

FUERZA AÉREA MEXICANA

La aviación militar.

Un siglo de historia (1915-2015)









LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

MESA DIRECTIVA DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS

PRESIDENTE

DIP. SILVANO AUREOLES CONEJO

VICEPRESIDENTES

DIP. TOMÁS TORRES MERCADO
DIP. FRANCISCO AGUSTÍN ARROYO VIEYRA
DIP. MARÍA BEATRIZ ZAVALA PENICHE
DIP. ALEIDA ALAVEZ RUIZ

SECRETARIOS

DIP. LAURA BARRERA FORTOUL
DIP. XAVIER AZUARA ZÚÑIGA
DIP. GRACIELA SALDAÑA FRAIRE
DIP. JAVIER OROZCO GÓMEZ
DIP. MERILYN GÓMEZ POZOS
DIP. MAGDALENA DEL SOCORRO NÚÑEZ MONREAL
DIP. FERNANDO BRIBIESCA SAHAGÚN

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS

PRESIDENTE

DIP. MANLIO FABIO BELTRONES RIVERA
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL

DIP. JOSÉ ISABEL TREJO REYES
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

DIP. AGUSTÍN MIGUEL ALONSO RAYA
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA

DIP. ARTURO ESCOBAR Y VEGA
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

DIP. ALBERTO ANAYA GUTIÉRREZ
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL TRABAJO

DIP. RICARDO MONREAL ÁVILA
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

DIP. MARÍA SANJUANA CERDA FRANCO
COORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE NUEVA ALIANZA

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL

DIP. JORGE MENDOZA GARZA

PRESIDENTE

SECRETARIOS

DIP. MANUEL AÑORVE BAÑOS

DIP. FERNANDO DONATO DE LAS FUENTES HERNÁNDEZ

DIP. JOSÉ IGNACIO DUARTE MURILLO

DIP. RAÚL MACÍAS SANDOVAL

DIP. ADRIANA GONZÁLEZ CARRILLO

DIP. ALICIA CONCEPCIÓN RICALDE MAGAÑA

DIP. ALFREDO RIVADENEYRA HERNÁNDEZ

DIP. VÍCTOR MANUEL MANRÍQUEZ GONZÁLEZ

DIP. FRANCISCO TOMÁS RODRÍGUEZ MONTERO

DIP. ENRIQUE AUBRY DE CASTRO PALOMINO

DIP. RICARDO MONREAL ÁVILA

INTEGRANTES

DIP. ANA ISABEL ALLENDE CANO

DIP. VÍCTOR EMANUEL DÍAZ PALACIOS

DIP. RAÚL SANTOS GALVÁN VILLANUEVA

DIP. JOSÉ ALEJANDRO MONTANO GUZMÁN

DIP. GENARO RUÍZ ARRIAGA

DIP. SIMÓN VALANCI BUZALI

DIP. MARICELA VELÁZQUEZ SÁNCHEZ

DIP. JOSÉ GUILLERMO ANAYA LLAMAS

DIP. JOSÉ ALEJANDRO LLANAS ALBA

DIP. LUIS ÁNGEL XARIEL ESPINOSA CHÁZARO

DIP. TRINIDAD SECUNDINO MORALES VARGAS

DIP. VÍCTOR REYMUNDO NÁJERA MEDINA

DIP. LIZBETH EUGENIA ROSAS MONTERO

DIP. ARTURO ESCOBAR Y VEGA

DIP. JAIME BONILLA VALDEZ

SECRETARIO TÉCNICO

LIC. OSCAR HERNÁNDEZ ALBARRÁN

FUERZA AÉREA MEXICANA

LA AVIACIÓN MILITAR
UN SIGLO DE HISTORIA (1915-2015)

CONSEJO EDITORIAL

PRESIDENCIA

DIP. JOSÉ ENRIQUE DOGER GUERRERO (TITULAR)

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL

DIP. TOMÁS BRITO LARA (TITULAR)

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA

DIP. ELIGIO CUITLÁHUAC GONZÁLEZ FARÍAS (SUPLENTE)

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL

DIP. JUAN PABLO ADAME ALEMÁN (TITULAR)

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

DIP. RICARDO ASTUDILLO SUÁREZ (TITULAR)

DIP. LAURA XIMENA MARTEL CANTÚ (SUPLENTE)

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

DIP. JOSÉ FRANCISCO CORONATO RODRÍGUEZ (TITULAR)

DIP. FRANCISCO ALFONSO DURAZO MONTAÑO (SUPLENTE)

GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

DIP. ALBERTO ANAYA GUTIÉRREZ (TITULAR)

DIP. RICARDO CANTÚ GARZA (SUPLENTE)

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL TRABAJO

DIP. LUIS ANTONIO GONZÁLEZ ROLDÁN (TITULAR)

DIP. JOSÉ ANGELINO CAAMAL MENA (SUPLENTE)

