



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

---

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN

*El tiempo se pasa volando.* De los llanos de Balbuena a la saturación del Aeropuerto Internacional 'Benito Juárez', Ciudad de México y la construcción de la Terminal 2 (1910-2008).

**CRÓNICA HISTÓRICA**  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADO EN COMUNICACIÓN  
Y PERIODISMO  
P R E S E N T A:  
CARLOS ALBERTO OGAZON DEL TORO



FES Aragón

ASESOR:  
LIC. MARÍA DEL SOCORRO DE LA GUERRA MARTÍNEZ

MÉXICO

2008



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## AGRADECIMIENTOS

La presentación final de este trabajo es el último escalón a superar para obtener el grado de licenciado en Comunicación y Periodismo; un momento muy importante en mi vida que no quisiera reservar sólo para mí mismo. Tengo tanto que agradecer a las personas que me animaron a dar este paso, que no habría el espacio suficiente para nombrarlos a todos en estas líneas. Sin embargo, trataré de expresar mi gratitud de la mejor forma hacia aquéllos que de alguna valiosa manera hicieron posible este logro.

### **Mi más profundo y sincero agradecimiento a:**

Esa Energía o Poder Superior que llamamos Dios, por darme la fuerza suficiente para seguir adelante a pesar de todos los obstáculos en mi camino y por permitirme llegar hasta este punto y lograr otra meta más en mi incipiente carrera profesional.

Mis papás Virginia y Ricardo, por apoyarme de la mejor manera posible, quienes me han brindado su indispensable afecto y las bases de mi educación. Esta es apenas una pequeña muestra de que su esfuerzo y sacrificios de toda una vida han valido la pena.

Mis hermanos Ricardo y Daniel por compartir la vida conmigo, en especial en los momentos más difíciles, cuando más nos necesitábamos. A partir de ahora llegarán tiempos mejores.

Mi familia materna y paterna, quienes son el soporte de cada una de mis decisiones. En especial a mi abuelita Elvira y a mi tía Isabel, quienes cariñosamente me compartieron los recuerdos de su infancia para recrear el ambiente que rodeaba al antiguo aeropuerto.

Edith Balleza y a Félix Hernández, por todas sus asesorías y orientación en mis dudas, pero más por su amistad y confianza durante mi estancia en la Jefatura de Carrera, primero como prestador de servicio social y luego como su adjunto. De no haber sido por su constante apoyo, este trabajo no existiría.

Mi asesora Socorro de la Guerra, por el trabajo y esfuerzo sincero realizado al revisar cada página. Tus consejos, paciencia y opiniones sirvieron para darle forma a este trabajo. En el proceso también desarrollamos una bonita amistad, mil gracias también por ello.

Mis sinodales, miembros del jurado: Edith Balleza, Aldo de la O, Socorro de la Guerra, Elizabeth Aguillón y Karla Selene Fuentes, por tomarse el tiempo para leer el resultado de mi investigación y darme sus aportaciones para mejorarlo.

Mis compañeros ayudantes en la FES Aragón: Artemís, Alín, Mariana, Romarico, Chava, Gaby, Toño, Nancy, Batling y Wendy, por sus ánimos, amistad y comprensión en todo momento.

Los integrantes de la Gerencia de Comunicación Social del Aeropuerto: José Luis Uribe, Germán, Armando, Karen, Aldo, Paty y Laura, quienes desde que realicé mis prácticas profesionales, me animaron moralmente y me proporcionaron información para esta crónica.

Mi querida FES Aragón, por la formación académica y humana que me ha brindado, primero como estudiante, luego trabajador y ahora como profesional. Ha sido una de las mejores etapas de mi vida.

Los profesores que me dieron sus consejos, puntos de vista y entrevistas para el buen desarrollo de esta crónica: Félix Hernández, Guadalupe Pacheco, Miguel Ángel Quemáin, Karla Selene Fuentes y Cristina Camacho.

Mi empresa Netmark y al Director de Comunicación y Diseño, Claudio Prudhomme, por la oportunidad de trabajar en un gran equipo haciendo lo que me gusta y por darme las facilidades para continuar con mis trámites de titulación. En especial a Erika González, quien pacientemente me ha enseñado el arte de los comunicados corporativos.

Mis grandes amigas y amigos de la vida, con los que crecido en muchas formas distintas, desde el Col. Ing. Armando I. Santacruz, el Instituto Patria, hasta la otrora ENEP Aragón y otros que por fortuna han aparecido en mi vida, por su buen ejemplo de superación personal y compañía en el trayecto de cada una de nuestras etapas como personas y profesionistas. Especialmente a Mitzi, Etna, Karina, Zoila, Luis Fernando (Sanfe), Martha, Adriana, Mauricio, Denisse, Lorena, Susana, Francisca, Claudia, Araceli, Erika, Pamela, Yessica, Adi, Armando González, Erika y Gustavo Rico, Alejandra Maa y a todos aquellos que por espacio no logré mencionar pero que tienen un lugar especial en mis recuerdos. Gracias por permanecer cerca y brindarme lo más valioso: su amistad.

Elizabeth Santín, por sus consejos y el apoyo moral que me ha brindado desde el inicio de esta crónica, así como en esta etapa de cambios y ajustes tan importantes en mi vida. Tu calidad humana, tu forma de entender las cosas y tu visión de la vida son únicas.

Gracias a cada uno de los maestros que participaron en mi desarrollo profesional durante mi vida académica, sin su ayuda y conocimientos no estaría en donde me encuentro ahora.

Al personal de los archivos, bibliotecas y centros información a los que acudí, donde siempre me recibieron con la mejor atención.

Los que faltaron de mencionar en estas líneas, todos tienen mi más alta estima, lo saben.

Los lectores de este documento, por dedicar un momento a mi esfuerzo.

**¡Gracias a todos por formar parte de mi vida!**

Sinceramente,  
*Carlos Ogazón Del Toro*



# CONTENIDO

<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	I
<b>PRESENTACIÓN</b> .....	1
<b>LOS QUE SOÑARON CON VOLAR. ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN EN LA CIUDAD DE MÉXICO: LA AEROSTACIÓN</b> .....	16
→ Los primeros despegues y aterrizajes.....	17
→ Alberto Braniff Ricard, el Sportman.....	21
→ Balbuena, el primer campo aéreo .....	23
→ La mañana del 8 de enero: un vuelo que pasó a la historia.....	25
→ El primer piloto mexicano: Miguel Lebrija Urtetegui.....	30
→ Francisco I. Madero: primer Jefe de Estado en viajar abordo de un avión...	32
→ El último vuelo romántico.....	37
<b>TODO LO QUE SUBE, TIENE QUE BAJAR</b> .....	39
→ El incansable Villasana, una vocación para volar.....	40
→ El Aeródromo Nacional de Balbuena, resultado del año dorado de las construcciones aeronáuticas nacionales de 1915.....	43
→ Hacia la construcción de un aeropuerto civil, el ideal de Villasana.....	47
→ ¡Lucremos con esto! El surgimiento de la aviación comercial.....	48
→ De ‘circos aéreos’ a ‘líneas aéreas’.....	50
→ ¿Cómo será fundada la primera Ciudad Aérea?.....	55
<b>DESPEGANDO HACIA LA MODERNIDAD: EL PUERTO AÉREO CENTRAL</b> .....	58
→ En el pecado se lleva la penitencia: génesis de un problema.....	64
→ Los albores del primer aeropuerto civil de México.....	66
→ El Aeródromo Central Militar.....	74
→ El ‘boom’ de los aeropuertos.....	77

→ La era del Jet, la creación de ASA y un largo camino de transformaciones.....	82
→ Aires de privatización.....	101
→ ¡Urge un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México! ¿Tizayuca o Texcoco?.....	107
→ El Sistema Metropolitano de Aeropuertos.....	119
→ La única salida: construir otra terminal.....	124
→ El cierre de un ciclo. Inauguración de la T2.....	131
<b>A MANERA DE CONCLUSIÓN.....</b>	<b>134</b>
<b>FUENTES DE CONSULTA.....</b>	<b>139</b>

## PRESENTACIÓN

La importancia de un aeropuerto es trascendental pues es un servicio para la sociedad en general y un medio de transportación eficaz e irremplazable, a través del cual tienen contacto las regiones de mayor actividad económica de un país con el resto del mundo, lo cual permite el libre flujo de pasajeros, de transporte de carga y demás servicios aéreos complementarios.

Así, la aviación ha sido un símbolo de modernidad dada la capacidad que tienen las aeronaves para recorrer grandes distancias de forma rápida y segura, misma que se ha convertido en una pieza fundamental del mundo contemporáneo. Igualmente, la historia de los aeropuertos es un recuento de grandes desafíos que demuestran que la imaginación del hombre es un recurso inagotable.

Las páginas de este trabajo son el resultado de una exhaustiva investigación periodística, basada en más de 140 fuentes que van de las bibliográficas, hemerográficas y cibergráficas hasta las entrevistas y documentos inéditos, para dar al lector una *visión panorámica* y privilegiar el conocimiento de los aspectos que han moldeado al aeropuerto capitalino, desde sus antecedentes en los llamados *Llanos de Balbuena* (1910) luego *Aeródromo Nacional de Balbuena* (1915), de uso militar, transformándose posteriormente en *Puerto Aéreo Central* (1928), primero en el país de uso civil, después *Aeropuerto Central* (1943), hasta el *Aeropuerto Internacional 'Benito Juárez'* de la Ciudad de México, mejor conocido por las siglas AICM.

En su ubicación actual se desarrolló de manera continua a partir de la inauguración de la Terminal 1 (T1), con la misma configuración básica. Para entonces, ocupaba un sitio alejado de la zona urbana y contaba con suficiente espacio y capacidad para atender a la demanda de la época; sin embargo, a consecuencia del acelerado crecimiento de los servicios, a mediados de los años 60 del siglo pasado, apenas una década después de su inauguración, comenzó a presentar señales de saturación.

En 2003, ante la incapacidad para construir un nuevo aeropuerto que sirviera para atender con eficiencia la demanda, se decidió, además de otras medidas, construir una segunda terminal dentro de sus linderos para aminorar los índices de saturación, y agotó así las posibilidades de ampliación, como había

sido una constante en su historia, razón por la cual algunos dicen que es un *gigante en permanente evolución*, otros, a casi un siglo de vida, lo describen como un *viejo gruñón*, aunque también podría ser calificado como un *mutante*, debido a sus numerosas modificaciones y crecimiento constante.

Dada la temática del texto, se ha elegido relatar los hechos en la modalidad de *crónica histórica*, basada en la definición de Guillermina Baena Paz, quien dice: “se trata del género periodístico que permite ordenar un suceso tal como ocurrió, desde el inicio hasta el final”; se utilizan herramientas literarias que den frescura, agilidad, brevedad y precisión al escrito, donde se engloban diversos aspectos como los sociales, políticos, económicos e incluso urbanos y así se relatan los hechos históricos acontecidos desde el nacimiento del aeropuerto capitalino, hasta la inauguración de la nueva Terminal 2.

Cabe mencionar que la curiosidad por entender mejor su historia y procesos internos y externos, nació cuando quien suscribe, después de diversos intentos fallidos, finalmente logró realizar un periodo de *prácticas profesionales* en su Gerencia de Comunicación Social, de donde surgió la inquietud por conocer a fondo el origen y el funcionamiento general del AICM a través del tiempo, hasta el 2008 y a propósito de la inauguración de la Terminal 2. Con ello, se pretende hacer una remembranza histórica para conocer las razones por las cuales, hoy en día, ha llegado a ser insuficiente para la gran cantidad de viajeros que utilizan sus servicios, tanto nacionales como extranjeros.

La aportación del presente trabajo periodístico será la de mostrar su *radiografía*, donde el entorno histórico, social, económico y político se explique por medio de información clara y cronológicamente ordenada, misma que coadyuve al entendimiento de las condiciones operativas y tecnológicas con las que se ha desenvuelto dicho aeropuerto a través del tiempo, pudiendo éste, en un futuro no muy lejano, apuntalar al país y consolidarlo como un líder en el aerotransporte, o bien, ser un esfuerzo fútil y el fracaso de más de una administración federal.

Debo confesar que cuando comencé a escribir esta crónica no pensé que estaba por recorrer todo un siglo de historia de México, su capital y además, un poco sobre su aeropuerto. Al principio sólo sabía que quería escribir sobre la mencionada terminal aérea, así que comencé por investigar sobre su historia, encontrando información muy escueta y algunas veces hasta contradictoria.



En un trabajo de esta naturaleza, tuve que elegir entre lo más relevante de cada época, por lo que puede decirse que “no están todos los que son ni son todos los que están”, sin embargo, puede confiarse en que ésta ha sido una investigación ardua que arroja información nueva y actualizada.

Aunque está considerado como un texto completo y uniforme, su estructura está distribuida en tres secciones, a manera de capítulos y sin divisiones tajantes para darle un mayor sentido periodístico y agilizar así su lectura. A esta presentación, se integra una descripción de las partes que conforman un aeropuerto y algunos términos que conviene saber para asimilar mejor el contenido. De igual forma, me permití narrar una experiencia que tuve en el AICM, donde en gran medida me convencí de desarrollar a profundidad el tema.

En este sentido, me parece importante señalar que desde el principio procuré que este escrito no se limitara a ser un simple *inventario* de obras con tablas y gráficas, por lo que preferí que las cifras fluyeran y se confrontaran dentro del mismo ritmo del texto, sin ser tan detallado en cada construcción y ampliación realizada.

En la primera parte, relato de manera general los antecedentes de la aviación en la Ciudad de México, donde puse énfasis en algunas historias que resultan interesantes de saber, como las de incipientes pilotos civiles como Alberto Braniff Ricard, Miguel Lebrija Urtetegui y Juan Guillermo Villasana López, quienes sentaron las bases de la misma.

En la segunda parte comento cómo se llegó a la necesidad de construir un aeropuerto civil y los protagonistas históricos que participaron en ello, el auge de la aviación en el periodo revolucionario, así como el nacimiento de la aviación comercial.

Por último, describo desde el surgimiento del Puerto Aéreo Central, pasando por las grandes obras expansionistas en los tiempos bélicos, hasta el inevitable congestionamiento del AICM y la construcción de la Terminal 2, con sus implicaciones políticas y sociales.

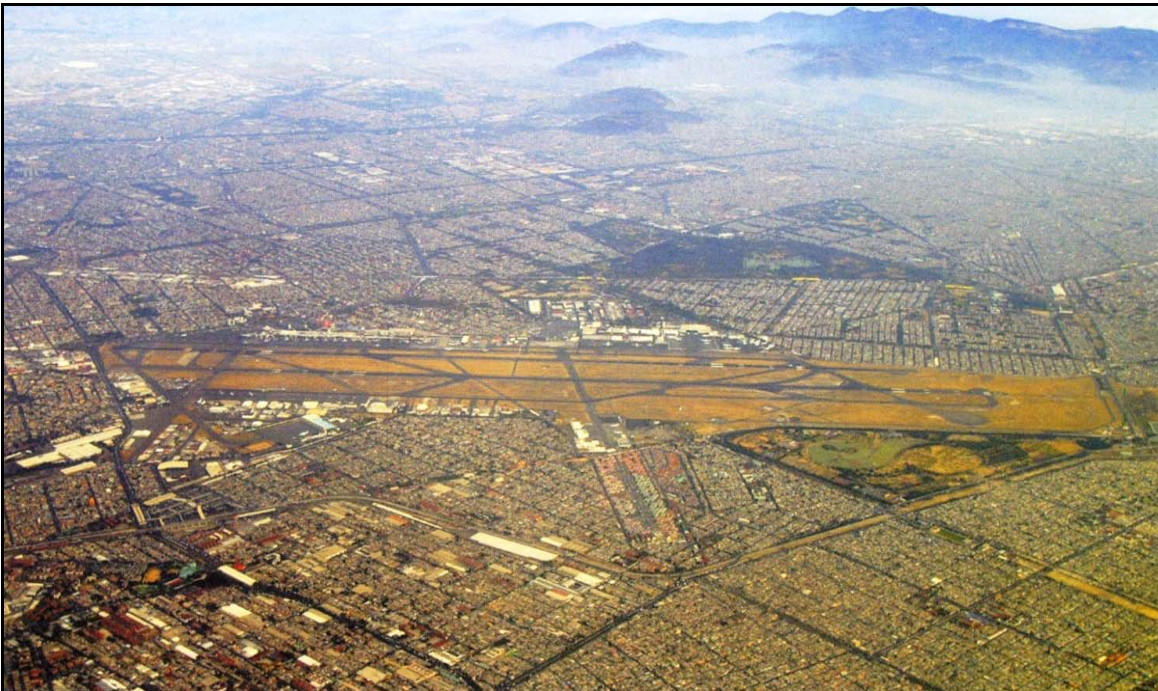
Así pues, éste es un recorrido de casi un siglo de historia. Espero el lector encuentre en las siguientes páginas un texto útil, interesante, explicativo, fidedigno y hasta entretenido, como fue concebido desde el principio por el autor.

De antemano agradezco sinceramente el tiempo dedicado a su lectura.





*Vista aérea del Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México en 1932, con pocos asentamientos humanos a su alrededor. Al fondo, el Cerro del Peñón. Compárese con la siguiente fotografía tomada en 2004.  
(Foto: Compañía Mexicana de Aerofoto, Colección Digital de la Fundación ICA).*



*El Aeropuerto Internacional 'Benito Juárez' de la Ciudad de México (AICM) en medio del acoso descontrolado de la mancha urbana y el crecimiento de la capital. (Revista ENLASA, Verano 2004).*



## ***El inicio de operaciones de la Terminal 2***

Era el jueves 15 de noviembre de 2007. Tenía un año ya de haber terminado mi periodo de prácticas profesionales en la Gerencia de Comunicación Social del aeropuerto, –lugar donde tuve la oportunidad de aprender más sobre la profesión– y quería presenciar un evento de tal magnitud, que me permitiera acercarme al ejercicio del periodismo y de la comunicación social, al cual asistirían diversos personajes de la vida nacional y que por invitación yo podría asistir.

Un día antes, llamé al Gerente de Comunicación Social, vocero del aeropuerto, José Luis Uribe Ortega.

—¿Vas a venir con nosotros mañana al inicio de operaciones de la T2?— me preguntó.

—¡Claro que sí!— respondí. Hace un año que estoy esperando esto y no me lo pierdo.

—Entonces vente mañana a las 5:30 de la mañana, te esperamos en la sala de exposiciones, de ahí nos vamos todos en el nuevo trenecito a la T2— me dijo. Vas a entrar con un pase de prensa.

—¿Entonces no es inauguración?

—No, ésa será después cuando terminen las vialidades y demás accesos, por ahora sólo inicia sus operaciones.

—Está bien, ahí nos vemos mañana— le dije sorprendido, pensando en cómo iba a hacerle para llegar tan temprano, aunque ya me lo imaginaba.

A las 5:30 de la mañana del día siguiente, con mucho sueño y con un frío húmedo de ésos que rara vez se sienten en la Ciudad de México, ya estaba en la estación *Terminal Aérea* del metro, sin pensar que por la tarde me daría un agudo resfriado como consecuencia. Pensé que se me hacía tarde y caminé aprisa para alcanzarlos antes de que se fueran y mi *desmañanada* fuera en vano. Ya ahí, caminé al Salón Oficial, donde me dieron un gafete especial para ingresar al evento, al igual que a todos los demás periodistas de “la fuente” que esperaban para iniciar el recorrido. Después de las seis, sin saber qué esperar por ser la primera vez que asistía a un suceso como éste, salimos todos para abordar el nuevo tren ínter-terminales.





Arriba de él, los fotógrafos no paraban de disparar sus cámaras pues la vista panorámica que se ofrece del aeropuerto a esa altura es única. “Ojalá así fuera el metro todos los días”, “a ver si no se cae antes de llegar”, bromeaban algunos periodistas durante el recorrido de 3.5 kilómetros que duró 4.5 minutos.

Al llegar al nuevo edificio, ya nos esperaban en los pasillos el secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), Luis Téllez Kuenzler, el arquitecto Ernesto José Velasco León, director general de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y Héctor Velásquez Corona, director del AICM, para darnos la bienvenida y llevarnos en un rápido recorrido por la nueva estructura.

Cada uno se turnaba para hablar de sus características generales, según avanzábamos entre la turba de reporteros y la comitiva de los funcionarios. “La terminal está totalmente terminada y el edificio fue diseñado y construido enteramente por mexicanos, sólo falta concluir el hotel y la vialidad que viene del Viaducto; con esto aumenta la capacidad de aterrizajes y despegues del aeropuerto entre un 10 y un 13 por ciento”, exponía el titular de la SCT.

Después de varias explicaciones técnicas, nos condujeron hasta un *aeropasillo* –puente móvil y ajustable para que los pasajeros suban o bajen del avión– que debido al paso acelerado de los asistentes, se mecía ligeramente, provocando risas nerviosas a algunos. Luego bajamos hasta la pista, donde nos esperaban varios *aerocares* –autobuses especiales para el traslado de personas, usuarios y tripulación–, los cuales nos llevarían al otro extremo para ver el primer despegue desde la T2 con un vuelo nacional de Aeromar hacia Colima y otro internacional, de Delta Airlines, hacia Atlanta, Georgia, en Estados Unidos.

En el camino pensaba en lo diferente que lucía después de la última vez que había estado ahí, hacía unos meses atrás, en enero, cuando ni siquiera estaba puesta la alfombra, los letreros estaban aún envueltos en plástico, o el tren, que todavía no había sido montado en el riel. “Siempre hay algo nuevo”, pensé.

Curioso me pareció el *bautizo* que dieron a los aviones antes de partir, una especie de ritual que se realiza en este tipo de ceremonias: se colocan dos camiones de bomberos del Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios (CREI) en cada extremo de la pista y conforme el avión avanza, éstos le lanzan chorros de agua formando, a contraluz, un arco iris gigantesco que salpica con una suave brisa a los sorprendidos asistentes.







*Despegue inaugural de la T2 con un vuelo nacional de Aeromar, el 15 de noviembre de 2007.  
(Foto: Armando González/Gerencia de Comunicación Social del AICM)*



*Primer vuelo internacional saliente de la T2, de Delta Airlines, el 15 de noviembre de 2007.  
(Foto: Armando González/Gerencia de Comunicación Social del AICM)*



De pie, en medio de la pista, entre una multitud de personas, observando un momento histórico para la vida del aeropuerto –por ser, con toda certeza, su última oportunidad de expansión–, me hace pensar en muchas cosas, trato de imaginarme cómo sería al principio... ¿En qué momento alguien pensó en construir un aeropuerto en este lugar y por qué?, ¿qué otros sucesos como éste que estoy presenciando habrán ocurrido hace 40, 60 u 80 años atrás?, ¿cuántas anécdotas podrían contarse al respecto?, ¿qué papel habrá jugado el aeropuerto a través del tiempo, en el desarrollo y evolución de la zona?

Por lo que he notado, muchos de los trabajadores del aeropuerto y de las aerolíneas viven en la periferia, e incluso las familias de muchos de ellos han subsistido y progresado gracias a los empleos y/o negocios que se generan en su interior y a su alrededor.

Este aeropuerto es importante. Es el más importante de México y de América Latina por muchas razones... Valdría la pena hacer una memoria histórica desde sus inicios, hasta llegar a este momento para conocer su evolución.



*Entrada de la nueva Terminal 2 del AICM.*  
(Foto: Armando González/Gerencia de Comunicación Social del AICM)



## ***Una máquina en movimiento: para entender al aeropuerto***

Si bien la industria del transporte aéreo cobra cada vez más importancia en las economías mundiales, en nuestro país solamente viaja por avión el 10 por ciento de la población, según afirma el columnista Alejandro Jiménez, del diario *El Universal*, en su sección *Viajes y Negocios* del primero de agosto de 2007; un porcentaje todavía pequeño y privilegiado de mexicanos que se trasladan por esta vía puesto que los precios no son aún tan accesibles para competir con otros medios de transporte más económicos, como son los autobuses. Aun así, el crecimiento del sector siempre se ha mantenido a la alza, salvo algunos pequeños descensos como los ocurridos luego de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos.

Su transformación ha sido paulatina y tan sólo en 2007, el Aeropuerto Internacional *Benito Juárez* dio atención a 25 millones 881 mil 662 de pasajeros en 378 mil 161 operaciones –aterrizajes y despegues–, lo cual representa el 35 por ciento en el movimiento de pasajeros y más del 20 en las operaciones a nivel nacional, con lo que ocupa el lugar número 44 de los aeropuertos más importantes del mundo –entre los cinco mil existentes–, por la cantidad de pasajeros que moviliza anualmente y el primero en América Latina. Se calcula que al término de 2008, habrá transportado a más de 26 millones de viajantes, hasta llegar gradualmente a 32 en menos de una década, con la nueva Terminal 2 a toda su capacidad.

Al saber esto, la mayoría conocemos o hemos estado en un aeropuerto y entendemos a grandes rasgos qué es y para qué sirve, sobre todo los que vivimos cerca del AICM y más aún los que tienen algún vínculo laboral con él y conocen a fondo su funcionamiento. Lo cierto es que muchos ignoramos que dentro de él existe un engranaje de personal especializado e instalaciones que le permiten funcionar las 24 horas, los 365 días del año, para dar servicio a los millones de usuarios que anualmente acuden para viajar al interior o al exterior de la República, ya sea por placer o negocios. En este punto, dado que inevitablemente abordaremos el concepto, habría que *aterrizar*, de manera muy simple, lo que es un aeropuerto y las partes más importantes que lo componen, así como conocer algunos conceptos básicos para comprender los problemas, no sólo del que nos





ocupa, sino de todos los aeropuertos de gran relevancia en el mundo. De esta manera podremos conocer mejor las necesidades históricas de nuestro aeropuerto y su crecimiento sostenido junto con la propia ciudad.

A finales de los años 20 del siglo pasado, ya no sólo podían conformarse con una simple superficie despejada y lo más llana posible para aterrizar y/o despegar aeroplanos, sino que ahora se necesitaría una nueva estructura, cada vez más compleja y organizada. En la actualidad, los aeropuertos han dejado de ser aquellas simples instalaciones reguladoras de tránsito aéreo, para convertirse en infraestructuras de transporte que pueden manejar grandes capitales y contar con un considerable tiempo para planificar y ejecutar proyectos, a efecto de ampliar la capacidad aeroportuaria y mejorar los niveles de servicio.



*Primer edificio del Puerto Aéreo Central, en 1929. (Fotografía tomada del libro *Aeropuertos*).*

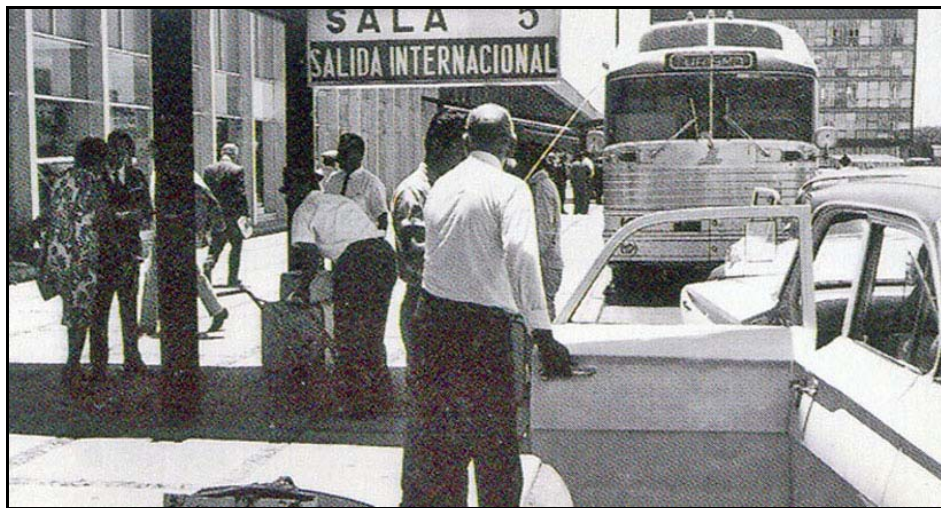
Es verdad que cada aeropuerto tiene sus propias características y peculiaridades, una *personalidad*, por decirlo así, dependiendo de la situación geográfica, del tipo de tráfico al que da servicio, e inclusive, de los procedimientos propios de las autoridades de cada país o ciudad.

De acuerdo con la explicación que nos brinda un estudio comparativo de aeropuertos internacionales, realizado por *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea* (AENA), lo que popularmente se le conoce como *aeropuerto* es apenas la parte terrestre de un sistema que, junto con el espacio aéreo, constituye el sistema aeroportuario. De esta manera, un aeropuerto está compuesto por tres grandes subsistemas: el de movimiento de aeronaves llamado *lado aire* –o zona

aeronáutica–, el de actividades aeroportuarias designado como *lado tierra* –o zona terminal–, y la parte exterior que tiene contacto con la población circunvecina se denomina *lado ciudad*.

Los aviones usan el *lado aire* del aeropuerto, mientras que las actividades aeroportuarias se llevan a cabo en el *lado tierra*, siendo los edificios terminales de pasajeros la interfase entre ambos, conectando los modos de transporte aéreo y terrestre. La zona de pasajeros en el *lado tierra* es un complejo conjunto de elementos funcionales e individuales, tales como aduanas, recepción y emisión de equipaje, mostradores de aerolíneas, zona comercial y salas de última espera. Ésta última puede identificarse también como la integrada por la liga vial, los estacionamientos y el camino de acceso.

El llamado *lado ciudad* es la zona de intercambio de pasajeros y vehículos entre la urbe y el aeropuerto. Esta última subdivisión es importante y de manejo delicado, pues compromete tanto el tráfico ciudadano como una entrada y salida fluida de usuarios al edificio terminal del aeropuerto.



*El 'lado ciudad' del aeropuerto del DF en la década de 1960.*  
(Foto: AGN. Fondo Díaz, Delgado, García. Tomada del libro *Puertos del Aire*).

La liga vial debe tener suficientes vías de entrada y salida con el menor número de cruces y recorridos, así como una longitud suficiente de acera para el desembarque y embarque de personas y equipajes. Los estacionamientos, que pueden ser próximos o remotos, deben contar con el número adecuado de espacios con un área suficiente para movimientos. Las pistas de vuelo, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las calles de rodaje y los sistemas de ayudas a la navegación y aproximación, componen el *lado aire*.

Como en el caso de la terminal aérea que tenemos por tema, la propia historia condiciona muchas veces el estado actual de los aeropuertos, lo cuales han crecido en paralelo al entorno urbano próximo, limitándose el uno al otro de sus respectivos crecimientos.

En palabras del propio ex Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), Pedro Cerisola y Weber, vertidas en diversas notas informativas, se explican en buena medida las limitaciones actuales de la terminal aérea: “Este aeropuerto tuvo en su momento, hace 50 años, reservas territoriales importantes que se perdieron con el tiempo (...), incluso desapareció la *Cuchilla del Tesoro* y algunos otros terrenos en 1985, a raíz del sismo, donde se cedieron los terrenos para la reubicación de algunos damnificados”.

Por el contrario, aeropuertos de construcción más reciente se han proyectado con base en el crecimiento urbano a su alrededor, y al mismo tiempo se ha procurado que los movimientos de las aeronaves en llegadas y salidas sean simultáneos, lo que conlleva a planear las pistas para operaciones independientes. Eso lleva a configuraciones de pistas paralelas, normalmente dos o cuatro, según los movimientos necesarios, con separaciones que, en muchos casos, están más determinadas por las necesidades de superficie para las áreas terminales y sus accesos que por las de gestión del espacio aéreo.

Respecto al área terminal de pasajeros, a través del tiempo también se pueden apreciar diferencias importantes en su arquitectura –en los inicios de la aviación, incluso llegaron a usarse graneros para tal efecto–. Anteriormente, era suficiente con un edificio sencillo, de un nivel y formas regulares, en el que el bajo nivel de tráfico permitía que la operación fuera posible. Según se ha incrementado la demanda del servicio de transporte aéreo, se ha necesitado prever la separación de flujos, dotando a las terminales de niveles claramente diferenciados, como en el caso de la nueva Terminal 2 (T2) del AICM, donde desde el principio se consideró un doble nivel, uno para salidas y otro para llegadas, ya que las necesidades y expectativas de cada pasajero son muy diferentes. La secuencia de arribo de los usuarios es normalmente dispersa y depende de varios factores como el tipo de vuelo, la experiencia del pasajero como viajero frecuente, su movilidad dentro del edificio, el propósito del viaje, así como la seguridad de las instalaciones, entre otros.



Todos estos elementos se complementan con un acceso general adecuado, que en muchos casos, está integrado a programas de redes viales urbanas y suburbanas del entorno comunitario. En cualquier condición el acceso puede, por los tiempos de recorrido, afectar al tiempo total de viaje de los pasajeros, lo que llega a ser un parámetro a considerar para la preferencia del uso o no del transporte aéreo.

En el pasado, la estancia del pasajero en el aeropuerto variaba entre 20 y 30 minutos antes de abordar el avión, mientras que en tiempos más recientes, el plazo de anticipación se ha incrementado a dos horas para vuelos nacionales y tres para internacionales, esto a raíz de los procedimientos de seguridad más estrictos después de los trágicos atentados terroristas de 2001 en Nueva York, Estados Unidos, lo cual causa mayores lapsos de estancia en el edificio terminal.

El problema de la capacidad en las terminales aéreas de pasajeros, –que ocurre en todo el mundo–, está directamente relacionada con el flujo de los usuarios y tiene características muy diferentes a las de otras instalaciones de transporte, mismas que deben ser tomadas en cuenta para su diseño. Entre los usuarios que utilizan sus servicios, cabe citar a los pasajeros que acuden junto con sus acompañantes, las compañías aéreas, los concesionarios comerciales, los trabajadores y autoridades del propio aeropuerto, así como los vecinos que transitan por el área.

Cada que hablamos de la *capacidad* del AICM –y por consiguiente de su saturación–, podemos pensar en dos nociones diferentes. Según la concepción de Federico Dovali, subdirector de Construcción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), asentada en la revista *Enlasa*, “la primera considera que la capacidad es la posibilidad de procesar una demanda en un periodo determinado, y se le conoce como capacidad práctica”. La segunda, define la capacidad como “el número máximo de operaciones que pueden aceptarse en un periodo dado, siempre que exista una demanda continua, es decir, que un avión esté listo para despegar o aterrizar; a tal capacidad se le conoce como última o máxima”. La capacidad operativa de un aeropuerto se ve reflejada básicamente en cinco áreas: el espacio aéreo y las pistas, las calles de rodaje, las plataformas, el edificio terminal y la zona terrestre; en el caso del espacio aéreo y las pistas, su capacidad se va a definir por un determinado flujo de aviones que atienda.



Para dar una idea de la complejidad de una terminal aeroportuaria, baste decir que la superficie que ve un pasajero en su trayecto al avión, puede apenas representar un 35 o 40 por ciento del total. En esta parte, destinada a dar servicio al pasajero, se tienen que realizar múltiples actividades en un periodo de tiempo apropiadamente breve y con mucha demanda, en la mayoría de las ocasiones.

Para hacer posible el traslado de un elevado volumen de pasajeros y equipajes, las terminales han tenido que incorporar sistemas caros y tecnológicamente avanzados, muchas veces completamente automatizados, para su tratamiento eficaz y adecuado.



*El lado aire, lado tierra y lado ciudad del AICM.*  
(Foto: Armando González/Gerencia de Comunicación Social del AICM)

El aeropuerto en sí, nace de un conjunto de elementos coordinados para dar comunicación entre el transporte aéreo y terrestre.

Con una superficie de apenas 746.43 hectáreas, el aeropuerto de la Ciudad de México cuenta con dos pistas que atienden en promedio 54 operaciones, no simultáneas, por hora, aunque sus límite máximo es de 61. Dichas pistas son la 05 Izquierda 23 Derecha (05L-23R, por sus siglas en inglés) de tres mil 846 metros de longitud por 45 de ancho y la 05 Derecha, 23 Izquierda (05R-23L) de tres mil 900 por 45.



Posee cinco calles de rodaje, plataforma para la aviación comercial de 459 mil metros cuadrados, plataforma de aviación regional de 91 mil 200 metros cuadrados, plataformas remotas, edificios terminales para operaciones y pasajeros internacionales, nacionales y regionales. Dentro de él operan 35 aerolíneas de pasajeros y 19 de carga.

Dentro de él se efectúa el 35 por ciento de todas las operaciones aéreas de la República mexicana. A través de este aeropuerto, el Distrito Federal y la Zona Metropolitana se unen con 48 ciudades del país y 56 del extranjero, 25 de Estados Unidos, tres en Canadá, 11 en Europa, siete en países de Centroamérica y el Caribe, ocho en Sudamérica y una en Asia. Estas ciudades se distribuyen por tres continentes y 32 de ellas son capitales de nación.

“Primero estuvo el aeropuerto y después las colonias —expone la socióloga Cristina Camacho Ramos— sin embargo, el aeropuerto se ha expandido y ha generado una serie de transformaciones en su entorno porque su modernización significó la construcción de hoteles a su alrededor, que incluso se comunican con la terminal y con ellos lugares donde se requiere de estacionamientos, espacios para camiones, y esto se convierte en una especie de mancha que va creciendo. Lo cual implicó que muchas de las casas que estaban originalmente cerca, hacia el Deportivo Oceanía, sobre la calle Tahel y principalmente en la zona del Peñón de los Baños, desaparecieran, pues se convirtieron en agencias aduanales, de envío de paquetería y restaurantes, entre otros”.

“De esta forma, —explica la también académica de la FES Aragón— todo esto se convierte en una zona laboral de servicios fundamentalmente relacionados con el aeropuerto, como las llamadas cocinas económicas, sitios de taxis, talleres mecánicos y papelerías; el entorno y el paisaje urbano cambian y se adaptan a las necesidades de los pasajeros, cuyas dinámicas también han evolucionado con el crecimiento del propio aeropuerto”.

Otro hecho indudable es que el AICM es un negocio muy rentable y de gran importancia para el Gobierno Federal. Baste mencionar que, según el propio sitio de Internet de la terminal aérea, en el ejercicio 2005, se obtuvieron ingresos diversos por dos mil 454 millones de pesos —actualmente ya supera los tres mil— y de acuerdo con el vocero del aeropuerto, es de las pocas industrias que opera regularmente con *números negros*, es decir, siempre hay ganancias.



## **LOS QUE SOÑARON CON VOLAR. ANTECEDENTES DE LA AVIACIÓN EN LA CIUDAD DE MÉXICO: LA AEROSTACIÓN**

*El deseo de volar tenía mucho de sacrilegio, si el vuelo era facultad divina, intentar hacerlo era una blasfemia, ya que no sólo se pretendía con ello igualarse a los dioses —y a ratos a los pájaros—, sino que se contrariaba su voluntad expresa: si los dioses hubieran deseado que los hombres volásemos, se creyó, nos habrían dotado de alas.*

**Rafael R. Esparza**

En realidad hubo una gran actividad aeronáutica en la zona del Valle de México desde mediados del siglo XIX, especialmente en el área que hoy ocupa el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y sus alrededores. Los primeros “intrépidos y temerarios” que se atrevían a volar, lo hacían en globos aerostáticos, al principio como un mero placer, luego como una oportunidad de negocio dando espectáculos y exhibiciones.

Algunos de esos “retadores de los dioses” más destacados, fueron el francés Eugene G. Robertson, quien realizó la primera ascensión aerostática en la capital mexicana, el 14 de febrero de 1835. En un tiempo en que la sociedad estaba sedienta de distracciones, el primer mexicano en hacer lo mismo fue Benito León Acosta Rubí de Celis, de 24 años, el 3 de abril de 1842, quien con la fama de sus logros dejó a los mexicanos deseando vuelos cada vez más altos y arriesgados.

En 1857, el estadounidense Samuel Wilson llegó a la ciudad con un gigantesco aerostato que aseguraba, era el más grande de la época en todo el continente y que en él había viajado de Nueva York a San Francisco, ida y vuelta. Ante el entusiasmo popular puso un globo a disposición del público para realizar paseos aéreos. Inclusive el presidente Comonfort, asombrado, pagó por su primera presentación ante el pueblo.

