



DESPEGUE

COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN I

Pionera, vanguardista, innovadora y gran impulsora de la aviación comercial, la Compañía Mexicana de Aviación ha quedado grabada en la memoria de millones de mexicanos que en su mayoría la recuerdan siempre con gran cariño.

Inició operaciones con una pequeña flota de cuatro modestos aviones biplanos *Lincoln Standard* hasta tener 55 aviones *Airbus* de la familia A320 (A319 y A318) y seis aviones Boeing. Comenzó transportando a un solitario viajero, y al paso del tiempo logró dar servicio a once millones de pasajeros anualmente. Su primera ruta fue México-Tuxpan-Tampico y hacia 2010 abarcó, además de 23 destinos nacionales, otros 50 en Norte, Centro, Sudamérica y el Caribe; su conexión con Europa, Asia y Oceanía la realizó a través de convenios con otras aerolíneas de la talla de Iberia, Lufthansa, Japan Airlines, Quantas y Air New Zealand.

ORÍGENES: COMPAÑÍA MEXICANA DE TRANSPORTACIÓN AÉREA

El 31 de marzo de 1921 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) lanzó una convocatoria para establecer el servicio aéreo entre la Ciudad de México y Tampico mediante el cual se transportarían pasajeros, exprés (carga) y correspondencia. La intención fue comenzar a desarrollar la aviación como una novedosa herramienta de comunicación. Respondieron a este llamado los estadounidenses Harry Lawson, Lloyd A. Winship y Elbert Hammond, entre otros interesados.

Fue hasta el 12 de julio de ese mismo año cuando la SCOP, representada por el subsecretario Faustino Real, les otorgó a dichos inversionistas la concesión del servicio por diez años; acto seguido crearon el 23 de agosto de 1921 la Compañía Mexicana de Transportación Aérea S. A. (CMTA), naciendo así la primera aerolínea comercial de México, contemporánea de la KLM de Holanda (octubre 1919), Avianca de Colombia (diciembre 1919) y Quantas de Australia (1920).

El primer vuelo de esta empresa (CMTA), establecida en el Hotel Imperial del puerto de Tampico, tuvo lugar el 30 de agosto de 1921 tripulado por el piloto C.V. Pickup, héroe de la primera guerra mundial¹; curiosamente despegó del antiguo hipódromo de la Condesa, a las 7:05 de la mañana.² El primer pasajero con boleto pagado (50 centavos por cada kilómetro) fue Humberto Jiménez pagador de la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, sentado en una cabina abierta y acompañado de periódicos, bultos y valijas de correo. Al llegar a Tampico, el entonces gobernador Emilio Portes Gil ofreció una festiva recepción a este vuelo pionero.

CAMBIO DE NOMBRE: COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN, INICIA LA AVENTURA

En sus primeros tres años de actividades, la Compañía Mexicana de Transportación Aérea daba servicio a la industria petrolera, al transportar a Tampico: técnicos, herramientas, refacciones y también la raya de los trabajadores, aventando materialmente los sacos con dinero en lugares previamente escogidos dentro de los campamentos petroleros establecidos. También brindó apoyo al Servicio Postal Mexicano en materia de aerofotografía.³



Pionera en muchos aspectos, Mexicana de Aviación inauguró el correo aéreo en 1928. Libro: Mexicana la primera siempre será la primera.

Para ampliar los servicios de esta compañía con una visión a futuro, el banquero George L. Rhil, junto con varios accionistas, adquirieron la CMTA en 15 mil dólares⁴ y constituyeron, basados en ésta, una nueva empresa el 24 de agosto de 1924 (fecha de terminación y firma de la escritura constitutiva) a la cual llamaron Compañía Mexicana de Aviación S. A. con domicilio legal en la Ciudad de México. Sus objetivos fueron: “establecer y explotar servicios públicos de navegación aérea, todos los servicios de comunicaciones aéreas en toda la República; compra y venta de aeroplanos, así como toda clase de motores y demás útiles necesarios para la aviación y realizar servicios de transporte aéreo de personas, correspondencia y bultos.”⁵

Desde un principio Mexicana de Aviación contó con el apoyo del gobierno. El 28 de febrero de 1928 celebraron un contrato para llevar el correo de México a Tuxpan, Tampico y Veracruz. A las seis de la mañana del 15 de abril de ese año el avión “Ciudad de México” partió con los sobres y carga postal etiquetados con la leyenda “Inauguración del Servicio Postal Aéreo Mexicano”⁶. Poco después, el 19 de noviembre, Mexicana de Aviación firmaba otro contrato por 19 años y 11 meses con don Ramón Coss secretario de Comunicaciones y Obras Públicas para transportar personas, mercancías y correo en la ruta México-Yucatán que tenía varias escalas, pero también se comprometía a construir y operar campos de aterrizaje (aeropuertos).