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO NUEVA ALIANZA

MTRO. MAURICIO FARAH GEBARA

SECRETARIO GENERAL

LIC. JUAN CARLOS DELGADILLO SALAS

SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

CENTRO DE ESTUDIOS SOCIALES Y DE OPINIÓN PÚBLICA

CENTRO DE ESTUDIOS PARA EL ADELANTO DE LAS MUJERES Y LA EQUIDAD DE GÉNERO

CENTRO DE ESTUDIOS DE LAS FINANZAS PÚBLICAS

CENTRO DE ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO RURAL SUSTENTABLE Y LA SOBERANÍA ALIMENTARIA

CENTRO DE ESTUDIOS DE DERECHO E INVESTIGACIONES PARLAMENTARIAS

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN, INFORMACIÓN Y ANÁLISIS

SECRETARIO TÉCNICO

LIC. ÉDGAR PIEDRAGIL GALVÁN

FUERZA AÉREA MEXICANA

LA AVIACIÓN MILITAR UN SIGLO DE HISTORIA (1915-2015)

CÁMARA DE DIPUTADOS

LXII LEGISLATURA

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL

SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL

ALDVS

SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL

SECRETARIO DE LA DEFENSA NACIONAL
GENERAL SALVADOR CIENFUEGOS ZEPEDA

SUBSECRETARIO DE LA DEFENSA NACIONAL
GENERAL DE DIVISIÓN D.E.M.
NOÉ SANDOVAL ALCAZAR

OFICIAL MAYOR DE LA DEFENSA NACIONAL
GENERAL DE DIVISIÓN D.E.M.
GILBERTO HERNÁNDEZ ANDREU

JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA DEFENSA NACIONAL
GENERAL DE DIVISIÓN D.E.M.
ROBLE ARTURO GRANADOS GALLARDO

COMANDANTE DE LA FUERZA AÉREA MEXICANA
GENERAL DE DIVISIÓN P.A.D.E.M.A
CARLOS ANTONIO RODRÍGUEZ MUNGUÍA

FUERZA AÉREA MEXICANA

LA AVIACIÓN MILITAR UN SIGLO DE HISTORIA (1915-2015)



ALDVS

D.R. © Cámara de Diputados, LXII Legislatura, Comisión de Defensa Nacional

D.R. © Secretaría de la Defensa Nacional

D.R. © Antonio Aguilar Razo, Germán Roberto Ávila, Martha Teresa Méndez Santos, Iván Ríos Gascón,
Manuel Ruiz Romero-Bataller y José Raúl Solórzano Perea.

D.R. © Casa Aldo Manuzio, S. de R. L. de C.V.

Tennessee 6, col. Nápoles

03810 México, D.F.

Tels. 5682 1911 y 5682 1573

www.alduseditorial.com

Directora general: Fernanda Sordo

Director editorial: Gerardo González

Gerente comercial: Juan Manuel Hernández

Cuidado editorial: Xóchitl Mayorquín

Coordinación editorial

Cámara de Diputados, LXII Legislatura

Secretaría de la Defensa Nacional

Fotografías y documentos históricos

Secretaría de la Defensa Nacional, Dirección General de Archivo e Historia, Sección de Historia

Fideicomiso Archivo Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca

Archivo Histórico de la Nación

Asociación Mexicana de Veteranos de la II Guerra Mundial

Esta obra fue realizada con fines de divulgación histórica, lo expresado por cada uno de los colaboradores es de su estricta responsabilidad, y no necesariamente refleja la posición de las instituciones coeditoras.

ISBN: 978-607-7742-94-4

Impreso y hecho en México

Printed and made in Mexico

PRESENTACIÓN

Diputado Silvano Aureoles Conejo
Presidente de la Mesa Directiva
H. Cámara de Diputados, LXII Legislatura

La Cámara de Diputados, a través de su área editorial, aborda tópicos relevantes del quehacer nacional que forman parte de nuestra reflexión permanente sobre la vida institucional de nuestro país. En esta ocasión, con la valiosa colaboración de la Secretaría de la Defensa Nacional, ha sido posible la edición del Libro *Fuerza Aérea Mexicana. La Aviación Militar. Un siglo de historia (1915-2015)*, encaminado a la celebración del centenario de la creación de la Fuerza Aérea Mexicana que se llevará a cabo en el mes de febrero de 2015.

No podemos entender el México actual sin reconocer el legado de las instituciones de gran valor como son nuestras Fuerzas Armadas. Por ello, la importancia de los textos que constituyen este volumen, los cuales nos proponen un recorrido desde los orígenes de la aviación —a finales del siglo XIX— hasta nuestros días; sin desatender los desafíos que representan los avances tecnológicos para la Fuerza Aérea Mexicana.

A cien años del nacimiento de la Fuerza Aérea, sin temor a equivocarnos, podemos atribuirle características que la hacen singular. Se trata de una institución de paz, porque su misión principal es garantizar la tranquilidad y la estabilidad; también es un organismo humano y solidario, porque brinda protección y ayuda con prontitud y eficacia a la población en situaciones de emergencia y de desastre. Estas cualidades han hecho que la sociedad califique al Ejército Mexicano como la institución pública de mayor confianza en el país.

Esta confianza no es producto de la espontaneidad, es producto de su responsabilidad con las y los mexicanos. Su actuar, sólo puede ser explicado por el nacionalismo de sus integrantes, pero sobre todo, por la lealtad de cada uno de ellas y ellos para con México, lealtad a toda prueba que cada día se manifiesta en su servicio en favor de nuestra nación.