Otro pionero oriundo de la capital, fue el telegrafista Joaquín de la Cantolla y Rico, que inspirado por Wilson, fundó la “Empresa Aerostática de México” y en el año de 1862, interesado por los materiales de que estaban hechos los globos, solicitó el apoyo del gobierno “para realizar ensayos personales sobre aerostatos de dirección”. Construidos por él mismo de manta inglesa y un sistema regulador de flama de alcohol, tuvo tres globos de gran dimensión: *El Moctezuma I*, *El Moctezuma II* y el mayor de todos, *El Vulcano*, de 20 metros de altura.



*Joaquín de la Cantolla y Rico, pionero de los vuelos en globo en México.  
(Imágenes de [www.mexicodesconocido.com.mx](http://www.mexicodesconocido.com.mx))*

“Alcanzó su meta en 1863, cuando se anunció en toda la Ciudad de México una exhibición en la plaza de Toros del Paseo Nuevo, que se localizaba en la confluencia de las actuales calles de Avenida Juárez, Reforma, Bucareli y Rosales, precisamente en el lugar que ocupa el edificio de la Lotería Nacional”, explica Salvador Rangel, en un artículo publicado en el portal de la Universidad Autónoma de Querétaro.

Cantolla voló por su cuenta hasta 1909, aunque muchas veces invirtiendo todos sus ahorros y patrocinado por sus amistades, pues él percibía un salario muy bajo. Su afición por los globos y los aviones le permitió conocer personalmente a pioneros de la aviación en México como Alberto Braniff, los hermanos Aldasoro y a Horacio Ruiz, entre otros.

### ***Los primeros despegues y aterrizajes***

Recién entraba el siglo XX y la *modernidad* comenzaba a hacerse notar, cuando el 6 de enero de 1907, Richard K. Hamilton hizo el primer vuelo de un dirigible anunciando los puros de “El Buen Tono”. Al año siguiente, otro dirigible en forma de cigarro, conducido por un piloto estadounidense de apenas 20 años, Lincoln Beachy, llevaba mantas anunciando a la misma empresa.

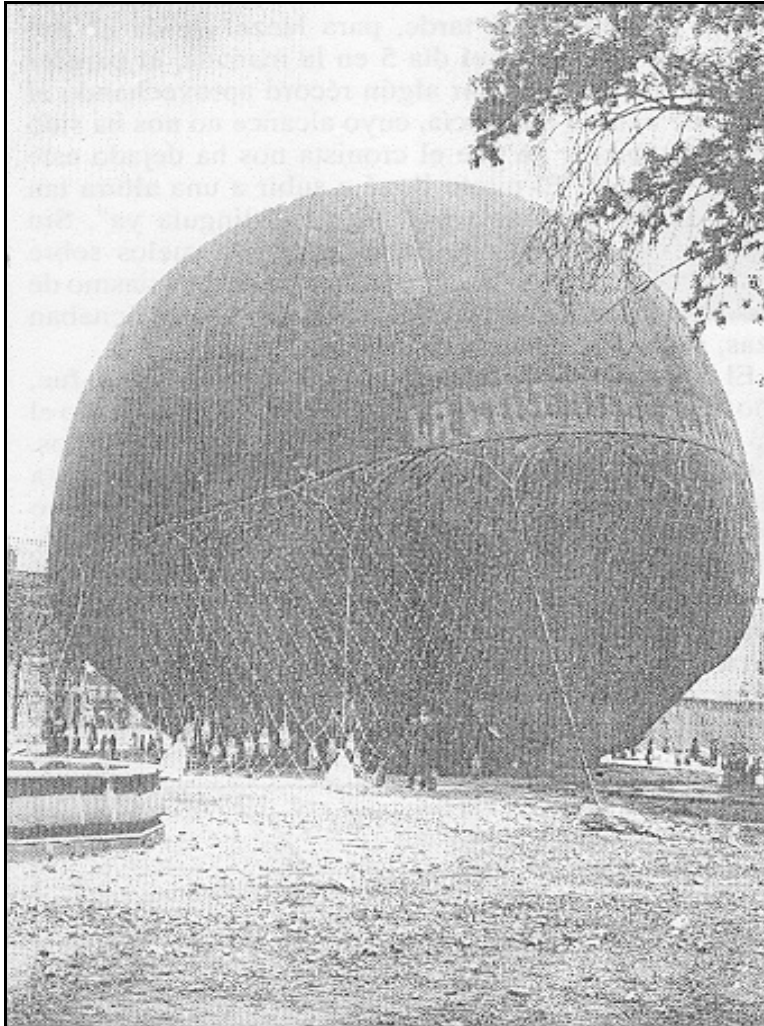
En 1909 el gerente general de la cigarrera, el francés Ernesto Pugibet, para seguirse publicitando compró un pequeño avión *Blériot* de 25 caballos de fuerza, igual al del piloto Louis Blériot, quien acababa de cruzar el Canal de la Mancha. Y para intentar volarlo en el Valle de México, trajo al país al piloto francés Raoul Duval, asistido por su mecánico llamado Golber; luego de varios intentos fracasaron al intentar despegar en él, pues no consideraron la altura de la zona.

Desde 1908, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez experimentaban con planeadores de su invención sobre una pendiente, en la cúspide del Cerro de la Estrella, todos ellos hechos de madera y lona. Persistentes ante los continuos accidentes, su siguiente proyecto fue el de construir, por sí mismos, desde los tornillos hasta las alas, un avión más resistente y aerodinámico. Al concluir su proyecto, se trasladaron hasta la capital de la República y pidieron al presidente Francisco I. Madero (1911-1913) permiso para probar su flamante aparato en unos llanos de gran extensión, área llamada Balbuena –o *Valbuena*, como se escribía hasta principios de 1920–. Madero, escéptico pero curioso, encargó al Ministro de Guerra, el general Ángel García Peña, que los supervisara para saber si les permitirían continuar con sus prácticas en el futuro. Y de verdad necesitaban el permiso, pues anteriormente realizaban sus prácticas en secreto y de madrugada, ya que el gobierno las consideraba como “sumamente peligrosas” y estaban prohibidas.

Además de la colonia Anzures, uno de sus sitios preferidos para experimentar, fue la calle de Querétaro, la primera delineada en la colonia Roma Sur, cuando aún no había casas construidas ni obstáculos en su camino que impidiera elevarse al endeble planeador. Lo arrastraban mediante una cuerda de cien metros de largo, atado a un carro impulsado a vapor que aceleraba a la *increíble* velocidad de 50 kilómetros por hora, misma que iba sujeta a un dispositivo especial que permitía al piloto desprender el cable a voluntad. El esfuerzo rindió frutos, pues tiempo después de haber mostrado sus habilidades al Ministro de Guerra, el gobierno decidió becarlos para estudiar aviación en una de las primeras escuelas de su tipo en los Estados Unidos.

La misma técnica utilizó otro piloto mexicano y destacado deportista, Miguel Lebrija Urtutegui, quien llegó a construir también varios planeadores con los que conseguiría volar hasta 200 metros de altura por unos segundos, aunque la mayoría de las veces los aparatos se destrozaban por el tirón del carro. El 14 de mayo de 1910, realizó el primero de una larga serie de vuelos, utilizando también como escenario los llanos de Balbuena –nombrados así por sus propietarios, la familia Braniff, en recuerdo de Bernardo de Balbuena, poeta español de siglo XVI y autor de *Grandeza Mexicana*, obra literaria en la que se describe en todos sus aspectos la capital de la Nueva España–.

En 1909, antes de viajar a Francia para aprender a volar, él mismo gastó todos sus ahorros para comprar un *globo cautivo* –sujeto a tierra– al cual llamó primero *Ciudad de México* y después renombrado como *El Centenario*, previendo la celebración del Aniversario de la Independencia. Miguel Lebrija tuvo su primera experiencia aeronáutica en un planeador, en los Llanos de Anzures, también conocidos como *Llanos de la Vaquita*.



*El globo cautivo La Ciudad de México, uno de los principales atractivos turísticos a principios del Siglo XX.  
(Fototeca INAH. Tomada del libro Los Orígenes de Manuel R. R.)*

Otro personaje fundamental de nuestra historia fue el destacado Juan Guillermo Villasana López, el cual en 1908, intentó despegar en varios planeadores con ruedas desde una colina de la hacienda de San Juan de Labor, en el estado de Hidalgo. Tan sólo una de muchas experiencias y aportaciones de Villasana a la historia aeronáutica de México.

Ciertamente hubo incontables intentos de diseñar un artefacto que pudiera volar por un tiempo considerable y con dirección a voluntad. Sin embargo, la construcción del primer avión en México se llevó a cabo entre 1910 y 1912, aunque los especialistas en el tema no concuerdan en sus versiones.

Por un lado, el historiador Rafael R. Esparza, explica que fue el avión construido y traído en 1911 por los hermanos Aldasoro a los llanos de Balbuena. Y por otro, el también historiador Manuel Ruiz Romero, afirma en el prólogo del libro *Alas Mexicanas*, de Héctor Dávila Cornejo, que “Juan Guillermo Villasana, ilustre precursor de la aviación mexicana, fue el primero en construir un avión en México: *el Latinoamérica*, tipo Deperdussin”, en 1912. Aunque también da crédito a los hermanos Aldasoro por la construcción de un motor especial en el mismo año.

Además, el escritor Dávila Cornejo asevera en el mismo libro que “el 11 de abril de 1910, Villasana voló exitosamente en un monoplaneador que construyó adaptándole un motor *Curtiss* para lancha, siendo ésta –sin duda– la primer aeronave motorizada construida en México”. Cabe resaltar que Esparza está sustentado en tres notas publicadas en el mes de enero de 1960 en *El Universal*, *La Prensa* y *Zócalo*. De éste último, la nota se titula *Juan Pablo Aldasoro en 1911 construyó un avión (sic)*.

Sin duda la información se contradice, pero los historiadores aeronáuticos generalmente le han dado más importancia al primero en volar un aparato motorizado en cada país, lo que es más una cuestión de cronología que de importancia. Así, la mayoría le da el crédito a Villasana por *El Latinoamérica*.

Como se puede apreciar, en esos años la pasión por volar se había convertido en la vocación de más de uno. Algunos adictos a la adrenalina lo veían como un deporte extremo, otros con posibilidades de convertirse en un instrumento bélico y unos más, aferrados simplemente a descubrir los secretos de la aeronáutica.

Todo era cuestión de tiempo. Había una competencia implícita para ser el primero en volar montado en un avión completamente mecánico y dirigido a voluntad. Cualquiera de los anteriormente mencionados podría haber llegado a la meta, especialmente Miguel Lebrija, quien regresaba de su entrenamiento en París con conocimientos que los demás no tenían. Sin embargo, las cosas iniciaron de manera distinta a principios de 1910.

## **Alberto Braniff Ricard, el Sportman**

Nacido en México en 1884 durante el gobierno de Porfirio Díaz, era el sexto hijo de un matrimonio canadiense radicado en la capital. Su madre, Marie Bertrand Laurence Ricard y su padre, el empresario Thomas Braniff, un hombre acaudalado que luego de haber participado en la construcción de ferrocarriles en Chile y Perú, intervino también en la ruta México-Veracruz. Más tarde fundó en Orizaba la fábrica de hilados y tejidos de *San Lorenzo*, entre muchos otros negocios que emprendió en sociedad con industriales franceses. A su muerte, dejó una fortuna considerable a su viuda y a sus hijos Jorge, Óscar, Tomás, Arturo, Lorenza y Alberto.

Así, entre sus hermanos dedicados a los negocios –quienes vendían los primeros automóviles motorizados traídos a México, según consta en documentos protegidos por el Archivo Histórico del DF–, Alberto Braniff se tomó el rol deportista de la familia. Hacía de todo sin limitarse –¿para qué? era millonario–.

*Sportman* les llamaban los periódicos de la época a los de su tipo. Practicaba el ciclismo, toreaba con éxito, boxeaba, corría, nadaba y escalaba. Jugaba fútbol, beisbol y frontón. Corría motocicletas, lanchas y automóviles a gran velocidad. Era un verdadero aficionado a los *deportes extremos* pues no había reto inalcanzable para él. Inclusive, en uno de sus tantos viajes a Europa, compró una lancha extra rápida con la que rompió un récord al cruzar en 35 minutos el lago de Chapala, lugar donde edificó una casa de estilo Victoriano para vacacionar; esta última convertida actualmente en el *Restaurante Cazadores*, promocionado por la Secretaría de Turismo de Jalisco.

A pesar de que su madre odiaba los toros, una de sus mayores pasiones de juventud fue precisamente la fiesta brava, sólo que poco después encontraría otra más intensa que le duraría para el resto de su vida: *la aviación*.

A la muerte de su padre, aún soltero y veinteañero, dedicó mucho de su tiempo a viajar con su madre, quien poseía un *Chateau* en Francia, país que destacaba en esa época por sus adelantos tecnológicos en la aviación. Así, en una mañana de principios del año 1909, sentado a unos 200 metros del mar en las alturas de Biarritz, el joven aristócrata escuchó un fuerte ruido que cruzaba los aires, llamando inmediatamente su atención.

Era un biplano que a poca altura, arrojaba volantes anunciando un campo de aviación que quedaba a 20 minutos de distancia por carretera. Subió a su automóvil y persiguió al avión marca *Voisin*, de 60 caballos de fuerza hasta llegar al lugar, donde ya esperaban otras personas su turno para abordarlo.

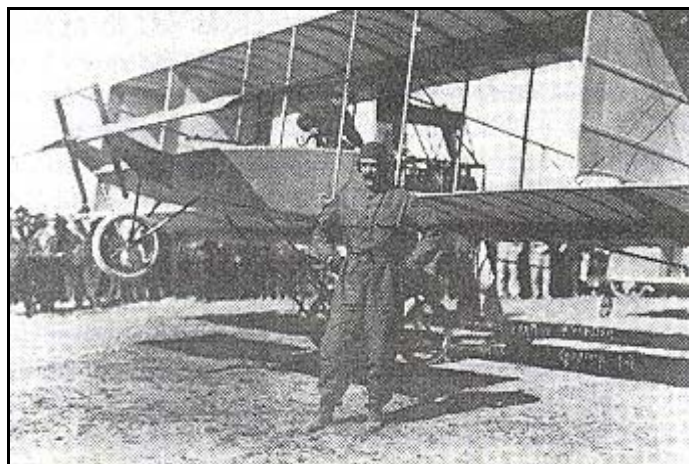
50 francos por cada 10 minutos de vuelo le costó el comienzo de su afición. El piloto arrancó inmediatamente y a no más de 200 metros despegó y tomaron rumbo a Biarritz y en unos minutos llegaron al mar. Luego de aquella experiencia, emocionado por su descubrimiento, viajó hasta París con toda la intención de comprar un avión igual directamente en la fábrica. Allí conoció al ídolo de Francia, el aviador Gabriel Voisin, quien de inmediato le enseñó a volar.

Ya comprado el avión por 25 mil pesos y listo para ser traído a México, le surgió una duda:

— ¿Podré volar en una ciudad que está a siete mil pies de altura sobre el nivel del mar?— preguntó Braniff.

—Actualmente los aviones volarán con dificultad a esa altura. Pero ajustando los carburadores usted podrá volar, no a grandes alturas pero sí a la suficiente para poder pasear cómodamente — le respondió el fabricante del aparato.

Finalmente, empaquetado en tres grandes cajas, llegó al puerto de Veracruz el nueve de diciembre de 1909 y después trasladado en tren hasta la estación de San Lázaro, en la Ciudad de México. Pero sus problemas apenas estaban por comenzar. Las calles de la Colonia Roma donde los hermanos Aldasoro remolcaban sus planeadores, comenzaban a poblarse y sería peligroso experimentar ahí. Se necesitaría un nuevo lugar, pero ¿dónde?



*El orgulloso 'aeroplanista' posando frente a su Voisin.*  
(Foto: Fototeca Nacional INAH. Tomada del libro *Legendarios*)



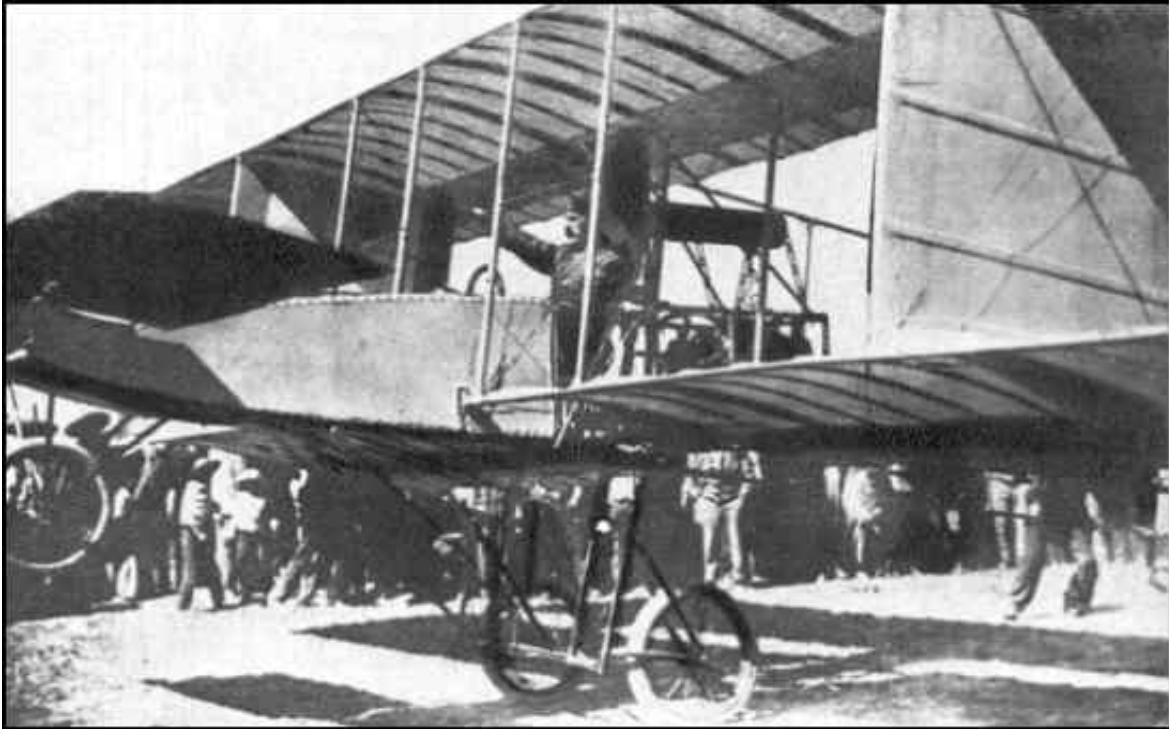
## ***Balbuena, el primer campo aéreo***

Alberto optó por usar los llanos de la Hacienda de Balbuena –o Rancho, como algunos la reconocían–, una gran extensión de tierra ubicada al oriente de la ciudad y propiedad de su familia, debido a su cercanía con la estación de tren San Lázaro y a la Escuela Militar de Tiro. El 21 de diciembre, aún de 1909, su nuevo *juguetito* caro estuvo en condiciones de salir de un hangar de madera y lámina, que previamente había mandado hacer y que en letras grandes decía ser de Braniff. “Así es como se designa al garaje o casa donde se abrigan estos modernos aparatos”, se explicaba el término en los periódicos.

Así, a fin de mes, con una cuadrilla de peones de su familia, se dio a la tarea de aplanar, desbrozar y nivelar una porción del terreno que vendría a ser nada más y nada menos que la primera pista aérea de la República, es decir, un área destinada a las operaciones de aterrizaje y despegue. Revertir las condiciones del suelo no fue tarea fácil; los profundos desniveles del terreno, enormes piedras por doquier, el tipo de suelo, todo ello era un obstáculo para conseguir un terreno plano, por lo que decidió pedir ayuda oficial.

Por medio de la Secretaría de Guerra y Marina, el presidente Porfirio Díaz (1884-1911) le concedió al influyente personaje un batallón de zapadores para que fueran todos los fines de semana a Balbuena y ayudarle en el acondicionamiento de un campo pentagonal de al menos doce mil metros cuadrados, el cual estaba lleno de zanjas y obstáculos por dondequiera. También ayudaron a colocar una serie de banderines que delimitaban el campo y que, de acuerdo con los colores, ayudarían a efectuar diversas maniobras aéreas. Con eso se iniciaba una pista de casi un kilómetro de longitud, la primera que se haría en México.

Comenzaba el siglo XX y nuestro país estaba ávido de nuevos logros y el pueblo deseaba identificarse con algo o alguien que representara el éxito como una fuente de orgullo nacional. Cuando Braniff volvió de Europa con su nueva y moderna adquisición, muchos comenzaron a verlo como un símbolo de esperanza y él, desde luego, lo sabía de antemano. Para finales del año 1909, cuando la pista ya estaba en condiciones de ser usada, y después de haber hecho algunas pruebas con sus mecánicos, descubrió el segundo problema: el pequeño motor no le daba las revoluciones necesarias para elevarse. “Se ahoga, joven”, le decían.



*Alberto Braniff Ricard, en su famoso Voisin de 60 caballos de fuerza, 550 kilogramos y 10.5 metros de envergadura. (Foto: www.braniffs.ws)*

Pero nada era imposible para Braniff, así que le pidió a unos amigos de la compañía petrolera *El Águila*, que le prepararan un tambo de 500 litros de gasolina de mayor octanaje, la mejor que se refinaría en ese entonces. El nuevo aeroplano se convirtió en la sensación de la Ciudad de México y se produjo una gran expectativa ante lo inédito del suceso. La noticia corrió rápidamente pues entre sus grandes amigos se destacaban algunos periodistas, a quienes les contaba todos sus planes y proyectos, los que siempre eran publicados. Uno de ellos fue, por cierto, el periodista Rafael Reyes Espíndola, director del periódico *El Imparcial*.

Si algo le gustaba a Braniff era la publicidad, aunque ésta después se volvería en su contra. La prensa escrita había difundido esa mañana que un aparato más pesado que el aire iba a ser sacado para tratar de volar, por lo que asistió una muchedumbre para presenciar la maravilla. Llegado el momento para estrenar la aeronave, el incipiente piloto intentó varias veces elevarse pero no lo consiguió por la escasa potencia lograda y porque le fallaron unos cilindros del motor. El único gendarme presente en la zona no podía controlar a la multitud atenta, en espera de ver un milagro.

Arreglada la descompostura, intentó hacer otro despegue dando sólo un pequeño salto en el aire y al caer de nuevo al suelo, la gente se atravesaba en su camino, impidiéndole mantener el control, lo que estropeó el momento. Ahí terminó ese día. Habría que hacer más ajustes e intentarlo en otra ocasión.

Pasaron los festejos de Navidad y comenzaba el año nuevo; era ya primero de enero de 1910. Braniff llegó a Balbuena con todos sus deseos de volar al fin y sus mecánicos le decían que el avión estaba en perfectas condiciones para hacerlo. Al abrir las compuertas del hangar, salió el aeroplano, pero al encenderlo se escuchaba un ruido extraño que venía de la hélice; de inmediato los ayudantes lo detuvieron para hacerle unos ajustes. Sentado en los mandos, entre los aplausos de los asistentes dio la señal para arrancar en medio una nube de polvo que se levantaba a su alrededor. Avanzó hasta el final de la pista sin lograr despegarse de la tierra, por lo que tuvo que regresar al inicio, al lado del hangar.

Con la urgencia de aprovechar una ráfaga de aire que parecía favorable lo intentó de nuevo, pero la gente se atravesó en su camino y tuvo que hacer una maniobra brusca en la que rompió una varilla de madera de la dirección; sus propios seguidores habían frustrado sus pruebas una vez más.

Los periodistas y la gente, cansados de asistir a ver carreras ordinarias por tierra, terminaron por criticarlo duramente por sus muchos intentos fallidos, sin tomar en cuenta lo difícil que le había sido la aventura de querer volar en la Ciudad de México.

### ***La mañana del 8 de enero de 1910: un vuelo que pasó a la historia***

“Fue en 1910, el último año del Porfiriato y el primero de la Revolución, el fin de un siglo que se despedía con atraso pero con la circunspecta pompa que convenía a su naturaleza”, escribe Marta León en *Puertos del Aire*. Diez meses habían pasado del estallido maderista y acababa de pasar el festejo del Día de Reyes. Era una mañana nublada, húmeda y fría la del sábado 8 de enero de 1910, en que después de varios intentos, arreglos y modificaciones, Braniff decidió que no pasara un día más y hacerlo como fuera. En el entronque de la calzada México-Puebla, al nororiente de la Ciudad, estaban reunidos dos ingenieros, varios militares, un periodista, algunas vendedoras de chía, vecinos de Texcoco,

peones de la Hacienda de Balbuena y los amigos del *Sportman*. Pasaba del medio día y el Voisin era empujado hasta el principio de la pista. Todos retrocedían alarmados por el rugir de un motor. Braniff, nuevamente sentado en su privilegiado lugar de mando, aceleró hasta que todo comenzó a vibrar, dio la orden de que lo soltaran entre la acostumbrada polvareda inicial.

Avanzaba lentamente y el viento golpeaba en su rostro, hasta alejarse 150 metros del hangar. La gravedad comenzaba a debilitarse con la fuerza de la velocidad. Por instantes su aeronave dejaba de tocar la pista, y así subió poco a poco hasta una altura *considerable*... ¡Estaba volando! La gente que veía desde abajo señalaba y exclamaba con alegría. El conductor no lo podía creer, pensó estar soñando. En ese momento, el final de la pista podía verse delante de él y ahí comenzó a venirse abajo. Pegó en el piso con una de las ruedas y con el roce lentamente se detuvo al fin. La gente corría hacia él, vitoreándolo mientras se quitaba el casco y los *goggles* de la cabeza.

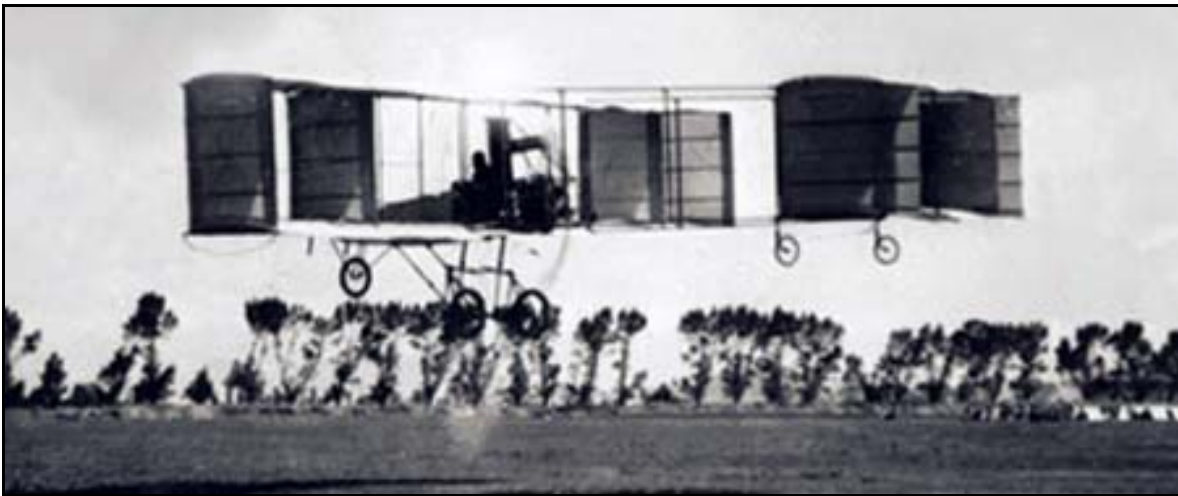
Ensoñecido aún por el ruido del motor, el sueño de muchos por fin lo había cumplido, había llegado a la meta en los fantásticos 19 segundos que permaneció en el aire, recorriendo aproximadamente 500 metros, a una altura de 25. Un poco atrasado por la serie de dificultades que lo obligaron a posponerlo, celebró su cumpleaños número 25 dándose a sí mismo el regalo de ser el primero en volar en México. Fue ese instante el que quedó inscrito en la historia de la aviación: Alberto Braniff Ricard había inaugurado el espacio aéreo mexicano y de América Latina.



En primera plana la noticia del vuelo de un avión en México, publicado en El Heraldo, el 11 de enero de 1910. (Imagen: [www.earlyaviators.com](http://www.earlyaviators.com))

Esa noche, sus amigos reporteros suplicaron a Braniff que repitiera el vuelo una vez más para cubrir el evento con propiedad y tomar más fotos que pudieran ser publicadas. El domingo 9 de enero así se hizo, ya con pleno control de vuelo y sin mayores dificultades; con más público por supuesto.

“Vieron la esperada maravilla cien personas que se encontraban por los alrededores del campo de aviación, y que al presentarse en la calzada el aviador, fueron tras él, y fueron los primeros habitantes de la metrópoli, afortunados de que hubiera pasado por sus ojos la visión del ave amarillenta elevada del suelo. Fue testigo una parte del batallón de zapadores, acampado en la llanura del aeródromo, que vio cruzar por encima de sus tiendas de campaña, a la velocidad de 40 kilómetros por hora, aquel pájaro gigantesco” (*sic*), escribió el periódico *El Imparcial*, el 10 de enero de 1910.



*Alberto Braniff se eleva en su Voisin en enero de 1910.*

(Foto: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica, revista *América Vuela* #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))

Alberto Braniff pasó a los anales de la historia como el segundo hombre de habla hispana en volar en un avión movido por sus propios medios –según Ruiz Romero, el primero fue un chileno de nombre José Luis Sánchez Besa, sólo que éste voló en la “Gran Semana de Reims”, en Francia, en agosto de 1909–, el primero en hacerlo en América Latina, y también en conseguirlo a dos mil 230 metros de altura sobre el nivel del mar; una proeza en aquel momento.

El 30 de enero de 1910, en otro vuelo, tuvo un grave accidente que lo dejó lesionado y a su biplano prácticamente destrozado. Pero a pesar del incidente, no abandonó su entusiasmo ya que meses después pidió otro aparato más poderoso a Francia, un “Farman Longhorn”, de 80 caballos de fuerza y capacidad para dos

personas, con el que Alberto impondría nuevos récords, como el del primer vuelo nocturno efectuado en el DF, pero ninguno más destacable como el hecho de haber inaugurado el espacio aéreo mexicano. El 22 de febrero de 1911, el periodista Reyes Espíndola fue su pasajero en el *Farman*, considerado el primero del país en serlo.

Pocos años después, Alberto Braniff realizaría sus últimos vuelos y algunas otras ascensiones aeronáuticas, pero luego de contraer matrimonio, dejó por completo toda actividad aérea. Para 1915 estaba alejado de las aventuras del aire, aunque aún tuvo la fortuna de presenciar el desarrollo de la aviación desde sus modestos orígenes hasta la era supersónica y la conquista del espacio por el hombre.

Finalmente falleció en la Ciudad de México el 16 de septiembre de 1966, a la edad de 82 años, pero seguirá vivo en la historia como el valiente *Sportman* que se lanzó al espacio en su endeble y titubeante máquina voladora, dejando el nombre de México en el primer lugar de la aviación de América Latina.



*Braniff en la cabina de su flamante y poderoso Farman Longhorn en 1911.*  
(Foto: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica. Revista *América Vuela* #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))



*Los primeros hangares erigidos en la República, donde Braniff guardaba sus aeroplanos: en uno de ellos se puede leer un letrero con su nombre. En vuelo, el Farman de 1911.  
(Fotografía tomada del libro Aeropuertos)*

De ahí en adelante todo había comenzado, no había marcha atrás. Aquellos retadores de la gravedad, los que se habían lanzado a la aventura del aire, quienes sabían lo que era no tocar el suelo aunque fuera por algunos metros y segundos, no iban a desistir, pues querían más de esa sensación de renuncia al suelo firme, del sabor del éxtasis. Sobre todo cuando la tecnología avanzaba a pasos agigantados, dotando a los aviones de nuevos motores más potentes y poderosos.

Volar ya no era un sueño imposible en los llanos de Balbuena. Hasta este momento, el cordón inaugural de las alturas apenas había sido cortado como un mero deporte, como forma de imponer un nuevo récord, un reto a la vida. No obstante, se necesitarían otros hombres de visión audaz que le dieran un verdadero impulso a la aviación para convertirla en una industria de grandes recursos y contingentes de personal especializado.

Al igual que Braniff, fueron muchos los hombres que se unieron en un principio a este periplo y que le siguieron para elevar su vocación al aire y escribir un capítulo más en la historia de la aviación en nuestra Ciudad de México. Los mismos cuyo entusiasmo grabaron en el viento sus miles de alegres experiencias y momentos de nostalgia. Algunos más destacados que otros por mérito propio.





*Busto de Alberto Braniff en la Galería de Forjadores de la Aviación Mexicana del AICM.  
(Foto: Carlos Ogazón)*

### ***El primer piloto mexicano: Miguel Lebrija Urtetegui***

Otro nombre que se escribe en el libro de la aviación mexicana es Miguel Lebrija Urtetegui. Nació en la ciudad de México el 20 de noviembre de 1887, sus padres fueron Miguel Lebrija Siurob y María Urtetegui. Estudió Comercio en el Colegio Williams y posteriormente trabajó como secretario particular del gerente de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S A. Su gusto por la aviación le llevó a construir en 1909, un planeador impulsado por un automóvil, con el que satisfacía sus deseos de volar. Como en aquel entonces era Francia la meca de la aviación, no vaciló un segundo para viajar hacia allá y convertirse en piloto; de ahí viajó a Hamburgo, Alemania, donde igualmente pudo viajar en globo.

Tanto lo entusiasmó esta grata experiencia que compró uno con capacidad para 20 personas –patrocinado parcialmente por la cigarrera *El Buen Tono*– y lo trajo a México, bautizado como *Ciudad de México* y luego llamado *El Centenario*. En abril de 1910 ascendió en él y más tarde, ayudado por su madre y hermanas, comenzó a ofrecer viajes en globo por una módica cantidad, mismos que eran acompañados por una *tamalada* y una orquesta para promocionarlo y atraer más



público; con varios accionistas fundó la empresa *El Globo Cautivo S A*, cuyo capital ascendía a 30 mil pesos.

En ese año, entre festejos y ceremonias, cuando el país se disponía celebrar el Centenario de la Independencia, otros iniciaban ya la Revolución mexicana. Apenas cuatro meses después del primer vuelo de Braniff, Miguel Lebrija Urtutegui se ofreció a volar el *Blériot* comprado por aquella compañía cigarrera –el mismo avión que el francés Raoul Duval no había conseguido elevar tiempo antes– logrando hacerlo destacadamente desde la pista de Balbuena, a una altura de ocho metros.

Rival de Braniff por tener la misma afición, era un deportista del mismo corte que le pisaba los talones en una caballerosa competencia. Pero Lebrija se merece el mismo o más crédito, pues desde 1908 se le reconoce haber volado en un planeador de su propia construcción –a diferencia de Braniff que los había comprado todos–, y el primero en lograr en México un vuelo exitoso en un aparato sin motor más pesado que el aire.



Imagen tomada del libro *Los Orígenes*, de Manuel R. R. (Hemeroteca Nacional, Fondo Reservado. UNAM.)

Al mismo tiempo que Braniff seguía buscando establecer nuevas marcas, Lebrija no se quedó atrás y siguió experimentando sobre el Valle de México. Fue el primero en volar sobre la Catedral Metropolitana y en alcanzar alturas superiores a los mil metros, pero sobre todo el que realmente controló y dirigió un avión en pleno vuelo sobre la zona del Valle de México, por tal motivo se le reconoce como el primer piloto mexicano. Como es de entenderse, éste era el tiempo de “las primeras cosas”, o de “las primeras veces”, como muchas otras que vendrían más adelante. Al igual que a los pilotos de su tiempo –todos ellos civiles–, después del éxito, Lebrija comenzó a tener una racha de continuos fracasos.

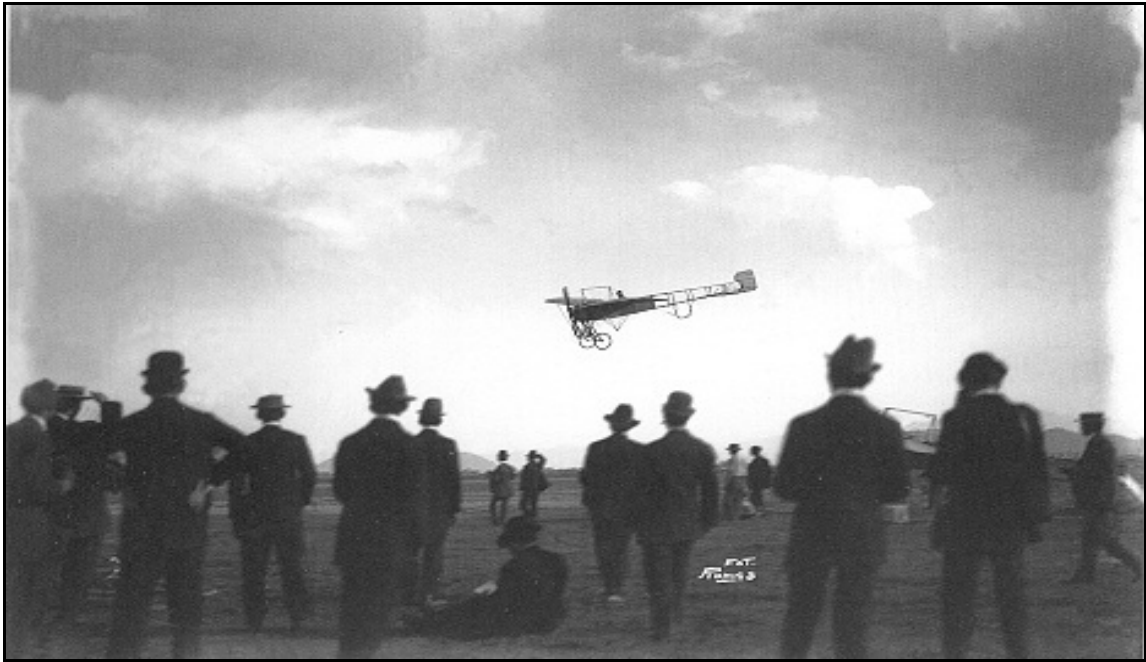
En 1910, a causa del lodo que llenaba el campo de aterrizaje, el Blériot que manejaba de *El Buen Tono*, sufrió un terrible accidente y quedó destruido casi por completo. También su empresa empezó a perder tanto dinero, que fue necesario desinflar su espectacular globo y dar por terminado el negocio.

En 1911 hizo varios vuelos con su amigo Villasana y, al año siguiente, ofrecieron una exhibición de bombardeo en el sureste del aeródromo de Balbuena a los militares, para probar sus alcances bélicos. Se había pintado con cal un círculo de diez metros de diámetro, al que atinaron perfectamente en ambas ocasiones en las que arrojaron bombas; el bombardeo aéreo nació también en los llanos de Balbuena. Después de eso, Lebrija partió en comisión del gobierno huertista hacia Francia para adquirir algunos aviones de uso militar, pero lamentablemente ya no regresó. En 1913, a los 26 años, fue intervenido quirúrgicamente en París debido a un mal en su pierna derecha que con el tiempo había empeorado, donde murió en una mesa de operaciones.

### ***Francisco I. Madero: primer Jefe de Estado en viajar abordo de un avión***

Francisco I. Madero apenas iniciaba su gestión como líder de la revolución democrática al terminar el *Porfiriato*. La aviación estaba en pleno auge entre la población cuando tuvo su primer contacto con ella durante una serie de exhibiciones presentadas por una compañía de aviación llamada *Moisant Internacional Aviators*, quienes venían al país con la intención de hacer negocios con el nuevo gobierno. Los pilotos eran Geo Dyott, Richard Hamilton y las aviadoras Harriet Quimby y Matilde Moisant.

El 30 de noviembre de 1910, el presidente Madero asistió al ya identificado entonces como “Aeródromo de Balbuena” para admirar las maniobras aéreas que hacían los pilotos en sus aviones. De pronto, se le acercó al palco donde se encontraba con su familia y miembros del Estado Mayor, el británico Dyott, quien le ofreció que lo acompañara en un vuelo a bordo de un *Duperdusin*. Aún en contra de las recomendaciones de su comitiva, aceptó subir al biplaza con todos los posibles peligros y riegos que esto implicaba. Después de 10 minutos arriba del aparato, descendió perfectamente y fue recibido con una ovación del público presente.



