

**DESPEGUE**

## AEROPUERTO CENTRAL DE MÉXICO

Desde su construcción en 1929 y a lo largo de sus 93 años de existencia, el Aeropuerto de la Ciudad de México ha experimentado ampliaciones y remodelaciones de forma permanente. Una de las más importantes fue -sin duda- la que vivió a mediados del siglo XX que lo encaminó a constituirse hoy en día como el aeropuerto principal de México y Latinoamérica dado el gran número de operaciones que realiza, el mayor número de pasajeros transportados en las últimas décadas, y por ser el mejor conectado con el resto del mundo.

El 1 de julio de 1928 fue creado por acuerdo presidencial el Departamento de Aeronáutica Civil, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) encabezada entonces por don Ramón Ross Velderrain. Entre sus primeras normas se destaca la construcción de campos de aterrizaje a cargo de la propia secretaría, para apoyar las crecientes actividades inherentes a la aviación civil. Ese mismo año comenzó la construcción -en colaboración de la Compañía Mexicana de Aviación- de su primera terminal: el Puerto Aéreo Central en terrenos ubicados al oriente de la ciudad capital. A fines de 1929 entró oficialmente en operación.<sup>1</sup>

Al término de los años treinta el General Gustavo Salinas, director del Departamento de Aeronáutica Civil, presentó un proyecto de renovación de esta terminal aérea al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas Ing. Melquiades Angulo. El propósito principal era satisfacer las necesidades de la aviación moderna de entonces. Para ello se contemplaba realizar una doble instalación eléctrica, la primera para iluminar las pistas de despegue con luces de vapor de sodio que evitaran los peligros ocasionados por la neblina, y la segunda para definir los límites del campo en caso de un fortuito aterrizaje en la noche. Estas obras ayudarían a aquellos aviones que arribaban a la ciudad después de las seis de la tarde, debido a retrasos involuntarios en su ruta.<sup>2</sup>

Por desgracia, el presupuesto asignado para la Aviación Civil disminuyó y dicho proyecto no pudo llevarse a cabo, junto con otras necesidades como drenar el campo y abastecer de suficiente agua potable a las diversas instalaciones y servicios más indispensables.

### **NUEVO AEROPUERTO**

Las obras de renovación pudieron iniciarse hasta 1949 y quedaron a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Según la prensa tuvieron un costo de 55 millones de pesos de los cuales 37 se emplearon para la ampliación y perfeccionamiento de sus pistas, y los 18 millones restantes se ocuparon en la nueva estación de pasajeros.<sup>3</sup>

## Pistas de aterrizaje y plataformas

Se construyeron las pistas 5-23 Izquierda de aproximadamente 2,500 metros de longitud por 40 metros de ancho, cuya cabecera suroeste se halla próxima a la nueva terminal de pasajeros. Por su parte, la pista 5-23 Derecha de 3,000 metros de longitud por 40 metros de ancho fue destinada para los despegues y aterrizajes de grandes aviones como los DC-4, DC-6, DC-6B, Constellation, Convair, y más adelante podría recibir a los DC-7 y Stratocrusier.

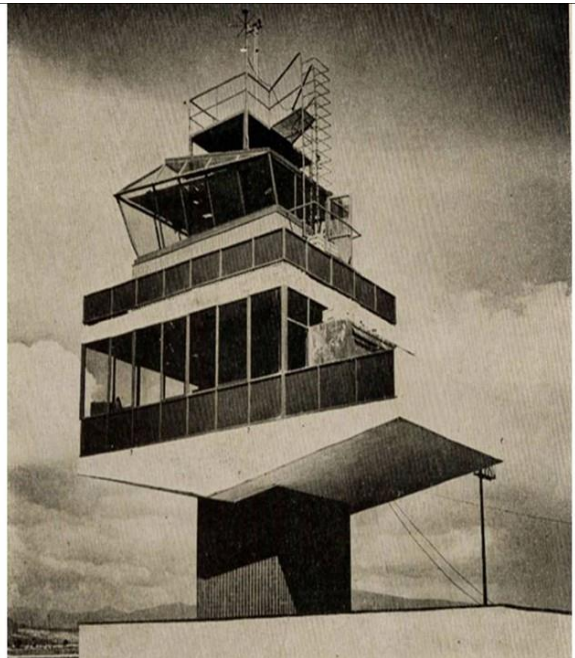
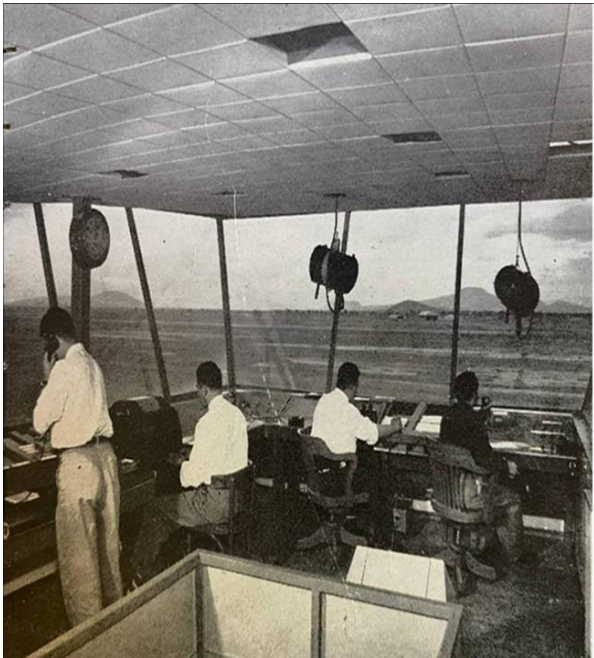
Laterales a la pista 5-23 Derecha se realizaron también dos pistas de taxeo para avionetas (aeronaves en movimiento por su propia cuenta), y nueve que facilitan el acceso y hacen expedito el desfogue de las pistas de aterrizaje.