La obra que ahora se presenta, aborda en siete capítulos los pasajes que han marcado la historia de la aeronáutica en nuestro país: El origen de la aviación militar, Los grandes vuelos y sus protagonistas, La aviación militar durante la posguerra, El escuadrón 201. Héroes del Pacífico, Modernización de la Fuerza Aérea, y Retos y perspectivas de la Fuerza Aérea Mexicana en el siglo XXI.

A través de sus textos, es posible conocer los motivos y los cambios en la Fuerza Aérea Mexicana. Su resultado, nos permite aproximarnos a una institución que se ha transformado en su diseño, su equipo, sus instalaciones y su personal a lo largo del tiempo. Nos deja relacionarnos con una institución que se ha adaptado a las condiciones del país y cuya posibilidad de transformación nos muestra su fortaleza institucional.

El origen y la condición actual de la Fuerza Aérea Mexicana están descritos e ilustrados en los ensayos de militares y civiles que constituyen este volumen. Su futuro dependerá de cada uno de sus integrantes, siempre en un marco de respeto a nuestra Constitución, a los derechos humanos y de la defensa del territorio nacional ante cualquier agresión —como el crimen organizado—, o de atención a las emergencias naturales. También será responsabilidad de los tres poderes de la Unión conjuntando esfuerzos con el objetivo superior de servir a México.

Hoy, los Poderes del Estado Mexicano enfrentamos problemáticas derivadas de fenómenos complejos. Sus integrantes, sabemos que las soluciones requieren de instituciones fuertes. Por ello, el compromiso de la Cámara de Diputados con México y con nuestras instituciones, como lo es el Ejército y la Fuerza Aérea Mexicana.

Es así, como la Cámara de Diputados ofrece esta obra, como un reconocimiento a una de las principales instituciones del Ejército Mexicano: la Fuerza Aérea Mexicana.

General Salvador Cienfuegos Zepeda

Secretario de la Defensa Nacional

Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana se remontan a la etapa postrevolucionaria de nuestra historia, cuando fue expedido en el puerto de Veracruz el acuerdo del 5 de febrero de 1915, por el que se crea el arma de aviación militar dentro del Ejército Constitucionalista

Desde ese momento, la participación heroica de distinguidos soldados del aire en diversos acontecimientos de nuestro devenir, dio forma y trazó la ruta institucional que le permitió constituirse el 10 de febrero de 1944, como una fuerza armada al mismo nivel que la Armada y el Ejército nacionales.

Los innumerables hechos en los que ha tenido participación la Fuerza Aérea, han sido paradigma de vocación, lealtad, entrega y patriotismo, en aras de la libertad y la justicia social en las primeras décadas del siglo xx, para la consolidación de la República; en la defensa de la soberanía, intereses e integridad de la nación durante la Segunda Guerra Mundial; y de servicio al pueblo de México hasta nuestros días.

Nuestra Fuerza Aérea... la Fuerza Aérea de todos los mexicanos, arriba en el 2015 a sus primeros 100 años de creación, como una institución presta al llamado de la patria, preparada y fortalecida.

La singular obra *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915-2015)*, que se presenta, contiene invaluable aspectos históricos que permiten conocer con más detalle su origen, evolución y los retos que actualmente afronta para cumplir las misiones asignadas.

Su contenido fortalece nuestra cultura histórica en materia militar, evidenciando el esfuerzo conjunto realizado por la Honorable Cámara de Diputados y la Secretaría de la Defensa Nacional, para integrar un excelente texto que fundamenta el pasado, presente y futuro de esta institución armada.

Sin duda, la lectura de este compendio es obligada para las nuevas generaciones, quienes tienen el deber de conocer y comprender cabalmente, la dimensión y trascendencia del servicio que ha prestado este grupo de mexicanos a la Patria y tomar ejemplo de ellos.

Hoy, debido a la acertada visión del Ciudadano Enrique Peña Nieto, Presidente de la República y Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, nuestra institución aérea castrense vive un proceso de desarrollo y modernización que implica la renovación de gran parte de la flota aérea y la construcción de imperativa infraestructura para su operación eficaz.

Esta renovada proyección también ha sido posible gracias al respaldo otorgado por la Sexagésima Segunda Legislatura del Congreso de la Unión, al proveer a la Secretaría de la Defensa Nacional de recursos que, junto con su adecuado ejercicio, han permitido iniciar este proyecto.

Tengo la certeza de que hoy como ayer, nuestra Fuerza Aérea sabrá encarar sus propios desafíos con una visión de integración de esfuerzos, unidad y voluntad nacional, ya que cuenta con mujeres y hombres comprometidos con su legado, dispuestos a encarar su futuro, y prestos a servir en todo momento con lealtad, honor y compromiso a México, a sus instituciones y a la sociedad.

Diputado Manlio Fabio Beltrones Rivera
Presidente de la Junta de Coordinación Política
Cámara de Diputados

Celebro que, en ocasión del centenario del inicio de la aviación militar en México, la Secretaría de la Defensa Nacional y la LXII Legislatura de la Cámara de Diputados, hiciesen un esfuerzo historiográfico y editorial conjunto que fructificó en este libro *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915-2015)*, el cual tengo el gusto de presentar.