Avión tipo Blériot de la escuadra Moisant Internacional Aviators, que en febrero de 1911 se presentó por segunda ocasión en Balbuena; volaban Mathilde Moisant y Harriet Quimbley.  
(Foto: Colección Manuel Ramos, 1911. Tomada del libro *Puerta de Sueños*)

Más tarde, el hecho fue elogiado ampliamente por sus partidarios, aunque sus detractores lo usaron en su contra argumentando que tan sólo había sido una muestra de su carácter irresponsable ante su compromiso con el país. El acontecimiento se transformó en el suceso más relevante durante las exhibiciones que por segunda vez se daban en la Ciudad de México por parte de los aviones y pilotos de la *Moisant Internacional Aviators*.



Nota que da cuenta del vuelo presidencial, publicada en *El Imparcial* el primero de diciembre de 1911.  
(Imagen: Hemeroteca Nacional, UNAM. Tomada del libro *Los Orígenes*)

Convencido el presidente Madero por la demostración y la experiencia, hizo un pedido de cinco aviones a la matriz de Moisant, ubicada en Long Island, Nueva Jersey, en los Estados Unidos. Conjuntamente con la compra, también se otorgaron cinco becas para que los primos Alberto y Gustavo Salinas, los hermanos Aldasoro Suárez y Horacio Ruiz aprendieran a pilotear, quienes indiscutiblemente ya habían demostrado su interés en aprender los menesteres de la aviación. Sin embargo, el proyecto maderista para apoyar esta nueva tecnología se suspendió a causa de la *Decena Trágica*, en la que murieron el propio mandatario y el vicepresidente Pino Suárez.

Días antes de estos acontecimientos, Miguel Lebrija y Juan Guillermo Villasana, quienes desde hacía varios años efectuaban vuelos experimentales, propusieron al gobierno bombardear la Ciudadela desde el aire, maniobra que finalmente no se llevó a cabo. Poco tiempo después, el general Victoriano Huerta se puso en contacto con ellos e iniciaron prácticas de guerra en los campos de Balbuena, simulando ataques aéreos; posteriormente 30 cadetes de la Escuela Militar de Aspirantes fueron enviados a Francia, con el fin de que estudiaran y se convirtieran en pilotos aviadores al servicio del gobierno de la República.



*Exhibiciones aéreas en el Aeródromo de Balbuena.*  
(Foto tomada del CD México. *Un siglo de imágenes, 1900-2000.* UNAM y AGN).





*En un vuelo de casi 12 minutos, el presidente Francisco I. Madero se convirtió en el primer jefe de Estado del mundo en volar en un avión, a invitación del piloto Geo Dyot el 30 de noviembre de 1911. (Imagen tomada del sitio: [http://www.aztecmodels.com/fam/fam\\_frm0.ht](http://www.aztecmodels.com/fam/fam_frm0.ht)).*

Durante esta etapa de la Revolución, la aviación empezó a mostrar las ventajas de su uso en el terreno militar, por lo que el general Álvaro Obregón ordenó comprar dos aviones en Estados Unidos para utilizarlos como bombarderos. Asimismo, el general Francisco Villa también compró biplanos para tener su propia fuerza aérea. En este periodo tuvo lugar el primer combate aeronaval, en la llamada batalla de Topolobampo.

Aquí cabe comentar un hecho curioso de la historia mexicana, donde participa un personaje ya conocido. Francisco I. Madero tenía una relación de amistad con el multinombrado Alberto Braniff, quien ante la difícil situación que afrontaba el gobierno de la República, publicó una convocatoria pública en los principales medios del país para solicitar la formación de un *Cuerpo de Voluntarios*, cuyos gastos de instrucción en tácticas militares y equipamiento correrían por su cuenta y que, en caso de ser necesario, se integraría eventualmente al ejército militar regular.

El objetivo: defender el gobierno de Francisco I. Madero ante la rebelión de Pascual Orozco. “Se trata de la defensa de nuestra Patria, cuyos hijos estamos obligados a sacrificarlo todo”, escribió Braniff para invitar a la población, según se relata en el libro *Los Orígenes* de Manuel Ruiz Romero. Aproximadamente 300 hombres respondieron al llamado, y con Alberto al frente del contingente, partieron el siete de junio de 1912 con destino a Torreón para pelear contra los grupos enemigos armados. Su decisión le trajo una gran popularidad entre la población al ya de por sí famoso piloto, a quien por sus méritos, el presidente Madero le otorgó el grado de Teniente Coronel honorario.

Todo lo contrario ocurrió con su familia, quienes estaban en total desacuerdo con su postura política. Tuvo graves problemas especialmente con su hermano mayor, Óscar, quien al igual que otros capitalistas de la época, culpaban a Madero de la situación del país e incluso llegó a tildarlo públicamente de

inmaduro. Pese a los mutuos ataques hechos a través de cartas publicadas en los periódicos, Alberto prosiguió con su organización de voluntarios hasta el final.

Como curiosidad, transcribo una epístola de Braniff a Madero, resguardada en el Archivo General de la Nación (AGN) y que da constancia de la amistad prevaleciente entre los dos personajes:

*Abril 9, 1912.*

*Señor Don Francisco I. Madero.*

*Presidente Constitucional de la República Mexicana.*

*Presente*

*Muy Estimado Sr. y Amigo:*

*Agradezco a Usted muy sinceramente las frases que se sirve dedicarme en su mensaje fecha de ayer, con motivo de mi onomástico.*

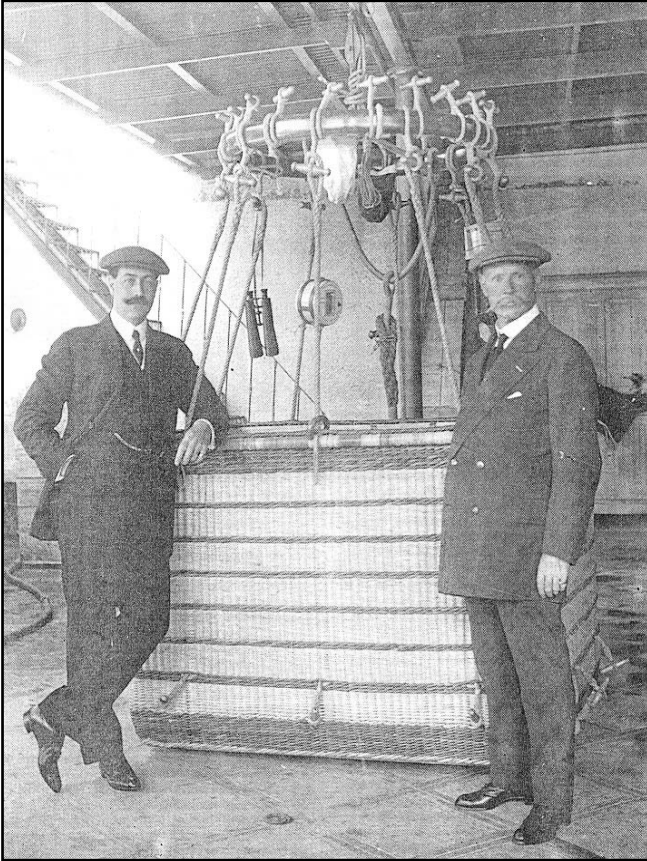
*Deseando que se conserve Ud. sin novedad, me es grato repetirme con mis seguridades de sincera estimación y respeto, su atento amigo y servidor.*

*Alberto Braniff*



*Busto Francisco I. Madero en la Galería de Forjadores de la Aviación Mexicana del AICM.  
(Foto: Carlos Ogazón)*

## ***El último vuelo romántico***



*Alberto Braniff (izq.) y el piloto francés de su globo Jules Dubois (der.). (Fototeca INAH. Tomada del libro Los Orígenes).*

Al finalizar los seis meses de contrato de sus soldados voluntarios, el primer aviador de México, Alberto Braniff, regresó al DF, donde realizaría sus últimos vuelos. Frustrado ante la poca potencia de los motores de sus aeroplanos Voisin y Farman, pues no conseguía elevarse a más altura como ya lo habían hecho otros pilotos de la época, pensó que tendría mayores satisfacciones si hacía vuelos más altos y prolongados en un globo aerostático, el cual a su vez, le representaría menos riesgos a su integridad física.

En 1914, cuando la Revolución estaba en su etapa más crítica, trajo nuevamente de Francia un globo modelo *Gordon Bennett*, con el que efectuó varias ascensiones saliendo desde un terreno bardeado de su propiedad, a orillas del Paseo de la Reforma, donde una compañía le había hecho una instalación especial de gas para inflarlo. Con éste, hizo varios vuelos que tuvieron gran difusión en los medios de comunicación de la época. Como es de notar, a Braniff le gustaba llamar la atención con cada uno de sus logros, aunque eso le significara gastar enormes fortunas en ellos.

Evidentemente gracias a su dinero fue capaz de pasar a la historia, sin embargo, esa misma historia no le ha perdonado el hecho de haber sido hijo de un millonario. Cuatro años antes, cuando el globo *El Centenario* de Miguel Lebrija había perdido el interés del público y dejó de ser negocio, se pensó en hacer un último viaje en él, libre de amarras, mismo que duraría siete u ocho horas.



El legendario Joaquín de la Cantolla y Rico quiso tomar parte de esa ascensión para despedirse de las aventuras aéreas, pero por alguna razón desconocida, jamás se formalizó.

Al llegar así la noticia a oídos de Don Joaquín, asombrado por la elegancia y sofisticación del globo de Braniff, un día lo visitó en su casa para pedirle que lo invitara a subir en su próxima ascensión, diciéndole entre otras cosas, que “no quería morir sin sentir la emoción de volar en un globo moderno como el suyo”, según consta en unos apuntes autobiográficos de Braniff que nunca publicó, pero que son retomados en el libro *La Aviación*.

Recordemos que Cantolla había construido a mano sus propios globos varias décadas atrás. Desde luego, Braniff gustoso, lo citó el domingo 31 de enero de 1914 a las diez y media de la mañana en la avenida Reforma, lugar al que se enviaron diez gendarmes para mantener el orden. Pese a su edad y a su salud, muy contento Cantolla subió a la canastilla del globo, acompañado del aeronauta Jules Dubois y del periodista Alberto Ruiz Sandoval de *El País*.

Miles de espectadores presenciaron y aplaudieron a su salida. Lograron subir hasta los dos mil metros y el vuelo transcurrió con tranquilidad, debido al buen clima soleado, sin pasar sobre casas sino sobre un campo plano cercano a Tlalpan. Al pisar tierra a su regreso, Don Joaquín, realmente emocionado, abrazó a Braniff como un sincero agradecimiento por haberle dado la maravillosa oportunidad de participar en el viaje.

Ése sería el penúltimo vuelo de Braniff y el último de Cantolla, quien aproximadamente un mes y medio después de la ascensión, resbaló de las escaleras de su casa y fue tan fuerte el golpe propinado en la cabeza, que murió días después, a sus más de 80 años de vida.

Alberto Braniff hizo finalmente otra ascensión aerostática el 10 de febrero de 1914, llevando como compañeros al piloto Dubois, a su amigo Carlos León y a un periodista no identificado del periódico *El Imparcial*. Luego de eso, abandonaría por completo su pasión por volar para dedicarse de lleno a su familia y a sus negocios.

De esta forma se daba fin a la época de la aerostación en la Ciudad de México de principios del siglo XX, dando paso a otros nuevos y extraños aparatos ensordecedores que ya surcaban los aires.

## ***TODO LO QUE SUBE, TIENE QUE BAJAR***

Los experimentos realizados en los llanos de Balbuena por Alberto Braniff, Miguel Lebrija, Juan Guillermo Villasana López y los hermanos Aldasoro, paulatinamente develaron con cada fracaso una realidad incuestionable: *todo avión que sube tiene que bajar*.

“¿De qué sirve tener el mejor avión del mundo si no se tiene ni idea, por ejemplo, de cuál es el estado del tiempo del lugar al que se va? ¿O qué caso tiene diseñar motores cada vez más poderosos cuando hay que aterrizar en campos solitarios, en los que no hay gasolina para seguir el viaje ni un teléfono para comunicarse a un lugar habitado?”, se cuestionaba Villasana a principios de 1920.

Es decir, de nada serviría estar dando vueltas en el aire si no había un propósito específico para hacerlo, cómo llegar, por ejemplo, a otro lugar con la certeza de un aterrizaje seguro y sin heridas en todo el cuerpo. Ya no se trataba solamente de sobrevivir a un vuelo, era algo más.

Si se quería hacer del aire un lugar seguro, más que un mero deporte extremo como lo había sido hasta entonces, si se concebía a la aviación como un medio de transporte eficaz, como un arma de guerra o como una forma de comunicación humana entre dos puntos lejanos, entonces habría que comenzar a pensar que el tiempo que un avión permanezca en vuelo, dependerá de los servicios que le sean prestados durante su estancia en tierra.

Por tanto, su utilidad estaría plenamente en función de un sistema de pistas, servicios e información útil para el piloto. En pocas palabras, se necesitaba de un espacio delimitado, conveniente para la estancia, aterrizaje y despegue de los aviones: ***un aeropuerto***.

Con esto, el significado de la aviación tuvo que cambiar radicalmente pues ya no se trataba de *morir por ella*, sino de *vivir por ella, para ella y de ella*, de convertirla en una herramienta para transformar al país en uno moderno, de darle el sistema aeroportuario del tamaño que es hoy. La idea del piloto valiente que arriesgaba su vida en cada despegue también tendría que ser diferente, ahora la seguridad sería una premisa.

Sólo un hombre tuvo esa visión revolucionaria para su época: el ingeniero Juan Guillermo Villasana López. Pero... ¿quién era él?

## ***El incansable Villasana, una vocación para volar***

Después de volar en *papalotes con motor* en su natal Pachuca, Hidalgo, y fabricarlos también a escala, llegó a la capital de la República, donde entabló una gran amistad con la gente más interesada en la aviación en México de principios de siglo, para así fundar en 1909 la “Sociedad Impulsora de Aviación”. Villasana fue testigo del primer vuelo de Braniff y uno de los más entusiastas jóvenes presentes en las exhibiciones de la *Moisant Internacional Aviators*.

De acuerdo con la versión de Héctor Dávila Cornejo, editor y director de la revista *América Vuela*, Villasana construyó la primera aeronave autopropulsada en México, en forma de planeador, con un motor *Curtiss* tomado de una lancha. La llamó *Pachuca* y se asegura que el 11 de abril voló tres veces entre dos y tres metros de altura y hasta 35 de distancia. La mayoría de los autores concuerda con esta teoría.

No obstante, fue hasta 1912 que este ilustre pionero, con la ayuda de Carlos León, hizo una copia del monoplano *Deperdussin*, con un motor *Anzani* de 80 caballos de fuerza, mismo que voló el 28 de mayo a los mandos de Jacques Poberejsky, un francés radicado en México, quien había financiado el proyecto. Este aparato, bautizado pertinentemente como *Latinoamérica*, no duró mucho, pues una ventisca derrumbó el techo del hangar que lo albergaba y lo destruyó totalmente.



*Villasana junto a su Latinoamérica.*

(Foto: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica, revista *América Vuela* #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))

Como militar, propuso al gobierno construir aviones para el ejército, asegurándose de ser factibles y económicos, gracias a los tipos de madera del país, aunque reconocía que la mayor dificultad residía en la obtención de motores especiales para avión. Juan Guillermo Villasana, uno de los más destacados protagonistas de la historia aeronáutica y aeroportuaria de México, fue fundador de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA), creador de la Sección de Aviación Civil de la Dirección de Ferrocarriles de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), y el primer director de Aeronáutica Civil, también fabricó las famosas hélices *Anáhuac* –especialmente diseñadas para la altura del Valle de México–, así como un helicóptero salido de su ingenio.

Fue por eso que decidió prepararse técnicamente y se tituló de Ingeniero en Aeronáutica en la Escuela Americana de Aviación de Buffalo, en Estados Unidos, –en ese entonces, una de las pocas instituciones educativas que otorgaban el grado –. Tras la muerte de Venustiano Carranza, Adolfo de la Huerta se hizo cargo de la presidencia de la República y el coronel Alberto Salinas Carranza, sobrino del difunto y jefe entonces de los TNCA, se exilió y Villasana tuvo que retirarse de la milicia para dedicarse de lleno a promover la aviación civil, afortunadamente.

Por supuesto la vida de Villasana no fue toda perfección. En una serie de documentos hallados en el Archivo General de la Nación (AGN), fechados en febrero de 1928, se puede leer una demanda donde se formulan graves cargos en su contra por corrupción. Era acusado de haber sido sobornado por Mr. Stinson – dueño de una fábrica de aviones estadounidense–, “para obtener ayuda en comprar sus aparatos y de otras compañías americanas”. Esto lo aseguraban literalmente los señores Juan Cuevo, Emilio Quezada y otros no especificados.

Lamentablemente el expediente se termina sin llegar hasta la resolución para saber su desenlace, aunque tales acusaciones jamás le restaron los méritos que lo han distinguido como uno de los hombres más destacados de la aviación nacional.

A diferencia de los demás, Villasana no sólo fue un aficionado más jugando a volar, sino que aprendió de sus errores y él fue el primero en darse cuenta que no se tenían los conocimientos técnicos ni la experiencia para reparar un avión, menos para operar un complejo aeropuerto.

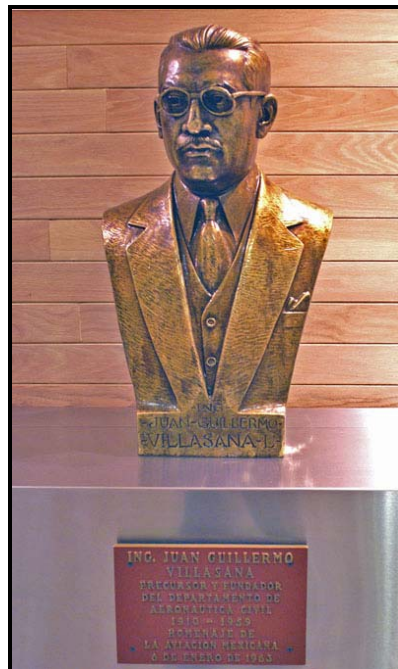


Villasana probando su creación: "El Latinoamérica". (Foto: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica. Revista *América Vuela* #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))

“Mas que aviones lo que necesita México ahora es un sistema de aeropuertos, de información y de servicio. Ésta es la verdadera tarea del futuro (...) En la actualidad, la aeronáutica presenta un aspecto bastante interesante en lo que se refiere a la parte deportiva, científica y militar, pero principalmente considerada como un medio de transporte y comunicación”.

Reveladoras palabras de Villasana, que a 80 años de haber sido pronunciadas, cobran especial relevancia.

Juan Guillermo Villasana López es considerado el primer Ingeniero Aeronáutico del país y para muchos, el fundador de la Aviación Civil Mexicana.



Busto del Ing. Villasana en la Galería de Forjadores de la Aviación Mexicana del AICM. (Foto: Carlos Ogazón).

## ***El Aeródromo Nacional de Balbuena, resultado del año dorado de las construcciones aeronáuticas nacionales de 1915***

Antes de ser asesinado, el presidente Venustiano Carranza (1914-1920) dio el gran impulso que se requería para darle forma y dimensión a la industria aeronáutica del país. De esta forma, en su calidad de Primer Jefe del Ejército, ordenó la constitución del *Departamento de Aviación*, en la Secretaría de Guerra y Marina, el *Arma de Aviación Militar*, el *Aeródromo Nacional de Balbuena*, la *Fuerza Aérea Mexicana*, la *Escuela Nacional de Aviación* y los *Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas* (TNCA). Nada más y nada menos.

Estos dos últimos a cargo del italiano Francesco Santarini, un mecánico experto en motores de avión, quien también había colaborado en la construcción del motor que le permitió a Luis Blériot cruzar el Canal de la Mancha el 25 de julio de 1909. Santarini llegó a México en 1914 abordo del primero de tres monoplanos “Moran Saulnier” pedidos por Carranza para ser integrados a la “Flotilla Aérea Constitucionalista” y combatir al huertismo. Al consumarse el triunfo carrancista, fue nombrado director de dichas instituciones.



*Busto de Francisco Santarini en la Galería de Forjadores de la Aviación Mexicana del AICM.  
(Foto: Carlos Ogazón)*

Con la firma de la Constitución de 1917 se dio por terminada la Revolución que estallara el 20 de noviembre de 1910 para derrocar la dictadura de Porfirio Díaz. Su fin había traído destrucción en los campos, ciudades y en las vías férreas –principal medio de transporte en la época–, lo cual ocasionó la interrupción de las comunicaciones en el interior del país. Venustiano Carranza tuvo la tarea de reconstruir, consolidar y dirigir la vida posrevolucionaria de la Nación, aunque su política crearía un ambiente de descontento en torno a él, lo que propició su asesinato el 20 de mayo de 1920 en Tlaxcaltongo.



*Los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas en 1932. Ahí, en Balbuena, nació y se desarrolló la aviación militar mexicana. (Foto: Compañía Mexicana de Aerofoto, Colección Digital de la Fundación ICA).*

El 15 de noviembre de 1915 se inauguró oficialmente el *Aeródromo Nacional de Balbuena*, mediante una ceremonia especial donde también se daba inicio al primer curso de la Escuela Nacional de Aviación. Estaba situado en un terreno plano que contaba con una humilde pista debidamente apistonada y nivelada, varios hangares para resguardar la flota de aviones adquiridos por el gobierno federal, algunas herramientas, combustible y lo que consideraban



necesario para atender cualquier emergencia durante los aterrizajes o despegues; muy diferente a comparación de la tecnología con que se cuenta hoy en día.

Aún no se podía llamar aeropuerto como tal. “En el principio eran los llanos de Balbuena. Un yermo fuera de los límites de una ciudad modesta, a pesar de sus palacios”, señala Martha León en el libro *Puerta de Sueños*. Luego transformado en un *aeródromo*, una palabra correspondiente a la edad romántica de la aviación que se usaba para designar al área definida de tierra o agua, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad en las operaciones, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Puertos Aéreos, Aeropuertos, Sistema Aeroportuario Mexicano, son articulaciones más complejas que competen a la madurez que otorga el tiempo (y el presupuesto). Como es natural, a partir de entonces, los tan mencionados llanos fueron el escenario de los principales acontecimientos en la materia por bastantes años.

Una vez inaugurado el Aeródromo, tendría que responder a su propósito principal, es decir, comenzaría un largo camino de adaptaciones de acuerdo a los cambios sociales y a los adelantos tecnológicos del transporte aéreo. Aquí cabe aclarar que debido a la Revolución, hasta finales del segundo decenio del siglo XX, los pilotos civiles quedaron prácticamente inactivos o se unieron al ejército, por lo que la aviación fue exclusivamente militar.

Las guerras siempre han sido detonantes de adelantos tecnológicos y la aviación es uno de los ejemplos más claros. Durante la primera Guerra Mundial (1914-1918) se requirió de mayores capacidades para los aviones: más potencia, velocidad, autonomía de vuelo y hangares metálicos blindados. Con todo esto, el crecimiento de las fuerzas aéreas militares supuso el aumento del tráfico pesado, por lo que el siguiente paso era natural: poner resistentes pistas de asfalto, la primera gran diferencia entre *aeródromo* y *puerto aéreo*.

Los militares necesitaban poner grandes cantidades de cazas o bombarderos en el menor tiempo posible, a diferencia de los civiles, que querían poner pasajeros y carga en el aire, puesto que en la medida que pudieran hacerlo, habría oportunidad de ganar dinero. Resguardar municiones o pasajeros requiere

de edificaciones de todo tipo, un edificio para pasajeros quizá, pero eso era cuestión de una concepción más novedosa y organizada, un *aeropuerto*.

Al mismo tiempo, la Escuela Nacional (luego Militar, a partir de 1919) de Aviación, comenzó a preparar cadetes especializados y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) efectuó obras de gran relevancia, adecuando pistas a los requerimientos de los nuevos aparatos y construyendo hangares más apropiados para su conservación y mantenimiento.

A pesar de los obstáculos, el éxito de todos estos esfuerzos nacionalistas fue rotundo, ya que para 1917 México ya producía sus propios aviones, motores y los aparatos de navegación necesarios para su operación. En materia de aeronáutica, la industria mexicana era autosuficiente antes de que concluyera la última década del siglo; la consolidación de un nuevo sistema había comenzado.

Bien lo dice Héctor Dávila Cornejo en su libro *Alas Mexicanas*: “Pareciera que esta actividad no ha sido explorada en nuestro país o lo hubiera sido en forma muy raquítica. Sin embargo, las actividades nacionales en este terreno de ninguna manera han sido pocas, ni tampoco en todos los casos esfuerzos inútiles, aunque sí inconstantes y por desgracia incapaces de establecer una industria aeronáutica formal en México”, concluye.

Aunque el derrocamiento del régimen carrancista supuso un descalabro para los TNCA, éstos siguieron desarrollando modelos con mucha originalidad, gracias al talento de Juan Guillermo Villasana y Francisco Santarini. La rebelión delahuertista en contra del gobierno federal, en diciembre de 1923, fue el pretexto perfecto para que la atención se volviera hacia el extranjero, un tanto para obtener aviones más poderosos y otro tanto para satisfacer las necesidades urgentes de proveerse de equipo bélico, aunque tampoco se perdió la oportunidad de copiar y fabricar algunos modelos extranjeros.

Si bien los TNCA no desaparecieron, poco a poco fueron convertidos en instalaciones de mantenimiento para las aeronaves militares adquiridas en el extranjero. Hubo, no obstante, valiosos esfuerzos para desarrollar una industria aeronáutica completamente mexicana. Durante este periodo se construyeron unos cien aeroplanos, además del helicóptero de Villasana.

Increíblemente, México fue pionero en muchos aspectos de la aeronáutica en el mundo a principios del siglo XX.

En un documento encontrado en el AGN, fechado el 24 de julio de 1922, Villasana escribe al entonces presidente Álvaro Obregón (1920-1924) pidiéndole “apoyo para terminar de construir un helicóptero, pues la competencia es fuerte en el extranjero, no deseando que lleguen ahí primero al éxito”, por lo que le suplica “gire órdenes para ser construidas algunas piezas en los Talleres de Aviación y proceder a su experimentación”.

El Lic. Carlos Roel, secretario particular del mandatario, le turnó la petición diciendo literalmente que “el problema de los helicópteros, para ascender y descender, tiene preocupados actualmente a todos los gobiernos extranjeros, por esto y con el fin de ayudar al Sr. Villasana, pide corta entrevista con el presidente para que se construyan algunas piezas que le son necesarias”, concluye el documento. El apoyo le fue concedido finalmente el 12 de agosto del mismo año, asentando otro precedente en la aeronáutica nacional, aunque lamentablemente sabemos que su proyecto jamás prosperó.

### ***Hacia la construcción de un aeropuerto civil, el ideal de Villasana***

A principios de 1917, Juan Guillermo Villasana, al regresar de un viaje altruista al gobierno de El Salvador, que había padecido las fatales consecuencias de un terremoto, confirmó una sospecha que ya tenía dando vueltas en su cabeza: se necesitaría construir un aeropuerto adecuado para la Ciudad de México, que fuera funcional en caso de ocurrir algo parecido. Pensó que incluso el mejor de los aviones, por muy poderoso y resistente que fuera, no llegaría a ser útil a nadie si su sistema de aeropuertos no lo permitiera.

La concepción alcanzó aún más solidez cuando a su regreso de aquel país, el gobierno federal lo envió a Estados Unidos para comprar algunos materiales y ahondar más en sus conocimientos aeronáuticos. De nuevo en México, sustituyó a Santarini en sus funciones, quedando también como jefe de vuelo en la Escuela Militar de Aviación. A ésta, ya se habían incorporado como instructores de vuelo a Horacio Ruiz y a los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro. A partir de 1919, los precursores de los aires, tanto civiles como militares, comenzaron a buscar nuevos horizontes para la aeronáutica nacional. Deseaban dejar a un lado su uso destructivo para convertirla en una herramienta de progreso para la sociedad.

Por tal motivo, al inicio de los años veinte se tenían en México algunos campos de aviación en las regiones de mayor actividad económica de país que por algún tiempo fueron funcionales. El uso de los aeroplanos estaba en expansión y se iniciaba la prestación de los primeros servicios aéreos como el transporte de correo, nóminas y pasajeros; aunque aún muy limitado por cuestiones técnicas. Esos *campos de aviación* eran tan sólo caminos de terracería lo mejor nivelados posible, situados en algún llano cercano a la ciudad o a alguna estación ferroviaria. Esto último debido a que a los pilotos les era más fácil irse guiando visualmente desde el aire con las vías del tren, además de que los primeros aviones llegados al país eran empaquetados y traídos por este medio. Recordemos el caso del avión *Voisin* de Alberto Braniff, que llegó del puerto de Veracruz a la estación de San Lázaro.

### ***¡Lucremos con esto! El surgimiento de la aviación comercial***

Terminada la Primera Guerra Mundial, aprovechando los avances tecnológicos que se habían logrado en aviones y motores, comenzaron a surgir por todo el mundo los primeros servicios aéreos civiles.

Una solicitud hecha en 1919 por el señor Elías Monge, representante del diario *El Universal*, para transportar el periódico entre el Distrito Federal, Puebla, Pachuca y Toluca, sería la base para la creación de la estructura de la aviación comercial en México. La petición fue turnada al Departamento de Inspección Administrativa de Ferrocarriles, ya que era la única oficina más o menos afín.

Al estudiarla y querer enmarcarla dentro del reglamento de ferrocarriles, se dieron cuenta del gran vacío legislativo que había, principalmente en el ámbito técnico. Villasana, durante meses se encargó de presentar múltiples proyectos a la otrora Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), –hoy Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)–, para que se creara un departamento especial para la aviación y tratar con propiedad estos asuntos.

Ante la negativa, el señor Monge desistió en su solicitud. No obstante, todas estas ideas hicieron que el gobierno comenzara a tomar cartas en el asunto y en 1920 se constituyó la “Mesa de Navegación Aérea”, con Villasana al frente para resolver las primeras solicitudes de concesiones para servicios aéreos.

Uno de los primeros retos de la nueva oficina fue el de establecer una ruta postal regular. Y en esto ya se tenía alguna experiencia en nuestro país, porque antes que todos en el mundo, el 6 de julio de 1917, se transportó correspondencia como parte de un programa de la ya constituida Fuerza Aérea Mexicana para adiestrar a sus pilotos en vuelos de larga distancia.

El teniente Horacio Ruiz despegó de los llanos de *La Venta* en Pachuca, con una mochila en la espalda que contenía 534 cartas, 61 tarjetas postales, entre otros paquetes de segunda clase, llegando 50 minutos después al ya tradicional aeródromo de Balbuena.



*Horacio Ruiz Gaviño, el primer piloto en transportar correspondencia vía aérea.*  
(Foto: Carlos Ogazón)

Al principio, el Departamento de Aeronáutica Militar de la Secretaría de Guerra y Marina realizó enormes esfuerzos por hacerse cargo de los servicios de transporte de correspondencia, principalmente por considerarlo como una actividad colateral a sus enlaces entre las ciudades más importantes de la República Mexicana. Sin embargo, ante la falta de un organismo más adecuado, tuvieron muchas dificultades, dando lugar a que se creara una legislación exclusiva para la aeronavegación. Una vez concluido un reglamento oficial, la Mesa de Navegación Aérea se transformó en *Sección Técnica de Navegación Aérea*, continuando como un apéndice de ferrocarriles, pero con un nombre más acorde a sus funciones.

## **De ‘circos aéreos’ a ‘líneas aéreas’**

Cuando terminó la Primera Guerra Mundial en 1918, un ejército de pilotos y sus aviones maltrechos quedaron sin uso ni beneficio. Si bien la guerra había dado un impulso enorme a la aviación, un mundo de jóvenes entusiastas no estaba dispuesto a dejar su vocación de volar, que con tanto esfuerzo y riesgo habían estado cosechando toda su vida. Seguirían haciendo lo que les gustaba, aunque con otros fines, el chiste era no estar desempleado. Así que, en cuestión de meses, formaron pequeños *circos aéreos* y dibujaron los cielos de las principales ciudades del mundo con una serie de piruetas y acrobacias casi imposibles de realizar.

“Con sus escasos ahorros o a crédito, los ex combatientes habían comprado sus aviones en las fábricas, que al quedarse sin clientes, vendieron sus excedentes a precios de remate. Igualmente los pocos pilotos civiles de la época tuvieron acceso a unos aviones cuya posesión era meses antes, un sueño imposible”, expresa Manuel Ruiz Romero en el libro *Mexicana. 75 años de Historia*. Algunos de ellos visitaron las ciudades del norte de México con su audaz espectáculo, cuando la Revolución ya había dejado de ser un peligro letal, convirtiéndose en idolatrados héroes mexicanos. El circo aéreo más famoso en 1923, fue el formado por Pablo Sidar, Roberto Fierro, Pablo Bell y José Fonseca. Con dos “Lincoln-Estándar” ya muy desgastados, que compraron en un remate de la Secretaría de Hacienda, iniciaron sus presentaciones en Guadalajara con el patrocinio de un diario de la capital y de una compañía petrolera.

Como es de suponerse, las funciones no eran un asunto cotidiano, por lo que les quedaban muchas horas desocupadas entre espectáculo y espectáculo.

En una de éstas, estando en Tampico se les acercó un joven de nombre Eduardo del Ángel, empleado de una empresa petrolera:

— Oigan — dijo—, ¿y el avioncito ese de ustedes podría volar desde aquí hasta México?

— ¡Claro! — respondió Fierro. Todo es cuestión de gasolina y centavos— explicó Sidar.

—Eso está muy bien— concluyó Eduardo, que tenía el dinero para hacerlo — porque entonces quiero que me lleven—, según se relata en el libro *La Aviación*.

Tal vez ése deba ser considerado como un vuelo comercial. El avión terminó ahí con su vida cirquera; ahora se trataba de transportar gente a distancias lejanas, o no tanto, en el menor tiempo posible. Para ese momento se estableció que los aviones que llevaran pasajeros, sólo podrían funcionar mediante una concesión del gobierno federal y ser obligados a seguir la ruta que se les asignara.

Cuando México dio por terminada la Revolución, entraba una etapa en la que tendrían que consolidarse las nuevas instituciones políticas. Los ferrocarriles, que constituían la columna vertebral del transporte, habían quedado en condiciones deplorables como consecuencia de la lucha armada. La posición geográfica de México en el continente americano resultó sumamente atractiva para los intereses de las grandes potencias, sobre todo para empresas estadounidenses, francesas, alemanas y británicas, por lo que muchos extranjeros establecieron diversos servicios aéreos en el país.

El año de 1921 fue muy importante para México pues se celebró el Centenario de la consumación de la Independencia y el regreso al orden constitucional. Ciertamente, desde su surgimiento, la aviación civil contribuyó al éxito de las fiestas nacionales, demostrando cada vez un mayor progreso, como fue el caso en septiembre de ese año, cuando el presidente en ese momento, Álvaro Obregón, decidió *presumir* a México y al mundo la estabilidad política alcanzada por el gobierno mexicano y crear un estado de aparente solvencia y seguridad a su alrededor. Para ello, se realizaron desfiles, eventos deportivos y culturales, inauguraciones, exposiciones y algunos festivales aéreos.

El primero de ellos se llevó a cabo el 17 de septiembre del mismo año y ante el buen recibimiento de la sociedad, se repitió el 9 de octubre, con el mismo éxito. Como diría luego Juan Guillermo Villasana: “hubo atracciones muy lucidas y arriesgadas pero ningún accidente que lamentar, prueba de la seguridad que ya tiene la aviación”; una diferencia radical entre los vuelos realizados por deportistas civiles a principios de siglo.

Aprovechando este marco tan propicio para demostrar al pueblo y al mundo que el país avanzaba hacia la modernidad, el gobierno decidió convocar en el Diario Oficial de la Federación, el establecimiento de un servicio aéreo diario de pasajeros, entre el DF, Tampico y Tamaulipas.



La respuesta fue del mexicano Mario Bulnes y los norteamericanos Lloyd A. Winship, Elmer Hammond y Harry J. Lawson, residentes en Tampico, y dispuestos a organizar una empresa aérea nacional: la Compañía Mexicana de Transportación Aérea (CMTA), renombrada en 1924 como Compañía Mexicana de Aviación (CMA), al formar una sociedad con otros empresarios. Ésta obtuvo la primera concesión oficial para transportar correo, pasajeros y carga, otorgada el 12 de julio de 1921, para cubrir las rutas México-Tuxpan-Tampico, México-Tampico-Matamoros y México-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey, con aviones Lincoln Standard, monomotores de dos plazas equipados con un motor de 150 caballos de fuerza.

Uno de los servicios que prestaba la CMTA era llevar dinero semanal a los campos de trabajo de las compañías petroleras, pues los ladrones fácilmente despojaban a los pagadores en cualquier parte de los intrincados caminos por los que tenían que pasar. Así fue como la compañía inauguró sus vuelos llevando como primer pasajero al señor Humberto Jiménez, un pagador de la compañía petrolera *El Águila*, despegaron del DF con destino a Tampico.

Se escribía así otra página en la historia de la aviación mexicana.



*Avión Lincoln Standard con el que nació la Compañía Mexicana de Transportación Aérea en 1921, antecesora de la actual Compañía Mexicana de Aviación. (Foto tomada del libro Aeropuertos).*

“Vamos a ver los aviones, le decía a mi abuelito, quien me llevaba a los llanos de Balbuena”, así narra doña Elvira Monjaraz Martínez, nacida en 1917.

Tiene 91 años de edad y durante su niñez vivió en varias de las colonias próximas al aeropuerto, como la Romero Rubio, Tlacotal, Morelos y finalmente, casada y con nueve hijos, se quedó en la Moctezuma, aunque ya no recuerda exactamente hace cuánto tiempo llegó ahí, pero calcula más de 60 años.

Como muchas otras personas de su época, a ella le tocó presenciar el crecimiento y desarrollo de las zonas cercanas a la terminal aérea, cuando apenas era un extenso llano sin límites marcados ni forma alguna. Aún no vivía por ahí mucha gente, todo estaba sólo, apenas había una que otra casita hecha de cartón o de adobe, alejadas unas de las otras. Antes se les llamaba colonias *proletarias*, ahora les dicen *populares*, por su alta densidad de población.

“Mi hermana Isabel y yo nos veníamos corriendo desde la Romero Rubio, cruzando por el Cerro del Peñón para llegar a un jardín que había por aquí cerca, adonde nos sentábamos para estar con los amigos; ése era mi paseo de niña, —recuerda con nostalgia doña Elvira—; en donde ahora es el aeropuerto, del lado del Peñón, había unos charquitos que eran remanentes del lago de Texcoco, ahí llegaban de Canadá unos patos blancos muy bonitos”.

Fue en 1922 aproximadamente cuando conoció por primera vez un avión, apenas siete años después de que el presidente Venustiano Carranza hubiera inaugurado el llamado *Aeródromo Nacional de Balbuena*, con fines militares. Era una época en que la aviación era cosa de valientes, de temerarios, y las familias se reunían a observar la maravilla de unos endebles, ruidosos y extraños aparatitos volando y que luego eran capaces de regresar a tierra firme y sobrevivir para contarlo. Para entonces, la ciudad aún conservaba un ambiente pueblerino, en el que se podían sorprender por las novedades de la tecnología.

“También mi papá nos llevaba al *campo de aviación*, como le decíamos, pero no había aviones tan grandes como los que ahora se ven, sólo unos muy chiquitos. Inclusive, cuando vivía en la colonia Morelos, antes de que existiera el aeropuerto, veíamos a los avioncitos que se paraban en la avenida Ferrocarril de Cintura, cerca de un baño público que se llamaba *Niágara*, adonde iban las familias a pasar un rato agradable; enfrente estaba la primaria donde yo estudiaba, la *Luis de la Rosa*.

“Yo solita me paraba a las cinco de la mañana para ir corriendo desde la Romero Rubio al llano; no había avenidas, rejas ni bardas que nos impidiera pasar a ver a los pilotos arriba de sus aviones, sólo nos advertían a los que estábamos ahí que no nos *arrimáramos* demasiado al aparato porque podíamos salir lastimados con las hélices”, añade Isabel, la hermana menor de Elvira, nacida en 1922.

