ciento doce instalaciones aeroportuarias solo tenían una marca de día y un cono de viento o el cono de viento solamente. Los 115 restantes carecían de marca y cono de viento.

Finalmente, respecto a los servicios de campo que ofrecían estos aeropuertos, solo tres de ellos (Aguacaliente, Baja California; y los dos de México Distrito, Federal, el civil y el militar) contaban con hangares, oficinas, estación para pasajeros, servicio mecánico, taller de reparaciones, combustibles y lubricantes; teléfono, telégrafo y radio; servicio meteorológico y transporte a la población. Quince instalaciones aeroportuarias tenían solo hangar, servicio mecánico, teléfono, radio; combustibles y lubricantes y servicio meteorológico. Cincuenta y seis poseían hangar o estación para pasajeros y servicios de pistas. Por último 171 sitios no contaban con servicio alguno. Por otra parte, se reportaban 22 campos de aterrizaje considerados de emergencia.

Si bien estas cifras carecían de importancia numérica para el gobierno del General Cárdenas, pueden considerarse trascendentales para el progreso de México en materia aeronáutica.

## REFERENCIAS

[1](#) Informes presidenciales Lázaro Cárdenas del Río. Dirección de Servicios de Investigación y Análisis. Subdirección de Referencia Especializada. H. Cámara de Diputados XL Legislatura – Centro de Documentación, Información y Análisis, 2006 en: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/re/RE-ISS-09-06-08.pdf> consultada el 20 de junio de 2022.

[2](#) Archivo de Concentración de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). Fondo Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). Departamento de Aeronáutica Civil. Asunto: presupuesto para campos de aterrizaje. Expediente 40, Fecha: 1939.