Conmemorativa y de divulgación, esta obra realizada por historiadores civiles y militares hace un recuento del desarrollo de la aeronáutica militar. Son siete textos que describen el surgimiento y la consolidación institucional de la Fuerza Aérea, su actuación en territorio nacional y durante la Segunda Guerra Mundial, así como el desarrollo ulterior y las perspectivas actuales. A ello se añade una estupenda selección fotográfica, lo que realza su valor, novedad e importancia dentro de la historia militar.

La Revolución Mexicana fue un parteaguas en la tecnología bélica: inició a caballo y terminó utilizando aviones de combate, aún antes del inicio de la Primera Guerra Mundial.

El primer texto, del Sargento 1/o. Germán Roberto Ávila, establece que el origen de la aviación militar se remonta al porfiriato y que el gobierno maderista se interesó en crear un cuerpo de aviación. También explica que el gobierno huertista intentó crear una fuerza aérea dentro del Ejército Federal, y con ese fin, envió personal militar a Francia para entrenarse como pilotos aviadores, mismos que se pasaron a las filas constitucionalistas a fines de 1913. Esos pilotos convencieron al presidente Carranza de la importancia de la aviación, lo que derivó en el decreto del 5 de febrero de 1915 que creó la Aviación Militar.

El segundo texto, Los grandes vuelos en México y sus protagonistas, a cargo del subteniente historiador José Raúl Solórzano, ofrece una relación de los pilotos militares mexicanos anteriores a

1935 que además de realizar actividades de combate, también incursionaron en el correo aéreo, los vuelos de exhibición y en el establecimiento de nuevas rutas aéreas, entre ellos, Horacio Ruiz Gaviño, Samuel Rojas Rasso, Emilio Carranza, Roberto Fierro Villalobos y Pablo L. Sidar.

El tercer texto, *La aviación militar posrevolucionaria*, obra de la sargento 1/o A. A. historiadora Martha Teresa Méndez, resulta invaluable para conocer las acciones bélicas, de abastecimiento y propaganda en las que participó la Fuerza Aérea de 1920 a 1940: la rebelión delahuertista (1923-24), los levantamientos yaqui y del general Serrano (1926), la guerra cristera (1927-1929), la rebelión escobarista (1929) y la cedillista (1938-39).

El cuarto texto versa sobre el Escuadrón 201 que luchó en el frente del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. Este interesante tema fue abordado por el periodista Iván Ríos Gascón, quien nos introduce al contexto de la declaración de guerra a las potencias del Eje, y narra las peripecias de los pilotos mexicanos que, después del entrenamiento en Estados Unidos, se integraron a las fuerzas aliadas destacadas en Filipinas y cuya actuación en la batalla de Luzón —de junio a agosto de 1945— cubrió de honor a la Fuerza Aérea Mexicana.

El siguiente texto, del capitán historiador Antonio Aguilar Razo, describe cómo entre 1948 y 1988, la posguerra, se organizó administrativamente la Fuerza Aérea, así como las tareas realizadas en ese periodo: desde el apoyo a la población civil hasta la campaña contra enervantes.

La modernización de la Fuerza Aérea Mexicana (1980-2000), trata sobre la historia reciente de la aviación militar. Su autor, Manuel Ruiz Romero Bataller —considerado el principal historiador de la aeronáutica en México— arranca su narración en 1980, cuando el entonces secretario de la Defensa compró los primeros 12 jets supersónicos de combate y termina con la descripción de la flota actual.

El último texto *Retos y perspectivas de la Fuerza Aérea Mexicana en el siglo XXI*, expone el estado de la institución y propone las rutas de modernización hacia el 2030.

Espero que este excelente libro contribuya a un mayor conocimiento y valoración de los hombres y mujeres que conforman hoy a la Fuerza Aérea Mexicana y sea, también, un homenaje para aquellos que la hicieron posible.

Diputado Jorge Mendoza Garza

Presidente de la Comisión de Defensa Nacional

Cámara de Diputados

Hace 100 años, el 5 de febrero de 1915, Venustiano Carranza, Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, expidió un decreto por el que se creó el Arma de Aviación Militar.

Los antecedentes de esta resolución pueden encontrarse en 1913, cuando Carranza se convenció de que el uso de aviones como medio de combate era vital para la defensa del país, y fue entonces que adquirió tres monoplanos con los cuales integró la primera unidad militar de aviación llamada Flotilla Aérea Constitucionalista, capaz de llevar a cabo una variedad de tareas en cooperación con las fuerzas terrestres. Tras ver los resultados exitosos y estratégicos del combate aéreo, se dio nacimiento a esta nueva rama del Ejército.

El 10 de febrero de 1944, se promulgó la reforma constitucional que otorgó al Arma de Aviación Militar el carácter de Fuerza Armada, cambiando su nombre a Fuerza Aérea Mexicana.

A cien años del nacimiento del Arma de Aviación Militar, los diputados integrantes de la Comisión de Defensa Nacional, se enorgullecen en presentar esta obra conmemorativa en coedición con la Secretaría de la Defensa Nacional, con el propósito de difundir y promover el conocimiento de los hechos que dieron origen a la Fuerza Aérea Mexicana, aquellos que le han dado forma, así como sus retos de cara al futuro.