“La gente se mataba. A cada rato se accidentaban los aviones, nada más oíamos el *trancozo* y nos atravesábamos todo (el terreno) corriendo, ya que todavía no había avenidas ni calles formadas. En una ocasión –rememora– me asomé para ver a un avión que había chocado en el Cerro del Peñón debido a la neblina y estaba todo regado en el suelo: bolsas, maletas, pedazos del fuselaje”, agrega.

Las hermanas también cuentan que existían algunos pilotos que se dedicaban a hacer vuelos con fines terapéuticos, en aviones que “olían a medicina”. Subían a personas enfermas de tosferina pues “decían que era bueno respirar el aire de arriba; cobraban 80 pesos por la vuelta, pero sí se curaban”.

Tal vez este tipo de eventos también deban ser considerados como uno de los primeros usos comerciales de la aviación.



*Los accidentes, una constante de los primeros experimentos de vuelo sobre los llanos de Balbuena.  
(Foto tomada del libro Puertos del Aire)*

## **¿Cómo será fundada la primera ciudad aérea?**

Henry Woodhouse, presidente de la “Liga Aérea de América” (o *Aerial League of America*, en el texto original) envió al jefe del Ejecutivo mexicano, Plutarco Elías Calles (1924-1928), un artículo de su autoría publicado en la revista *Scientific Age*, titulado “¿Cómo será fundada la primera ciudad aérea?”, solicitándole su opinión al respecto de un *proyecto histórico*.

Con una visión *futurista*, el artículo en inglés localizado en el Archivo General de la Nación (AGN), resulta sumamente interesante pues fue publicado hace más de 80 años, en 1925, cuando existían planes para establecer la primera “Ciudad Aérea” del mundo. En él, se trataba de descifrar la forma que tendría una ciudad alrededor de un aeropuerto, es decir, tendría que ser planeada y organizada. Podría pensarse que ésta sería la Ciudad de México, dado que para la época, aquí ya se necesitaba y formulaba un proyecto aeroportuario que pudiera ser útil al país y al mismo tiempo adaptarse al ritmo de vida de la zona.

Sin embargo, la intención estaba proyectada en una ciudad del norte del país: en San Marcial, Sonora. “La construcción de una ciudad alrededor de un aeropuerto es el cuarto avance importante en la evolución de las ciudades, desde aquel prehistórico momento en que desconocidos fundaron la primera ciudad, probablemente alrededor de un manantial; otro paso importante fue la construcción de ciudades marítimas, acción hecha por los Fenicios; y por último, la edificación de ciudades cerca del ferrocarril, como ocurrió hasta el siglo pasado. Por lo tanto, el establecimiento de una ciudad aérea será el primero de una serie de hechos que distinguirán esta era de otras en la historia”, escribe Woodhouse al presidente Calles en un carta fechada el ocho de junio de 1925. Pero ¿por qué San Marcial, Sonora?

En la década de los veinte del siglo pasado, los medios de comunicación extranjeros comenzaron a escribir sobre los grandes recursos naturales que poseía México y del progreso hecho al haberse establecido un gobierno estable. San Marcial era un pueblo de 32.5 millas cuadradas (un poco más de 52 kilómetros cuadrados) con varios depósitos de carbón, que había sido abandonado por sus habitantes durante la Revolución. La interrogante estaba en el aire: ¿Cómo será fundada la primera Ciudad Aérea (una ciudad construida

alrededor de un aeropuerto)? Era una pregunta hecha en 1916 en Washington, DC en el marco de una conferencia sobre la planeación de ciudades *modernas*.

“El establecimiento de la primera ciudad aérea será un evento histórico, tan importante para la prosperidad como lo fue el primer puerto marítimo, o la fundación de París o Londres”, contestó el Almirante Robert. E. Peary, descubridor del Polo Norte y primer presidente de la Liga Aérea de América. La decisión de la ubicación de los aeropuertos en aquella época estaba en los términos de, *¿cómo la ciudad se estructura en torno a un aeropuerto?*, cuando debió haber sido *¿en dónde le sirve al buen desarrollo de la ciudad un aeropuerto?*

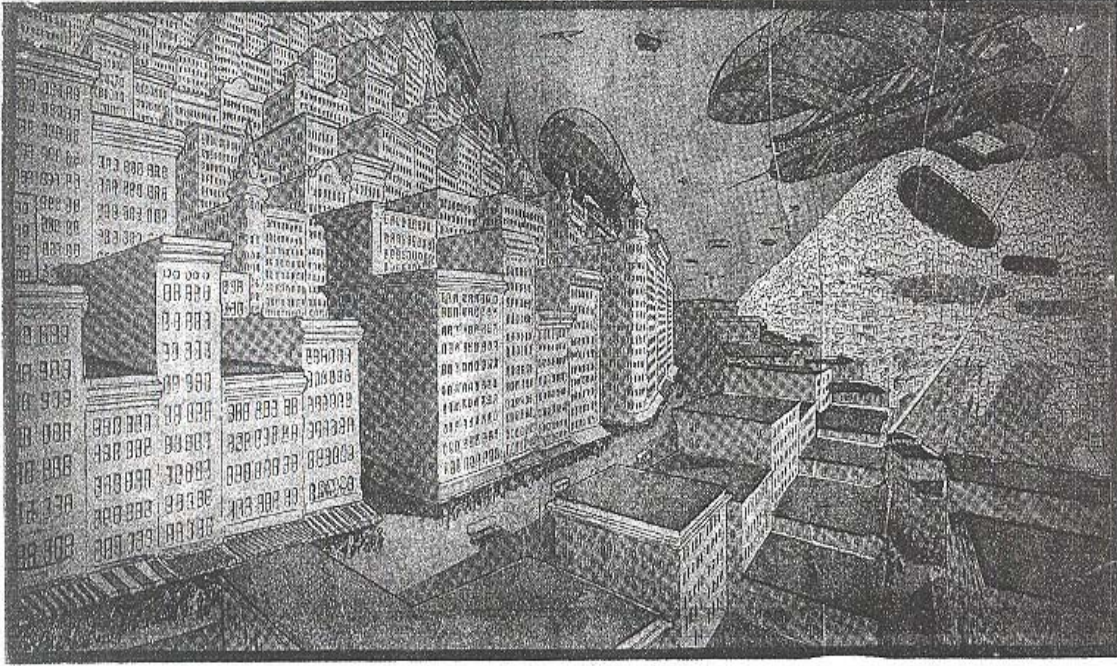
El tema de la posible transportación aérea y de un crear un circuito aéreo en México, fue discutido por diversos personajes estadounidenses interesados en hacer negocios en la industria aeronáutica sobre suelo mexicano. Así que al enterarse de la existencia de un pueblo desierto, cercano a los Estados Unidos y poseedor de los depósitos más grandes de carbón en México, inmediatamente comenzaron a hacer planes para reconstruirlo y explotar sus tres minas –estimadas en 500 millones de toneladas– para beneficiar a los estados California, Arizona, Nuevo México y Texas y de paso también para algunos pueblos y ciudades mexicanas.

Para ellos era evidente que el sitio, su localización, tamaño y la disposición de grandes cantidades de combustible barato, eran las condiciones ideales para la fundación de la primera *ciudad aérea* del mundo, alimentada por su propia energía generada en el lugar. El objetivo era transportar el carbón, metales y algunos minerales vía aérea hacia todo el continente americano y en un futuro cercano al resto del mundo, convirtiendo a San Marcial en un polo de desarrollo de la región. El gobierno mexicano fue invitado y aceptó participar en el *histórico proyecto*; Elías Calles fue reconocido como progresista por su colaboración y apoyo.

En la actualidad sabemos que este plan finalmente no se llevó a cabo por razones hasta el momento desconocidas, sin embargo, éste sería un antecedente para la construcción de una ciudad alrededor de un aeropuerto.

¿Quién pensaría que las cosas serían tan diferentes en un futuro no muy lejano, cuando las ideas románticas se agotaron? Tres años más tarde de la publicación del artículo, se ordenaría la construcción de un aeródromo civil para la Ciudad de México.





## How Shall the First Air City Be Founded?

By HENRY WOODHOUSE

President Aerial League of America, Delegate for the State of New York at the City Planning Conference, American Civic Association, 1916; Delegate to the Pan-American Scientific Congress, Director of First, Second and Third Pan-American Aeronautic Congresses, Author of "Textbook of Aerial Laws and Regulations For Air Traffic," "Textbook of Applied Aeronautic Engineering," etc., etc.

HOW shall the first Air City—a city built around an airport—be founded? What shall its specifications and its name be?

When we, the delegates of the State of New York, first asked this question at the City Planning Conference held at Washington, D. C., December 13-16, 1916, under the auspices of the American Civic Association, we were flooded with inquiries from experts on city planning and engineers and industrial leaders who asked or suggested specifications for such a city. Assistance and advice was offered from all sides.

"The founding of the first air city will be an historic event, as important to posterity as the founding of the first seaport, or the founding of Paris or London, the date of which, unfortunately, cannot be ascertained," stated Admiral Robert E. Peary, discoverer of the North Pole, first president of the Aerial League of America.

Another authority pointed that, as far as we know, the first city was probably built around an oasis, along a caravan road, or at some point on a river or lake or bay which was especially favorable for early fishing activities. Some impelling motive was required to make people build permanently on one spot.

Assuming this to be the case, the only basic steps in the evolution of cities since those prehistoric times has been the building of cities along railroads or around railroad stations!

To build the first air city, the first city to grow around an airport would, then, be a most revolutionary step in the evolution of cities.

Back of the idea of building the cities around an airport is a fundamental economic principle to be tested; to find whether the aircraft, through its ability to fly over all barriers and to bridge all gaps, is an equalizer of land values.

Professor A. Lawrence Rotch, the founder of Blue Hill Observatory, who was a prophet as well as a pioneer, assured me as early as 1912 that such was the case, and he wrote:

"The air makes every place an aerial port, and affords the shortest distance to any other place."

At the time a flight from New York to Washington with two passengers was considered an impossibility, and he was considered visionary for that expression. We laughed when I showed him that he was in good company, since Ovid, close to two thousand years before, had written in connection with Icarus and Daedalus:

"Let them close all passages on earth and sea; the heavens are open, and it will be through there we shall pass."

Less than a year later Arthur Brisbane, with his usual practical foresight, depicted the future effect of aerial navigation on land values in an editorial, illustrated with the drawing appearing at the head of this article, in which he said, in part:

"Have you bought for your great-great-great-granddaughter the top of some big hill or lofty mountain?"

"If not, go out and buy it."

"You can buy mountain tops cheap now."

"You can buy for little the big mountain called Mount Desert. Some day it will be worth more than all the rest of the island upon which Bar Harbor stands."

"You can buy the high, steep hills of the Catskills, the Adirondacks and along the Hudson River for little."

"Go buy one, and keep it—your descendants of a few generations hence will be grateful to you, as young Vincent Astor is grateful to those who bought Manhattan Island real estate for him."

Later, when the first U. S. Aerial Mail Service was being established, and the first map of the world's airways was being made, Captain B. B. Lipsner, the first Superintendent of the U. S. Aerial Mail, again proposed to the Aerial League the planning of the first air city, and the matter of requirements again received attention by a committee comprising Admiral Peary, discoverer of the North Pole, Captain

¿Cómo Será Fundada la Primera Ciudad Aérea?, artículo publicado en junio de 1925, en la revista Scientific Age, de Estados Unidos. (AGN).

## **DESPEGANDO HACIA LA MODERNIDAD: EL PUERTO AÉREO CENTRAL**



*Esta ilustración se publicó en un diario de la capital mexicana en febrero de 1927, su pie decía textualmente: "Maqueta del Puerto Central Aéreo de la Ciudad de México, cuya inauguración se anuncia para el próximo 16 de septiembre. El proyecto es bellissimo y desde el punto de vista técnico puede considerarse como insuperable". (Imagen tomada de: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica. Revista *América Vuela* #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))*

Para finales de la década de los años 20, los servicios aéreos se fueron diversificando gracias a los adelantos que había logrado el desarrollo militar durante la Primera Guerra Mundial. Ahora se requería, más que un campo de aterrizaje, un conjunto de instalaciones adecuadas para la operación y mantenimiento de aeronaves, así como edificios para satisfacer las necesidades de los pasajeros y otras áreas exclusivas para los pilotos y demás personal de las líneas aéreas. Con tales características, comenzó a construirse el primer puerto aéreo civil del país, en la Ciudad de México.

Para este momento, la operación de un aeropuerto de uso totalmente civil era urgente dado que el Aeródromo Militar de Balbuena se inundaba continuamente con las fuertes lluvias, al grado que la Compañía Mexicana de Transportación Aérea (CMTA) algunas veces tuvo que trasladarse al Hipódromo de la Condesa para continuar con sus operaciones.

Sin lugar a dudas, a partir de 1928 la aviación mexicana y por consiguiente la industria aeroportuaria, dejó de ser sólo una fantasía o un mero proyecto en la mente de alguien para convertirse en una realidad tangible en beneficio de la sociedad. Y para muestra bastó con un botón.



El primer edificio para pasajeros fue diseñado por el arquitecto Estanislao Suárez de la SCOP, con una bóveda y un puente que serviría de sombra a los aviones que se estacionarían en la parte inferior para que los pasajeros, al abordar o descender, no estuvieran al intemperie. Dicha bóveda se cayó en gran parte debido a un temblor y finalmente fue demolida, como ocurrió con toda la terminal, por lo que nunca se logró concluir ni usar siquiera.

Después de la muerte de Venustiano Carranza ya no volvió a creerse que bastaba con un simple vuelo para abrir una nueva página en la historia de México, era un momento para comprender y dominar las facultades humanas, tal vez hasta “la formación de una nueva economía nacional” como reiteraban los medios de la época. Sin embargo, para ese año la aviación mexicana había logrado grandes avances, y primordialmente Villasana como el motor de ello, consiguió, con sólidos argumentos, que la *Sección Técnica de Navegación Aérea* creciera hasta convertirse en el *Departamento de Aeronáutica Civil*, actualmente la *Dirección General de Aeronáutica Civil* (DGAC).

Antes de ese año, la mayor parte de los campos de aviación que había eran militares, pero al comenzar el desarrollo de la aviación comercial con las primeras empresas de servicios aéreos, mediante diversas rutas a lo largo y ancho de todo el país, hicieron sus propios campos civiles de aterrizaje. Algunos de ellos llegaron a convertirse, a la distancia del tiempo, en aeropuertos de servicio nacional e internacional, como fue el caso del Aeródromo de Balbuena.

El 25 de mayo de 1928 llegó a Balbuena el piloto Emilio Carranza, procedente de San Diego, a bordo del avión *México-Excelsior*, quien fue recibido triunfalmente por una multitud encabezada por el presidente Elías Calles. Para otro vuelo de más de veinte horas que realizaría el mismo aviador, se construyó una pista que permitiera el despegue seguro del avión *Ryan*, totalmente cargado de combustible. La pista que medía 4.5 kilómetros de longitud, partía de la calzada México-Puebla, cruzaba la colonia Moctezuma, pasando por la zona de maniobras del actual aeropuerto y terminaba cerca del canal del río Churubusco. En aras de tan extrema precaución, el avión requirió tan sólo mil 200 metros para elevarse el once de junio de 1928. “Esta pista se convirtió eventualmente en la avenida Emilio Carranza”, explica el Ingeniero José Villela Gómez, en su libro *Breve Historia de la Aviación en México*, de 1971.



Arriba, una vista aérea del Puerto Aéreo Central aún siendo acondicionado.  
Abajo, inconclusa, la fachada del primer edificio terminal del Puerto Aéreo Central, a mediados de 1928.  
(Foto: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica. Revista *América Vuela* #82, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))

De regreso a México desde Nueva York, tras su frustrado vuelo México-Washington, el Capitán Emilio Carranza cayó con su avión debido al mal tiempo, en un bosque de Mount Holly, condado de Burlington, Nueva York, donde pereció en el acto, más pasando a la historia como un precursor de la Aviación Mexicana.

Del Ingeniero Juan Guillermo Villasana salió el proyecto general para hacer el Puerto Aéreo Central, para lo cual se destinaron 800 metros para la construcción de la primera pista norte-sur (actual cinco izquierda); la única hasta los años 30. En esta primera etapa se construyó también la pista 10-28 de 600 metros para vientos cruzados, que hoy en día ya no existe. En 1930, con motivo de un fatal accidente de un avión modelo *Electra* de la CMA, que se estrelló en el Cerro del Peñón, la orientación de la pista norte-sur cambió a la que ahora tiene la cinco izquierda (05I). Las pistas que actualmente siguen funcionando son las 05 Izquierda, 23 Derecha (05I-23D) y la 05 Derecha, 23 Izquierda (05D-23I), las cuales tienen 3 mil 846 y tres mil 900 metros de longitud, respectivamente.



Los terrenos destinados para su construcción formaban parte de los Ejidos del Peñón de los Baños y otros eran propiedad Federal, de las planicies resultantes de la aridez del Lago de Texcoco. La parte oriente pertenecía al señor de origen árabe, Manuel Farjat, los cuales “tenían como límite el río, que se abría para que las aguas anegaran lo que actualmente es el aeropuerto, a fin de que tuviera patos, se mataran y se pudieran vender en la zona de La Candelaria”, relata el señor Rito Alcívar, en el libro de Fray Pedro Sánchez Acosta –un sacerdote español católico con varias décadas de vivir y trabajar en la zona–, llamado *Nuestros Abuelos Nos Cuentan del Peñón de los Baños*.

Según algunos historiadores, la parte sur pertenecía a Alberto Braniff, que siendo dueño aún de una gran parte de los terrenos de Balbuena, los cedió a la Nación a instancias de Villasana, mediante las escrituras correspondientes.

Sin embargo, en un documento inédito encontrado en el Archivo General de la Nación (AGN), fechado el siete de mayo de 1928, se puede leer el decreto de expropiación expedido por el otrora presidente Plutarco Elías Calles, que no fue Alberto Braniff el dueño de dichos terrenos, sino su hermano mayor, Arturo.

La ilusión del gobierno establecía en la primera reglamentación de navegación aérea, que la SCOP sería el proveedor de los campos de aterrizaje, empero, la realidad no tardaría en hacerse patente. Muy pronto se darían cuenta que no se tenían los recursos financieros necesarios para tan onerosa tarea, y por ende, en la mayoría de los casos, cada empresa aérea privada se encargó de la preparación de sus propios campos de aterrizaje. Sólo algunos afortunados contaron con los apoyos de los gobiernos estatales y municipales para realizar sus operaciones; les convenía a todos finalmente.

El mismo caso fue en el Distrito Federal. La recién formada Compañía Mexicana de Aviación (CMA) proporcionó 400 mil pesos oro (200 mil dólares) para agilizar las obras del Puerto Aéreo Central. Con esos recursos se asfaltaron las pistas, se colocaron múltiples señalamientos, se construyó una modesta torre de control y se compraron algunos aparatos meteorológicos. La participación específica de Mexicana en las obras fue la siguiente: pavimentación de una superficie total de 125 mil metros cuadrados repartidos entre *rodajes* –vía definida y empleada por las aeronaves en su desplazamiento por tierra; sirven para unir una pista con otra–, *plataformas* –área destinada para estacionar aviones mientras



están en tierra— y la construcción del drenaje general del aeropuerto y las dos pistas; todo ello bajo un contrato firmado con el gobierno. El sobrante del dinero se destinaría a obras pendientes en el edificio de la estación principal, hoy llamado comúnmente *edificio terminal*.

Pero a la CMA no le fue nada mal con este contrato. Recibiría múltiples beneficios, como ser “la preferida” en los concursos que convocara la SCOP, además no pagaría por utilizar el puerto aéreo y sus servicios auxiliares, podría hacer obras a voluntad como si fuera el propio gobierno, podría importar —libre de impuestos— todo el material y equipo necesario para su operación, y para rematar, sus instalaciones construidas en zona federal, serían suyas por veinte años.

Mientras era edificado el Puerto Aéreo de la Ciudad de México, las operaciones civiles tuvieron que compartir las instalaciones del Aeródromo Militar de Balbuena. Sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) decidió separar paulatinamente las actividades aeronáuticas militares y civiles, cuya autonomía para ambas era indispensable para su progreso, como se puso de manifiesto al desintegrarse en 1928 la ruta aérea México-Nuevo Laredo, formada por la SCOP con aviones de su propiedad y pilotos militares.

Tras su transición de uso militar a civil, el aeródromo debió adaptarse a los pesados trimotores *Ford* adquiridos por la CMA. Aviones de cuatro mil 598 kilos surgidos apenas 16 años después del Voisin y el Farman de Braniff —de media tonelada—, que eran comparativamente monstruosos. Eso llevó a más mutaciones no sólo de las pistas, sino de las áreas adyacentes, como la necesidad de construir un edificio para las salidas y llegadas de los pasajeros, imitando a las que se tenían en las estaciones ferroviarias. Tal acontecimiento fue de suma importancia, ya que con estos aparatos fue posible viajar desde la Ciudad de México a Mérida, Yucatán, haciendo escalas en Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen y Campeche.

Proyectada la zona destinada, se comenzaron las obras viales trazando un nuevo camino para unir la carretera México-Puebla con la terminal aérea, actualmente el nombrado *Boulevard Puerto Aéreo*. Del mismo modo, se consideraba la construcción de un estacionamiento para automóviles, una estación terminal con múltiples salas de pasajeros, oficinas para las autoridades, despachos para las aerolíneas y una cafetería.



Curiosamente, el primer aterrizaje en el Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México se efectuó el cinco de noviembre de 1928 en la pista 10-28, cuando los obreros aún usaban sus carretillas con cemento y maquinaria pesada sobre los terrenos; se trataba del piloto Felipe H. García, con un biplano *Harriot*.

Las concesiones para operar líneas aéreas con fines comerciales también aumentaron considerablemente. Plutarco Elías Calles informó que había concedido 18 permisos para la navegación aérea en todo el país: “Ha dado principio al acondicionamiento del primer puerto aéreo de la República, que ocupará una extensión de más de un millón de metros cuadrados, con dos pistas de seis mil 600 metros y otras de mil cuatro metros. Se acaba de instalar la Comisión Interministerial de Aeronáutica Civil, que efectuará los estudios relativos para acrecentar el impulso que en la actualidad se ha dado a la aviación civil”, exponía Calles en su informe presidencial, publicado en el periódico *Excélsior*, el dos de septiembre de 1928, citado por Rafael R. Esparza en su libro *La Aviación*.

Debido a la gran cantidad de actividades registradas en el Aeródromo Nacional de Balbuena, por las prácticas de los alumnos de la Escuela Militar de Aviación, dicho campo fue cerrado definitivamente para las operaciones civiles. Posteriormente, la CMA, llegó a utilizar un campo improvisado en la colonia Algarín, situada entre la calzada San Antonio Abad, Río de la Piedad y Niño Perdido, donde Juan Guillermo Villasana, Francisco Santarini y Felipe H. García tenían una escuela de aviación, el cual se utilizó temporalmente para dar servicio a la aviación civil mientras se construía el nuevo puerto aéreo. Actualmente, en dicha colonia, se localiza la Comisión Nacional de Búsqueda y Salvamento de Aeronaves Civiles de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).



*Trabajos de construcción de las pistas del Puerto Aéreo Central, a principios de 1928.*  
(Foto: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica. Revista *América Vuela* #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))

## ***En el pecado se lleva la penitencia: génesis de una problemática***

Sin duda, uno de los mayores problemas del actual aeropuerto radica en su ubicación, dado que está enclavado en medio de la ciudad más grande del mundo –a tan sólo 13 kilómetros del Centro Histórico–, cuya demografía fue creciendo a su alrededor a través de los años, algo que nadie esperaba en la época de su surgimiento. Sus límites y parte de sus terrenos originales llegaron incluso a ser invadidos por las zonas habitacionales a través del tiempo. La realidad es que en 1928, los costos y beneficios de tenerlo cerca se vislumbraban muy diferentes, según consta en el decreto expropiatorio de los terrenos expedido por Plutarco Elías Calles el siete de mayo del mismo año y rastreado en el AGN. Si alguien se preguntaba por qué el aeropuerto está ubicado en ese preciso lugar, la respuesta se puede advertir en este documento; aquí un extracto del mismo:

“(…) la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), teniendo en cuenta que la aeronáutica constituye en la actualidad una vía general de comunicación que reclaman las necesidades del país, contribuyendo al mejor sostenimiento y desarrollo de nuestro comercio interior y exterior; facilitando el tráfico de personas y favoreciendo ampliamente la comunicación postal en beneficio directo del público, estima conveniente *establecer un Aeródromo Civil* que reúna las condiciones atmosféricas necesarias para la salida y aterrizaje de los aviones y al mismo tiempo, *que se encuentre lo más cercano posible de la Capital, para que los servicios: comercial, de pasajeros y postal se hagan con las mayores facilidades (…)*”.

Claro está que la intención de construir un aeropuerto próximo a la ciudad era de brindar un servicio del cual se beneficiaría la sociedad, lo que no se consideró fue el gran crecimiento demográfico a su alrededor que habría de ocurrir con el paso del tiempo, quedando éste sumergido en medio de una gran población. Asimismo, el documento de la Secretaría de Gobernación agregaba que los estudios hechos por la SCOP, designaron como el terreno más apropiado, por reunir tales requisitos, “al que se encuentra situado al norte del Campo de Aviación Militar y de la propiedad del señor Arturo Braniff (…)

Y afirmaba que “por los informes obtenidos se desprende que en el terreno en cuestión *no existen probabilidades de que se establezcan fraccionamientos*

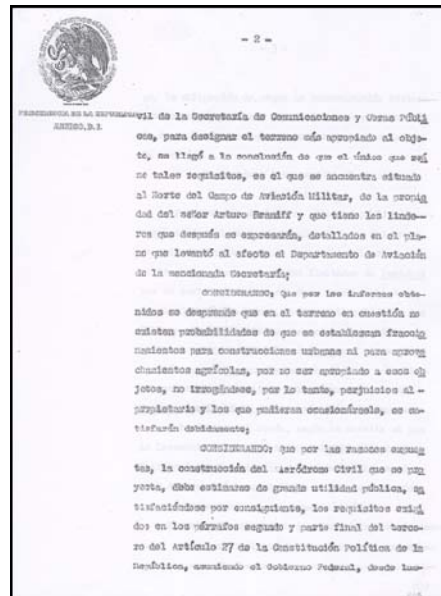
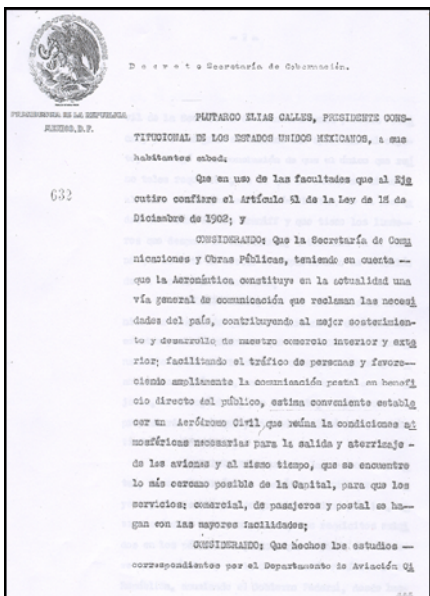


para construcciones urbanas ni para aprovechamientos agrícolas, por no ser apropiado a esos objetos, no irrigándose, por lo tanto, perjuicios al propietario y los que pudieran ocasionársele, se satisfarán debidamente”.

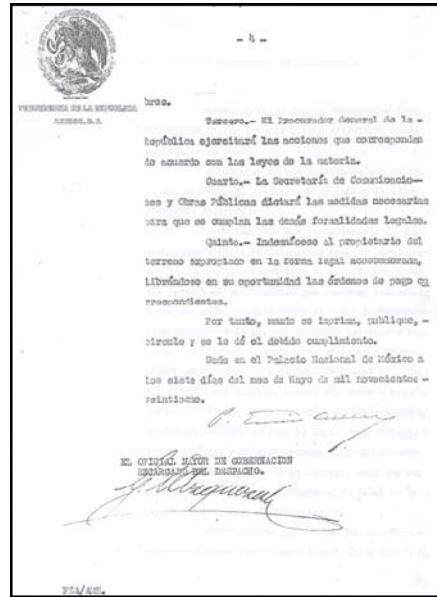
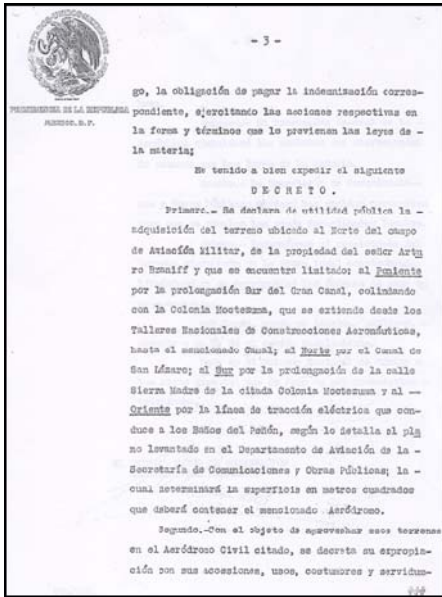
Si bien lo anterior resulta risible al contrastarlo con nuestra realidad contemporánea, esto pone en evidencia el meollo de las problemáticas actuales del aeropuerto capitalino. Pero..., *en el pecado se lleva la penitencia*.

En el primer punto del decreto se describe su ubicación exacta: “Se declara de utilidad pública la adquisición del terreno ubicado al Norte del campo de Aviación Militar, de la propiedad del señor Arturo Braniff y que se encuentra limitado: al Poniente por la prolongación Sur del Gran Canal, colindando con la colonia Moctezuma, que se extiende desde los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, hasta el mencionado canal; al Norte por el Canal de San Lázaro; al Sur por la prolongación de la Calle Sierra Madre de la citada Colonia Moctezuma y al Oriente por la línea de tracción eléctrica que conduce a los Baños del Peñón, según lo detalla el plano levantado en el Departamento de Aviación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (...)”.

Evidentemente para 1928, las actividades aeronáuticas en la zona del actual aeropuerto llevaban varios años de realizarse y a las autoridades les fue más sencillo institucionalizar un espacio ya definido y consolidado para entonces, aunque en muy poco tiempo se darían cuenta que sólo sería suficiente por algún tiempo y comenzarían a buscar uno nuevo para reubicarlo.







Facsímil del Decreto de expropiación de los terrenos que conformarían el primer aeropuerto civil de México. (Archivo General de la Nación).

## Los albores del primer aeropuerto civil de México

Para 1929 el sector aéreo estaba integrado totalmente a la vida nacional, al menos con un pequeño segmento de la población que tenía acceso a él. Los aviones seguían generando asombro y las tripulaciones causaban admiración; esto era parte del *glamour* que la aviación trajo consigo hasta nuestros tiempos.

A partir de entonces, el Puerto Aéreo Central, luego Aeropuerto Central y posteriormente, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), se convertiría en un testigo vital de los acontecimientos aeronáuticos más importantes de la Ciudad de México y del país, justo como su antecedente lo había sido desde principios de siglo.

El contexto social del aeropuerto era completamente diferente al que tenemos hoy, relata Adalberto Ríos Szalay, un viajero experimentado y columnista de la sección *De Viaje* del periódico Reforma, acerca del primer contacto que tuvo con éste. “Fui por primera vez al aeropuerto de Balbuena siendo un niño. Eran tiempos en que el viajar en avión era un acontecimiento que convocaba a la familia, los viajeros vestían sus mejores galas y el ambiente era muy diferente. Todo el que llegaba al lugar podía salir a las terrazas desde donde se podía ver el movimiento de pasajeros y aviones; era otra cosa”, explica.



El Puerto Aéreo Central entró finalmente en servicio cuando las pistas estuvieron asfaltadas y con la estructura aún en proceso de construcción, esto a mediados de agosto de 1929, aunque las operaciones ya se realizaban desde febrero del mismo año; el presidente Emilio Portes Gil (1928-1930) inauguró las nuevas instalaciones en una ceremonia especial el 16 de septiembre. En diciembre se organizó con éxito una *semana aérea* para celebrar el acontecimiento y promoverlo a nivel internacional, por lo que se colocaron tribunas cerca de las pistas 05-23 y 14-32, para que el público apreciara las demostraciones aéreas de cerca.

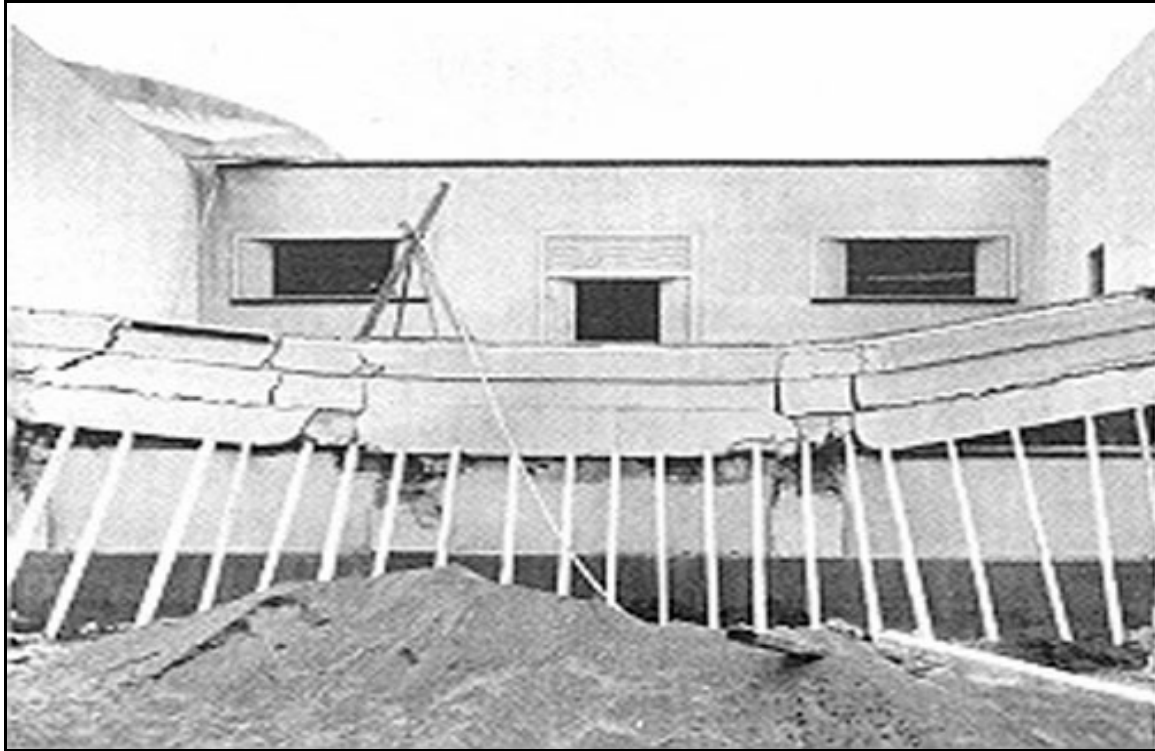
También, Pan American Airways –Panam– adquirió acciones de la Compañía Mexicana de Aviación (CMA) y se consolidó rápidamente con la expansión de rutas y dominando el mercado de la aviación comercial en México. Panam hizo todo lo posible para mejorar sus aeropuertos pavimentando las pistas y así efectuar sus operaciones sin importar las condiciones climáticas del momento.

Al principio de los años 30, había ciudades muy pequeñas a lo largo de la costa del Pacífico que estaban desligadas del centro industrial y comercial de México, con excepción del puerto de Acapulco, que por su carácter turístico, fue una de las primeras rutas salientes desde la capital. Las aerolíneas comerciales pioneras de la región comenzaron a proporcionar el servicio a esas comunidades marginadas, ya que era el único medio de transporte disponible. Estas pequeñas empresas de transporte aéreo jugaron un papel sumamente importante, puesto que proporcionaron las bases de lo que a la postre, se convertiría en la primera línea aérea nacional.

En 1930, un fuerte terremoto vapuleó al Valle de México y causó daños graves en la terminal de pasajeros del Puerto Aéreo Central, por lo que tuvo que ser reconstruida totalmente entre el 26 de octubre de 1930 y el 11 de febrero de 1931.

Otro hecho importantísimo ocurrió el 30 de junio de ese año, con la publicación en el Diario Oficial de la Federación, de la Ley de Aeronáutica Civil, la primera reglamentación aeronáutica de su tipo que tuvo México; con esta ley se daba el paso definitivo para formalizar la aviación comercial y los aeropuertos civiles en la República mexicana.





*Así quedó el primer edificio del Puerto Aéreo después de un terremoto en 1930.  
(Foto tomada del libro Aeropuertos)*

El servicio *regular* de aviones con pasajeros empezó el primero de mayo de 1931 y el Puerto Aéreo se inauguró oficialmente el 15 de mayo de 1932, casi cinco años después de lo que se había dicho, dejando así de compartir el espacio del ya histórico Aeródromo Nacional de Balbuena. Con muchas transformaciones, el edificio existió hasta hace algunas décadas, cuando se decidió derribarlo para ampliar la capacidad de las instalaciones actuales del Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Pero éste no sería el último.



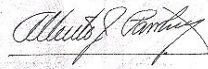
Realmente no debería sorprendernos que las innumerables ampliaciones del AICM, así como la construcción de la nueva Terminal dos (T2), hayan demorado tanto en ser terminadas. Pareciera que históricamente siempre ha sido así, como todas las grandes estructuras aeroportuarias del mundo, se hacen por etapas y requieren de mucho tiempo para ser planeadas y ejecutadas, dado que su capacidad operativa debe incrementarse en función de la demanda de usuarios y el crecimiento en el número de operaciones. Sin mencionar lo caro que resulta llevarlas a cabo.

El continuo perfeccionamiento tecnológico en los sistemas y equipos aeroportuarios, aunado a los propios adelantos de la aviación –aparatos cada vez

mayores y más pesados—, la transformación de los servicios y el aumento de la demanda de vuelos comerciales, hicieron —y hacen— inevitable la renovación y ampliación constante de los aeropuertos, así como la construcción de nuevas instalaciones, lo que implica una considerable inversión del gobierno para mantenerlos funcionales ante una industria que no deja de crecer. De ahí surgen precisamente algunas formas de describir al AICM: *gigante en permanente evolución* o *viejo gruñón*.

Los resultados comenzaron a ser cuantificados y el 14 de octubre de 1930, el aún presidente Emilio Portes Gil recibió las primeras gráficas al respecto del movimiento de pasajeros, postal y de carga del nuevo Puerto Aéreo.

A continuación, los documentos inéditos hallados en el Archivo General de la Nación (AGN) que dan cuenta del hecho.

 SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS		DEPENDENCIA DEPARTAMENTO DE AERONAUTICA CIVIL. SECCION Administrativa. OFICINA Estadística. NUMERO DEL OFICIO 9. 10045 EXPEDIENTE
ASUNTO: Remitiendo juego de gráficas sobre el Puerto Aéreo Central de México.		
México, D.F., a 14 de octubre de 1930.		
C. Presidente de la República. P r e s e n t e .		
Tengo el honor de adjuntar al presente, un - juego de las gráficas sobre el movimiento del --- Puerto Aéreo Central de México, durante el Primer Semestre del año en curso; confiando será de al-- gun interés para usted.		
12611 Respetuosamente.		
SUPRAGIO EFECTIVO, NO REELECCION.		
EL OFICIAL MAYOR INT.  Alberto J. Pawling.		
LLP/11/2729.		