Una gran plataforma de 500 metros de longitud por 180 metros de ancho destacaba por su tamaño para estacionar las aeronaves, capaz de alojar a 24 aviones tipo DC-6 de servicio público, carreando (desplazándose) con sus propios motores. En varias zonas del aeropuerto se encontraban diversas áreas de estacionamiento para aeronaves particulares.

Para enfatizar la magnitud de estas obras mencionadas, la prensa aseguraba: “Con el volumen del revestimiento empleado en las bases, pistas y plataformas se podría construir una carretera de 385 kilómetros de largo y base de 15 centímetros de espesor; y con el asfalto utilizado en la pavimentación -más de 10 millones de litros- quedaría pavimentado un camino de 200 kilómetros.”<sup>4</sup>

## Terminal de pasajeros

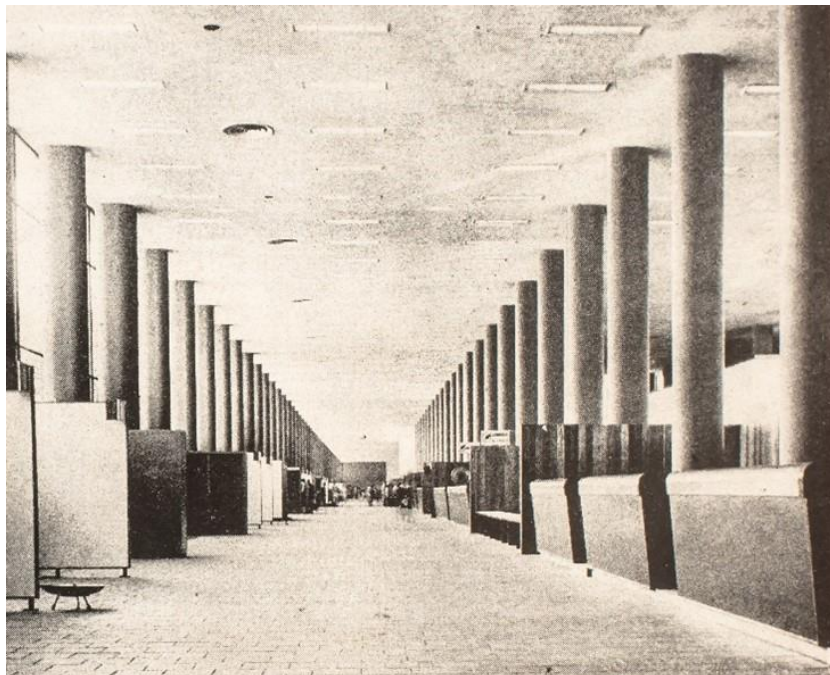
Además de la moderna torre de control, el renovado aeropuerto presumía su edificio principal de 280 metros de longitud por 42.5 metros de ancho, contaba con 24 puertas de acceso y salida señaladas con letreros metálicos que indicaban el número de la puerta misma y la empresa de aviación inmediata a ella, con el fin de facilitar al viajero su llegada a la oficina de boletos que le correspondía.



Desde su moderna torre de control se coordinaba con precisión el tráfico, y la salida y llegada de todos los vuelos nacionales e internacionales del nuevo Aeropuerto Central de México. Memorias SCOP 1953-1954.