En esta obra, historiadores de la Secretaría de la Defensa Nacional especialistas en la materia como Antonio Aguilar Razo, Germán Roberto Ávila, Martha Teresa Méndez Santos, José Raúl Solórzano Perea; y los destacados ensayistas Iván Ríos Gascón y Manuel Ruiz Romero-Bataller, narran los

hechos históricos de las diferentes etapas en el desarrollo de la aviación militar mexicana, acompañados de fotografías inéditas, rescatadas gracias al valioso apoyo de la Dirección General de Archivo e Historia de la Secretaría de la Defensa Nacional.

En las páginas siguientes, los lectores encontrarán la descripción precisa de episodios emblemáticos de la Fuerza Aérea Mexicana, narrados desde una perspectiva amena, ágil, que pone de relieve la personalidad aguerrida, creativa y noble de nuestros soldados del aire.

Destacan hechos que son un legado para la historia universal, como el de la Batalla de Topolobampo del 14 de abril de 1914 —en el contexto de la Revolución Mexicana—, en la que se efectuó un ataque aéreo por el piloto Gustavo Salinas a bordo del biplano *Sonora*, que bombardeó el buque huerista *Guerrero*, en las cercanías del puerto de Topolobampo, Sinaloa. Suceso registrado como la primer batalla aeronaval del mundo. La proeza de Salinas, fue crucial para elevar la moral de las fuerzas constitucionalistas y estimular su avance hacia la capital del país.

Asimismo, resalta la participación del Escuadrón de Pelea 201, que con habilidad y disciplina realizó operaciones de bombardeo y ametrallamiento de las posiciones japonesas en apoyo a las tropas norteamericanas que actuaron por tierra, para la liberación de las Islas Filipinas durante la Segunda Guerra Mundial, gesta que puso en alto el nombre de México y contribuyó a la unidad panamericana.

Estamos convencidos de que a través de esta obra se contribuye a preservar la memoria nacional, permitiendo llamar a las nuevas generaciones de mexicanos, tanto militares como civiles, a seguir el ejemplo de los hombres y mujeres que han servido con honor, valor y lealtad a nuestro país.

Hacemos patente nuestro agradecimiento a los Órganos de Gobierno de la Cámara de Diputados por su apoyo para materializar este proyecto, así como a la Secretaría de la Defensa Nacional por su contribución en esta obra.





Traslado de la aeronave modelo Bleriot.
Foto: Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSDN).

ORIGEN DE LA AVIACIÓN MILITAR EN MÉXICO

Sargento 1/o. A. A. Historiador Germán Roberto Ávila Hernández

El origen de la Fuerza Aérea Mexicana se gestó a inicios del siglo xx, cuando el presidente Porfirio Díaz se percató del potencial bélico de la aviación y procuró incluirla dentro de las fuerzas armadas de México. Posteriormente, se fortaleció en los campos de combate de la Revolución Mexicana, en donde combatió por la defensa de la democracia y el respeto a la Carta Magna.

El presente ensayo expone brevemente los antecedentes y la conformación de esta fuerza armada. Primero analizando el interés del general Porfirio Díaz por emplear la aerostación como un arma militar al servicio de la nación, resaltando las importantes labores que desempeñó el teniente Federico Cervantes al respecto; después exponiendo el desarrollo de la aviación militar en las diferentes facciones que participaron en la Revolución Mexicana, y concluye resaltando la participación de la aviación en los campos de combate de aquel periodo histórico.

AEROSTACIÓN. PRIMERAS ACTIVIDADES AÉREAS

Al usar el término aerostación nos referimos a la elevación de objetos tripulados más livianos que el aire. El dirigible y el globo aerostático son ejemplos de estos vehículos;¹ el último consta de un envol-

1. Los globos aerostáticos son aerostatos no propulsados ni dirigibles, mientras que los dirigibles son propulsados y guiados.

vente, hecho de nylon y relleno de aire caliente o algún gas más ligero que el aire, así como de una canasta, comúnmente hecha de mimbre.²

En México se tiene registro que desde 1784 comienzan a realizarse estudios sobre aerostación y surgen los primeros proyectos en esta materia; pero, debido al alto costo para llevarlos a cabo, tardarían varios años más en poder concretarse. Muchos de los adelantos sobre el estudio de la aerostación llegaron a nuestro país por medio de espectáculos extranjeros, cuyas elevaciones eran breves y lograban recorrer distancias cortas; sin embargo, cada exhibición hacía aportaciones para impulsar esta tecnología.

El pionero de la aerostación en México fue Benito León Acosta, oriundo del estado de Guanajuato y estudiante de la Escuela de Minería. En 1842 León Acosta logró fabricar y elevar un globo de aire caliente e hizo un viaje desde su estado natal hasta San Luis Potosí. Por su hazaña, el entonces presidente, General Antonio López de Santa Anna, le concedió una patente que lo facultó, por un plazo de tres años, para ser el único autorizado para surcar el aire del territorio nacional.³

También es importante mencionar a Joaquín de la Cantolla y Rico, quien desde 1863 hizo importantes aportaciones al estudio de la aerostación, construyendo tres globos que bautizó como Moctezuma I, Moctezuma II y Vulcano, los cuales eran elevados por un sistema que él mismo diseñó, basado en la combustión de alcohol. Tal fue su fama, que en tiempos del Segundo Imperio Mexicano, recibió distinciones por parte de Maximiliano de Habsburgo.