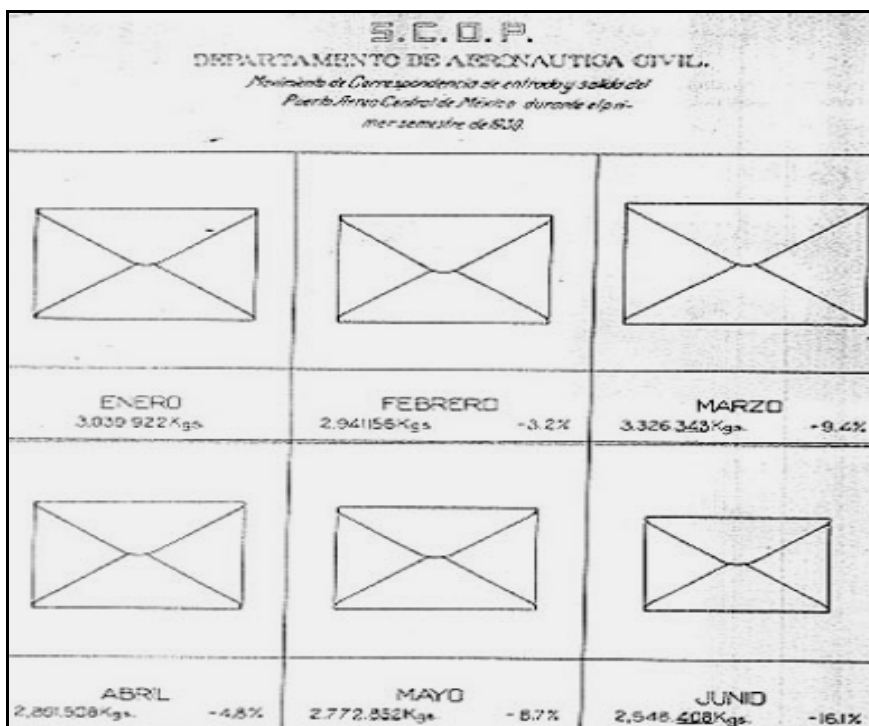
AL CORTESAN ESTE OFICIO. CITENSE LOS  
DADOS EN EL COLEGIO DEL AERONAU  
SUPERIOR DERECHO.

El 14 de octubre de 1930, el presidente de la República recibió las primeras estadísticas del Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México. (AGN).



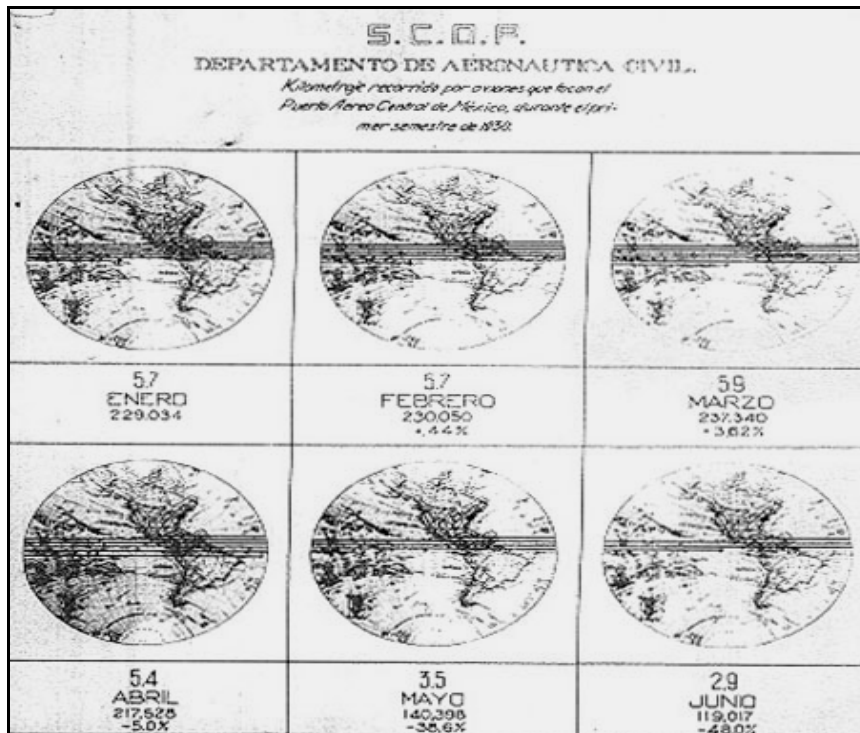


Estadísticas de pasajeros durante el primer semestre de 1930. Comenzó el año con 737 y llegó a junio con sólo 575. (AGN).



En enero de 1930 se transportaron más de tres mil kilogramos de correspondencia, y para medio año descendió a casi media tonelada. (AGN).





*Kilometraje recorrido por los aviones operados en el Puerto Aéreo Central en el primer semestre de 1930.  
 En enero se recorrió una distancia de 229 mil Km., con un descenso en junio de diez mil.  
 (AGN).*

El decenio de los treinta fue de vital importancia para la aviación mexicana. Fue un periodo de crecimiento tanto para el Puerto Aéreo Central como para otros aeropuertos del Golfo y el sureste del país, mientras que la CMA, con 18 aparatos, implantó rutas formales hacia los Estados Unidos y otras aerolíneas de aquel país hicieron lo propio hacia el nuestro.

Entre 1929 y 1934, otras compañías aéreas tales como: Corporación Aeronáutica de Transportes (Aerovías Centrales, posteriormente), Pickwick Latinoamericana y Líneas Aéreas Occidentales se establecieron en el mismo lugar para efectuar sus operaciones de manera regular.

Tras décadas de búsqueda y ambiciones de consolidar la industria aeroportuaria mexicana, comenzaban a haber señales de rumbo y solidez.

Las operaciones del Puerto Aéreo también se mejoraron con instalaciones especiales, como ocurrió a partir de febrero de 1931, al colocarse un sistema de iluminación para la pista 05-23. Se situó un faro de dos millones de bujías en el Cerro del Peñón y se alumbraron las instalaciones y los edificios complementarios.



El vertiginoso crecimiento de la aviación comercial mexicana de la década de los treinta, rebasó en poco tiempo la capacidad del primer edificio terminal, por lo que la SCOP tuvo que proyectar y construir *rápidamente* uno nuevo, el cual fue inaugurado por el presidente Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940), el 11 de abril de 1939, cuando Juan Guillermo Villasana López aún era el jefe del Departamento de Aeronáutica Civil; éste sustituyó al original dañado por un fuerte temblor.

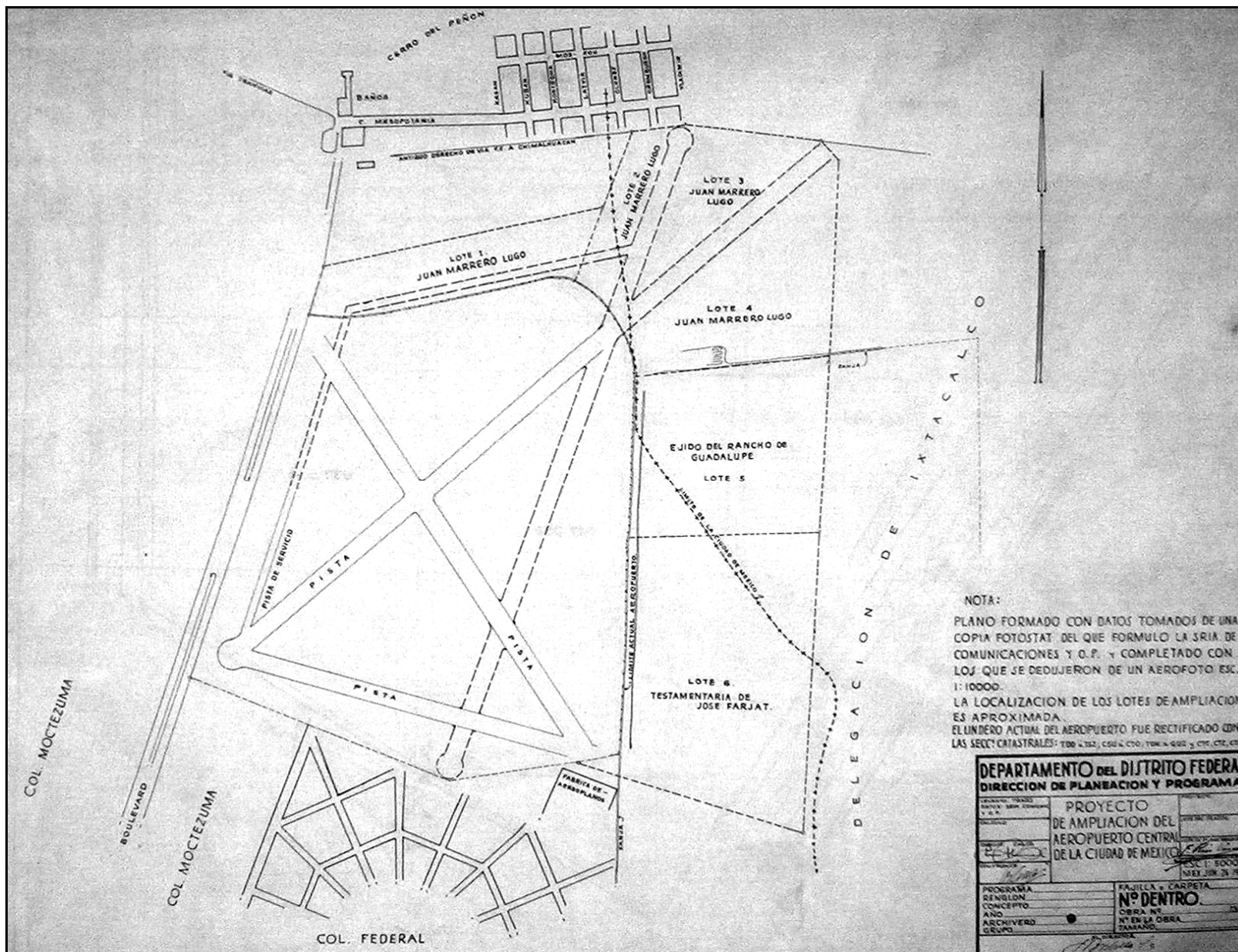
En el proyecto se incluyó una torre de control que acompañaba al edificio, mismo que estaba dotado de una sala de documentación, salas de espera, cafetería y un mural de diez piezas donado por el pintor Juan O’Gorman a la terminal aérea, titulado *La Conquista del Aire por el Hombre*, mismo que actualmente adorna el ambulatorio nacional del AICM.

Como dato curioso, cabe señalar que, según información del periodista Triunfo Elizalde, del periódico La Jornada, dicho mural estuvo dedicado por el autor de la pintura a Frida Kahlo, de quien estuvo enamorado.



*Edificio de pasajeros del Puerto Aéreo Central, inaugurado en septiembre de 1942.  
(Foto tomada del libro Aeropuertos)*





Plano inédito del proyecto de ampliación del Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, elaborado el 26 de junio de 1939.  
 (Archivo Histórico del Distrito Federal)

## ***El Aeródromo Central Militar***

¿Se imagina tener dos aeropuertos conviviendo dentro de una misma ciudad? Uno civil y otro militar. ¡Apenas podemos con uno actualmente!

Resulta que en los primeros días del mes de septiembre de 1939, un grupo de ingenieros especialistas radicados en la capital, encabezados por Alfredo Tourné, Felipe G. Mauriño y Manuel Arnal, propusieron al presidente de la República en turno, Lázaro Cárdenas del Río, la sustitución “con notoria ventaja”, del Aeródromo Nacional de Balbuena –cuyos objetivos originales ya no se cumplían del todo por ser obsoleto–, por el que se llamaría *Aeródromo Central Militar*, situado “en las proximidades de la Ciudad de México”.

En el expediente resguardado por el Archivo General de Nación (AGN), se detalla la insistencia del grupo de profesionales denominado *Tourné, Mauriño y Arnal. Estudios, Proyectos y Construcciones*, para que el titular del Ejecutivo aprobara la construcción del nuevo aeródromo, evidentemente con todas las intenciones de ganar y ejecutar ellos el proyecto. No se mencionan cantidades pero como todos los proyectos de este tipo, debió haber sido una suma considerable de dinero la que estaba en juego.

Al principio fue aprobado por el Ejecutivo y por el Secretario de la Defensa Nacional, al mismo tiempo que una comisión mixta en la Cámara de Diputados formularía las condiciones generales del contrato, que incluía las técnicas, jurídicas y económicas de la transacción. La financiación de la obra estaría sujeta a la venta de los terrenos del campo de Balbuena, dado que eran propiedad de la Nación, y serían cedidos a los concesionarios para tales fines.

Dicha comisión mixta, integrada por representantes de las Secretarías de la Defensa Nacional y de Hacienda, y por el propio grupo interesado, aprobó por unanimidad la adjudicación de la obra, quedando únicamente pendiente el avalúo de los terrenos y la fijación de un programa de necesidades a cubrir en el nuevo aeródromo; lo que se quería saber era si el valor de los terrenos sería suficiente para cubrir el costo total de las obras y no invertir más dinero del erario. Posteriormente, el asunto fue confirmado y de resolución favorable, de acuerdo con los estudios hechos por la Dirección de Aeronáutica Militar y citados en el mismo documento.



“(...) La firma del contrato puede y debe ser formalizada ya y sin ninguna demora puesto que están convenidas de común acuerdo entre la Administración y nosotros los concesionarios...”, ultimaban los ingenieros.

El presidente Cárdenas, cuyo periodo estaba por terminar en diciembre de 1940, era presionado para dar luz verde al proyecto puesto que “de no aprovechar esta coyuntura ya no será posible que las obras del nuevo Aeródromo se inauguren bajo el mandato presidencial de V.E. (*Vuestra Excelencia*), no obstante deberá a su alta iniciativa la promoción de esta obra tan indispensable para los servicios de la defensa nacional”, argumentaban.

Viéndolo a la distancia del tiempo, afortunadamente para nuestros oídos y pulmones, el proyecto de construir el Aeródromo Central Militar no llegó a prosperar. Casi un año después de haber sido iniciadas las pláticas, el gobierno federal notificó al grupo que la obra no se llevaría a cabo, sino que, en su caso, “se ejecutaría en el próximo periodo presidencial”.

El legendario Aeródromo Militar de Balbuena funcionó como tal hasta 1952, año en el que la Fuerza Aérea se mudó al Aeropuerto Militar de Santa Lucía. En el mismo documento ya se hablaba de la posibilidad “de construir viviendas para los obreros y empleados de ciertos sindicatos de reconocida solvencia, lo cual representa una clientela para la futura parcelización de dichos terrenos”.



*Toma aérea en 1952 del antiguo Aeródromo Nacional de Balbuena. En la fotografía se pueden observar las líneas divisorias para su próximo fraccionamiento, aunque aún estaba en servicio.  
(Foto tomada del libro Aeropuertos)*



*El logo de esta estación del metro representa las flores del jardín Balbuena.  
(Imagen: <http://www.metro.df.gob.mx>)*

Efectivamente el terreno fue fraccionado, del cual resultó la actual colonia Balbuena, enterrando así un capítulo de 37 años vitales para la historia aeronáutica de nuestro país, bajo las casas de una nueva generación de mexicanos.



*Edificio de pasajeros en la inauguración del servicio aéreo entre México y Nueva York, el abril 6 de 1939. A la izquierda, atrás de la Bandera Mexicana, la Comandancia del Aeropuerto Central.  
(Museo Archivo de la Fotografía de la Ciudad de México, MAF)*

## ***El 'boom' de los aeropuertos***

Antes de que llegara la mitad del siglo XX, hubo un suceso que afectó notablemente el desarrollo de las vías generales de comunicación aérea del país: el surgimiento de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Con ese clima, la presencia militar regresó a Balbuena –aún cuando ya había sido destinado totalmente para la aviación civil–, puesto que siempre se tuvo el temor de que el conflicto alcanzara nuestro territorio.

Con ella también apareció otro problema para las empresas de transporte aéreo: una fuerte escasez de refacciones y aparatos, los cuales eran imposibles obtener sin el respaldo y patrocinio de las grandes empresas extranjeras. Aquí la única *ganona* fue la Compañía Mexicana de Aviación (CMA), quien en su calidad de filial de Pan American (Panam), logró disponer del equipo más moderno de los años 30. Por lo que no es sorprendente que a pesar del conflicto bélico, rápidamente se consolidó como la principal aerolínea de México y Latinoamérica, uniéndose al norte con el sur del continente y dueña de las rutas más redituables.

Para empresas como la CMA, esto representó también un gran reto, ya que los campos de aterrizaje –luego aeropuertos–, como parte esencial del transporte aéreo, estarían en riesgo en caso de ser utilizados por fuerzas extranjeras, especialmente en la Península de Baja California, ante el miedo de que los japoneses desembarcaran en las costas del océano Pacífico, luego del ataque a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941. A pesar de eso, esta década significó para México una etapa de prosperidad material formidable, ya que estaba inmerso en una renovada paz interna, producto de la estabilidad política alcanzada.

No es muy sabido hoy en día, pero muchos aeropuertos del país fueron construidos durante esta época en buena medida con presupuesto extranjero. El gobierno norteamericano necesitaba trasladar sus tropas por todo el continente latinoamericano lo más pronto posible, sólo que la mayoría de los países no contaba con campos de aterrizaje adecuados para sus grandes aviones militares, por lo que en conjunto con el gobierno mexicano, se llegó a un acuerdo para blindar su frontera sur y acondicionar los aeropuertos civiles para maniobras militares, de tal manera que México pudiera servirles como base de operaciones de defensa o bien como puente aéreo ofensivo hacia el Pacífico Sur.



Por medio del *Programa Panamericano de Defensa* y, previa aprobación de los cargos y gastos, conforme a lo previsto en la Ley de Préstamos y Arriendos, el gobierno del vecino país del norte autorizó la construcción de una red de aeropuertos estratégicos para la defensa de México, Centroamérica y el Canal de Panamá, mismos que permitieran el traslado de soldados, material de guerra y aviones por toda América Latina.

Por otra parte, el 21 de julio de 1942 se aprobó el Reglamento Interior para Puertos Aéreos y también el instructivo para Inspectores Regionales del Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), donde se establecían claramente las obligaciones y responsabilidades de las autoridades aeroportuarias, pilotos, aerolíneas, pasajeros y empleados, forzándolos a acatar las normas en todas las operaciones aeronáuticas de la República.

En el mismo año nuestro ya conocido Juan Guillermo Villasana, aún al frente del DAC, fue condecorado con la medalla *Emilio Carranza* –la más alta que se concede en México– por 33 años de servicio a la aviación mexicana; en 1950 dirigió el Departamento por última vez.

Así se comenzó en 1943 con la construcción de los aeropuertos de Tampico, Veracruz, Ciudad Juárez, Zacatecas, Mérida, Cozumel, Ixtepec, San Luis Potosí y Tapachula, todos ellos propiedad de Mexicana, que por cuenta propia o muchas veces con presupuesto de su filial estadounidense Panam, era la encargada de ejecutar los proyectos. En 1945, ya conectaba a casi todas las ciudades más importantes del país a través de rutas regulares. Antes de terminar esta década, la CMA ya había construido los aeropuertos de Nuevo Laredo, Veracruz, Ciudad del Carmen, Campeche y Chetumal.

Al mismo tiempo, con aportaciones económicas y técnicas de los gobiernos estatales y municipales, de empresas paraestatales como Pemex y la Comisión Federal de Electricidad, también se hicieron diversos aeropuertos a lo largo y ancho del territorio mexicano. Éstos fueron los siguientes: Acapulco, Durango, Guaymas, Aguascalientes, Oaxaca, Minatitlán, Guadalajara, Mazatlán, Matamoros, Nogales, Saltillo, Tijuana, Tuxtla Gutiérrez, Hermosillo y Mexicali, quedando todos éstos como propiedad Federal. La empresa American Airlines hizo *El Norte*, en Monterrey, el cual hasta la fecha sigue siendo de propiedad privada.







(Foto: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica. Revista "América Vuela" #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))  
La anterior fotografía del Puerto Aéreo Central fue tomada el 14 de abril de 1943. En ella se pueden identificar los siguientes elementos:

1. Hangares de la Compañía Mexicana de Aviación.
2. Terminal de pasajeros rematada con la torre de control.
3. Tres bimotores de pasajeros Douglas C-47/DC-3.
4. Base militar.
5. Línea de vuelo integrada por 20 biplazas North American AT-6B de la Fuerza Aérea Mexicana.
6. Hangar de la compañía Aerofoto.
7. Hangar de los talleres Panini.

Otro hecho relevante sucedió el seis de julio de 1943, cuando se publicó un Decreto en el Diario Oficial de la Federación, concediéndole al Puerto Aéreo Central la categoría de Internacional para entrada y salida de aviones y pasajeros; de ahora en adelante sería llamado "Aeropuerto Central de la Ciudad de México".

Aunque el viajar en avión no era aún tan accesible y popular como hoy en día lo es, en 1944 Mexicana de Aviación llegó a transportar a casi 90 mil pasajeros. Entre sus usuarios se encontraban famosos de la política, las artes, las ciencias o los deportes que llegaban a la terminal del aeropuerto, entre un mar de fanáticos que ya los esperaban. Se enteraban gracias a los publicirrelacionistas de las aerolíneas, quienes difundían cada que alguna celebridad utilizaba sus servicios. Este tipo de acontecimientos se siguen dando hasta la fecha, basta con caminar por el ambulatorio del AICM para encontrarse con los reporteros que cubren la fuente de espectáculos, *cazando* a los famosos para entrevistarlos.

Y precisamente en medio de este mundo de personas que circulan por sus pasillos, dentro de una gran variedad de actividades, se genera todo tipo de información y una de las consecuencias surgida con los aeropuertos, fue la necesidad de cubrir la *fuentes* del área, es decir, el grupo de reporteros que

publican o transmiten las informaciones derivadas de la misma en los distintos medios. “Yo había venido al aeropuerto desde que estaba en El Universal, donde estuve seis meses, luego en el Novedades por un año y medio, y ahora en La Jornada llevo ya nueve años de estar aquí”, me explica Triunfo Elizalde, un reportero con varias décadas de trayectoria periodística.

“Conocí al aeropuerto entre 1943 ó 1945 porque yo tenía un pariente que vivía en la colonia Moctezuma y lo primero que me llamó la atención fueron las torres que tenían arriba unos focos rojos, dando indicaciones a los pilotos que estaban a punto de aterrizar, entonces me trajeron caminando para ver qué cosa era el aeropuerto. Eran unas instalaciones muy pequeñas, no como las dimensiones que tiene actualmente, más o menos abarcaban el espacio que hay ahora entre la puerta seis y la tres. En ese tiempo se podía entrar hasta donde estaban los aviones, pues había una barda con alambre de rompevientos que te impedía llegar hasta las escalerillas; aunque no había muchos, en su mayoría eran de Mexicana de Aviación, y ahí te recargabas para ver subir y bajar a la gente”, recuerda el periodista.

Así, en 1945 los puertos aéreos de la República Mexicana ya contaban con las condiciones mínimas necesarias para llamarse modernos: pistas, calles de rodaje, plataformas, edificio terminal y edificios complementarios.

En el mismo año el Aeropuerto del DF tuvo su torre de control –una de las primeras en la Latinoamérica–, con un puesto de radio operado por la Aeronautical Radio de México, luego transformada en Radio Aeronáutica Mexicana, S. A. (RAMSA) en 1952, para adquirir el doce de agosto de 1978, el nombre “Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano” (actual Seneam), organismo público desconcentrado encargado de vigilar la posición de los aviones en el aire.

Cabe resaltar que las *radioayudas* –sistemas radioeléctricos empleados para facilitar la navegación aérea– no eran algo nuevo, ya llevaban 16 años brindando sus servicios en el Puerto Aéreo Central, pero operado únicamente para la flota de la Compañía Mexicana de Aviación. De tal suerte que la empresa original de control radiofónico, se creó con la colaboración de todas las empresas que efectuaban aquí sus operaciones con el afán de unificar los sistemas de comunicación, evitando la duplicidad de los mensajes. RAMSA comenzó a operar la torre de control del Puerto Aéreo a partir de 1945.



En 1946 se iniciaron las acciones para añadir un nuevo nombre a las listas de las aerolíneas internacionales: Aeronaves de México. La empresa, operando únicamente a nivel nacional, sufrió una transformación completa al fusionarse con otras aerolíneas pequeñas y se convirtió en una aerolínea capaz de competir con la fuertísima CMA y romper el control que ejercía Panam sobre ella. Aerolínea hoy conocida como Aeroméxico, rival por excelencia de Mexicana.

Mientras tanto, la electrificación para operaciones nocturnas de la pista 5-23 (actual 05I-23D) del Puerto Aéreo Central, se hizo también con la ayuda de Mexicana; el servicio se inauguró el diez de septiembre de 1946. Un año después se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), adscrita a la ONU, para regular las operaciones aéreas civiles, siendo México uno de los primeros países que logró un sólido prestigio en la construcción de aeropuertos.

Como consecuencia de los avances logrados durante la Segunda Guerra Mundial y el acelerado proceso de industrialización y urbanización, a partir de los años 40, México logró fortalecer el sistema aeroportuario nacional y consolidar su aviación comercial, permitiendo a las aerolíneas utilizar más rápidos y mejores aviones.

Si bien el conflicto armado dejó muertos a los ocho pilotos mexicanos del famoso Escuadrón 201, también heredó nuevas herramientas tecnológicas al mundo entero. La participación de la aviación fue decisiva para que los países aliados ganaran esta guerra. Es así como se inició el desarrollo de las grandes líneas aéreas, los constructores de aviones y demás empresas proveedoras del sector.



*Llegada del Alcalde de París al Aeropuerto Central el 10 de septiembre de 1952.  
(Museo Archivo de la Fotografía de la Ciudad de México, MAF)*

“Empecé a trabajar en el aeropuerto en 1953, en la vigilancia de todo el perímetro para que no se metieran ni personas ni animales, sobre todo las vacas, pues era sumamente peligroso para el despegue de los aviones; cuando los animales entraban en la zona prohibida, los tomábamos como *prisioneros*. Por esas zonas cruzaba la gente que todavía iba a pescar con sus redes o a buscar el ahuate –huevo de mosco nadador– o los patos. Lo que es hoy el edificio de la aduana, era un sembradío de maíz y habas.

“En el aeropuerto había una sola salita, para entonces volaban las compañías internacionales como Air France, KLM, Sabena y Panam. Desde entonces, comentábamos en forma cómica: *somos el único pueblo del mundo que tenemos un aeropuerto propio*”, narra el señor Eduardo Villegas –nacido en 1934– quien revela otra faceta de la vida cotidiana durante los inicios de la terminal aérea, en la zona del Peñón de los Baños.

### ***La era del Jet, la creación de ASA y un largo camino de transformaciones***

El transporte aéreo se convirtió muy pronto en un medio especializado para el traslado de personas y de objetos de gran valor económico, pero convenientemente de tamaño y peso reducidos. Las condiciones que caracterizaron esta naciente industria nacional, fueron el impresionante aumento en la demanda de sus servicios, la constante y rápida evolución del equipo, y como consecuencia, la permanente necesidad –y urgencia– de adaptar las instalaciones terrestres a las nuevas exigencias. De aquí en adelante todo se volvería más complejo, confuso y hasta viciado.

Claramente lo explica Martha León en el libro *Puerta de Sueños*: “El desarrollo particular de un país, sumado al desarrollo general del transporte aéreo, le confieren su cualidad mutante al aeropuerto. El cambio está en su naturaleza”.

Y es verdad, la mayoría de los aeropuertos más transitados del mundo están siempre en obras, ya sea para ampliar sus pistas, modernizar sus edificios, adecuar un área en específico o de plano construir una nueva terminal; tienen que adaptarse a los caprichos de la tecnología e incluso estar sujetos a los vaivenes de la política nacional, que en la mayoría de la veces –al menos en nuestro país– esto influye más que lo primero. De aquí en adelante su desarrollo marcharía mucho más rápido que antes, frente a una inminente revolución tecnológica.



Para finales de la década de los 40, el Aeropuerto Central de la Ciudad de México –que crecía a la par de la ciudad– era más que un mero terreno plano para almacenar aviones o una simple pista para aterrizar. Contaba con servicio de taxis, un edificio de pasajeros, instalaciones adicionales para sus funcionarios, equipamientos especiales, aduanas, sistemas de ayuda a la navegación aérea, combustibles, una estación de bomberos, así como un estacionamiento y sistemas de iluminación. Pero esas medidas no fueron suficientes, o no por mucho tiempo.

Su tráfico aéreo y de pasajeros también se habían disparado debido a la cantidad de conexiones de las aerolíneas con el resto del mundo, por lo que en 1949, durante el sexenio de Miguel Alemán Valdés (1946-1952), se iniciaron nuevas obras para ampliar sus pistas, el edificio de pasajeros y demás instalaciones complementarias. El edificio terminal fue totalmente nuevo, así como la rediseñada torre de control y el área para sus autoridades; ésta es tan sólo una de las muchas modificaciones y ampliaciones que ha sufrido el AICM a lo largo de su historia.

Para determinar cuáles obras deberían hacerse, se tomaron en cuenta factores tales como la influencia del transporte aéreo en las actividades socioeconómicas de la capital de la República, el número de pasajeros que utilizaban el medio, las rutas de las aerolíneas y las posibilidades o planes de establecer nuevas conexiones con otras ciudades, la distribución geográfica de los aeropuertos cercanos de los cuales podía apoyarse, en este caso, los de Toluca, Cuernavaca y Querétaro. El renovado inmueble de dos pisos contaba con 16 puertas, un pasillo principal muy amplio –el llamado *ambulatorio*– donde había establecimientos comerciales, oficinas de las aerolíneas para atención de los pasajeros, un restaurante con un ventanal que permitía ver los aviones mientras se comía y una sala de espera.

La pista 05D-23I comenzó a funcionar en 1951 y la Terminal 1 (T1) que hoy conocemos, se inauguró oficialmente el 19 de noviembre de 1952, aunque ésta no entró en servicio sino hasta el primero de junio de 1954, al ser completada la instalación de equipos y sistemas necesarios para su buen funcionamiento.

Sin embargo, es la primera fecha con la que se lleva la cuenta de su aniversario. Éste sería el tercer y último edificio terminal que ha existido, con sus múltiples mutaciones que hasta la fecha siguen teniendo lugar.



Placa conmemorativa de la construcción del Aeropuerto Central de la Ciudad de México.  
(Foto: Carlos Ogazón)

Se pensó entonces que esta medida sería suficiente para satisfacer la demanda de los siguientes veinte años, aunque el tiempo se encargó de demostrar que muy pronto dejaría de cumplir con las expectativas mínimas para ofrecer un servicio de transporte aéreo moderno, con todo lo que ello implica. Cabe comentar que estas obras fueron criticadas en su época como *faraónicas*, *dispendiosas* e *innecesarias*..., al cabo de algunos años resultaron insuficientes.

“Después de esta ocasión hubo muchas renovaciones, pero no crecía, únicamente se modernizaban las salas y todas las instalaciones; cada vez llegaban más aviones del extranjero y nacían nuevas líneas aéreas nacionales como Aerovías de México”, refiere el reportero Triunfo Elizalde.

Fue también por estas fechas cuando se construyó la pista 13-31 (de dos mil 300 por 40 metros), que sustituyó a la 14-32 (de mil 700 por 40 metros) en su labor de pista para viento cruzado, parte de la segunda se continúa utilizando como calle de rodaje. La quinta pista tenía también orientación 05-23, pero dadas sus reducidas dimensiones (700 x 30 m) se le llamó 05-23 auxiliar y era utilizada únicamente por las escuelas de aviación que tenían su base en este aeropuerto. Actualmente esta última se encuentra bajo la plataforma de la Terminal 2, que antes era la de aviación general.

Para 1956, de cinco pistas disponibles, se tenían únicamente cuatro en servicio: la 05I-23D, la 05D-23I –la más importante por sus sistemas eléctricos para operaciones nocturnas–, la 13-31 para los vientos cruzados y la cuarta, llamada cinco auxiliar, utilizada por escuelas de aviación con base en el



Aeropuerto Central. Eventualmente, por el aumento en el tamaño de los aviones, tuvieron que ampliarse sus dimensiones y se redujeron a tan sólo dos pistas.

De hecho, esto es uno de los grandes problemas a los que se enfrentan actualmente, ya que por seguridad éstas no pueden ser utilizadas simultáneamente, reduciendo su capacidad de operar con mayor tráfico aéreo. Y es que normalmente la densidad del tráfico suele exceder la capacidad de las pistas, en particular cuando apenas se cuenta con un par de ellas, como en el caso del Aeropuerto Internacional Benito Juárez.

Al término de los conflictos bélicos de gran escala del siglo XX, el gobierno mexicano comenzó a replantearse la forma de hacer las cosas; había descubierto una fuente de ingresos: el turismo.

México siempre ha poseído un gran potencial para beneficiarse de los paseantes tanto nacionales como extranjeros y tal actividad se transformó gradualmente en una verdadera industria en permanente desarrollo. Cada vez más gente viajaba por avión desde distancias igualmente lejanas. Invertir en los aeropuertos se había convertido en un negocio muy promisorio, más en el de la Ciudad de México, donde comenzaban a concentrarse la mayoría de las operaciones del país. “Incluso actualmente se calcula que por cada peso que se invierte en el aeropuerto, la ganancia es de un peso con 50 centavos”, me comenta Triunfo Elizalde; una actividad sumamente lucrativa para el Gobierno.

Según estadísticas de la Dirección General de Turismo y la Asociación Mexicana de Turismo –citadas por Manuel Ruiz en *Mexicana: 75 años de Historia*– México recibió durante 1951 un total de 397 mil visitantes que le dejaron ganancias por más de 250 millones de dólares.

Aunque no toda la gente lo utiliza por placer o por paseo. “Hubo un tiempo en que el viajar en avión era un lujo –explica la socióloga Cristina Camacho–, en la actualidad es una necesidad porque si consideramos que en nuestro país una de las principales fuentes de entrada de divisas es el turismo y que muchos de los pasajeros que utilizan los servicios del aeropuerto es por negocios, porque requieren estar rápidamente en la ciudad. El aeropuerto es benéfico en cuanto es un generador de empleos, pero molesto por todos los trastornos que esto implica, aunque la gente se va habituando y vive de él, hay generaciones de familias enteras que son maleteros, taxistas, trabajan en agencias aduanales, etc”.

Un promotor de este sector, fue el presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952), quien participó activamente en el desarrollo de la industria turística mexicana al promover la construcción y modernización de los aeropuertos, infraestructura indispensable para el transporte aéreo.

Conforme a este crecimiento sostenido que presentaba la aviación civil nacional y la clara proyección que se vislumbraba para finales de la década de los 50, se hizo necesario que el Departamento de Aeronáutica Civil de la SCOP, fuera elevado el primero de enero de 1958 al rango de Dirección, con Alberto Salinas Carranza como su primer jefe. –Casi cuatro años después, vuelve a cambiar su categoría al nombrársele Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), como se conserva actualmente–. Dentro de este contexto, más cambios comenzarían a gestarse en los aeropuertos, comenzando siempre por el de la capital, que se consolidaba con el más importante del país.

Muy veloz, llegaba una nueva etapa..., y más cambios con ella. Durante la Segunda Guerra Mundial, los gobiernos de Estados Unidos y de la otrora Unión Soviética habían invertido, en forma independiente, sumas millonarias para continuar con el perfeccionamiento de la tecnología aeronáutica.

Esto permitió el desarrollo de aviones capaces de volar a mayor altura sin ser detectados por el radar, lo que desembocó en un nuevo tipo de avión: el *Jet*, cuyo cupo era para 160 pasajeros, con un amplio espacio para el transporte de mercancías, cabina presurizada, mayor autonomía de vuelo y altísimas velocidades, el cual marcaría el inicio de una nueva era en la aviación mundial. Al ser producidos más aviones se incrementó drásticamente el tráfico en el espacio aéreo y con ello a su vez, la capacidad de trasladar a más pasajeros y todo tipo de mercancías a cualquier punto del planeta. Esta nueva era afectó por supuesto al protagonista de nuestra historia, pues tanto Mexicana como Aeronaves de México, pusieron en servicio sus *Jets* para cubrir rutas internacionales, por lo que su impacto inicial sólo afectó al aeropuerto capitalino.

Con esto se hizo patente que la infraestructura aeroportuaria tendría que ser modernizada para alcanzar el nivel más alto de productividad, por lo que el 15 de diciembre de 1959 se iniciaron las nuevas obras de ampliación y reacondicionamiento de las pistas, calles de rodaje, plataformas, edificio terminal y aduanas del Aeropuerto Central.



En 1960, la llamada *Era del Jet* se convertiría en un parteaguas en la industria del transporte aéreo mundial, forzando al aeropuerto a modernizarse una vez más. Dichas modificaciones fueron suficientes momentáneamente, pues los aviones de retroimpulso iniciaron sólo con vuelos internacionales que salían de la Ciudad de México. Las dificultades empezaron cuando todas las aerolíneas se preparaban para incorporar también estas novedosas aeronaves a sus rutas nacionales, cuya importancia aumentaba constante y ostensiblemente, dado que el turismo ya representaba una entrada económica significativa para el país.

Mexicana de Aviación, que en ese momento pasaba por una seria crisis financiera y laboral, decidió arriesgarse y comprar sus primeros *Jets*, llamados “De Havilland Comet”.



*Imagen aérea del Aeropuerto Central en 1962. En ella se advierten sus dos pistas principales y una población a su alrededor que aumentaba cada vez más.*

(Foto: Compañía Mexicana de Aerofoto, Colección Digital de la Fundación ICA).

Finalmente, el cuatro de julio de 1960, a las 17:30 horas despegó el primer avión de retroimpulso en México con destino a Los Ángeles, consolidándose el Puerto Aéreo Central como el más importante y pionero en América Latina. México contaba entonces con 34 aeródromos que constituían su red aeroportuaria, pertenecientes a los gobiernos Federal, Estatal y Municipal, a distintas empresas de transportación aérea, a Pemex y a la Comisión Federal de Electricidad; es decir, unos eran del sector público y otros del privado, más inspeccionados todos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

No obstante, pocos cumplían con las características que requería la llegada del Jet a sus pistas, y tampoco con las especificaciones mínimas de seguridad aeroportuaria. Esto limitaba la aplicación de programas de coordinación y planeación nacional, debido a que en cada aeropuerto se ejecutaban obras y se instalaban equipos, que a consideración del dueño, eran lo mejor para la atención de sus pasajeros. Algunos de ellos ni siquiera invertían los recursos necesarios para la modernización de su aeropuerto, lo que condujo a que las instalaciones se fueran deteriorando poco a poco. Esta situación desencadenaría una crisis en 1964, cuando fue necesario cerrar varios aeropuertos por ser considerados como peligrosos para continuar funcionando. Así, la introducción de los aviones a reacción volvió a todas las pistas inoperantes y las líneas aéreas nacionales y extranjeras comenzaron a demandar al gobierno –con justa razón– la modernización de la infraestructura aeroportuaria, de lo contrario dejarían de funcionar.

Ante este escenario, el presidente Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) tomó una serie de medidas para solucionar el problema *de fondo* –justo como todos sus sucesores lo han dicho– y crear los medios necesarios que garantizaran el desarrollo de la actividad y la inversión requerida para consolidarla, por lo que se integró la Comisión Intersectorial de Aeropuertos, la cual tenía como principal objetivo determinar las necesidades del país en materia de aeropuertos, las obras de construcción a realizar y la rehabilitación de la infraestructura en general. Esta Comisión formuló el primer programa de inversión para mejorar las instalaciones, operaciones, sistemas de radioayuda, servicios en terminales aéreas y los prestados por las aerolíneas. Además, se pusieron en marcha varios programas, entre ellos el “Plan Nacional de Aeropuertos” que preveía la creación de la “Dirección General de Aeropuertos” en la Secretaría de Obras Públicas, con el objetivo de integrar un cuerpo de especialistas dedicado a planear, proyectar construir, dar mantenimiento y reconstruir terminales aéreas. Mientras tanto, otro hecho trascendental sucedía el 23 de junio de 1964, cuando la CMA, en una severa crisis financiera, decide vender todos sus aeropuertos al Gobierno Federal, recibiendo por ellos alrededor de cien millones de pesos, que casi se transfirieron íntegros al Instituto Mexicano de Seguro Social (IMSS), a Pemex y a la Secretaría de Hacienda, por adeudos no cumplidos en años anteriores.

Como un reconocimiento al desarrollo e importancia alcanzada, y por sus aportaciones al país, el dos de diciembre de 1963, por acuerdo del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964) y el Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), Walter Cross Buchanan, se decidió que el Aeropuerto Central adoptara formalmente el nombre de *Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* (AICM, por sus siglas), como ya se le llamaba desde algún tiempo atrás; este nombre se colocó con letras grandes sobre la cornisa del restaurante en el centro de la fachada que daba a la plataforma.

