



DESPEGUE

LOS LLANOS DE BALBUENA, CUNA DE LA AVIACIÓN MEXICANA

A fines del siglo XIX y la primera década del XX, la ciudad de México comenzó a crecer sobre los terrenos de ranchos, ejidos y haciendas que la rodeaban. Tomó rumbo preponderante hacia el poniente y sur poniente, donde se crearon diversos fraccionamientos, hoy colonias centenarias: Cuauhtémoc, Santa María la Ribera, Condesa, Roma Sur, Hipódromo...

El oriente de la capital del país tardó en ser transformado por la naciente mancha urbana. Ejemplo de ello fueron los terrenos planos o llanos, salitrosos, sin árboles que constituían parte de la hacienda de Balbuena propiedad de la familia Braniff perteneciente a la burguesía porfiriana.

Thomas Braniff llegó a México a mediados del siglo XIX para encargarse de la construcción del Ferrocarril México-Veracruz. Al paso del tiempo fue realizando tanto negocios como relaciones que le procuraron una buena fortuna, la cual invirtió en textiles, minería, bienes raíces y valores bancarios ganándose un lugar entre las personas que influían en don Porfirio Díaz en la toma de decisiones de la política económica del país.

La modernidad desarrolló en el porfiriato todos los aspectos de la vida, incluidos los inventos. En lo que se refiere a los primeros vuelos, se tenían ya noticias de los esfuerzos de varios hombres intrépidos que habían desafiado las leyes de la gravedad como los hermanos Wright o Alberto Santos Dumont, pioneros de la aviación mundial. Alberto Braniff Ricard, el hijo menor de los Braniff-Ricard aprovechó los llanos de Balbuena para erigirse como el primer piloto mexicano en lograr un vuelo corto sobre esos terrenos a principios de 1910.



Manuel Lebrija y una crónica de sus ensayos en Balbuena. El Imparcial 1912.

Esta proeza llevó a otros valientes y esforzados pilotos a ensayar sus vuelos en ese mismo lugar, dadas sus óptimas condiciones para el despegue y aterrizaje de las primeras aeronaves. Surgió así el Aeródromo de Balbuena escenario de éxitos y fracasos. Por aquí desfilaron varios pilotos que aceptaron el reto de emprender el vuelo como lo hizo don Manuel Lebrija a bordo de su Bleriot patrocinado por la fábrica El Buen Tono; en octubre de 1912 Lebrija sobrevoló la basílica de Guadalupe después de haber despegado de los llanos de Balbuena en su aeroplano Duperdessa a las siete de la mañana. Tras alcanzar una altura de 200 metros y girar su nave sobre las torres de la basílica, retornó a Balbuena con éxito.¹

EL MIRADOR

El piloto francés Roland Garros, que da nombre al afamado torneo de tenis francés, estuvo en Balbuena también para establecer un récord de altura a bordo de su aeronave Bleriot. Poco después, en mayo de 1912 el aviador mexicano Martín Mendía, se preparaba para superar a Garros. Podemos conocer la sensación que producían estos primeros vuelos en los pilotos, gracias al comentario que hiciera a la prensa el sportsman Mendía: "Además, el mayor peligro es la atracción de la Tierra, que experimenta el aviador, la cual es terrible, porque ha sido causa de varios accidentes, entre ellos, el que sufrió Chávez en los Alpes. Cuando uno siente que ya no se eleva, dan ganas de descender inmediatamente, y no debiendo ser así, hay que saber dominarse y hacer un gran esfuerzo de voluntad para vencer la excitación nerviosa, y descender con precaución."²

Durante la revolución, el Aeródromo de Balbuena se convirtió en sede de la Escuela Nacional de Aviación en 1915 por decisión de Venustiano Carranza, quien confiscó temporalmente de sus tierras a la familia Braniff, incluyendo la hacienda de Balbuena.

Durante la Revolución, el Aeródromo de Balbuena se convirtió en sede de la Escuela Nacional de Aviación en 1915 por decisión de Venustiano Carranza, quien confiscó temporalmente de sus tierras a la familia Braniff, incluyendo la hacienda de Balbuena. Se construyeron en Balbuena una serie de hangares para los aeroplanos así como los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. En 1917 la escuela cambió su nombre por el de Escuela Militar de Aviación pero permaneció en el mismo lugar.

Dos personajes históricos acudieron a los llanos de Balbuena, el presidente Francisco I. Madero para realizar un vuelo en el avión Deperdussin el 30 de noviembre de 1911; y el afamado piloto Charles Lindbergh quien llegó a Balbuena el 14 de diciembre de 1927 a bordo de su avión Espíritu de San Luis con el cual realizara la hazaña de cruzar el Océano Atlántico en su vuelo Nueva York-París. Miles de personas, incluyendo el presidente Calles, lo esperaron por más de cinco horas.

Para normar las actividades de la aviación civil, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas creó en 1928 el Departamento de Aeronáutica Civil. Ese mismo año comenzó la construcción del Puerto Aéreo Central, primera terminal destinada a la aviación civil, que entró en operaciones hasta fines de 1929, y en la cual se fueron agrupando las líneas aéreas que comenzaban a surgir. Su inauguración formal tuvo ocasión el 15 de mayo de 1931 cuando la pista de aterrizaje estuvo iluminada con los colores patrios verde, blanco y rojo para guiar a 16 pilotos mexicanos que participaron en el evento.

En 1936 se facultó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para concesionar, regularizar e inspeccionar los puertos aéreos manteniendo la vigilancia respectiva. Dos años después, la SCOP se encargó de iniciar la construcción del Puerto

EL MIRADOR

Aéreo Central de la Ciudad de México que fue inaugurado en febrero de 1939 por el presidente Lázaro Cárdenas.

La antigua hacienda de Balbuena fue materialmente devorada por el crecimiento gigantesco de la ciudad capital, sin embargo el Puerto Aéreo Central –hoy Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México- sigue en pie estoicamente, con diversas ampliaciones y remodelaciones encima, en su lugar original: los otrora llanos de Balbuena.

REFERENCIAS

¹ "Interesante ensayo de aviación en Balbuena", *El Imparcial* (octubre, 1912).

² "El récord de altura en México", *El Imparcial* (mayo, 1912).