Durante el resto del siglo XIX y parte del XX, la aerostación continuó siendo un espectáculo en nuestro país. Sin embargo, naciones como Francia, Italia, Alemania y Estados Unidos pronto se colocaron a la vanguardia de los avances tecnológicos en materia de aerostación y en su empleo dentro de

2. La primera ascensión a bordo de un globo aerostático fue realizada por el brasileño Bartolomeu de Gusmão en 1709; sin embargo, en vez de recibir elogios por su hazaña fue acusado de hechicería por la Santa Inquisición. Ver Roberto Moreno, *Los primeros aeronautas en México: Adolfo Theodore (1833-1835) vs. Eugenio Robertson (1835)*. En http://ru.ffyl.unam.mx:8080/jspui/bitstream/10391/1032/6/06_Tempus_1_%201993_Moreno_83-106.pdf. Consultado en agosto de 2014.

3. José Villela Gómez, *Breve Historia de la Aviación en México*, México, 1971, p.36



Batería de globos aerostáticos efectuando pruebas militares en Europa.

actividades militares; razón por la cual México se preocupó en incluirla dentro de sus fuerzas armadas, a pesar de que su eficacia bélica no estaba comprobada.


El 17 de diciembre de 1909, por orden del presidente Porfirio Díaz, se nombró al teniente del Cuerpo de Ingenieros Constructores, Federico Cervantes Muñozcano,⁴ para que marchara a Francia a realizar estudios sobre aerostación militar y los necesarios para la organización de una compañía de señales en el ejército.⁵

4. Federico Cervantes Muñozcano nació en Oaxaca en 1885. Fue hijo de Eutimio Cervantes y de Trinidad Muñoz Cano. El 19 de diciembre de 1901, a la edad de 16 años, ingresó al Colegio Militar del Ejército Federal, en cuyos estudios se distinguió por sus altas calificaciones y por ello le fue encomendada la misión de partir a Europa para realizar estudios de aerostación militar.

5. Archivo Histórico, Secretaría de la Defensa Nacional, Fondo Cancelados, XI/111/2/1053, Gral. Bgda. Federico Cervantes, foja 531.

335
1^a Compañía





Filiación del Alumno Federico Cervantes,
 hijo del Sr. Antonio y de Doña Trinidad Muñoz, ambos
 naturales de Orizaba del Estado del mismo
 su edad 17 años: sus señas, estas:
 pelo negro ojos café
 nariz regular color moreno señas particulares ninguna
 Fue admitido a estudiar por orden de la Secretaría de Guerra en
Orizaba el día 17 de Diciembre de mil novecientos uno.
 Cuadando impuesto de sus obligaciones conforme a Reglamento y Ordenanza General
 del Ejército, y de que en todo tiempo que la Secretaría de Guerra disponga pase como ofi-
 cial a cualquiera de las Armas del Ejército, lo verificará, sea cual fuere el estado en que
 se encuentre en sus estudios, teniendo la obligación precisa de servir en dicho empleo por lo
 menos cuatro años y si no ha hecho los estudios para oficial de Infantería, Caballería o
 Artillería práctica y si el caso si ha hecho los correspondientes a las armas facultativas; y
 en conformidad de lo anterior, firma la presente en unión de los
señores Francisco Landero y Tomás Acuña
de Orizaba, Diciembre 17 de 1901
Francisco Landero Federico Cervantes
Tomás Acuña

Filiación de Federico Cervantes al Colegio Militar.
 Fuente: AHS DN.

El gobierno de México envió una solicitud a su similar de Francia para que se le permitiera al oficial mexicano realizar estudios sobre la materia en algún centro de adiestramiento de su ejército. Sin embargo, la solicitud fue denegada por ser “de carácter secreto” todo lo relativo a la aerostación militar; pero para mantener las buenas relaciones entre ambos países, se le ofreció al gobierno mexicano incorporar al teniente Cervantes a un regimiento de ingenieros, con el fin de que realizara estudios propios de su especialidad.⁶

Ante la negativa, Cervantes tuvo la intención de remitir otras solicitudes a los ejércitos de Alemania o Italia. En estas instancias también le negaron el acceso a sus batallones y parques aéreos. Por ello, no le quedó otra opción que incorporarse al Primer Regimiento de Ingenieros del ejército francés, cuya guarnición se encontraba en Versalles, ahí cursó materias de ingeniería militar durante poco más de un año.