Su planta de 11,900 m<sup>2</sup> estaba dividida en tres secciones: internacional, nacional y el vestíbulo principal. La internacional fue destinada a la llegada y salida de los vuelos al extranjero, contaba con cuatro salas de espera de 300 m<sup>2</sup> cada una, situadas de tal manera que ninguna de ellas tenía contacto o relación alguna con los pasillos de circulación del equipaje. Dichas salas disponían de espacio para 180 personas cómodamente alojadas; asimismo, permitían la entrada y salida simultánea de 200 pasajeros internacionales que serían conducidos rápidamente a las oficinas de Sanidad, Migración y Aduana que abarcaban un área de 800 m<sup>2</sup>.<sup>5</sup>

En la sección nacional se ubicaban las oficinas de las líneas aéreas que operaban dentro del país, contenían amplias salas de espera y lugar para recoger el equipaje. Estas dos secciones, internacional y nacional, compartían los servicios de correos, telégrafos, teléfonos, agencias de turismo, información y cafetería. Cabe señalar que el edificio disponía de un salón especial para recibir a huéspedes distinguidos. En el amplio vestíbulo de gran altura, se alojaban diversas concesiones comerciales: cafetería y fuente de sodas, farmacia, cambio de moneda, teléfonos públicos, tabaquería, aseo de calzado, periódicos y revistas, artesanías mexicanas, entre otras.<sup>6</sup>



Gran vestíbulo del nuevo Aeropuerto Central. Memorias SCOP 1953-1954

En el entresuelo de 3,100 m<sup>2</sup> se ubicaron las oficinas de operación, tráfico y descanso de pilotos de las empresas tanto nacionales como internacionales que operaban en el aeropuerto. También se distribuían en él, las oficinas de las autoridades del Aeropuerto, Administración de la Aduana, Archivo de Migración, Oficina de Prensa, Servicios Médicos de Emergencia y Radio Aeronáutica Mexicana, S. A. que tiene bajo su control las radio ayudas a la navegación y el tránsito aéreo sobre el aeropuerto.<sup>7</sup>

### **Otros servicios**

Dos sistemas de andadores (bajo techos modernos) conducen a los pasajeros nacionales e internacionales casi hasta las aeronaves, poniéndolos a resguardo de los rigores del tiempo.

Quince destacadas aerolíneas, internacionales y nacionales, operaban vuelos regulares en este nuevo aeropuerto; de esta forma llegaban y salían pasajeros y carga a Norteamérica, Sudamérica, América Central y Europa.

Con relación a otros servicios importantes, cabe señalar que el aeropuerto contaba con una instalación eléctrica que demandaba el empleo de 600 kW. Estaba dotado de un sistema hidroneumático para el suministro de agua, y disponía de cuatro tanques de almacenamiento con un total de 200 mil litros. Para conservar una temperatura idónea todo el año, se contaba con un sistema de calefacción y ventilación exprefeso. En cuanto a las obras de drenaje, se contabilizaron 22 mil metros lineales.<sup>8</sup>

## Inauguración

La ceremonia de inauguración, realizada a partir de las 11 de la mañana del 19 de noviembre de 1952, tuvo un carácter bastante sobrio, a decir de la prensa. Sólo dos piezas musicales fueron interpretadas por la banda de Marina. El único discurso estuvo a cargo del Lic. Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en cuyo final destacó:

“Este aeropuerto recibe las comunicaciones directas del viejo Mundo. En breve lapso llegarán las naves procedentes de Asia, de África, de Oceanía; y no está lejano el día en que la circunnavegación sea un acontecimiento vulgar. La humanidad está emplazada a hacer viajes sin escalas de hemisferio a hemisferio, con la misma facilidad con que ahora se cubre el tramo México-Veracruz.”

“En el costado de la metrópoli queda erigido este recinto espacioso y funcional. Es una nueva fundación de paz y de trabajo. Su estructura es fuerte y confiada...”<sup>9</sup>

El presidente Miguel Alemán, acompañado de parte de su gabinete, representantes de los poderes legislativo y judicial, y de las principales aerolíneas que operaban en México entonces, recorrieron las distintas partes del nuevo aeropuerto. El primer vuelo que partió de este sitio fue el número 18 de Aeronaves de México rumbo al puerto de Acapulco.<sup>10</sup>



Imágenes de la inauguración del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México. El Universal 21 de noviembre de 1952.



El Aeropuerto Central de México dotado con todos sus equipos y sistemas, comenzó a operar en forma hasta el 1 de julio de 1954. Casi una década después el 2 de diciembre de 1963 el Ing. Walter Cross Buchanan, secretario de Comunicaciones y Transportes dictó un acuerdo que lo nombraba oficialmente "Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México". Fue hasta la primera década del siglo XXI (24 de noviembre de 2006) cuando adquirió su nombre actual y definitivo "Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México."

## REFERENCIAS

- 1 "Página oficial del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México" en: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia> consultada el 6 de abril de 2022.
- 2 "Será modernizado el Aeropuerto Central", El Universal 18 de junio de 1939 primera plana.
- 3 "Digno de México, como Gran Ciudad, es el Flamante Aeropuerto Central", El Universal viernes 21 de noviembre de 1952 primera plana.
- 4 Ídem p. 7.
- 5 Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 1953-1954.
- 6 Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 1953-1954.
- 7 Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 1953-1954.
- 8 Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 1953-1954.
- 9 "Digno de México, como Gran Ciudad, es el Flamante Aeropuerto Central", El Universal viernes 21 de noviembre de 1952, p. 7.
- 10 Ídem.