MEXICANA DE AVIACIÓN DESPEGA

El 23 de enero de 1929 Pan American Airways adquirió la Compañía Mexicana de Aviación en 300 mil pesos oro nacional, convirtiéndose en una filial de la empresa estadounidense. De esta manera construyó y operó diversos aeropuertos en las principales ciudades de la República. Al respecto, el secretario de la SCOP Javier Sánchez Mejorada firmó un convenio con Mexicana de Aviación en el cual la aerolínea aportó 400 mil pesos en la construcción del Puerto Aéreo Central de la Ciudad de

México donde pavimentó pistas y plataformas, concluyó la estación terminal y el sistema de drenaje. Además, suministró y distribuyó combustible para los aviones.

También mejoró su flota de aeronaves a la cual incorporó inicialmente a cinco aviones trimotor Ford con capacidad para 12 pasajeros. A partir de 1934 la primera línea aérea nacional que operó con los aviones *Douglas DC-2* (Douglas Commercial) fue Mexicana de Aviación. Disponían de 18 asientos para pasajeros, dos pilotos y un sobrecargo; viajaban a una velocidad inusual de 315 kilómetros por hora, y contaban con un “piloto robot” conocido actualmente como piloto automático.



Charles Lindbergh tripula el trimotor Ford “México” que inauguró la ruta Brownsville-Tampico-México, primer viaje internacional de la Compañía Mexicana de Aviación. Libro: Mexicana la primera siempre será la primera.

Dos rutas, hoy históricas, inauguró Mexicana de Aviación en poco más de una década: Brownsville-Tampico (6 de marzo de 1929) su primera ruta internacional, y México-Los Ángeles (18 de diciembre de 1935). La Historia registra que el famoso piloto Charles Lindbergh tripuló un avión trimotor Ford bautizado como “México” conduciéndole de México a Brownsville con escala en Tampico. En ese mismo lapso la empresa inauguró la ruta Tejería (Veracruz)-Minatitlán-Tapachula cubriéndola con aviones Fairchild, así cumplía con la demanda de servicios aéreos en la frontera sur.

Los servicios de navegación y control de tránsito aéreo, que hoy realiza SENEAM (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano), fueron implementados por vez primera por Mexicana de Aviación al lograr comunicar a los aeropuertos entre sí y a éstos con los aviones, aparte de informar el estado del clima, y la salida o arribo de las aeronaves.

MEXICANA EN TIEMPOS DE GUERRA

En los atribulados años que duró la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), Mexicana de Aviación prestó variados y muy valiosos apoyos al gobierno federal (en particular a las secretarías de la Defensa Nacional, Marina, y Comunicaciones y Obras Públicas). Transportó sobrevivientes de los barcos mercantes hundidos en el Caribe, en la zona que va desde Mérida hasta Nueva Orleans. Aportó también, información sobre submarinos enemigos que rondaban por las costas mexicanas.

Asimismo, participó en la construcción de varios aeropuertos estratégicos convenidos entre los gobiernos de México y Estados Unidos: Mérida, Cozumel, Tapachula e Ixtepec; y

por su cuenta construyó 11 más entre ellos los de Nuevo Laredo, Ciudad del Carmen y Chetumal.

La flota de Mexicana de Aviación continuó renovándose, aún en tiempos difíciles. En 1941 llegó a sus hangares el avión *DC-3* (un auténtico “*aeropalacio*”) el más famoso de su tiempo, dotado con un radiogoniómetro que le permitía a la aeronave volar por instrumentos, tarea conocida como “vuelo ciego”; este avión inauguró en el mundo “la era de la aviación rentable y redituable.”² Dos años después, la compañía se anotaba un éxito más, al ofrecer el servicio nocturno en el vuelo México-Los Ángeles (1943).



María Félix, Arturo de Córdoba, Pedro Infante y Jane Mansfield, viajeros frecuentes de Mexicana de Aviación. Libro: Mexicana la primera siempre será la primera.

Poco a poco, la confianza y alta calidad del servicio que ofrecía Mexicana de Aviación lograron atraer -como clientes- a distinguidas personalidades de diversa índole como el actor de Hollywood Tyrone Power (1938); Walt Disney y su esposa (1943), los presidentes de Costa Rica y Bolivia (1943); diplomáticos como don Alfonso Reyes; Luis Procuna (torero), María Félix, Arturo de Córdoba, Pedro Infante, Kitty de Hoyos; los actores Glen Ford, Jane Mansfield y Marilyn Monroe.

En 1944 cerca del término del conflicto mundial, la empresa Pan American Airways vendió el 45% del capital de la Compañía Mexicana de Aviación a un grupo de accionistas mexicanos, encabezado por el licenciado Aarón Sáenz Garza. El 20 de febrero de 1946 dichos accionistas se hicieron de un 10% más convirtiendo a Mexicana de Aviación en una empresa con capital social mayoritariamente mexicano.