A pesar de esas negativas, el teniente Cervantes mostró determinación por cumplir con la misión encomendada; buscó apoyo en empresas civiles para poder estudiar aerostación y, además, intentó realizar estudios sobre aviación.⁷ Contactó al piloto Luis Bleriot, quien le manifestó que la organización que presidía le impartiría clases de aviación e impulsaría sus aptitudes como piloto, siempre y cuando pagara la cantidad de dos mil francos y las primas de seguros contra incendio u otros daños que pudiera sufrir la aeronave que sería utilizada durante el entrenamiento; además se pondría a su disposición un mecánico y un ayudante para realizar labores de mantenimiento en la aeronave. Cervantes también solicitó el apoyo del Aeroclub de Francia, asociación que antepuso las mismas condiciones, con la diferencia de que además se le obligaba a comprar un aeroplano.

A la vez, Federico Cervantes intentó localizar a alguna persona que lo instruyera, o un lugar donde pudiera realizar estudios para conocer los requerimientos para crear una compañía de señales, pero nunca pudo contactar a un instructor.

6. La misma petición ya había sido denegada a un oficial del ejército ruso.

7. La diferencia entre la aerostación y la aviación, es que en la primera los vehículos flotan por ser más ligeros que el aire; mientras que en la segunda, las aeronaves se elevan aún siendo más pesadas que el aire.

Durante su estancia en el Primer Cuerpo de Ingenieros del Ejército Francés, tuvo conocimiento de que había un batallón de zapadores aeronautas con establecimiento propio y dotado de globos, aparatos de producción de hidrógeno, alumbrado y todo lo necesario para realizar prácticas aerostáticas. Rápidamente entabló amistad con miembros del batallón, lo que le permitió presenciar algunas maniobras de marcha y ascensión de globos cautivos y libres de plaza, así como de campaña.⁸

Además, gracias al apoyo de un capitán del cuerpo, se le concedió autorización para realizar dos ascensiones en globo cautivo a doscientos y trescientos metros de altura. Después de aquella experiencia, juzgó que había mucho que estudiar desde el punto de vista técnico como en lo referente a la organización y a las maniobras. Por ello, Cervantes solicitó aplazar su regreso y permanecer en el cuerpo de ingenieros franceses hasta marzo de 1911, su solicitud fue autorizada por el ejército francés.

Mientras permaneció en el 1/er. Regimiento de Ingenieros, solicitó al gobierno mexicano autorización para ingresar al Aero Club de Francia como miembro titular, a fin de aumentar sus conocimientos y realizar ahí algunas ascensiones de vuelos libres; su objetivo era obtener el título que lo certificara como piloto aeronauta.⁹ El 26 de octubre de 1910, se autorizó su solicitud y el 3 de noviembre fue aceptado en dicho club.

Desde el 21 de noviembre de 1910, Cervantes comenzó a informar a sus superiores, sobre los servicios de aeronáutica del ejército francés, incluyendo las escuelas de instrucción, los servicios de globos y dirigibles, así como el de aviadores al servicio de las tropas de zapadores de aerostatos. El 19 de diciembre del mismo año, proporcionó datos referentes al biplano “Maquina para volar Paulhan”, construida en los talleres de aviación de la casa H. Favre de París, bajo las indicaciones del aviador

8. Las elevaciones aerostáticas cautivas son aquellas con un anclaje al suelo, mientras que los vuelos libres y de campaña eran denominados así de acuerdo a la distancia recorrida.

9. Las condiciones de ingreso consistían en pagar 50 francos como inscripción, más una cuota de 5 francos mensuales, haciendo un total de 110 francos al año. Además se debían cubrir los gastos implicados por cada ascensión.

Louis Paulhan. De esa aeronave destacó las siguientes cualidades: “Resistencia, sencillez de montaje y empaque, adaptabilidad a diversas modificaciones y facilidad de estacionamiento”.¹⁰

Además, constantemente remitía informes referentes a sus prácticas aéreas. Entre el 17 y 18 de diciembre de 1910 realizó su primer viaje en globo libre y de larga duración; iba acompañado del piloto Georges Ravain. Despegaron a las 21 horas con 50 minutos y el globo tocó tierra a las 7 horas con 40 minutos del día siguiente, habiendo recorrido una distancia de 339 kilómetros.

El 11 de enero de 1911, Cervantes fue comunicado de su ascenso a capitán 2/o. del Cuerpo de Ingenieros Constructores, y pocos días después remitió a sus superiores una solicitud para continuar sus cursos aéreos en alguna de las naciones a la vanguardia en aeronáutica: Alemania, Inglaterra o Italia. Sin embargo, su solicitud fue denegada.

A pesar de ello, continuó con sus estudios en aerostación. En febrero de 1911, informó sobre tres ascensiones en globo con duración de 4 horas 50 minutos, 3 horas 26 minutos y 4 horas 25 minutos, respectivamente; recorriendo una distancia de 18, 93 y 100 kilómetros. El 1 de marzo del mismo año, realizó su primera elevación sin nadie que lo acompañara, obteniendo un resultado satisfactorio. Ese mismo mes realizó tres elevaciones más, que tuvieron duración de 4 horas 40 minutos, 2 horas 20 minutos y 5 horas 43 minutos y en las que se recorrió una distancia de 70, 95 y 130 kilómetros, respectivamente.

Al final del curso, había realizado 10 ascensiones, 2 fueron sin ningún acompañante y una nocturna. Por sus satisfactorios resultados en cada una de sus prácticas, el 6 de abril de 1911 el Aero Club de Francia le concedió el título de Piloto Aeronauta.