En esta década, cuando era ya impostergable tomar decisiones urgentes, por primera vez se inició una discusión acerca de la construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México que satisficiera la demanda del servicio.

“Yo recuerdo que en 1968 el Secretario de Comunicaciones planteaba una solución y el de Obras Públicas tenía otra diferente: en aquel momento estaban las Olimpiadas, había problemas sociales, etc., y se decidió postergar la solución. La realidad es que la tendencia de la aviación en los últimos 30 años en México ha sido de un crecimiento de casi siete por ciento entre las crisis y las no crisis, las altas y bajas, y si proyectamos esa tendencia, a pesar de que hoy podamos tener una, dentro de poco ya no vamos a tener aeropuerto pues no da para más, ya la creatividad dio de sí”, contundentes palabras pronunciadas por el Secretario de Comunicaciones, Pedro Cerisola y Weber, en una entrevista a Joaquín López-Dóriga en su noticiero, el 22 de octubre de 2001.

Luego de varios años de estudiarse el problema, se dijo que Zumpango sería el lugar más adecuado para su localización. Se dieron cuenta que el aeropuerto en servicio tenía muchas limitaciones por tener sus pistas sobre un suelo poco adecuado, por haber quedado inmerso en una creciente población urbana, porque las posibilidades de ampliación eran pocas, entre muchas otras deficiencias. En Zumpango, se consideró, no existirían tales restricciones. Pero había un inconveniente para ejecutar dicho plan: el costo de la obra sería “muy alto”, según cálculos del propio gobierno, unos 160 millones de pesos.

Este aeropuerto, como los restantes del país y del mundo, tuvo incrementos tanto en el número de pasajeros como de operaciones, lo que le significó ir adaptándose a las circunstancias, mediante innumerables modernizaciones.

Mientras tanto, las inversiones en la modernización del aeropuerto capitalino seguían. El presidente Adolfo López Mateos inauguró el seis de octubre de 1964 el primer sistema de radar del AICM, que constaba de una estación remota de control aérea con una cobertura de 300 kilómetros, situada en Cerro Gordo, Estado de México. Los sistemas de radar así como las demás radioayudas, se instalaron en función de los problemas causados por el intenso tráfico y por la contaminación ambiental de la metrópoli, que ya comenzaban a causarles a los pilotos problemas de visibilidad al momento de entrar a la ciudad.



*Esta fotografía de 1964 muestra la terminal de pasajeros del ya Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y su plataforma. En primer plano un avión Douglas DC-8 de la aerolínea KLM y en segundo su competidor, un Boeing 707. (Foto: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica. Revista "América Vuela" #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))*

*Administrar, operar, conservar, construir y explotar.* Con esas premisas y para garantizar la enorme inyección de capital que tendría que hacerse, el diez de junio de 1965, a través de un Decreto publicado en el Diario Oficial, se crea la entidad "Aeropuertos y Servicios Auxiliares", mejor conocida por sus siglas (ASA), aglutinando a una red de 33 aeropuertos civiles de la República, de la cual formó parte el AICM hasta 1998. Se le definió como un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonios propios y con el tiempo se fueron integrando al organismo al menos otra veintena de aeropuertos del país.





En gran medida, como consecuencia de la adquisición de los aeropuertos de la Compañía Mexicana de Aviación (CMA), se creó a su vez la Dirección General de Aeropuertos, en la Secretaría de Obras Públicas y la Comisión de Planeación de Aeropuertos, encomendada para determinar la categoría de cada uno de ellos, sus requerimientos y el orden de prioridades para su construcción.

De esta forma, el mejoramiento de la red aeroportuaria contribuyó en gran medida a fortalecer la economía nacional y a promover un mejor conocimiento del país en el interior y exterior, principalmente a través del turismo. A partir de la creación de ASA y del concepto de *Red Aeroportuaria*, se reconoció el futuro prometedor y la importancia que representaba la infraestructura del sector en el desarrollo económico, social y cultural de las ciudades, tal como sucedió en la de capital mexicana. Luego se incorporaría el término oficial de “Sistema Aeroportuario Metropolitano” (SAM) consistente en una concepción de equilibrio integral y cooperación entre todos los aeropuertos cercanos al valle de México.

Con una experiencia de más de 40 años en el rubro de la aeronáutica, el Ingeniero Jorge Mandri Bellot, egresado del Instituto Politécnico Nacional (IPN) y Gerente de Estudios Aeronáuticos de ASA, fue testigo y protagonista directo de las revoluciones tecnológicas desde el Jet a la fecha, quien recuerda esos momentos: “ASA trabajó enormemente en la construcción de aeropuertos acorde a las exigencias operativas, así como en la modernización y ampliación de pistas en los ya existentes –como el AICM– para recibir a los aviones de reacción. La labor de ASA fue fundamental para el desarrollo y la modernización de la aviación mexicana”, según declaró a la revista *Enlasa* en su edición de verano 2003.

En el marco del Plan Nacional de Aeropuertos, se previno la construcción de un total de 65 aeropuertos distribuidos por todo el país, clasificados en tres categorías: para aviones de largo alcance, de alcance medio y de alcance regional. Inicialmente se determinó que en la primera etapa se construyeran, rehabilitaran o adaptaran los aeropuertos que resultaban fundamentales para la vida activa de la Nación; al término de la década de los 60, el AICM fue concebido para aviones de largo alcance. Los trabajos de actualización consistieron en una nueva red de drenajes, instalación de un nuevo equipo de bombeo, la construcción de un camino perimetral, un cercado de 24 Kilómetros, la ampliación de las plataformas para aviación comercial y nuevas plataformas de pernocta y militar.



También, se dispuso de un nuevo edificio con su estación de bomberos – nombrada *27 de Marzo*–, y se creó el Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios (CREI) y se construyó una nueva terminal para aviación general, un estacionamiento, se terminó el Salón Oficial y el piso cubierto de la plataforma del AICM. Al término de ese año, el aeropuerto registró un movimiento de 78 mil 809 operaciones y dos millones 575 mil 751 pasajeros trasladados; estas cifras se irían incrementando considerablemente año con año.

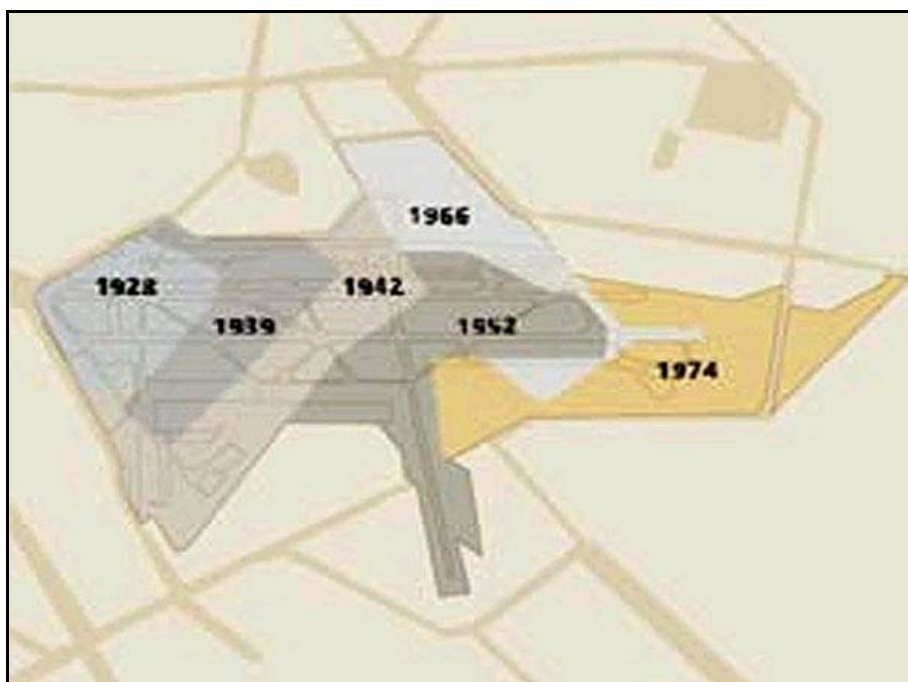
En 1967, después de haber pasado por un largo estado de bancarrota y de haber vendido todos sus aeropuertos al gobierno, la situación de la Compañía Mexicana de Aviación (CMA) comenzó a mejorar debido a una serie de cambios radicales en su organización interna. Los funcionarios mexicanos ocuparon los puestos que anteriormente tenían los estadounidenses, y poco después se adquirieron la totalidad de las acciones propiedad de Panam –Pan American Airways– por parte de inversionistas nacionales; con esto se cerró un largo capítulo de problemas con la empresa transnacional, obteniéndose por primera vez en su historia, que *Mexicana*, lo fuera en realidad.

Así pasamos a la década de los 70, que se resume a muchas más innovaciones, ampliaciones y hechos acontecidos en el AICM. Durante el mandato del presidente Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), afrontar tres graves problemas del AICM fue algo ineludible, puesto que desde tiempo atrás habían sido postergados y culminaron en una grave crisis. El primero era la falta de espacio para más posiciones de aeronaves en plataforma, el segundo era el de la transportación terrestre, y el último, la limitación del área para estacionar los automóviles de los usuarios.

En este periodo se siguió hablando de la necesidad de un nuevo aeropuerto para la capital. Además del mencionado Zumpango, se propuso el lago de Texcoco, alguna vez se mencionó Cuautla y posteriormente se analizó también Tizayuca, mas ninguno se concretó por limitaciones económicas, motivo por el que las reformas, ampliaciones y remodelaciones serían una constante en el AICM. El veinte de octubre de 1974, gracias a todas estas modificaciones en el aeropuerto, logró aterrizar en la capital el avión supersónico francobritánico *Concorde*, el más rápido del planeta en la época, el cual realizaba un viaje de exhibición; a la postre operaría de forma regular por varios años en el DF y Acapulco.



*Provisionalmente*, los problemas se mitigaron con la instalación de una nueva plataforma remota –alejada del edificio terminal– y atendida por salas móviles –vehículos con capacidad para transportar hasta 150 pasajeros–; colaborando en la creación de una empresa bien administrada a la que se dotó de vehículos nuevos y con la construcción en 1973, de un estacionamiento vertical para dos mil vehículos, en aquel momento el mayor de América Latina. El 14 de febrero de 1975 se pusieron en servicio las tres primeras salas móviles para transportar a los pasajeros del edificio terminal a la plataforma de pernocta, dando un nuevo paso hacia las exigencias de modernidad y funcionalidad; además, se concluyó la primera etapa de las obras anteriormente mencionadas.



*En esta imagen se pueden apreciar las etapas de crecimiento del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con todas sus ampliaciones, desde la construcción del primer edificio en 1928. (Imagen: Archivo Histórico de Estrategia Aeronáutica. Revista "América Vuela" #83, en [www.portalaviación.com](http://www.portalaviación.com))*

Poco después, al iniciarse 1976, se pusieron en servicio las nuevas salas "A" (para llegadas nacionales) y la "B" (para salidas nacionales), así como los trece nuevos pasillos telescópicos que, sumados a los tres ya existentes, daban 16 posiciones para la plataforma principal.

Por decreto presidencial, en marzo de ese mismo año se creó la empresa Servicio de Transportación Terrestre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (Setta), cuya responsabilidad primordial queda explícita en su nombre.

Aquí cabe relatar un hecho curioso acerca del actual nombre del aeropuerto. Sucedió durante una visita del presidente Echeverría Álvarez a la terminal aérea, cuando un grupo de periodistas se le acercó para sugerirle que el Aeropuerto Internacional llevara el nombre de "Benito Juárez".

"Vamos a examinar la idea", respondió el entonces mandatario, a la vez que encomendó al responsable de la delegación Venustiano Carranza, Celso H. Delgado, encargarse del asunto, aunque nunca se estudió a fondo la propuesta de los reporteros Jaime Durán, Octavio Bernard, Juan de Dios Garza García, Salvador Arreguín, Javier Ibarrola, Aarón Nakayama y otros, integrantes de la desaparecida Asociación Mexicana de Redactores de Aeropuertos (AMRA).

Nunca se suscribió ningún documento que lo hiciera oficial, pero a partir de aquel momento, comenzaron a usarlo comúnmente los medios de comunicación, hasta ser identificado de tal forma. Finalmente, en el año 2006, se ordenaría que el AICM llevara oficialmente el nombre del Benemérito de las Américas.

Para resolver el viejo problema de la falta de capacidad en el edificio de pasajeros, los técnicos de ASA, encabezados por el Arquitecto Ernesto Velasco León –actual Director General de ASA–, realizaron un proyecto para incrementar sustancialmente el espacio global del edificio y reordenar el movimiento de pasajeros y equipaje de manera más funcional. Una vez aprobado se comenzó a trabajar en él de inmediato.

Pero no sólo el aeropuerto realizaba obras en sus inmediaciones. En mayo de 1978, el Departamento del Distrito Federal comenzó a construir la línea cinco del metro, que pasaría por la avenida Hangares y el Boulevard Puerto Aéreo, lo cual momentáneamente significó un gran conflicto para el tránsito de la zona. La fisonomía de la zona y del propio aeropuerto comenzaría a mostrar cada vez más cambios en el transcurrir del tiempo. Estas innovaciones después permitirían mejorar las vialidades y hasta situar una estación en la entrada del edificio terminal y otra junto al hangar de Aeroméxico, complementando a la que ya existía en la avenida Zaragoza, aunque de la línea uno; estaciones nombradas *Terminal Aérea*, *Hangares* y *Aeropuerto*, respectivamente; esta última cambió de nombre posteriormente por el de *Boulevard Puerto Aéreo*.

El 24 de noviembre de ese mismo año, comenzó a funcionar la torre de control *México*, que a la fecha sigue operando.





Logos de las estaciones del metro circundantes al aeropuerto capitalino.  
(Imágenes: <http://www.metro.df.gob.mx>)

El 15 de agosto de 1979, el presidente José López Portillo y Pacheco (1976-1982) inauguró la remodelación y gran ampliación del edificio terminal, obra realizada sin la interrupción del servicio durante las 57 semanas que duró, logrando un aumento del 30 por ciento en el espacio total del edificio y con una esperanza de funcionalidad de otros diez o doce años. En teoría –y sólo en teoría– hasta 1989 ó 1991 se requerirían nuevos ajustes.

Con este motivo, también se colocó nuevamente el mural conservado de los tres que originalmente pintó Juan O’Gorman en 1937-1938 para el entonces Puerto Aéreo Central, y que, tras la demolición de éste, había sido enviado al Museo de Historia del Castillo de Chapultepec, para ser instalado en el área de vuelos nacionales.



Mural de Juan O’Gorman en el ambulatorio del Aeropuerto de los años 30 (izq.) y en detalle (der.).  
(Fotos tomadas del libro *Puerta de Sueños*)

Para concluir con esta década, nuevamente el AICM daba muestras irrefutables de estar próximo a la saturación en varias de sus áreas de vital importancia y para resolver esta situación se anunció oficialmente que el nuevo aeropuerto se ubicaría en Texcoco y que las obras iniciarían en 1981, situación que no sucedió.

Sus pistas y plataformas, el edificio de pasajeros, los estacionamientos, el drenaje y el acceso vial a la terminal, estaban al máximo de su capacidad. Ante la falta de una solución definitiva, el constante crecimiento de la demanda y en vista de que el AICM mostraba un importante repunte, tanto en el número de pasajeros como de operaciones, las autoridades aeronáuticas decidieron –entre otras medidas posteriores– que salieran de él los operadores de Aviación General para liberarlo un poco de su congestión.

Para atenuar más el problema se readecuaron sus dos pistas, aumentando el número de operaciones por hora, de 45 a 55; también se renovó completamente el sistema de iluminación y se abrieron ocho nuevas calles de rodaje. Pero todo lo anterior no fue nada en comparación con lo que le seguiría.

En 1980 se comenzó la primera fase expansionista, con lo que se duplicó el espacio de las instalaciones existentes, aunque también poniendo en evidencia –una vez más–, que los esfuerzos anteriores no habían sido del todo suficientes para responder al aumento de la demanda de servicios aéreos, sino meros paliativos, aunque efectivamente necesarios ante la urgencia. Al menos aún había espacio para hacerlo en ese entonces.

En esta década, el sistema aeroportuario nacional estaba completamente consolidado. El primero de diciembre de 1982 tomó posesión de la Presidencia de la República Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988), en medio de una severa crisis económica, lo que impactó en forma directa en el desarrollo aeroportuario de nuestro país.

Para subsanar el efecto de la deuda externa y del pago de sus intereses, se establecieron políticas como la apertura comercial, la desregulación económica y el impulso a la inversión privada extranjera; con ello se inició la venta de empresas paraestatales deudoras o de bajos ingresos. Algunas pequeñas y otras más importantes como Mexicana de Aviación, Aeroméxico, Telmex y varios bancos estaban privatizados al término de esta década.



Mientras, en septiembre de 1982, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), realizaron el Plan Maestro del AICM, retomando un estudio realizado desde 1970, donde la proposición básica consistía en “construir una nueva pista paralela a las dos actuales, hacia el Este de las mismas, ubicada dentro del ex lago de Texcoco, que constituya el inicio del desarrollo de nuevas instalaciones (...) de manera que las actuales sirvan como infraestructura de apoyo a la operación de un nuevo aeropuerto ubicado en el lugar descrito”. El estudio proponía “ampliar el aeropuerto como solución definitiva para su desarrollo a largo plazo”.

De acuerdo con este documento, el movimiento de pasajeros comerciales por año, en el periodo transcurrido de 1967 a 1981, tuvo una tasa de crecimiento media del 12 por ciento. En 1967 se registraron dos millones 732 mil 044 pasajeros, y en 1981 de 13 millones 088 mil 243, es decir, un incremento de casi cinco veces en 14 años. En este punto destacan algunos datos interesantes: en el mencionado plan, se hizo una proyección estimada de la demanda para los próximos años, en la cual se esperaba, para el año 2000, el traslado de ¡53.3 millones de pasajeros! Esto entre los regulares nacionales, internacionales, los de aviación comercial no regular y la general.

En cuanto a las operaciones, se esperaban para el mismo año, 254 mil anuales, entre las de aviación general y comercial no regular. Estas cifras saltan a la vista dado que estamos hablando de una demanda esperada para el año 2000, hace ocho años exactamente, las cuáles no se acercan ni remotamente a lo que en realidad fue ni a su capacidad. De hecho, en aquel año, los pasajeros alcanzaron la cifra de 21 millones y las operaciones 296 mil, según datos del propio aeropuerto, contenidas en su sitio de Internet. El dato más acertado como puede apreciarse, fue el de las operaciones.

La verdad es que estas cifras no se han alcanzado, ni siquiera al año 2008. Serían factibles sólo con un nuevo aeropuerto y con eso se ubicaría entre los diez aeropuertos más importantes del mundo, y no en el lugar 44 que hoy ocupa.

Estas conclusiones resultaron de la estimación del flujo captado entre 1967 y 1981, donde cada seis años, de acuerdo a estadísticas del propio documento, duplicó su movimiento de pasajeros, lo que originó, después de 30 años de haber sido inaugurada la terminal aérea, graves problemas de capacidad.



En total, en la década de los 80, las instalaciones que ya presentaban saturación eran las pistas y rodajes, los estacionamientos para automóviles de aviación general, oficial y de empleados, las bodegas para manejo de carga y la zona de hangares para la aviación general. De igual forma, se contemplaba la saturación en los siguientes años, de otras áreas no menos importantes tales como plataformas, demás estacionamientos, edificios terminales de pasajeros, accesos al aeropuerto y el área para oficinas de autoridades, entre otras.

Para estos años, después de innumerables cambios, ASA ya contaba con un grupo de expertos familiarizados en este tipo de labores, lo cual facilitó las constantes obras de rehabilitación del aeropuerto. Estas áreas efectivamente fueron modernizadas, ya sea ampliando los edificios, construyendo nuevas y remodelándolas.

Así, se consideró que de acuerdo a un nivel de servicio adecuado a las características del país, aquellas cifras requerirían de instalaciones de la siguiente magnitud: cuatro pistas paralelas en el área de operaciones, 115 hectáreas de plataforma par el estacionamiento de aviones, 196 mil metros cuadrados en edificios terminales y 47 hectáreas para el estacionamiento de automóviles de los pasajeros. La probable ubicación siempre fue la misma: el ex lago de Texcoco.



*Imagen del Plan Maestro de 1982. (Revista Enlase, junio de 2002, No. 1)*

Mientras esto era discutido, en 1983, tras permanecer cerrada durante 28 días, se rehabilitó totalmente y se reabrió al tránsito la pista 05D-23I del AICM, trabajos sumamente importantes debido a que se aplicaron por primera vez técnicas y procedimientos distintos desde que fue construida en los años 50.

Tan sólo un año después, se realizaron en ella trabajos de reconstrucción mayor –bacheo, nivelación y tendido de la carpeta asfáltica–, que periódicamente se requieren en las pistas por el tipo de subsuelo en que están situadas. En agosto de aquel año, se puso en marcha el nuevo sistema de drenaje consistente en nuevos colectores y tres cárcamos de bombeo, obras realizadas por la SCT.

Entre 1979 y 1982, el aeropuerto modernizó enteramente sus instalaciones, construyendo la sala de espera “A”. En este periodo se descubrió otro gran negocio para el aeropuerto al construir cientos de locales comerciales, cuya renta se cotiza en dólares, según la ubicación, el tamaño y el giro del negocio.

Dado el movimiento creciente presentado con tasas anuales elevadas y para darle continuidad a dicho Plan Maestro, en 1984, la SCT elaboró nuevamente tres proyectos para la construcción de otro aeropuerto para la zona del Valle de México, el cual sería construido por etapas, dependiendo del crecimiento de la demanda, hasta llegar a sustituir completamente al AICM. Se proponían una vez más Zumpango, además de Cuautla y Tizayuca. Otra propuesta consistía en abrir un camino de acceso al noroeste del actual, un nuevo edificio de pasajeros y al menos una pista más. Dicho proyecto fue autorizado y ejecutado en su parte preliminar, pero un recorte presupuestal hizo que se cancelara en espera de contar con los recursos necesarios más adelante. Lo cual, por supuesto, no sucedió.

En abril, se reabrió al público la ampliación del ala sur de la terminal del AICM, destinada a la llegada de vuelos nacionales y en noviembre se instaló un nuevo sistema de radar, dedicado a velar por la seguridad de las operaciones, especialmente durante condiciones climatológicas adversas, cuando la visibilidad estaba restringida por neblina o polvaredas.

De esta manera llegamos al fatídico año de 1985. El 19 de septiembre, la Ciudad de México tuvo que enfrentar un momento muy difícil debido a un terremoto que causó gravísimos daños en numerosas viviendas, oficinas, escuelas y establecimientos públicos. La situación se agravó entre la población por la falta de los servicios básicos como luz, teléfono y agua potable. Aquí nuestro aeropuerto y su gente, además de las aerolíneas comerciales, jugaron un papel preponderante en la superación de tan trascendental hecho para la ciudad. Las autoridades aeronáuticas cerraron el tráfico por media hora para revisar



minuciosamente las principales áreas del aeropuerto, y una vez asegurándose de su perfecto estado, el servicio fue restablecido en breve al tránsito normal. Desde ese momento, y por varios días, fue uno de los pocos puentes de ayuda entre la ciudad y el resto del país y del mundo. La ayuda llegó desde el aire de innumerables naciones de todos los continentes.

“La confusión propia de los primeros momentos, –relata el historiador Manuel Ruiz–, las noticias y las imágenes impresionantes dieron la sensación de que toda la ciudad estaba en ruinas. Entonces sobre los capitalinos y sus familiares foráneos comenzó a ceñirse la tragedia de la incertidumbre por la falta de comunicación (...). Todos los capitalinos fueron al aeropuerto en busca de pasajeros que pudieran llevar sus recados, notas, mensajes escuetos y dramáticos. Los sobrecargos de Aeroméxico y Mexicana fueron los primeros en comenzar a recorrer el ambulatorio y salas del aeropuerto para llevar los mensajes que fueran necesarios a las diversas ciudades que esas aerolíneas servían. Ellos mismos repartían luego los mensajes, según su destino. Las propias aerolíneas pusieron anuncios en los periódicos ofreciendo el servicio de envío de mensajes en forma gratuita.

“Al aeropuerto comenzaron a llegar aviones con la anhelada ayuda procedente de todos los países. Las principales aerolíneas del país hacían espacio en sus aeronaves para ser cargadas con ayuda traída de las ciudades adonde volaban. Durante las 24 horas del día, por varias semanas, el aeropuerto de DF se mantuvo en alerta permanente para atender a todos los aviones, además de los vuelos regulares. Durante este difícil momento, a pesar de la presión que significaba orquestar las maniobras, entre vuelos civiles, militares, comerciales, nacionales y extranjeros, ningún elemento técnico ni humano del AICM tuvo la menor falla, resultando una operación exitosa en todos sus sentidos, aunque a la hora de los reconocimientos, el gobierno del DF se olvidó por completo de su aeropuerto”.

Superada la crisis, otro aspecto que se retomó por entonces fue de carácter cultural. El acuerdo que tenían desde años atrás ASA y el Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA), mediante el cual se estipulaba que en la galería del AICM se presentarían exposiciones de pintura mexicana, fue renovado y extendido por cinco años más.



## ***Aires de privatización***

Al iniciar los años 90, durante el gobierno del presidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), se realizó un cambio estructural en el Sistema Mexicano Aeroportuario, al permitir que capital privado participara en la operación de aeropuertos. Esto se dio sobre el supuesto de que no habría suficientes recursos del erario para dar respuesta a la creciente importancia de la transportación aérea en el ámbito mundial y sus perspectivas futuras. Por ello, se postuló un nuevo marco jurídico que impulsara y promoviera el desarrollo aeroportuario por medio de inversión privada. La Dirección General de Aeropuertos, creada en 1965 para llevar a cabo los programas y obras previstas en el respectivo Plan Nacional, desapareció, y sus funciones, con todo y su personal técnico, se integraron en la Subdirección de Obras y Proyectos de ASA con el propósito de concentrar los recursos técnicos, económicos y humanos en un sólo lugar.

En esta década, el AICM volvió a dar muestras inequívocas de acercarse a una posible congestión, por lo que se revisaron y actualizaron las cifras y propuestas para modernizar, hacer viable y competitivo al “Sistema Aeroportuario Metropolitano” (SAM), integrado por todos los aeropuertos del país, particularmente ante la competencia de los países desarrollados. Derivado de estos estudios, se elaboró un programa consistente en transformar los aeropuertos de Toluca y Puebla en complementarios del capitalino.

El proyecto requería grandes inversiones en el aeropuerto de Toluca, al que se pensaba dotar de la infraestructura necesaria para absorber buena parte de las operaciones internacionales que se atendían en la capital. Sin embargo, el proyecto no se aprobó debido al alto costo financiero estimado y por la oposición de las aerolíneas, quienes le encontraron pocas ventajas.

Aunque esta idea cambiaría poco tiempo después cuando, mediante cuantiosas inversiones hechas en momentos de bonanza y desarrollo económico, el Aeropuerto Internacional de Toluca acabó por ser una terminal excelente, totalmente equipada con instalaciones y talleres modernos y eficientes, convirtiéndose en un gran apoyo para el aeropuerto del DF. Al continuar con la negativa de iniciar la construcción de un nuevo aeropuerto –y a sabiendas de que no sería una solución integral, sino provisional–, se tomaron algunas importantes



decisiones para liberarlo de su presión y congestión, tanto en el volumen de pasajeros como de operaciones. El 26 de junio de 1991 se publicó el decreto mediante el cual se restringía el uso del AICM a las aeronaves de ala fija con velocidad de crucero inferior a los 463 km/h (250 nudos), ello fue el principio de un largo debate que mantuvo enfrentada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) con el sector de la aviación general y ejecutiva del país.

Finalmente, el 31 de enero de 1994, se publicó el acuerdo presidencial por el que se prohibía el uso del AICM a toda aeronave que no fuera militar o de aerolínea, con aplicación a partir del 31 de mayo de 1995. A la par, ASA le compró el Aeropuerto Internacional de Toluca al Gobierno del Estado de México y el de Cuernavaca al de Morelos, adonde fue enviada la aviación general que operaba dentro del AICM.

En 1991, ASA y el Grupo Industrial Hakim-Fumisa firmaron un contrato para construir, por medio de un sistema de coinversión, un nuevo edificio de pasajeros en el AICM destinado a los servicios de pasajeros internacionales, con la capacidad que requería el aeropuerto más importante del continente americano. Tres años después, el once de abril de 1994, el nuevo edificio con capacidad para atender a seis millones de pasajeros anuales fue inaugurado oficialmente por Carlos Salinas de Gortari, además de un nuevo y funcional estacionamiento. Aunque todavía no estaban integradas todas las líneas aéreas extranjeras que operaban en la capital, se ofrecían 161 mostradores para atención al público viajero y diversos espacios para aduanas. El edificio anterior quedó dedicado al uso de los pasajeros nacionales y fue anexado al nuevo para conformar uno solo.

El 28 de noviembre de 1994 se inauguró el sistema de radar que actualmente presta servicio en el AICM, instalado en el cerro del Peñón de los Baños y que permite un constante control y monitoreo de las aeronaves que se aproximan a la ciudad, con una potencia de 400 kilómetros a su alrededor, es decir, de aquí a Querétaro, para enlazar con otras antenas del país.

En 1995 se planteó la posibilidad de construir el nuevo aeropuerto en la Base Militar de Santa Lucía, pero por alguna razón o por otra, la decisión no se implementaba y la solución al problema de saturación se pospuso volviéndose cada vez más complejo. En todo este tiempo el AICM era apenas una Gerencia





General dentro de la estructura de ASA, sin tener una personalidad jurídica propia y su régimen laboral estuvo dentro del apartado B de la Ley Federal del Trabajo.

Con Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000) como Jefe del Ejecutivo, el país sufrió de nuevo una dura crisis financiera en 1995 –el llamado *error de diciembre*– y para que el Estado mexicano se hiciera de recursos, se propuso la privatización de sus aeropuertos. El Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM), que constaba de 83 aeropuertos, de los cuales 58 –43 para vuelos nacionales e internacionales y 15 exclusivamente para servicios domésticos– eran administrados por ASA, se redujo considerablemente al iniciarse el proceso para privatizar a los 35 aeropuertos más rentables del país.

Para crear un nuevo marco jurídico que permitiera el impulsar y promover el desarrollo aeroportuario por medio de inversión privada, se promulgó una nueva *Ley de Aeropuertos* y se formó el Comité para la reestructuración del SAM, cuyo objetivo era definir los esquemas de participación conjunta de los sectores público y privado, tanto en las inversiones necesarias para la construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura, así como en la administración y explotación comercial de los servicios prestados por los aeropuertos.

En el libro *ASA: 40 años Operando Aeropuertos*, se describe que mediante los *Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión del Sistema Metropolitano de Aeropuertos*, publicados en el Diario Oficial de la Federación el nueve de febrero de 1998, se permitió la inversión de capital extranjero por un monto máximo del 49% en las sociedades explotadoras de aeropuertos, por un plazo de hasta 50 años prorrogables a otra cantidad igual.

De esta forma, el AICM se desincorporó de la red de ASA para integrar el primero de los grupos, originalmente con el propósito de ser privatizado –lo cual no ha ocurrido– denominado *Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México*, empresa de participación estatal mayoritaria constituida por tres empresas:

- *Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V. (AICM)*
- *Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México S.A. de C.V.(SACM)*
- *Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A. de C.V. (GACM).*

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), por sí sólo atendió en 1995 al 35.9 por ciento de los pasajeros y al 50 por ciento de la carga a nivel nacional, según datos de la propia SCT, y por tal motivo se constituyó un



único grupo aeroportuario, debido a que supera a todos los demás en cuanto a la demanda atendida anualmente. En total se formaron cuatro grupos llamados *Unidades de Negocio*.

El segundo fue el *Grupo Aeroportuario del Centro-Norte*, con trece aeropuertos localizados en Acapulco, Ciudad Juárez, Culiacán, Chihuahua, Durango, Mazatlán, Monterrey, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Torreón, Zacatecas y Ixtapa-Zihuatanejo. El tercero, el *Grupo Aeroportuario del Pacífico*, acumulando a doce aeropuertos, ubicados en Aguascalientes, El Bajío, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Los Cabos, Los Mochis, Manzanillo, Mexicali, Morelia, Puerto Vallarta y Tijuana.

Y el cuarto y último, el *Grupo Aeroportuario del Sureste*, constituido por nueve aeropuertos: Bahías de Huatulco, Cancún, Cozumel, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa. Los 23 aeropuertos restantes no estuvieron disponibles para ser concesionados y han permanecido administrados directamente por ASA, bajo la denominación de *ASA Corporativo*.

Los 26 aeropuertos menos productivos y deficitarios del país, quedaron bajo el resguardo de lo que se denominó *ASA Residual*, con la consigna de entregarlos a los gobiernos de los estados para su explotación una vez que sus administradores y operadores estuvieran totalmente entrenados para cumplir cabalmente con sus funciones.

Cada grupo se escribió como una sociedad mercantil controladora distinta, que a su vez se integró por subsidiarias, constituyéndose una sociedad mercantil concesionaria por cada uno de los aeropuertos y una sociedad de servicios por cada grupo. Al transcurrir del tiempo, el proceso de privatización se fue agriando y en lugar de construir un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, se optó por la ampliación del AICM a su máxima capacidad; ahí comenzó a hablarse de una nueva terminal para aminorar la saturación en el área de pasajeros.

Según se desprende del Manual General de Organización del AICM, “a partir de esta reestructuración de la red aeroportuaria nacional, y habiéndose formado los mencionados grupos, el personal que trabaja en las empresas del grupo pasó al régimen del apartado “A” de la Ley Federal de Trabajo, teniendo presupuesto, personalidad jurídica y estructura orgánica propias; desde entonces se designan Directores Generales”, siendo el actuario Roberto Cánovas Theriot el

primero en desempeñar el cargo y le sucedió Enrique González González, de 17 de abril de 2001 al 14 de enero de 2005.

Si bien en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, se señaló como una línea de acción prioritaria “resolver en forma definitiva los problemas de saturación que presenta el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a través de la construcción de otro complementario”, dicha terminal ya había presentado en más de una ocasión gravísimos problemas de congestión, los cuales se habían diferido un tanto debido a las crisis de 1982 y 1995, con sus consecuentes descensos en el número de operaciones y de pasajeros.

Una de las obras más importantes durante 1997 en el AICM, fue el traslado de varias oficinas al nuevo edificio internacional de pasajeros, que ganó espacio al ocupar el viejo *mezzanine*.

Otro aspecto relevante a destacar en esta época, fue el impacto ya consolidado en el estilo de vida de las colonias adyacentes al aeropuerto, sobre todo en la llamada *Peñón de los Baños*, una población situada en las inmediaciones de un pequeño montículo, residuo de un volcán que data de la época cuaternaria y que en la parte sur de su base existen manantiales de aguas minerales que alcanzan los 60 grados centígrados, consideradas desde la antigüedad como medicinales, por su gran contenido de carbono, cal, magnesio, sosa y sodio.

“En 1999, –explica Fray Pedro Sánchez Acosta en su libro *Nuestros Abuelos nos Cuentan del Peñón de los Baños*, un sacerdote español católico con varias décadas de vivir y trabajar en la zona–, contamos en nuestro Peñón con mejores fuentes de trabajo, consideramos que como tres mil *peñoneros* trabajan en diferentes puestos en el aeropuerto. Hay instaladas en esta zona 300 aduanas, una de las primeras es la TAASA, de Don Moisés Solís Ferreiro, que data de 1968. Con las aduanas hay mucho trabajo para camiones de carga, para los 500 puestos de comida casera y medianos restaurantes, para las 15 agrupaciones de taxis; todo esta haciendo que la zona crezca más y más. Debido al auge comercial que ha tenido a raíz de la construcción del aeropuerto, algunos *peñoneros* han vendido sus terrenos para irse a vivir lejos, con un buen dinero que les sirve de patrimonio”.



De hecho, desde 1941, los habitantes del Peñón de los Baños comenzaron vender sus terrenos para ampliar al actual aeropuerto. “Muchos han mejorado sus sistemas de vida, gracias a la apertura del Aeropuerto Internacional, pero todavía falta, hay una clase muy pobre, por no haberse preparado mejor, tal vez porque nunca tuvieron la oportunidad, hay ancianos enfermos y abandonados sin medicinas ni atención de los suyos”.

Un nuevo milenio se anunciaba y con él vendrían nuevas adecuaciones de acuerdo a las acostumbradas demandas de modernización de los servicios aeroportuarios, solo que esta vez serían de otra índole. A principios del año 2000 el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) anunció una inversión por 282 millones de pesos en obras diversas, así como un programa de renovación de su imagen corporativa para dar un mejor aspecto a la terminal. Con ello se aumentaría la calidad y la capacidad de sus servicios, puesto que el año previo el número de pasajeros ya había superado los 20 millones y necesitaban actuar ante las insuficiencias que enfrentaba el AICM para dar respuesta al crecimiento en las operaciones, servicios, seguridad pública y en la mejora de los procesos.

“Como institución pública y empresa prestadora de servicios, el AICM compite con otras organizaciones para ser identificado y distinguido como la mejor opción en el intercambio de servicios aeroportuarios, en términos de calidad, seguridad y eficiencia. Para lograr ser visto y percibido como el mejor, se requiere una gestión estratégica de la comunicación institucional”, escribe Patricia Sandoval sobre la imagen del AICM en su tesina para obtener el grado de licenciatura, quien también es coordinadora de información de la terminal aérea.

Así, con el ánimo de representar su carácter empresarial e integrar el concepto corporativo, en el último trimestre de 2001 se estrenó un nuevo logotipo para el AICM, que sustituía al anterior que en realidad era el mismo de ASA, pero que incluía el nombre del GACM.



*El actual logo del AICM proyecta en primer plano una aeronave en constante avance, en un trayecto de izquierda a derecha, marcando el vuelo alrededor del mundo; la barra horizontal representa las pistas de aterrizaje y despegue.*



## ***¡Urge un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México! ¿Tizayuca o Texcoco?***

Hasta aquí hemos hablado sobre la historia de la aviación/aeropuerto, inseparable lo uno de lo otro por su naturaleza propia, sin embargo, existen otras circunstancias que han afectado la historia y el destino del Aeropuerto Internacional Benito Juárez.

Entre 2001 y 2002 el tema de la construcción de una nueva terminal aérea para la llamada *Zona Metropolitana del Valle de México* (ZMVM), –constituida por las 16 delegaciones del DF, 58 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo, cuya población asciende a 19.7 millones de habitantes–, resurgió nuevamente con vehemencia después de haber permanecido relegado por mucho tiempo.

En el año 2000, el partido político que había gobernado a México perdió por primera vez las elecciones presidenciales luego de más de siete décadas de ejercer el Poder Ejecutivo, dejándolo en manos de Vicente Fox Quesada (2000-2006), de un partido de oposición. En tal contexto, quien fuera el octavo director del AICM, Pedro Cerisola y Weber, ahora al frente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), convocó a conformar el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, en el cual se retomó la idea construir un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, con la participación de capital privado, y que satisficiera las expectativas de la demanda para al menos 50 años en adelante.

Lo anterior, en tanto se minimizaban los indicios de saturación en el AICM, mediante más obras de remodelación como las ocurridas a principios de 2002, cuando se concluyó la construcción del módulo XI, consistente en ocho nuevas posiciones de contacto para aeronaves con sus respectivas salas de última espera, sanitarios, sistemas de sonido, aire acondicionado, información de vuelos y pasillos telescópicos; de igual forma se puso en operación un nuevo estacionamiento de seis niveles, con capacidad para mil 300 vehículos.

Mientras, las piezas se ponían en su lugar y a la cabeza de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Ernesto León Velasco tomó posesión como su director general el 15 de diciembre de 2000, recibiendo una red de 27 aeropuertos, en su mayoría deficitarios, pero con una función social vital de comunicación entre los estados del país.



Si bien a lo largo de más de medio siglo el aeropuerto capitalino ha cumplido satisfactoriamente con los estándares de operación y seguridad requeridos por instancias nacionales e internacionales, a principios del siglo XXI comenzó a llegar a niveles críticos de saturación, con el consiguiente detrimento en la calidad del servicio.