TURISMO A LA MEXICANA

Al celebrar sus bodas de plata (25 años), el 24 de agosto de 1949, Mexicana de Aviación obtuvo la condecoración “Emilio Carranza” otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, cuyo titular Agustín García López les escribió un sentido mensaje y reconocimiento: “...las vías de comunicación son arterias que llevan a las regiones más distantes el pulso de la nación entera. Quien contribuye a aumentar esas comunicaciones, hace más firme y segura la unidad de nuestro pueblo, y engrandece a México. En tal sentido la labor desarrollada por la Compañía Mexicana de Aviación S. A., durante 25 años, ha sido provechosa y patriótica.”³

Como ya era costumbre, Mexicana de Aviación seguía a la vanguardia en relación con su flota de aviones. Pasada la guerra mundial contaba a partir del 6 de febrero de 1946 con el primer avión cuatrimotor *DC-54* provisto de un motor de 1,350 caballos de fuerza que lograba una velocidad de 480 kilómetros por hora. En su interior cabían cómodamente sentados 54 pasajeros, salones para descanso y una moderna cocina. En 1950 y 1953 se incorporaron respectivamente los aviones *Douglas DC-6* y *DC-6B* con capacidad para 56 y 66 pasajeros; éste último disponía de modernos sistemas de navegación y radar meteorológico.

Los aviones de carga de Mexicana de Aviación, con capacidad de hasta tres toneladas ofrecían -a través de su propia Dirección de Carga creada a mediados de 1949⁹- un servicio extraordinario a los cafetaleros de Veracruz y Chiapas; a los plataneros de Tabasco; a los pescadores de Campeche y Salina Cruz; así como a los industriales de Monterrey y de la capital de la República.¹⁰

Al transportar reses bravas de la ganadería de “La Punta” de Lagos de Moreno, Jalisco, encerradas en enormes cajas de madera en un avión C-47, Mexicana de Aviación se volvió pionera en el traslado de toros de lidia.



Aeropuerto de Mérida, uno de los muchos construidos por Mexicana de Aviación en el país. Libro: Mexicana la primera siempre será la primera.

Respecto a los aeropuertos, a fines de los años cuarenta y principio de los cincuenta, Mexicana de Aviación operaba en 20 de los 21 construidos por esta empresa. Tres grandes aeropuertos nacionales contaron con su cooperación: el de Guadalajara (1951); el de Mazatlán, Sinaloa (1952); y el de la Ciudad de México que comenzó a operar hasta 1954 tras su ampliación. También construyó los aeropuertos de Minatitlán, Tuxpan y Campeche.

Mexicana de Aviación incrementó hacia 1954 sus rutas al adquirir la de Guadalajara-Puerto Vallarta con sus escalas en Talpa y Mascota, producto de la gran difusión que le diera a ese hermoso puerto del Pacífico la película *La noche de la iguana*, protagonizada por Ava Gardner y Richard Burton. El turismo se convirtió en uno de los principales motivos para viajar en avión y conocer la riqueza cultural y natural de México, y de otros países como Estados Unidos y Cuba. Nacieron entonces numerosos hoteles y agencias de viajes.

Mexicana se hizo presente también con la creación de los famosos paquetes VTP (Viaje Todo Pagado) que incluían el boleto de avión, el hospedaje y otros servicios turísticos. ¿Quién no ha aprovechado este tipo de paquetes, aún vigentes en el ámbito turístico?

REFERENCIAS

¹ *Mexicana 75 Aniversario 1921-1996*. Fascículo No. 1, p. 2.

² *Mexicana la primera siempre será la primera*, p. 41.

³ *Mexicana 75 Aniversario 1921-1996*. Fascículo No. 1, p. 4.

⁴ *Mexicana 75 Aniversario 1921-1996*. Fascículo No. 1, p. 4.

- ⁵ *Mexicana la primera siempre será la primera*, p. 56.
- ⁶ *Mexicana la primera siempre será la primera*, p. 69.
- ⁷ *Mexicana 75 Aniversario 1921-1996*. Fascículo No. 3, p. 9.
- ⁸ *Mexicana la primera siempre será la primera*, pp. 159-160.
- ⁹ *Mexicana 75 Aniversario 1921-1996*. Fascículo No. 5, p. 8.
- ¹⁰ *Mexicana la primera siempre será la primera*, p. 157.

BIBLIOGRAFÍA

Mexicana 75 Aniversario 1921-1996. Mexicana de Aviación. Subdirección de Relaciones Públicas y Difusión. México, 1996.

Mexicana la primera siempre será la primera. Compañía Mexicana de Aviación S. A. de C. V., México, 2006.