



DESPEGUE

LA NAVEGACIÓN AÉREA EN MÉXICO

En los últimos años del siglo XIX, la navegación aérea se orientó esencialmente hacia fines científicos y de espectáculo masivo. Ejemplo de ello, fue la ascensión de globos aerostáticos y aeroplanos que pretendían expresar el progreso alcanzado gracias a la aplicación del conocimiento y los avances tecnológicos.

Esta perspectiva sobre el uso de la incipiente aviación, se transformó paulatinamente en México y el mundo, debido a una serie de conflictos bélicos que alcanzaron su punto máximo con la Primera Guerra Mundial y, en nuestro país, con el estallido revolucionario de 1910. “Las máquinas voladoras” tomaron a partir de entonces, un rumbo diferente, ya que diversos gobiernos consideraron que antes que una aviación de guerra debía fomentarse un servicio aéreo que complementara a sus fuerzas armadas.

Si bien, durante el porfiriato se exploraron posibilidades en este sentido, sólo se logró enviar estudiantes al extranjero para aprender el manejo de globos y dirigibles. De ahí que, al iniciar la Revolución, ni el gobierno federal, ni facción alguna, utilizaran la aviación como estrategia de lucha, pero sí como un medio de transporte para armamento y correspondencia.

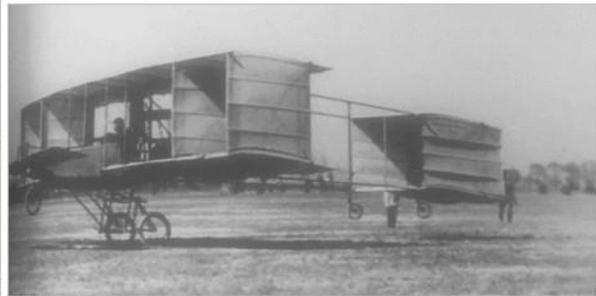
De la mano de las secretarías de Guerra, así como de la de Comunicaciones y Obras Públicas, el sector aéreo avanzó definitivamente, tras el golpe de Estado al presidente Francisco I. Madero en 1913, provocando que los revolucionarios alineados en el bando de Venustiano Carranza, se organizaran para derrocar al régimen instaurado por Victoriano Huerta. Este hecho, abrió una etapa en la formación de unidades aéreas para apoyar tropas en tierra, pilotaje de aeroplanos e, incluso, de fabricación de piezas para aviones y construcción de aparatos completos. Este despegue de la que se anunciaba como una nueva industria aeronáutica nacional, requirió de una oficina adscrita a la SCOP, encargada de otorgar permisos y dictar las especificaciones técnicas indispensables para cualquier aeronave que surcara el cielo mexicano.



Decidido a utilizar la aviación en su estrategia de guerra contra el huertismo, Venustiano Carranza impulsó el desarrollo de la actividad, implementando, además vuelos de reconocimiento entre las poblaciones donde flotillas aéreas promovían la causa constitucionalista. Foto recuperada del libro: La aviación militar.

La Oficina de Navegación Aérea, emprende el vuelo

Debido a que, en sus inicios la aeronavegación se desarrolló en el marco del enfrentamiento militar, con frecuencia ocurrieron accidentes que determinaron al gobierno mexicano a crear una Oficina de Navegación Aérea, adscrita a la Dirección de Ferrocarriles de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con el fin de regular la actividad en cielo y tierra, mediante la expedición de autorizaciones y normas técnicas ineludibles para cualquier aparato que deseara emprender el vuelo. La vigilancia y control de esta actividad, por parte de la SCOP, pronto rindió los frutos esperados, pues organizó la aeronáutica mexicana y puso en marcha un esquema de concesiones para que empresas privadas interesadas en ofrecer el servicio regular de pasajeros, correo y carga fuera una realidad. Este ascenso sostenido de la industria aérea mexicana tuvo otro elemento a su favor, pues la alta demanda de aviones por parte de las naciones contendientes en la gran guerra, propiciaron que, debido a los elevados costos de las aeronaves en el mercado internacional, México decidiera producir sus propios aparatos e insumos -en particular, motores, piezas y hélices-, en talleres abiertos expresamente para lograr este objetivo



En el marco de la Primera Guerra Mundial, el presidente Carranza ordenó fabricar aparatos e insumos aéreos, logrando producir y vender a otras naciones, motores, hélices y naves concebidas y construidas por mexicanos. Fotos recuperadas del libro: Centenario de la Industria Militar Mexicana.

Ello propició que Venustiano Carranza apresurara el establecimiento de plantas en las que cuadrillas de obreros, mecánicos, dibujantes, ingenieros y pilotos alzaban las alas de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, auxiliados por los especialistas y fundidores de los Talleres de Ferrocarriles de la SCOP, cuyo personal era hasta entonces el más capacitado, por sus conocimientos y experiencia, para la producción en serie.



Como una forma de controlar la calidad de los aparatos fabricados en talleres mexicanos, pilotos y técnicos subían a las naves para comprobar su resistencia. Foto recuperada del libro: Centenario de la Industria Militar Mexicana.

Sobre el avance del sector aéreo, Carranza explicó en septiembre de 1919:

"Por lo que respecta a los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, es satisfactorio informar que, en la fábrica de Aeroplanos, se han obtenido los mejores resultados, con brillantes progresos en la construcción de motores. Por vía experimental, se dotó de flotadores a un aeroplano, transformándolo así en hidroaeroplano, el cual fue probado con todo éxito en el Puerto de Veracruz. La hélice 'Anáhuac' ha seguido perfeccionándose, y se reciben de ella frecuentes pedidos de naciones sudamericanas. El Subjefe del Departamento y un obrero de los más expertos, se comisionaron para ir a los Estados Unidos y a Europa a estudiar los últimos adelantos en este ramo, y a fin de comprar maquinaria para la fabricación de motores de mayor potencia. Los fabricados en México hasta hoy han dado magnífico resultado con el carácter de exploradores, y el Ejecutivo pretende que se construyan aeroplanos que presten todos los servicios a que está destinada esta industria".¹

Convencido de que el empuje de los sectores de comunicaciones y transportes sería decisivo para la prosperidad que requería el país en uno de los momentos más críticos, el gobierno carrancista impulsó con fuerza a la aviación, no sólo mediante la construcción de aeroplanos, diversas piezas e hidroaviones, sino que ordenó la creación de la Escuela Militar de Aviación, con el objetivo de formar los cuadros profesionales que le permitieran a México, independizarse de los pilotos y proveedores de aparatos y refacciones en el extranjero, al tiempo que sentó firmes bases para que, a lo largo de la década de los veinte, la aeronavegación fuera capaz de prestar servicios civiles de transporte, dentro y fuera del territorio nacional.



Prácticas de instrucción con los alumnos de la Escuela Militar de Aviación en el Aeródromo de Balbuena. Fotos recuperadas del libro: Fuerza Aérea Mexicana.

REFERENCIA

1 Venustiano Carranza, *Informes presidenciales*, México, Cámara de Diputados, 2006, p. 237.

FUENTES CONSULTADAS

- Venustiano Carranza, *Informes presidenciales*, México, Cámara de Diputados, 2006.
- *Centenario de la industria militar mexicana, 1916-2016*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2016.
- Lawrence D. Taylor, "Los orígenes de La Fuerza Aérea Mexicana, 1913-1915", *Historia Mexicana*, núm. 56, El Colegio de México, 2006.
- Luis Jáuregui, "Los transportes, siglos XVI al XX", en Enrique Semo (coord.), *Historia Económica de México*, Vol. 13, México, Océano-UNAM, 2004.