De acuerdo con análisis realizados en el año 2000 por la SCT, el crecimiento anual promedio, en número de operaciones durante el periodo 1970-2000, fue del cinco por ciento anual. De haber seguido con esa trayectoria, para el año 2015 habrían sido cerca de 580 mil operaciones anuales, frente a las 296 mil registradas en el año 2000; números definitivamente alarmantes.

Luego de analizar la situación, se concluyó que para atender la demanda a largo plazo, se requeriría de un aeropuerto que contara con tres pistas paralelas que permitieran operaciones simultáneas e independientes, además de otras condiciones técnicas que no eran posibles dentro de los linderos del actual AICM, dado que ya no se contaban con más reservas territoriales para ampliarlo. La capacidad máxima que se determinó en ese momento fue de 320 mil operaciones comerciales anuales, con lo que podría atenderse satisfactoriamente la demanda hasta 2005.

Con esta premisa se comenzaron los estudios necesarios para buscar, en primer término, una solución que permitiera aumentar la vida útil del aeropuerto capitalino y aprovechar al máximo la infraestructura ya existente. Dichos trabajos consideraron la ampliación de las instalaciones actuales, tanto dentro de los linderos actuales como fuera de ellos, lo que abría la posibilidad de obtener una capacidad máxima, en el mejor de los casos, de 400 mil operaciones comerciales anuales –al 2007 fueron 378.161–. En teoría, con esto se pospondría el momento cumbre de su saturación hasta el año 2009, pero no significaba una solución a largo plazo, por el contrario, llevar a cabo tales obras resultaba muy costoso y no se cubrirían las expectativas de crecimiento deseadas.

Para construir un nuevo aeropuerto con todas las condiciones ideales, se precisaba, en principio, de casi cuatro mil hectáreas de terreno, primordialmente plano y ubicado en un lugar en que ni la orografía ni la mancha urbana fuera un impedimento para sus operaciones, tanto terrestres como aéreas. Asimismo, las condiciones meteorológicas debían ser favorables y que la visibilidad no estuviera



limitada por la presencia frecuente de niebla, humo, tolvaneras, polución o nubes bajas. Dicha superficie, debía permitir la construcción de pistas lo suficientemente largas para que los aviones más grandes y modernos pudieran aterrizar. Otro factor importante era que las nuevas instalaciones estuvieran lo más cercanamente posible de los centros generadores de demanda y que contara con vías de comunicación adecuadas, a fin de que crearlas no representara un costo demasiado oneroso.

A partir de todas las características antedichas, se dirigieron los esfuerzos a plantear tres posibles opciones para su reubicación: Rellenos Sanitarios, Tizayuca y Texcoco, orientadas a lograr un sistema con operaciones simultáneas e independientes en tres pistas y que cumpliera con las siguientes consideraciones generales: factibilidad técnica, de espacio aéreo y geometría de aeropuerto, infraestructura necesaria, cercanía a los centros de demanda, estimación del impacto ambiental y de las inversiones financieras necesarias.

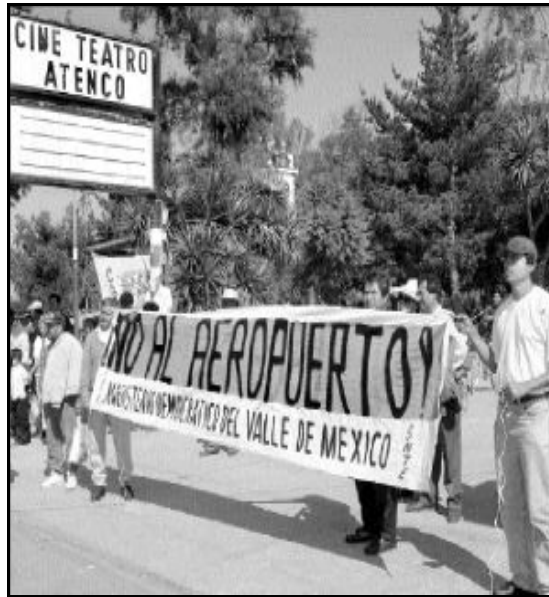
Los estudios efectuados permitieron determinar que sólo las opciones *Tizayuca* y *Texcoco* presentaban verdaderas oportunidades de constituirse como una solución definitiva, pues si bien la tercera nombrada como *Rellenos Sanitarios* –que consistía en ocupar la superficie del depósito sanitario cercano al actual aeropuerto–, presentaba muchas limitaciones técnicas, y al mismo tiempo había múltiples protestas de ecologistas, por lo que fue descartada.

Finalmente, en marzo de 2001, el gobierno federal hizo pública la intención de resolver el problema de insuficiencia del aeropuerto y comenzaron a difundirse entre las poblaciones afectadas los beneficios e inconvenientes de dicho proyecto. Desafortunadamente, la falta de una buena comunicación entre las autoridades federales con las locales, y a su vez con los pobladores, desencadenó una sensación generalizada de descontento, enojo e incertidumbre a falta de información clara y oportuna acerca de los criterios para inclinarse por una u otra de las dos opciones; aunque para ese momento era apenas una posibilidad.

Además, entre los gobiernos de ambos estados se desató una lucha por destacar las ventajas de cada proyecto y convencer de que se trataba del lugar ideal para su localización definitiva, por lo que convocaron a inversionistas de todo el mundo para participar en la importante obra, que desde el inicio de la administración federal, se había anunciado como la más importante del sexenio.







*Manifestaciones de los pobladores de Atenco contra la construcción del nuevo aeropuerto.  
(Foto tomada del periódico La Jornada del 26 de noviembre de 2001)*

Lamentablemente, los fuertes intereses políticos jugaron un papel importante en todo el tiempo y la planeación que debió existir entre los principales actores estuvo más que ausente. Estos intereses se pueden intuir con facilidad: un aeropuerto en Tizayuca era un negocio para el estado de Hidalgo, en el que participaría incidentalmente el Estado de México, gracias al tráfico del tramo de la carretera al aeropuerto que pasa por su territorio. En cambio, de haberse construido el aeropuerto en Texcoco, el negocio hubiera sido completo para el Estado de México, y había fuertes grupos políticos y económicos en esa entidad.

Empero, se dijo que antes de decidirse por uno de los lugares, debía contarse primero con sólidas bases de estudios técnicos, llevados a cabo por especialistas de toda índole, tales como arquitectos, pilotos, ingenieros, urbanistas, ecologistas, expertos en aeronáutica, suelos, seguridad aérea y en agua y medio ambiente, entre otros.

La opción Tizayuca consistía en la construcción de un aeropuerto complementario en el Valle de Zapotlán de Juárez, entre las ciudades de Tizayuca y Pachuca, en Hidalgo, a 73 kilómetros por vía terrestre del centro de la demanda y a 78 del actual AICM, con el cual podría complementarse, lo que permitiría conservar la mayor parte de las fuentes de trabajo en la Ciudad de México. En su desarrollo contaría como máximo con dos pistas y con las respectivas paralelas de apoyo; habría al final cuatro pistas: dos en el AICM y otras dos en Tizayuca.



Sin embargo, para lograr la capacidad operativa a largo plazo esperada y que el AICM continuara en servicio, conllevaba a la cancelación de operaciones de la Base Aérea Militar de Santa Lucía, pues representaba una interferencia significativa en las de aquél y favorecía a una disminución general de capacidad en el nuevo aeropuerto. Además de eso, la gran distancia del sitio suponía problemas de acceso, considerando la carencia de infraestructura vial adecuada y el probable predominio de camiones, automóviles y taxis –sobre todo en la zona de Indios Verdes–, lo que hacía necesario implementar nuevos sistemas de transporte rápidos y eficientes –se pensaba en un tren ligero–, aspecto que implicaba costos adicionales para mantener comunicadas a ambas terminales.

En una evaluación económica realizada por el gobierno federal, se dieron cuenta que Tizayuca requeriría no solamente las zonas aeroportuarias, sino obras complementarias de gran envergadura desde su inicio, y esto llevaba a una inversión de 28 mil millones de pesos, recursos de los cuales el 52% era de capital privado y el 48% de inversión fiscal, siendo una suma considerable, además de que con esta inversión se hubiera podido atender la demanda hasta el año 2030, mientras que en Texcoco hasta 2050. Tales inconvenientes fueron, entre otros, los motivos principales para considerar desechar esta opción para constituir un nuevo aeropuerto de la Ciudad de México.

En el caso de Texcoco había desventajas ambientales, tales como la destrucción del hábitat –aves migratorias en la zona, subsuelo fangoso, propensión a neblina– que incidían en la seguridad de los usuarios y en los costos de operación. Las ventajas que se señalaron sobre esa misma opción eran de tipo técnico y económico. Ahí se permitiría la función de tres pistas paralelas simultáneas y separadas entre sí por al menos mil 433 metros, con la misma cantidad de respaldo, cumpliendo con las normas nacionales e internacionales establecidas para los procedimientos de vuelo, además de instalaciones de tránsito aéreo, edificios terminales y complementarios afines a la operación aeroportuaria, brindando así conveniencias económicas de gran magnitud, tanto a los operadores del aeropuerto como a las aerolíneas.

Con ello, de situarse en Texcoco, podría prestar servicio a la capital del país y a la zona conurbada por más de 50 años, aunque esto implicaba el cierre de AICM por una superposición del espacio aéreo de la zona, con lo que se ganarían



tres pistas, pero se perderían las dos actuales. En este contexto, representaba un soporte para equilibrar la estructura espacial de la ciudad hacia el nororiente, para que de manera planeada, se promoviera la atracción de inversionistas, generación de empleos para los pobladores y una mayor actividad comercial en la zona. En suma, brindaba un desarrollo físico, social y económico muy importante para el área.

En cuanto al costo total de la obra en Texcoco, se había calculado en veinte mil 800 millones de pesos, y en su etapa inicial de construcción, se usarían 18 mil 300 millones de pesos, cantidad de la cual el 75 por ciento era de inversión privada y el 25 de inversión fiscal, esto es, una ventaja considerable sobre Tizayuca que se podría elevar hasta en un 50 por ciento más.

Otra ventaja era debido a que la zona, a pesar de colindar con los municipios más poblados del país, como Ecatepec, Nezahualcóyotl y Chimalhuacán, estaba por completo despoblada y no presentaba ninguna estructura importante que hubiera podido interferir, lo que figuraba como el área más grande disponible y con mayores oportunidades para desarrollar el proyecto.

Por otra parte, cabe destacar que la inhabilitación del actual AICM como consecuencia de la operación de uno nuevo, hubiera permitido disminuir sustancialmente los efectos nocivos del ruido y la contaminación atmosférica, provocada por el paso de las aeronaves, en especial en las colonias aledañas que están en la ruta de las mismas. Adicionalmente, el nuevo aeropuerto hubiera tenido un área reservada alrededor de él para futuras expansiones, es decir, un parque ecológico destinado para fortalecer el aspecto ambiental de la zona y para evitar el crecimiento de la mancha urbana, que al mismo tiempo serviría para proteger el lago, al propio aeropuerto y que además se aprovecharía para regenerar ecológicamente la zona salitrosa del ex lago.

Otro aspecto importante fue la facilidad de acceso al aeropuerto por parte de los usuarios y empleados –sobre todo en los vuelos de conexión, que representan el 20% del total–, pues debía tomarse en cuenta el tiempo y el costo del recorrido de los pasajeros, así como la demanda y la comodidad. Y es que en el actual AICM, el 73 por ciento de los usuarios proviene de la zona metropolitana de la Ciudad de México, en particular del centro de ésta y del poniente, área donde habita una gran parte de población con mayores ingresos y donde están

establecidas muchas empresas y corporativos importantes, es decir, de núcleos laborales. El resto proviene de las entidades federativas cercanas como Morelos, Tlaxcala, Hidalgo, Querétaro y Estado de México.

Por su parte, el Consejo Nacional de Población (CONAPO), advirtió a través de la investigación denominada “Implicaciones Demográficas y Territoriales de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto en la Zona Metropolitana del Valle de México” (ZMVM), que de construirse el nuevo aeropuerto en Texcoco, aunado a la falta de voluntad política para controlar la expansión urbana, representaría un riesgo de generar una estructura urbana fragmentada y segregada, dado a que podría contribuir a equilibrar –o desequilibrar más– el proceso de estructuración del espacio urbano.

La balanza ya estaba inclinada hacia una de las opciones. La opinión de los integrantes de la Sociedad Mexicana de Ingenieros coincidía con la idea de que el mejor lugar era Texcoco, quienes a su vez aseguraron que el problema de la fangosidad del suelo de aquella zona, se solucionaría con las técnicas en construcción que se utilizan actualmente, además de que esas condiciones eran las mismas que originalmente tenía el sitio utilizado para ubicar a la actual terminal aérea, construida varias décadas atrás.

Como se puede advertir, tanto Texcoco como Tizayuca eran planes viables a pesar de presentar problemas, retos y riesgos para desarrollar un proyecto aeroportuario sustentable a largo plazo, pues todo ello era solucionable, como se encargó de reiterar Pedro Cerisola en lo medios de comunicación.

Una vez concluidos los innumerables análisis de factibilidad técnica, económica y ambiental, realizados por diversos organismos, colegios, empresas y universidades –como la propia UNAM–, sobre la construcción del nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, la decisión fue tomada ante la expectativa de los diversos actores interesados en el tema.

Finalmente, el 22 de octubre de 2001, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), anunció a las 10:30 horas que el nuevo aeropuerto tendría como sede por su viabilidad urbana, técnica, aeronáutica, ambiental y financiera – como se había dicho desde décadas atrás– el área de Texcoco, en el Estado de México, pasando por el municipio de San Salvador Atenco, al norte de la autopista

El Peñón-Texcoco y del lago Nabor Carrillo. La zona se localiza, en línea recta a 16 kilómetros del AICM y a 18 por vía terrestre.

“La construcción de un nuevo puerto aéreo se ha diferido por décadas”, decía el secretario de la SCT en una conferencia de prensa para anunciar la decisión de situar al nuevo AICM en Texcoco, el 22 de octubre de 2001.

“Sería una gran irresponsabilidad para con los ciudadanos, con la industria aérea y con el turismo seguir tomando el camino fácil de posponer la decisión. Más de 30 años de improvisar soluciones hechizas (...). Si el aeropuerto no se ha colapsado ha sido en parte, gracias a la imaginación y capacidad de los organismos responsables y al efecto de las recurrentes crisis económicas y financieras del país. Estamos como en 1968, pero la situación elevada al cubo. El AICM, pieza clave en la operación aérea del país, ya está desbordado. Las ampliaciones, adaptaciones y pegotes han llegado al extremo.

(...) *En otras palabras, nuestro aeropuerto ya no da más de sí.* No podemos darnos el lujo de utilizar la coyuntura económica y los problemas internacionales para dejar de tomar una decisión fundamental. Si nos atrasamos, el problema volverá a plantearse en forma más aguda y crítica, y nuevamente nos veríamos confrontados a resolver, contra reloj, un proyecto diferido por más de tres décadas. Diferir la decisión y heredársela al futuro, sería la solución más fácil y probada. Ha sucedido ya en cinco sexenios. Con ello evitaríamos la confrontación y la controversia. La administración del presidente Fox está decidida a reconocer los problemas y a resolverlos, no a explicarlos y evitarlos”.

A partir de ese momento, comenzaron diversas movilizaciones de campesinos de la zona para protestar e inconformarse sobre la determinación materializada en 19 decretos expropiatorios de una superficie total de cinco mil 390 hectáreas de tierras, de 13 ejidos de Texcoco, Chimalhuacán y Atenco. Por la superficie total, el gobierno debería pagar 534 millones 374 mil 391 pesos a los más de cuatro mil 375 ejidatarios; la hectárea de temporal se avaluó en 72 mil pesos y la de riego en 250 mil, es decir, entre 7.20 y 25 pesos el metro cuadrado por cada una. Cabe resaltar que el responsable del establecimiento de esos precios fue la Comisión Nacional de Avalúos de Bienes Inmuebles (CABIN) de la desaparecida Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo (Secodam).

Según datos del propio Gobierno Federal –contenida en el libro *Aeropuertos*–, el 66.63 por ciento del área expropiada correspondía al pueblo de San Salvador Atenco y la expropiación total consistía en cuatro mil 500 hectáreas, los demás ya eran terrenos de propiedad federal.

“Es un predio que en total tiene 15 mil hectáreas aproximadamente, de las cuales sólo cuatro mil 500 va a ser terreno del aeropuerto, pero no se van a construir en toda el área, cuando mucho se construirá un 25 por ciento entre pistas, plataformas, terminales y edificios de servicios. El resto sería un parque ecológico para proteger al lago y al propio aeropuerto, y darle reservas territoriales a un futuro muy lejano, a más de 50 años; además, serviría para regenerar ecológicamente la zona, que es una superficie totalmente salitrosa”, declaraba el otrora Secretario de la SCT en su reunión con los medios.

Las principales demandas de los propietarios afectados eran las siguientes: mayor pago por la tierra, homologar el precio de las hectáreas, pago directo y justo de los bienes distintos a la tierra, concesión de servicios generados por el aeropuerto, reubicación de los afectados, que la construcción y operación del aeropuerto fuera una fuente de empleo para los pobladores, mejores servicios de salud, educación, vivienda, agua potable, drenaje y seguridad pública, entre otras.

Durante nueve meses, los ejidatarios, por diferentes medios –incluidos piedras y machetes en mano– habían demostrado su oposición al proyecto, en gran medida por las cantidades risibles ofrecidas en comparación con las vastas ganancias que el gobierno y los grupos empresariales participantes de la obra obtendrían de las tierras, desatando una severa crisis social. Por citar un ejemplo, a un ejidatario que se le pagarían 70 mil pesos por su terreno, una vez concluido el aeropuerto, el valor ascendería hasta un millón de pesos.

Ante esto, el gobierno del Estado de México, según se desprende del documento *Opciones para la Construcción del Aeropuerto Internacional de México en Texcoco*, proponía pagar a 64 pesos el metro cuadrado, con lo que no se afectaba la rentabilidad del proyecto o bien a 25 pesos más un bono por definir, que reflejara la plusvalía potencial de la zona como efecto de la obra. “De acuerdo al modelo financiero de ASA, a un precio del metro cuadrado de hasta 95 pesos, el proyecto todavía es rentable, aunque la participación federal en la primera etapa se eleva considerablemente”, se sentenciaba ante el hipotético caso.

De igual forma, se les ofrecería la concesión del 50 por ciento del transporte de materiales como arena, grava y movimiento de tierras para empresas sociales que constituirían los propios campesinos afectados, a través de financiamientos y asesorías organizacionales de los gobiernos Federal y Estatal. Secundariamente, la mitad de la mano de obra sería cubierta por los ejidatarios de la región y/o por sus hijos y se otorgarían becas para capacitarlos en los diferentes aspectos que involucran la construcción y operación del aeropuerto, así como de las actividades que se detonan en torno a él.

Lo primordial aquí, era negociar ambas partes para que nadie saliera perdiendo en sus pretensiones y expectativas, siendo flexibles, justos y sensibles ante las necesidades y oportunidades de progreso, tanto de la región en disputa como de la propia Ciudad de México. Aunque hay que reconocer que para los habitantes hubiera significado una readecuación total de sus procesos de producción.

Para junio de 2002, después de varios meses de trabajo, ya se había concluido con la evaluación de las propuestas hechas por las empresas y los consorcios interesados en la licitación de la obra. Sin embargo, doblegado por la oposición de los ejidatarios de San Salvador Atenco –que jamás percibieron con claridad cómo se iban a beneficiar del proyecto–, a principios del mes siguiente el Ejecutivo canceló el proceso, con base en el artículo 40 de la *Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas*, al revertir los decretos expropiatorios y cancelarse la licitación pública para la formulación del plan maestro.

Cinco días después se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los decretos abrogatorios, con lo que se desechó formalmente la intención de expropiar los terrenos en la zona de Texcoco; el nuevo aeropuerto perdió una vez más su oportunidad.

La decisión sería duramente criticada por algunos medios nacionales y extranjeros, como la revista española *Avión Revue*, quien afirmó, en su edición del mes de septiembre de 2007, que el intento de la administración de Vicente Fox por construir un segundo aeropuerto en Texcoco había sido muy débil. Y es que finalmente terminaron por hacer lo que no querían: *evitar la confrontación y la controversia*; según iban a resolver los problemas, *no a explicarlos y evitarlos*.



Lo cierto es que el problema se le salió de las manos al gobierno federal y se politizó al grado de cancelar lo que ya era un decreto expropiatorio, situación que obligó a regresar la mirada nuevamente hacia lo que ya había de infraestructura para darle una mayor vida útil, más apenas dando un respiro de unos diez años, que es el tiempo en que se calcula, volverá a llegar al mismo punto de saturación. Y como bien lo dijo antes Pedro Cerisola, se tendrá que retomar el proyecto con el cronómetro en la mano pues la construcción de un aeropuerto demora, en su primera etapa, de cinco hasta diez años para planearlo.



Primera plana del periódico La Jornada del dos de agosto de 2002, ante la cancelación del proyecto para construir el nuevo AICM en Texcoco. (Imagen tomada de <http://www.jornada.unam.mx>)

En opinión al respecto de esta problemática, Adalberto Ríos Szalay –columnista de la sección “De Viaje” del periódico Reforma y usuario frecuente del AICM–, el nuevo aeropuerto desembocó en un fracaso por la poca voluntad de los participantes.

“(…) Los aeropuertos modernos se han diseñado con una idea clara y preconcebida en cuanto a su funcionalidad. El nuestro resulta una serie de parches que nunca lograrán los resultados de una obra actual. Son aspirinas para un enfermo grave; sin embargo creo que no sólo le podemos atribuir todo al gobierno. La oportunidad de tener un mejor aeropuerto –añade– se perdió por la incapacidad de negociación del gobierno, por la negativa intervención de la gente queriendo hacer el negocio de su vida y desde luego por los politiqueros compinches de partido (sea el que sea); creo que el país está sumido en una parálisis derivada del juego de ambiciones”.



Por su parte, para la Socióloga y Académica de la FES Aragón, Cristina Camacho Ramos, la situación vivida en Atenco se explica por la falta de credibilidad de los campesinos que defendían sus escasas propiedades ante la incapacidad crónica de los gobernantes a través de la historia para mantener una promesa, además de la imposibilidad de dar una solución integral y definitiva al problema de saturación del aeropuerto.

“Se manejó mal la forma como se expresó la necesidad y la salida –al conflicto– porque hay espacios, que aunque se diga que son ejidos, ya no son productivos. Desgraciadamente, debemos observar que donde comienza a pasar el pavimento, se deja de producir la tierra. Estaba bien el espacio pero primero tuvieron que haber resuelto el problema de la tierra y de reubicar a la gente que quería trabajar. Por razones políticas tuvieron que detener el proyecto, pero también les faltó un poco de ingenio y a su vez es la consecuencia o el pago de toda la deshonestidad, las trampas que han generado una falta de credibilidad de la gente hacia las instituciones; cualquier cosa que les digan suena falso, porque la historia les ha demostrado que ni pagan bien, que les ven la cara. Es lógica su reacción”.

La profesora de las carreras de Sociología y Comunicación y Periodismo, señala también que los medios de comunicación tuvieron su parte de culpa al encargarse de tergiversar las cosas y no indagar a fondo quiénes eran los ejidatarios, qué significaba para ellos dejar sus tierras y cuáles eran sus necesidades. Pero “siempre habrá quien quiera aprovecharse de las situaciones para hacer más grandes las cosas”.

“En ese sentido, creo que todavía no estamos preparados ni cultural ni a nivel infraestructura para poder resolverlo, hay una incapacidad para lograr adaptarnos y adecuar los servicios aéreos.

Por otra parte –concluye–, hay que considerar que si bien al inicio, el aeropuerto estaba en las orillas de la ciudad, ahora está en el centro, a medida en que la mancha urbana ha crecido y la zona conurbada, la que une al DF con el Estado de México, ya no tiene separación, aunado a una ciudad que tiene muchos problemas de transporte, de tránsito, por lo que sería sano que el aeropuerto saliera de la ciudad, sin embargo habría que asegurar, mediante estos términos, la capacidad de empleo que representa el AICM para todas las personas”.

## ***El Sistema Metropolitano de Aeropuertos***

Con la llegada del siglo XXI, surgió una vez más la necesidad de modernizarse, con lo que se abrió una nueva brecha histórica en la vida del aeropuerto de la Ciudad de México y una oportunidad de expansión para seguir respondiendo a la demanda de los usuarios; para los encargados de tan difícil tarea, ahora si ya la última vez.

El ex Secretario de la SCT, Pedro Cerisola y Weber, se equivocó al decir a los medios de comunicación que la creatividad “ya había dado todo de sí”, cuando estaba en pleno debate la ubicación del nuevo aeropuerto apenas un par de años atrás. Ahora, más que nunca, tendrían que ser creativos para encontrar la manera de resolver el problema de saturación del AICM. Al inicio de 2003, el asunto se enfocó considerando las premisas de aprovechar al máximo la infraestructura disponible y llevar los servicios a los lugares en donde existe mayor demanda... ¡Y vaya que lo hicieron!

Ante la imposibilidad de contar con un nuevo aeropuerto para atender la creciente demanda, y tomando en cuenta la inminente saturación del aeropuerto – que en 2002 había atendido a más de 20 millones y medio de pasajeros–, el mismo grupo de especialistas que había trabajado en el proyecto Texcoco, coordinado por la SCT y técnicamente por ASA, se replanteó la estrategia que permitiera aprovechar al máximo la infraestructura aeroportuaria disponible y encontrar otro camino que permitiera atender, con seguridad y eficiencia, la demanda de servicios aeroportuarios en el centro del país, por lo que se puso en marcha el *Programa de Acciones para la Atención de la demanda de Servicios Aeroportuarios del Centro del País*.

Derivado de esto, se decidió la creación de un sistema que funcionara en forma similar a los implementados en algunas de las zonas metropolitanas más importantes del mundo, como Tokio, París, Chicago, Nueva York y Londres, consistente en mantener el aeropuerto original, en este caso el Internacional de la Ciudad de México, y aprovechar las instalaciones disponibles dentro de la misma área de influencia socioeconómica para distribuir la capacidad, en vez de concentrarla en una sola terminal aérea, para así atender, en conjunto, a más de 60 millones de pasajeros al año.



A dicho sistema se le denominó *Sistema Metropolitano de Aeropuertos*, (SMA, por sus siglas).

El proyecto general se consideró en tres grandes rubros: la ampliación a su máxima capacidad del AICM dentro de sus límites territoriales; el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria cercana al DF, que incluyó principalmente a los aeropuertos de Toluca y Puebla, y eventualmente Querétaro y Cuernavaca, como opciones para desconcentrar las operaciones del aeropuerto capitalino; y por último, la descentralización de la demanda hacia los aeropuertos de Guadalajara, Monterrey y Cancún, como centros de distribución regional del tráfico aéreo –a esos puntos de conexión también se les llama *hubs*–, con lo cual se evitaría que el pasajero viniera hasta la capital para viajar a otros destinos nacionales e internacionales.

Los objetivos generales de esta iniciativa fueron: consolidar el Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM) para atender la demanda de servicios aéreos en la zona centro del país, a través de la redistribución de la oferta aérea entre los cinco aeropuertos del sistema, de acuerdo con la distribución de la demanda. Esto implicó la desconcentración del tráfico que incidía hasta hace poco tiempo en el AICM y la apertura de nuevas rutas desde los aeropuertos complementarios.

“Era la única alternativa que quedaba porque ya teníamos el tiempo encima –expone en una entrevista el vocero del AICM, José Luis Uribe Ortega– por lo que al aeropuerto de Toluca se le habilitó para que tuviera mayor capacidad para atender vuelos tanto nacionales como internacionales; hace tres o cuatro años movía 30 mil viajeros por año, y ahora ya rebasó los dos millones”.

Y es que de no haberse hecho estas adaptaciones, esos casi tres millones de pasajeros hubieran tenido que salir del *Benito Juárez*, principalmente a Estados Unidos, destino internacional con mayor demanda, de donde ya salen vuelos directos desde Toluca. Actualmente, aquella terminal es clave como aeropuerto periférico para mantener un equilibrio en el SMA, e irá aumentando su relevancia dado que se está iniciando la construcción de una nueva pista.

En ese tenor, también se dotó de infraestructura a los integrantes del sistema, como el de Puebla que es totalmente nuevo y se contempla modernizar el de Querétaro, el cual todavía no se ha puesto en operación pero está por ser ampliado para darle una mayor cobertura en todos los sentidos.



Paralelo a las medidas tomadas como la desconcentración y descentralización, en la Terminal 1 se ampliaron unos 35 mil metros cuadrados en áreas de documentación, locales comerciales, selección de equipaje y oficinas de aerolíneas, más otros 39 mil en puentes para el movimiento de pasajeros en doble nivel –como lo exigen las nuevas normas internacionales–, estacionamientos, zonas de taxis y oficinas de autoridades, que se ubicaron en el exterior.

“Fueron dos años en los que se trabajó sin suspender las 900 operaciones diarias del aeropuerto, atendiendo un promedio de 60 mil pasajeros diarios, a los que se suman los acompañantes, empleados, contratistas y supervisores; es decir, casi 250 mil personas en promedio, transitando por el AICM todos los días. Fue un trabajo muy intenso: tráfico complicado, desfases, molestias, irritación e incomodidades para usuarios, prestadores de servicios y pasajeros”, expresó el Arq. Ernesto Velasco León, director general de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), durante el acto inaugural de la renovada terminal.

De esta manera, entre muchas otras obras llevadas a cabo, las modificaciones más relevantes dieron como consecuencia un crecimiento tanto en el área nacional como internacional, con lo que se logró un aprovechamiento del espacio total promedio del 45 por ciento.

En el mismo rubro, el vestíbulo de la zona nacional se incrementó en 130 por ciento, y se instalaron nuevos elevadores y escaleras eléctricas para conectar el estacionamiento y los hoteles. En la zona internacional se logró la separación del tránsito de pasajeros, el flujo de salida en el nivel superior y las llegadas por la planta baja. En el quinto informe de labores de la SCT, se señala que para tal efecto, el AICM realizó inversiones por 238.3 millones de pesos en 2004 y por 537 en 2005. Con esta inversión prácticamente se convirtió al aeropuerto en una ciudad de mediano tamaño.

Con la conclusión de las obras de la T1 –inauguradas por Vicente Fox en agosto de 2005– terminó la primera fase de ampliación y modernización del AICM, iniciada a finales de 2003.

En una declaración hecha a la revista *Construcción y Tecnología*, en su edición de marzo 2006, el Ingeniero Roberto Castañeda, director de Operaciones de ASA, explicó que esta instalación había crecido históricamente en sus requerimientos entre cuatro y cinco por ciento anual.



“Sin embargo, en los últimos tiempos se incrementó a siete por ciento, con un aumento de más de un millón de usuarios cada año; por eso se prevé que el AICM, con las adecuaciones actuales, asimile hasta 32 millones anuales en los próximos ocho o nueve años. También hay movimiento de carga, pero en eso no hay problemas; la saturación se da en pasajeros y en operaciones, mientras que la carga, por lo general, se maneja en la noche, después de las horas pico”, aclaró el especialista.

Si bien es cierta la crítica constante de que hacen falta más pistas que permitan simultáneamente varios despegues y/o aterrizajes, también lo es que no tienen por qué estar todas juntas. Las pistas nuevas del AICM se establecieron en Toluca, Puebla y Cuernavaca, junto con sus calles de rodaje, plataformas, terminales y demás componentes proporcionales; sus ampliaciones posteriores serán viables según los nichos del mercado al que sirven y cómo se desarrollen. Así lo explica el también portavoz de la terminal aérea, José Luis Uribe:

“Tenemos que recordar que este aeropuerto se construyó hace más de 55 años, cuando las aeronaves eran de cabina angosta, y el desarrollo tan vertiginoso de la aviación ha venido haciendo aviones más grandes y veloces cada vez, con ello, las distancias de separación entre las pistas se han ido haciendo mayores. Este aeropuerto, al estar al máximo de su capacidad ya no puede ampliarse más allá de sus linderos, por lo que tienen que utilizarse las pistas de manera alternada, es decir, aquí nunca tenemos aterrizajes ni despegues simultáneos por la mínima separación que tienen sus dos pistas, las cuales no cumplen con las normas internacionales actuales; ese es un hecho.

“Por esa razón –continúa– es que se busca la ubicación y se planea la construcción de un aeropuerto nuevo, una demanda que data desde hace más de 40 años, pero mientras eso se da, se ejecutó el plan del Sistema Metropolitano de Aeropuertos. Lo que queda esperar es que este aeropuerto se sature totalmente, porque se va a llegar el momento en que se efectúen las 61 operaciones que tiene como límite por hora, y ya no va a poder aterrizar un avión más; eso no quiere decir que se muera el aeropuerto, así puede durar muchos años, mientras no se rebase esa cantidad”, comenta en una entrevista.

Aquí hay que poner de manifiesto que el éxito a largo plazo de esta iniciativa dependerá en gran medida de que los usuarios conozcan los nuevos



servicios –destinos, horarios, aerolíneas– y que pueda llegar al aeropuerto sin contratiempos, entre otras cosas. Es por esto que la SCT, ASA y el propio AICM trabajaron en el desarrollo de campañas publicitarias, con presencia significativa en los principales medios electrónicos e impresos para difundir las bondades de esta medida.

Dicho sea de paso, como un dato comparativo, el segundo aeropuerto más transitado del mundo –el primero es el de Atlanta, Georgia–, y con una historia similar a la del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, que igualmente ha sido modernizado una y otra vez para adaptarlo a las exigencias de la aviación moderna, es el *O'Hare* de Chicago, en los Estados Unidos, que cuenta con siete pistas para atender múltiples aterrizajes y despegues simultáneamente, sumando casi 950 mil operaciones anuales, y atiende a más de 76 millones de pasajeros en el mismo periodo, según el reporte anual 2007 del *Airports Council International*, sobre los aeropuertos más importantes del mundo.

Asimismo, el aeropuerto de Chicago se encuentra a 27 kilómetros de distancia del centro de la ciudad, mientras que el nuestro está a tan sólo 13, como se muestra en una lista contenida en la página electrónica [www.e-travelware.com/zzaeropuertos3.htm](http://www.e-travelware.com/zzaeropuertos3.htm).



Vista de la Terminal 1, desde el área de operaciones.  
(Foto: Armando González/Gerencia de Comunicación Social del AICM)



### ***La única salida: construir otra terminal***

No hubo de otra. Tuvo que desarrollarse un proyecto consistente en un conjunto de edificios con base en flujos tanto de pasajeros como de aeronaves, equipaje, vehículos y carga; todo dentro de un pequeño terreno. Diseñados por ASA, en el proyecto arquitectónico de ampliación y en los de ingeniería, se determinó que para aprovechar al máximo el sistema de las dos pistas existentes en el AICM, tendrían que establecer un esquema de operaciones de dos terminales, para repartirse el flujo de pasajeros entre ambas.

Las obras incluyeron la renovación y ampliación de la Terminal 1 (T1), de las áreas operacionales, instalaciones hidrosanitarias y eléctricas, de vialidades internas y externas, y la construcción de un nuevo edificio terminal (la T2), en el cual, el centro del conjunto arquitectónico es un panorámico patio-hotel, acceso principal que funciona como distribuidor de pasajeros y visitantes.

Se trató de una nueva era renovadora, al menos como otro paliativo, *un respiro* de al menos otra década, en tanto se toma la decisión de construir un nuevo aeropuerto en Texcoco, como ya ha sido retomado por el Ejecutivo en algunas ocasiones.

¿Y dónde situar las nuevas instalaciones, más aún cuando se dijo hasta el cansancio que ya no hay espacio para expandirse más? De verdad que, ante la urgencia, la creatividad fue la única salida. La solución: ASA demolió y reubicó 78 hangares, destacando los traslados de la Policía Federal Preventiva (PFP) a Toluca, de la Procuraduría General de la República (PGR) y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a Cuernavaca, Guadalajara y Toluca, así como la reubicación de la Fuerza Aérea Mexicana, el vigésimocuarto Batallón de Infantería de Marina –guardias presidenciales– y la Unidad Especial de Transporte Aéreo del Alto Mando dentro del mismo aeropuerto, lo que representó el desalojo de un importante espacio para construir el nuevo edificio.

Para ello, el Gobierno Federal firmó a través de la SCT y ASA, un contrato por 400 millones de dólares con cuatro importantes bancos: BBVA Bancomer, Inbursa, HSBC y encabezados por City Group-Banamex; la operación estuvo a cargo de Nacional Financiera. El crédito sería pagadero a diez años y medio, y

cubierto con una parte de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) anual que recibe el AICM, cuyo monto llegó a mil 497 millones de pesos en 2006.

En forma paralela a la construcción de la T2, se trató de mejorar la infraestructura vial de la zona; esto se definió para disminuir la problemática que representa la afluencia de usuarios. De estas obras, destacan la construcción de dos distribuidores viales, un conjunto de vialidades de apoyo a las existentes y un tren, único en América Latina, que conecta a ambas terminales y da servicio sólo a los trabajadores del aeropuerto y a pasajeros en tránsito, conexión y/o código compartido. Así mismo se construyó otro estacionamiento para tres mil autos.

El polémico *aerotrén*, por su alto costo –809 millones de pesos–, y por no haberse considerado su implementación desde el principio, tiene cuatro vagones con capacidad para transportar 25 personas cada uno, está propulsado de manera automática por medio de un cable, y recorre tres kilómetros de vía sobre el perímetro que da vista al Boulevard Puerto Aéreo, a una velocidad de 39 kilómetros por hora; el recorrido de una terminal a otra lo hace en cuatro minutos y medio. Es importante señalar que, desde el inicio, la construcción de esta nueva terminal estuvo plagada de información y datos contradictorios entre las autoridades, al igual que la vertida en los medios de comunicación. Mientras ASA decía una cosa, la SCT y cada uno de sus funcionarios decía otra distinta, ya fuera con respecto al costo global de la obra, en las especificaciones técnicas, en la vida útil de la T2 o en las ampliaciones de la T1.

En el proceso, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) detectó un posible desvío de recursos, aunque no pudo determinar su magnitud porque ASA no proporcionó información detallada sobre los créditos obtenidos mediante Nacional Financiera, ni el desglose ni los montos de la inversión, que fue mayoritariamente pública. Durante la revisión de la Cuenta Pública de 2005, la ASF reveló numerosas inconsistencias, tanto en el proyecto como en la realización de la T2, y concluyó que en el gobierno anterior –de Vicente Fox– se había causado un perjuicio al Estado mexicano.

Aun cuando sólo se revisó una parte del gasto ejercido ese año por ASA, el órgano de control dependiente de la Cámara de Diputados, observó innumerables irregularidades, entre las que destacaron que el proyecto no era factible en materia ambiental; carecía de dictámenes sobre el impacto urbano y de

factibilidad; se pasaron por alto varios ordenamientos de la Ciudad de México; no consideró el aumento de las operaciones de carga, y no contó con los parámetros sísmicos adecuados para una de sus construcciones.

Por su parte, el director general ASA, Ernesto Velasco León, reconoció que las obras de ampliación y remodelación de la Terminal 1 del AICM, así como la construcción de la Terminal 2, se encarecieron en 42 por ciento sobre el presupuesto calculado. Originalmente, –dijo al periódico La Jornada el 24 de mayo de 2007–, se consideraba una inversión por seis mil millones de pesos, pero hasta diciembre 2006 ya se habían ejercido ocho mil 590 millones. Esta elevación, justificó, se derivó por la conclusión de obras no previstas en el proyecto, así como por la construcción de áreas operativas y de ubicación de dependencias públicas que funcionan en ese lugar.

"La construcción de cualquier ampliación mayor en un aeropuerto conlleva la revisión de todos los elementos que tienen que ver con el movimiento de las aeronaves, su atención en plataformas y la atención a los pasajeros, tanto dentro de las instalaciones, como para el acceso a ellas", dijo el funcionario, tras admitir que el mayor desbalance presupuestal en el proyecto se presentó en la construcción de las edificaciones, pues de dos mil 706 millones de pesos calculados en 2004, al final de 2006 llegó a tres mil 739 millones.

No obstante, según la versión Luis Téllez, actual Secretario de la SCT, "las nuevas instalaciones del aeropuerto son rentables y se podrán pagar en un plazo de seis o siete años". También afirmó, en el arranque de operaciones de la T2, el 16 de noviembre de 2007, que esta obra ha sido una de las más auditadas por la federación, con 274 auditorías donde "no se ha encontrado absolutamente nada irregular", las cuales aún están en proceso en la Secretaría de la Función Pública, pero confió en que no se encontrarán anomalías. El costo inicial de la obra en 2005, se estimó en seis mil 21 millones de pesos, cantidad que se elevó finalmente a ocho mil 596 millones, aumento del 43 por ciento de los recursos invertidos entre las administraciones de Fox y Calderón.

La ampliación y remodelación del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México alargará la vida de las instalaciones hasta por 200 años, aseguró también el funcionario. "Este aeropuerto puede seguir operando 150 ó 200 años si es necesario".



Aunque se calcula, la saturación regresará en unos diez años, cuando el crecimiento de la demanda supere de nuevo a la infraestructura, contrario a los 20 a 30 años que se decía al principio de las obras.



*(De izq. a der.) Luis Téllez Kuenzler, Secretario de la SCT, Ernesto Velasco León, Director General de ASA y Héctor Velásquez Corona, Director del AICM, en el arranque de operaciones de la Terminal 2.  
(Foto: Carlos Ogazón)*

Después de concluir el evento en la Terminal 2, también se confirmó que el gobierno federal presentará su nueva propuesta para construir un nuevo aeropuerto que dará servicio a la zona centro del país. “El Presidente dará un informe en el primer trimestre del próximo año de la evolución y cómo se va a resolver hacia el futuro el esquema aeroportuario de la zona metropolitana de la Ciudad de México. Dependerá de cuál es la solución que se proponga para los siguientes 50 ó 60 años y que planteará el Presidente de la República”, dijo, aunque esto no ha sucedido todavía.

Pero los problemas no sólo eran en lo referente a lo financiero: una de las quejas frecuentes es acerca de la calidad en el servicio que brinda el AICM en todas sus áreas. Viajeros experimentados como Adalberto Ríos Szalay, que utilizan el servicio de transporte aéreo con regularidad, se han percatado de las carencias del Aeropuerto Benito Juárez.

“Es un lugar rebasado, obsoleto y desagradable. Me molestan las distancias a recorrer, por ejemplo, desde los autobuses foráneos, los sitios de registro, el peregrinaje a las salas de última espera y no se diga cuando toca la desgracia de no poder abordar directamente los aviones, sino a través de los nefastos camiones en las pistas. Otro asunto desagradable son los maleteros que piensan que si ponen barreras es la forma en que uno los utilice; y desde luego los líos entre taxistas piratas y no piratas. Me molesta la ruleta a que nos someten a los viajeros: como delincuentes. En otras partes uno debe declarar por si solo, si no lo hace se someterá a las consecuencias. Me ofende la manera en que el aeropuerto discrimina y humilla a los viajeros procedentes de los países latinoamericanos, esto es inaceptable. Me pregunto también si las reducidas dimensiones del lugar no tienen consecuencias respecto a la seguridad, sin olvidar que el aeropuerto está dentro de la ciudad”.

Y es que las cifras de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam) confirmaron, en agosto de 2007, que la capacidad operativa del “Benito Juárez” estaba a punto de ser rebasada. Tan sólo en 2006, el número de aterrizajes y despegues ascendió a 355 mil 503, cuando el límite no debía pasar de 360 mil.

En ese sentido, el también columnista del periódico Reforma, asegura que el edificio de la Terminal 2 es adecuado, y en apariencia, su función coadyuvará al mejoramiento de los servicios aeroportuarios de la capital de la República, aunque reconoce que a pesar de ello, el problema de fondo aún no ha sido resuelto.

“Da la *sensación* de que por fin tenemos algo diferente, pero la verdad es que se trata de una joya en el mismo nudo de problemas: las pistas son las mismas, los accesos en el caótico tráfico del DF, con la misma contaminación que nadie para, con la violencia que lo rodea. Es como tener un quirófano magnífico en medio de un hospital donde prevalece la falta de higiene, la corrupción y la falta de humanidad para tratar a los pacientes”.

Lo cierto en todo esto, es que con el funcionamiento de la nueva estructura, más las ampliaciones en la Terminal 1 y los nuevos caminos viales de acceso, se aligeraron muchos de los problemas que se venían agravando en los últimos años al interior y al exterior del AICM. A pesar de todos sus conflictos, esta terminal

aérea continúa siendo la principal puerta aérea del país, y con ello se reafirma también como la más importante de América Latina.

“La T2 es un eje fundamental del SMA y se ideó para dar la máxima optimización de la infraestructura y descongestionar a la T1 y ampliar la posiciones de contacto, es decir, los pasillos telescópicos o *gusanos* que conectan con el avión”, explica José Luis Uribe, gerente de Comunicación Social del AICM.

“Tenemos dos pistas: la 5 Izquierda 23 Derecha (5I-23D), que es la más cercana a la T1 y la 5 Derecha 23 Izquierda (5D-23I), cercana a la T2. Ahora todos los vuelos que van para la T2 aterrizan y despegan en la 5D-23I y el mismo caso para la T1 pero en la pista 5I-23D; con esta reestructuración operativa se evita el cruce de pistas, que antiguamente era una de las limitantes. Al contar con 23 posiciones más de contacto en la T2, se elimina en un 90 por ciento la utilización de las posiciones remotas, donde el avión llegaba y tenía que llegar la *sala móvil* o el *aerocar* para bajar al pasaje y traerlos a la terminal”, expone.

En total, el AICM cuenta con 97 posiciones de contacto y la T2 ocupa un espacio de 242 mil 496 metros cuadrados. Los pasillos telescópicos son de tecnología moderna y transparente con un mecanismo automatizado que les permite adaptarse a las características de los aviones, desde donde el viajero puede observar las operaciones de llegada y salida de aeronaves. La T2 tiene siete posiciones remotas de contacto, dos de ellas no exclusivas, para recibir al avión más grande de la historia con capacidad para 550 pasajeros: el *Airbus 380*, para lo cual se planea ampliar, en 2008 ó 2009, las pistas de 45 a 60 metros de anchura. Las líneas aéreas que dan servicio en la Terminal 2, son: Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Aeromar, Delta Airlines, COPA, LAN Chile, LAN Perú y Continental Airlines.

El nuevo edificio es *inteligente* dado que se le dotó de la tecnología más avanzada para la transmisión de voz, datos y video, con lo que se optimizaron los servicios de telecomunicaciones. Asimismo, para quienes deban estar en la Ciudad de México por más de un día, se abrirá un hotel de cinco estrellas, con 287 habitaciones. En éste hay dos grandes rampas, una de acceso y otra de salida, que agilizan el paso de los viajeros; y en el pasillo público –ambulatorio– se encuentran servicios bancarios, restaurantes, casas de cambio y otros servicios requeridos por los pasajeros.





Los nuevos pasillos telescópicos de la Terminal 2. (Foto: Carlos Ogazón)

Cabe resaltar que el impacto laboral del aeropuerto sigue y seguirá siendo especialmente significativo debido a que con las obras de modernización, se crearon tres mil 600 trabajos temporales, aunado a la creación de otros 103 mil 500 permanentes relacionados con los servicios del sector y se generarán más de 435 mil empleos en los próximos diez años.

De igual forma, es importante saber que de los más de 32 millones de pasajeros que se espera eventualmente puedan ser atendidos en el AICM, alrededor de 20 millones harán uso de la *antigua* terminal, y el resto, poco más de 12 ó 13, se manejarán en la nueva T2. En cuanto a las operaciones, el 43.2 por ciento de aterrizajes se destinarán a la T2 y el 56.8 a la T1. Ya que se tengan las 23 posiciones de contacto y las siete remotas trabajando a todo lo que dan, representa una capacidad incrementada en 70 por ciento respecto a lo que anteriormente podía hacerse con una sola terminal.

Suponemos que con todas estas ampliaciones y modificaciones se agotan las posibilidades del Benito Juárez, pero como ha pasado siempre, tal vez nos llevemos otra sorpresa en algunos años, cuando vuelva a estar en los reflectores.



## ***El cierre de un ciclo. Inauguración de la T2***

Esta nueva terminal forma la columna vertebral de las obras de ampliación del AICM que utilizó la administración del ex presidente Vicente Fox, como solución alterna ante la falta de acuerdos contundentes para la construcción de un nuevo aeropuerto en Texcoco, y cuya concreción tardó 18 meses, pese a que su inauguración estaba prevista para septiembre de 2006.

Entre fanfarrias por un lado y duras críticas por el otro debido al oneroso proyecto –de ocho mil 596 millones de pesos–, por su corto periodo de vida útil y por los atrasos en la entrega de la obra terminada, la Terminal 2 fue formalmente inaugurada la mañana del 26 de marzo de 2008 por el presidente Felipe Calderón Hinojosa. “Queríamos hacerlo cuando estuvieran totalmente listos los detalles operativos, técnicos y de seguridad”, precisó al inicio de su discurso y después de haber cortado apresuradamente el listón inaugural del distribuidor vial, mismo que cruza por la avenida Hangares, con acceso directo desde el Viaducto Miguel Alemán, otro de los detalles que faltaban por concluir.

Recordemos que el 15 de noviembre de 2007 hubo una ceremonia similar, más presidida por el secretario de Comunicaciones y Transportes, sólo que aquélla fue cuando se comenzó a utilizar la nueva edificación, con la puesta en marcha de las aerolíneas Delta y Aeromar.



*El presidente Felipe Calderón al cortar el listón inaugural del Distribuidor Vial que lleva del Viaducto a la T2. Al fondo el tren interterminales.*

(Foto: Armando González/Gerencia de Comunicación Social del AICM).



En conferencia de prensa, sin aludir a las anomalías detectadas por la Auditoría Superior de la Federación (ASF), Calderón Hinojosa aseguró que esta terminal pondrá a la Ciudad de México nuevamente entre los principales destinos aéreos del mundo. “Hoy entregamos un aeropuerto moderno, cien por ciento funcional que ayudará notable y sensiblemente a solucionar los problemas de saturación que ya presentaba la Terminal 1”, explicó el mandatario, quien estuvo acompañado por los titulares de las secretarías de Comunicaciones y Turismo, Luis Téllez y Rodolfo Elizondo, respectivamente; por el jefe de la Oficina de la Presidencia, Gerardo Ruiz, y por el Director de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Ernesto Velasco.

También estuvieron presentes el delegado en Venustiano Carranza, Julio César Moreno, el Director del AICM, Héctor Velásquez, así como las respectivas comitivas de cada funcionario.



*Tras inaugurar la T2 del AICM, el jefe del Ejecutivo puso la obra como ejemplo de que su gobierno está decidido a atender demandas largamente postergadas en beneficio de los habitantes del Valle de México.*

(Foto: Armando González/Gerencia de Comunicación Social del AICM).

El jefe del Ejecutivo también hizo notar que entre sus nuevos avanzados sistemas de seguridad, la T2 cuenta con escáneres que pueden revisar cuatro mil 500 maletas por hora, lo que agiliza el trámite para los pasajeros y eleva las condiciones de seguridad del propio aeropuerto. Expresó además, que la obra significó una profunda transformación su entorno, particularmente el vial. Y agregó que con esta obra se elevará la capacidad del aeropuerto de 24 a 32 millones de pasajeros y “probablemente más”, aunque no aclaró que esta cifra se logrará paulatinamente, dentro de unos cinco o seis años.

En el evento resguardado por más de cien efectivos policiales de diferentes corporaciones, el mandatario celebró las “inversiones multimillonarias” que su administración ha hecho y aprovechó la ocasión para hacer un reconocimiento a su predecesor, porque gracias a él, dijo, fue posible ampliar el AICM a su máxima capacidad. “Esta obra también es producto del esfuerzo de la administración del ex presidente Vicente Fox, quien en su momento tomó la decisión e inició los trabajos de esta Terminal 2, y a quien, desde luego, reconocemos su compromiso y su esfuerzo por hacer posible este proyecto”.

Con este acto se formalizó la operación de estas polémicas instalaciones, no sólo en lo referente a la Terminal 2, sino al AICM en su conjunto que durante décadas ha dado –y seguirá dando– mucho de qué hablar.

La T2 simboliza de un cierre de ciclo en la vida del AICM porque, en definitiva, aseguran los especialistas, es ya la última vez que será objeto de alguna modificación o anexo, puesto que ya no hay más espacio para hacerlo; no existe la manera de construir una tercera pista ni inventarle más adecuaciones *creativas*, como las ocurridas en innumerables ocasiones desde los años 30 hasta la actualidad. No obstante, de construirse un nuevo aeropuerto en Texcoco, vendría el *cierre de ciclo final*, cuando el ya muy venerable y cansado aeropuerto, en su “tercera edad”, tenga que cerrarse definitivamente para convertirse en un polo de desarrollo tipo *Santa Fe*, como ya se ha propuesto en el hipotético caso.

En tanto se toma una decisión definitiva en ese sentido, con esto culminamos la historia de nuestro Aeropuerto Internacional ‘Benito Juárez’ de la Ciudad de México, en espera de un futuro incierto.

¡Qué lejos quedaron aquellos románticos Llanos de Balbuena y el ínfimo edificio llamado Puerto Aéreo Central! En fin... ***el tiempo se pasa volando.***



## A MANERA DE CONCLUSIÓN

¡Hay tantas cosas que decir al respecto de un aeropuerto! En especial del que nos ocupó en las líneas previas, pues es un tema inagotable, con muchas aristas y que genera puntos de vista de lo más variados. De hecho, su historia podría contarse desde un enfoque arquitectónico, sociológico, administrativo, económico, político o jurídico, entre otros. El presente ha sido apenas una aproximación a su trayectoria tomando en cuenta lo más relevante de cada rubro.

En realidad no alcanzarían estas páginas para enumerar a todos los personajes ni acontecimientos que han dado lugar al surgimiento y evolución de nuestro aeropuerto. Sin embargo, es preciso mencionar que cada persona y situación han sido factores fundamentales para consolidarlo como el primero de América Latina. Además, el aeropuerto es un símbolo, un termómetro, del progreso alcanzado por el país y particularmente de la Ciudad de México.

Aunque ya existía con otros nombres previos, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México cumple, en efecto, 45 años de llamarse así (1963). Pero si nos remontamos a sus antecedentes, de una manera u otra, prácticamente cumple el mismo siglo que tiene la aviación en nuestro país (1910), ya que su nacimiento fue simultáneo.

Desde la inauguración de su edificio por el presidente Miguel Alemán Valdés, en su actual ubicación (1952), el AICM ha sido parte importante en el proceso de desarrollo del país. Es, además, la primera imagen que ofrece nuestra nación al visitante extranjero, de ahí la importancia de ofrecer a los usuarios una instalación aeroportuaria de primer mundo, es decir, moderna, eficiente, confiable y capaz de responder a las expectativas de cada uno de ellos.

Efectivamente, a cualquier construcción se le hacen modificaciones a lo largo del tiempo para adaptar las instalaciones a los cambios que en su interior ocurren. Para cumplir con calidad en sus procesos operativos, el AICM ha sido objeto de transformaciones a través de los años por innumerables obras de modernización, pero como todas las grandes estructuras aeroportuarias del mundo, su capacidad debe incrementarse en función de diversos factores tales como el crecimiento en el número de aerolíneas, el auge de la tecnología en los

sistemas y equipos aeroportuarios, los adelantos de los aviones y el aumento de la demanda del servicio de transporte aéreo; así que resulta ineludible la renovación y extensión de los existentes y la construcción de nuevos aeropuertos.

Sobre esto último, cuando la construcción de aeropuertos está cuidadosamente planeada, puede convertirse en un detonante de progreso, creando mayores oportunidades de empleo para la zona que lo alberga, estimulando también la industria, el comercio, el turismo y la producción en general de servicios relacionados, abriendo mercados específicos y complementarios. En países como el nuestro, donde rara vez hay presupuesto para mejorar la calidad de vida de sus habitantes (aunado a la corrupción de sus líderes), los altos costos de inversión para el desarrollo de los complejos aeroportuarios que hoy se requieren, obligan a una inexorable planeación milimétrica, a la búsqueda de nuevas y creativas propuestas que sean viables y sustentables a largo plazo, desde el punto de vista técnico (aeronáutico, ecológico y de ahorro energético), como del económico, social y cultural.

No obstante, más que pensar en el tamaño que se requiere de un aeropuerto, necesitamos preguntarnos a qué tamaño se quiere crecer, a cuántos pasajeros se quiere dar un servicio de calidad y qué tan accesible será la aviación en un futuro para todos los mexicanos.

Por su parte, el aeropuerto capitalino tuvo su etapa de concepción, de niñez, de adolescencia, de adultez y ahora se encuentra en la más madura de su vida, de tal suerte que su desaparición podría ser inminente en caso de construirse un sustituto en Texcoco, dado que su funcionamiento sería incompatible.

La lección aprendida en los ejidos de San Salvador Atenco podría ser que no se puede tener todo en la vida; o se construye un aeropuerto digno de este país y se paga lo justo a los dueños de las tierras, beneficiándose todos, o no se construye, con la consecuente agravación que esto genera en el postergado problema y los ejidatarios siguen en la misma situación de pobreza. Sucedió lo último y nadie ganó nada. Aunque en fechas recientes ya se habla de retomar el proyecto, pero con dimensiones menores y sin tocar los terrenos de Atenco. Habrá que esperar para ver qué sucede antes de que termine el sexenio en curso y las decisiones que se toman en materia aeroportuaria.



Uno de los graves problemas, ante estas modificaciones continuas, y en virtud de la debilidad para sostener una política aeroportuaria coherente, es que se han formado grupos de verdaderas mafias alrededor de las concesiones y prestaciones de servicios aeroportuarios, y en sustitución del gobierno, se aprovechan de la falta de una autoridad competente para sacar provecho del negocio público.

Con todas sus irregularidades, la construcción de la Terminal 2 y la aplicación del Sistema Metropolitano de Aeropuertos no fue a todas luces una solución definitiva, sino lo mejor que se pudo hacer *momentáneamente* en función del problema de Atenco. Su objetivo es desahogar parte de la actividad en la T1 por algunos años, pero no tiene como meta incrementar los vuelos. Ciertamente estas medidas significan un *respiro* para las autoridades, lo malo es que precisamente llevan ya mucho tiempo *respirando* sin tomar medidas más concretas y permanentes al respecto de la visible saturación predominante. Claro que esto no quiere decir que las obras no vayan a servir, pese a todo, es mejor aportar soluciones que no hacer nada al respecto.

Un buen aeropuerto es un elemento del que se beneficia la competitividad de cualquier región. El hecho de que se fortalezca el que tenemos es bueno desde la perspectiva terrestre pero no desde la aérea, porque puede generar mayores flujos de aviones en la zona y por tanto, incrementar también los riesgos si se llega a caer en tentación de admitir más de los que su capacidad última permite, comprometiendo la seguridad de los pasajeros.

En otro orden de ideas, son muchos los estudios y opiniones vertidos sobre el controvertido tema, pero fuera de sus proporciones, estadísticas, problemas, cuestiones políticas y sociales, económicas, organizacionales y hasta arquitectónicas y/o cualquier otro dato *duro* al respecto, existe algo muy especial en él. Un *no-sé-qué*, una magia que cautiva a cualquiera que tiene la curiosidad suficiente para detenerse a contemplar su actividad, su dinamismo, su movimiento, sus cualidades, sus múltiples formas y ángulos. Es una ciudad compleja, con habitantes de unas cuantas horas y a veces días, que van y vienen pasando siempre por el mismo lugar.

Un aeropuerto no sólo es un gigantesco edificio al cual llegan diariamente pasajeros y convergen con ellos los visitantes, taxistas, maleteros, empleados



gubernamentales, policías, agentes aduanales, pilotos, aeromozas, arquitectos, ingenieros y muchos otros eslabones que forman parte de esta gran maquinaria que vigila las 24 horas del día su buen funcionamiento. Es, de igual forma, un estilo de vida, un lugar donde *el tiempo se pasa volando*, una estructura que funciona con energía humana, con un calor que no se extingue.

En ocasiones es también el escenario donde surgen los momentos más importantes de la vida de las personas y la sociedad en general: sonrisas y lágrimas de bienvenida, de despedida, de reencuentros nostálgicos, el inicio de las vacaciones inolvidables de una familia, los viajes de negocios, el recibimiento al equipo favorito de fútbol, la pasarela de famosos, el inicio de un proyecto de vida, un cierre de ciclo..., y así miles de historias dramáticas, alegres o inesperadas no contadas y anónimas que ocurren todos los días en su interior.

La verdad es que nos hemos acostumbrado a un ritmo de vida muy acelerado, sobre todo en una ciudad tan caótica y llena de contrastes como la nuestra, por lo que hemos perdido de vista por completo la complejidad con la que se desarrollan los asuntos más cotidianos de nuestra vida. ¿Alguien, por ejemplo, aún puede poner atención cada que pasa un avión cuando se escucha el estruendo proveniente de un lejano punto en el cielo?

Basta con caminar por sus pasillos para encontrarse con toda clase de gente. Un mosaico de fisonomías y nacionalidades confluyen con el mismo propósito, desde los extravagantes hasta las bellezas, de ricos y poderosos a *clase-medieros*, de famosos a comunes y corrientes; todos ellos cruzan la mirada sin pensar siquiera que probablemente jamás volverán a verse de nuevo. Y me parece que es ahí donde radica su mérito: a pesar de todo, ha sido capaz de responder a las volubles circunstancias durante más de medio siglo en el mismo pequeño terreno (para el caso), independientemente de lo criticable que pueda ser por sus fallas.

Finalmente, es difícil vislumbrar el futuro a largo plazo de AICM. Con una inversión millonaria para modernizarlo otra vez, con dos terminales en operación, dos pistas limitadas una de la de otra y con la exigencia del servicio de transporte aéreo que crece a pasos agigantados año con año, la presión ejercida aumentará proporcionalmente con la demora en la construcción de un nuevo aeropuerto.



El tema será ineludible en los próximos años y tendrá que replantearse con mayor urgencia que antes. Mientras, el reto para Aeropuertos y Servicios Auxiliares y para el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, será el de administrar con sumo cuidado la infraestructura y los recursos humanos con se que se cuenta, para que de esta forma no se pongan en peligro a los millones de usuarios que utilizan sus servicios.

Reconocerse en las raíces culturales que nos siguen dando forma y nutrirse del producto que nos brinda el estudio del pasado, es conocer nuestra identidad en el presente, para transformarlo y dar así las bases que cimenten la construcción de un futuro más promisorio como sociedad.

La realización de esta crónica significó dilucidar el problema del aeropuerto Benito Juárez, hacer su anatomía histórica, encontrar sus esencias, sus características determinantes y dominantes.

De construirse un nuevo aeropuerto en próximos años para la Ciudad de México, será un reto permanente y responsabilidad consecuente de las nuevas generaciones, el advertir el inicio de un nuevo capítulo en su historia.



*El autor en un recorrido fotográfico durante las obras de ampliación del AICM.  
(Foto: Armando González/Gerencia de Comunicación Social del AICM)*

## FUENTES DE CONSULTA

### Bibliográficas:

- *Aeropuertos para la Competitividad y el Desarrollo*. México, Ed. Fondo de Cultura Económica-ASA, 2006, 299 pp.
- *Aeropuertos: Historia de la Construcción, Operación y Administración Aeroportuaria en México*, ASA, México, DF, 2003, 294 pp.
- Aguilar Becerril, José. *Vereda a la Nota Informativa y la Crónica Noticiosa*, México, UNAM-ENEP Aragón, octubre, 2003, 61 pp.
- *ASA: 40 años Operando Aeropuertos*. México, SCT, 2005, 94 pp.
- Baena Paz, Guillermina. *Géneros Periodísticos: Crónica*. México, Editorial Pax México, 1995, 99 pp.
- Balleza Beltrán, Edith. *La Crónica Noticiosa*, México, UNAM-FES Aragón, 2008, 20 pp. (Documento personal de la autora no publicado).
- *Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México (1891-1991)*, SCT, México, 1991.
- *¿Cómo son los Aeropuertos? Aeropuertos Internacionales: un estudio comparativo*. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), España, 2000, pp. 14-20.
- Dávila Cornejo, Héctor. *Alas Mexicanas: Historia de las Construcciones Aeronáuticas Nacionales*. México, UNAM-SCT, 1998, 85 pp.
- Garza García, Juan de Dios. *Aeropuerto MEX*, Unidad Mexicana de Escritores, 1977.
- Leñero, Vicente y Marín, Carlos. *Manual de Periodismo*. México, Tratados y Manuales Grijalbo, 1986, 315 pp.
- León, Martha Elena. *Puerta de Sueños*. Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2002, 118 pp.
- León, Martha Elena. *Puertos del Aire. Historia, Estadística y Geografía de los Aeropuertos y la Aviación en México*, ASA-SCT, 1997.
- Liñán Ávila, Edgar Ernesto. *Géneros Periodísticos. Interpretaciones de la realidad*. México, UNAM-ENEP Aragón, 2001, 66 pp.
- Marín, Carlos. *Manual de Periodismo*. México, Ed. Grijalbo, 2003, 351 pp.

- Matute, Álvaro. *Crónica: Historia o Literatura*, El Colegio de México-UNAM, en <http://www.historiamexicana.colmex.mx>
- Pacheco Gutiérrez, Ma. Guadalupe. *Guía para la elaboración y presentación de trabajos periodísticos para titulación*. México, UNAM-FES Aragón, Noviembre de 2006, 48 pp.
- *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006*, SCT, Diciembre, 2001.
- R. Esparza, Rafael. *Historia de las Comunicaciones y los Transportes: La Aviación*. México, SCT, 1987, 235 pp.
- Rico Galeana, Óscar Armando. *Estrategias de Actuación Comercial para las Terminales con Baja Utilización en la Nueva Estructura Aeroportuaria Mexicana*, Instituto Mexicano del Transporte (IMT), Publicación Técnica No. 212, Sanfandila, Querétaro, 2002, 113 pp.
- Rivadeneira Prada, Raúl. *Periodismo. La Teoría General de los Sistemas y la Ciencia de la Comunicación*. México, Ed. Trillas, 1999, 334 pp.
- Ruiz Romero, Manuel. *Historia de los Aeropuertos de México*. México, Servicios Aéreos del Centro, S.A. de C.V. (SACSA), 1997, 235 pp.
- \_\_\_\_\_ *Legendarios en la Aeronáutica de México*. México, Ed. Alianza, 1997.
- \_\_\_\_\_ *Los Orígenes*. Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, Vol. I, México, 1996.
- \_\_\_\_\_ *Mexicana. 75 años de Historia*. México, Ed. Medios Publicitarios Impresos, 1996, 223 pp.
- \_\_\_\_\_ *La Aviación Civil en México*. México, UNAM/SCT, 1999.
- \_\_\_\_\_ *Pioneros de la Aviación Mexicana*. Ediciones Colofón, 1964, 138 pp.
- Salazar Roviroso, Alfonso. *Historia de la Aviación Mundial y Mexicana, desde sus inicios hasta 1970*. Ediciones Económicas, 1970, 144 pp.
- Sánchez Acosta, Pedro y Ochoa Rodríguez, María Teresa. *Nuestros Abuelos Nos Cuentan del Peñón de los Baños*, Cura Editorial, México, 74 pp., 2000.
- Taborga Torriago, Huáscar. *Cómo hacer una tesis*. México, Tratados y Manuales Grijalbo, 2005, 220 pp.

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

### **Hemerográficas:**

→ A. Martínez, Mayra y Pérez, Mireya. *AICM: Retos y Soluciones*, Revista Construcción y Tecnología, marzo 2006, en <http://www.imcyc.com>.

→ Academia de Historia Aeronáutica de México. *Antecedentes Históricos del Nacimiento de la Aviación Comercial en México*, Sección Historia de la Aviación, Revista Cabina de Mando, No. 27, noviembre-diciembre de 2007, pp. 16-19.

→ Airports Council International. *World Wide Airport Traffic Statistics* (Estadísticas mundiales sobre el tráfico aeroportuario), reporte de septiembre de 2005 a septiembre de 2006, publicado en <http://www.aicm.com.mx>

→ Álvarez, Rosa. *Un aeropuerto para el siglo XXI*, Revista Construcción y Tecnología, marzo 2006, en <http://www.imcyc.com>.

→ *Atendió el AICM más de 10 millones de pasajeros, de enero a mayo de este año*. Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México, Gerencia de Comunicación Social, boletín de prensa, México, DF, 2007.

→ Avilés, Rosario. *La nueva Terminal 2*, periódico La Crónica, sección Opinión, 14 de noviembre de 2007.

→ Bolio, Gabriel. *AICM: un negocio de tres mil millones de pesos*, periódico Milenio, 19 de junio de 2007.

→ Botello, Blanca Estela. *Decreto oficializa nombre del aeropuerto: Benito Juárez*, Periódico La Crónica, Sección Negocios, México, jueves 5 de octubre de 2006.

→ *Breve historia del AICM*. Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México, Gerencia de Comunicación Social, documento interno, México, junio 2006.

→ Cardoso, Víctor; Elizalde, Triunfo y Dávila, Israel. *Se gastó 42% más en ampliar la Terminal 1 y construir la 2 del AICM*, periódico La Jornada, sección Sociedad y Justicia, 24 de mayo de 2007.

→ Christian, Emmanuel. *Despega la Nueva Terminal 2 del AICM*, Revista UNRA Sky, octubre de 2007, México, DF, pp. 3.

→ Cornejo Dávila, Héctor. *Pioneros de Pioneros*, Revista América Vuela No. 83, enero-febrero de 2003, en <http://portalaviacion.vuela.com.mx>.



- Cruz, Lilián. *Crecen problemas en Aeropuerto del DF*, periódico Reforma, sección Negocios, 8 de junio de 2007.
- Cruz, Lilián. *Lidera AICM en América Latina*, periódico Reforma, sección Negocios, 4 de julio de 2007.
- Cruz, Lilián. *Opera al límite el aeropuerto*, periódico Reforma, Primera Plana, 7 de junio de 2007.
- *El AICM Atendió cerca de 25 millones de pasajeros en 2006*. Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México, Gerencia de Comunicación Social, Boletín de Prensa, México, DF, 2007.
- Elizalde, Triunfo. *Decretará Fox que el AICM se denomine Benito Juárez*, Periódico La Jornada, sección Sociedad y Justicia, México, jueves 5 de octubre de 2006.
- Gómez, Leslie. *Resguardan instalaciones*, periódico Reforma, sección Nacional, 27 de marzo de 2008.
- Gutiérrez González, Víctor Hugo. *Por el Progreso de la Aviación Mexicana*, sección Historia de la Aviación, Revista Cabina de Mando, No. 26, septiembre-octubre de 2007, pp. 14-17.
- Herrera, Claudia y Elizalde, Triunfo. *Felipe Calderón inaugura Terminal 2 del AICM; costó \$8 mil 595 millones*, periódico La Jornada, sección Sociedad y Justicia, 27 de marzo de 2008.
- Jiménez, Alejandro. *Aviación: constante pero lento avance*, sección Viajes y Negocios, periódico El Universal, 01 de agosto de 2007.
- Jiménez, Sergio Javier. *Inaugura Calderón T2 del AICM*, periódico El Universal, sección Finanzas, 27 de marzo de 2008.
- Lira O., Enrique. *50 Aniversario del AICM*, Revista América Vuela No. 82, noviembre-diciembre de 2002, en <http://portalaviacion.vuela.com.mx>.
- López, Manolo. *Reconoce Calderón a Fox por Terminal 2*, periódico Reforma, sección Nacional, 27 de marzo de 2008.
- Loya, Alfonso. *En tiempos de Cantolla*, artículo tomado de <http://www.mexicodesconocido.com.mx>.
- *Manual General de Organización*. Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S. A. de C. V., documento Interno, julio, 2003, 238 pp.

- *Nuevo Aeropuerto*. Expediente interno de monitoreo de medios de la Gerencia de Comunicación Social del AICM, 2001-2002.
- *Opciones de localización del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México. Análisis Urbano-Territorial*. COPLA Consultores, México, 2000, 108 pp.
- *Opciones de negociación para la construcción de Aeropuerto Internacional de México en Texcoco*, Estado de México, Gobierno del Estado de México, marzo de 2002.
- *Plan Maestro del AICM*, México, DF, ASA-SCT, septiembre de 1982.
- *Quinto Informe de Labores, 2004-2005*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), México, 2005, 111 pp.
- Rangel, Salvador. *Joaquín de la Cantolla y Rico, primer aeronauta mexicano*, Sección Sólo para nostálgicos, artículo tomado del portal <http://www.uaq.mx> de la Universidad Autónoma de Querétaro (UAQ).
- Revista *ENLASA*. Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), publicación trimestral, Números 1, Primavera, Verano y Otoño de 2003 (S/N), 9, 10, 11, 15 y edición especial en inglés del 40 aniversario (2005), México, DF.
- Ruiz Romero, Manuel. *50 Aniversario del AICM*, en <http://www.aeropuertsmexico.com>.
- Síntesis informativa (publicación diaria) del Aeropuerto Internacional “Benito Juárez”, Ciudad de México, Gerencia de Comunicación Social, México, DF, 2006, 2007 y 2008.

#### **TESIS:**

- Acevedo Villa, Alma Gabriela. *Viacrucis en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Reportaje*. Tesis de Licenciatura (Licenciado en Comunicación y Periodismo) UNAM, ENEP Aragón, México, El autor, 1998, 58 pp.
- Cuadros Arellano, Bertha Paola. *Programa de Comunicación Interinstitucional para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, Tesis de Licenciatura (Licenciado en Ciencias de la Comunicación) UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, El autor, México, 2007, 182 pp.

- González Oropeza, Víctor Miguel Ángel. *Especialización de la función pública en los aeropuertos internacionales de México*. Tesis de Licenciatura (Licenciado en Derecho) UNAM, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, México, El autor, 2006, 100 pp.
- Hernández Santiago, Javier. *El movimiento de San Salvador Atenco contra el proyecto del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, 2001-2002: orígenes, trayectoria y resultados*. Tesis de Licenciatura (Licenciado en Sociología) UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México, El autor, 2004, 112 pp.
- Martínez Hernández, Norma Luz. *El Olvido del AICM. Reportaje*. Tesis de Licenciatura (Licenciado en Comunicación y Periodismo) UNAM, ENEP Aragón, México, El autor, 2003, 141 pp.
- Sandoval Vargas, Patricia Albina. *El proceso de elaboración de un Comunicado de prensa del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, Tesina de Licenciatura (Licenciado en Ciencias de la Comunicación) UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, El autor, México, 2007, 108 pp.
- Timm Navarrete, Adolfo. *La conversión como factor de desarrollo de un aeropuerto internacional en México*. Tesis de Licenciatura (Licenciado en Administración) Universidad Latinoamericana, Escuela de Contaduría y Administración, México, El autor, 1998, 109 pp.

#### **FUENTES VIVAS:**

- Camacho Ramos, María Cristina. Socióloga y Profesora de Carrera de tiempo Completo, asociada "A" e interina de la FES Aragón (UNAM). Estado de México, 22 de abril de 2008.
- Elizalde, Triunfo. Reportero del periódico *La Jornada*, México, DF, 14 de Marzo de 2008.
- Monjaraz Martínez, Elvira. Vecina del AICM, México, DF, 20 de enero de 2008.
- Monjaraz Martínez, Isabel. Vecina del AICM, México, DF, 20 de enero de 2008.
- Ríos Szalay, Adalberto. Columnista de la sección *De Viaje* del Periódico *Reforma*, 11 de marzo de 2008.
- Uribe Ortega, José Luis. Gerente de Comunicación Social del AICM, México, DF, 6 de junio de 2008.





## CIBERGRAFÍA:

→ Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AICM):

<http://www.aicm.com.mx>

→ Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA):

<http://www.asa.gob.mx>

→ Aztec Models (*página no oficial de la Fuerza Aérea Mexicana*):

<http://www.aztecmodels.com/fam/historia/inicios.htm>

→ Bibliotecas Digitales de la UNAM:

<http://www.bidi.unam.mx>

→ Buscador Google:

<http://www.google.com.mx>

→ Buscador Yahoo!:

<http://www.yahoo.com.mx>

○ Colección Digital de la Fundación ICA:

<http://www.codifica.com.mx>

→ Colegio de Pilotos de México:

<http://www.colegiodepilotos.org.mx>

→ Colegio de Ingenieros Civiles de México:

<http://www.cicm.org.mx/noticias>

→ Diccionario en línea Wikipedia:

<http://es.wikipedia.org>

→ Genealogía Braniff:

<http://www.braniffs.ws>

→ Instituto de Educación de Aguascalientes:

<http://www.iea.gob.mx/efemerides>

→ Instituto Mexicano del Cemento y del Concreto (IMCYC):

<http://www.imcyc.com>

→ Instituto Mexicano del Transporte (IMT):

<http://www.imt.gob.mx>

→ Lista de los principales aeropuertos del mundo:

<http://www.e-travelware.com/zzaeropuertos3.htm>



- Mexicana de Aviación:  
<http://www.mexicana.com>
- Periódico El Universal:  
<http://www.eluniversal.com.mx>
- Periódico La Crónica:  
<http://www.cronica.com.mx/>
- Periódico La Jornada:  
<http://www.jornada.unam.mx>
- Revista América Vuela:  
<http://www.vuela.com.mx>  
<http://portalaviacion.vuela.com.mx>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT):  
<http://www.sct.gob.mx>
- Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA):  
<http://www.sedena.gob.mx>
- Sistema de Transporte Colectivo Metro:  
<http://www.metro.df.gob.mx>
- Sociedad en Aeronáutica e Historia Latinoamericana A.C.:  
<http://www.sahl-ac.org>
- Universidad Autónoma de Querétaro:  
<http://www.uaq.mx/fcps/>

### **Documentos encontrados en el Archivo General de la Nación (AGN):**

- *Carta de Alberto Braniff a Francisco I. Madero.* Grupo documental Madero, carpeta 270, capa 11, fojas 8315-21. Galería 3.
- *Decreto de expropiación de los terrenos para establecer un aeródromo civil para la Ciudad de México.* Grupo documental Obregón-Calles, Volumen 552, Acuerdo No. 632 (1928). Galería 3.
- *Expedientes de Juan Guillermo Villasana López.* Grupo documental Obregón-Calles, (803-S-27), (813-V-74), (803-V12), (245-EI-31). Galería 3.
- *How Shall the First Air City Be Founded?* Grupo documental Obregón-Calles, Volumen C-209, expediente 711-W-9. Galería 3.



- *Juan Guillermo Villasana López, Departamento de Aviación, Ciudad. Grupo documental Emilio Portes Gil, expediente 2/508. Galería 3.*
- *Juego de gráficas sobre el Puerto Aéreo Central de México. Grupo documental Pascual Ortiz Rubio, Volumen 29, expediente 24/12611 (1930). Galería 3.*
- *Proyecto para la construcción del Aeródromo Militar de Balbuena. Grupo documental Lázaro Cárdenas del Río, expediente 511.1/23. Galería 3.*

**Documentos encontrados en el Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF):**

- *Levantamiento de terreno y proyecto de ampliación y atarjeas del Aeropuerto Central de México. Planoteca, Módulo 2, planero 1, fajilla 160. Clasificación 414(073) 90-1. Año 1939-1940.*
- *Se ordena al Inspector General de Policía, se manden diez gendarmes al lugar en que se efectuará su ascensión en globo el señor Alberto Braniff. Volumen 1615, expediente 496 (1914).*

**Acervos consultados:**

- Archivo General de la Nación (AGN).
- Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF).
- Archivo interno de la Gerencia de Comunicación Social del AICM.
- Biblioteca Central (UNAM).
- Biblioteca de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).
- Biblioteca Nacional (UNAM).
- Centro de Información y Documentación (CID) del Instituto Mexicano del Transporte (IMT).
- Centro de Información y Documentación Aeronáutica (CIDA) de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- Hemeroteca Nacional (UNAM).
- Museo Archivo de la Fotografía de la Ciudad de México (MAF).
- Museo de Historia Militar, Centro Histórico, México, D.F.