No conforme con ello, el 2 de junio de 1911, el capitán Federico Cervantes se incorporó a la Escuela de Aviación de Pau, para formarse como piloto aviador y el 15 de septiembre de 1911 se graduó en dicha escuela. Además, para continuar con su preparación, en el mes de octubre del mismo año recibió su título de Piloto Aviador, otorgado por el Aero Club de Francia.¹¹

10. El costo por unidad era de 30 000 francos, más 2 000 francos por costos de enseñanza., cfr. AHSDN. XI/111/2/1053. fjs.709.

11. AHSDN, XI/111/2/1053 fj. 1915.

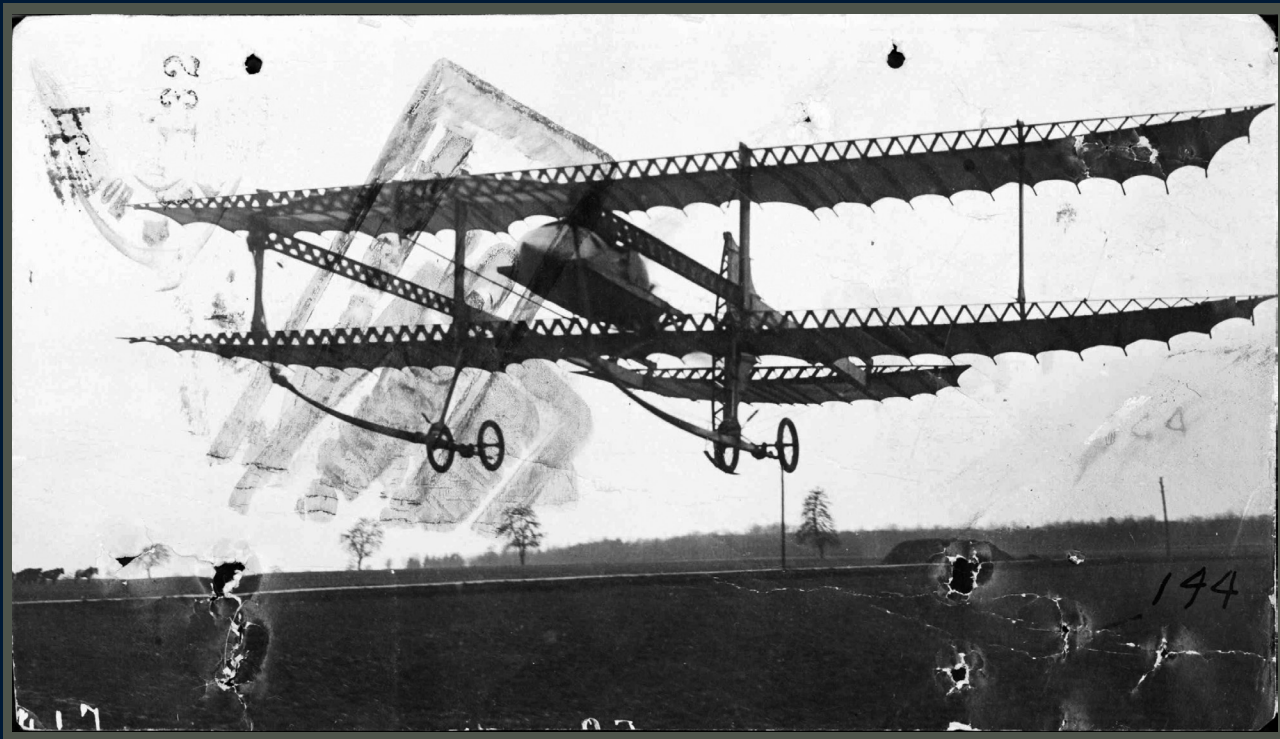
El 13 de noviembre de 1911, Cervantes recibió un telegrama en el cual se le ordenaba su regreso a la Ciudad de México para formar parte del comité encargado de la creación de una escuela de aviación en el Rancho de Balbuena, ubicado en dicha ciudad; pero el proyecto no tuvo seguimiento. En ese tiempo Cervantes fue nombrado profesor del Colegio Militar, estaba encargado de impartir las materias de Topografía General y Cemento Armado. Pero, juzgando que eran desaprovechados sus conocimientos y que aún quedaba mucho por aprender antes de poder incorporar la aviación al servicio de la nación, el 19 de julio de 1912, Federico Cervantes recibió un nuevo nombramiento para trasladarse a Europa y continuar con sus estudios.

A pesar del interés del general Porfirio Díaz por incorporar la aerostación al Ejército Federal, esto no era sencillo, ya que cada nación celaba los resultados de sus investigaciones sobre esta materia. Además, los primeros esfuerzos por incorporar la aerostación a las fuerzas armadas ocurrieron una vez que esta tecnología comenzaba a ser desplazada por la aviación y debido a ello se tomó la decisión de dejar de lado el proyecto y remplazarlo por estudios de tecnología más avanzada.

LOS PRIMEROS VUELOS

La aviación llegó a México con fines diferentes a los militares, en un principio fue considerada únicamente como una diversión, como un deporte y sobre todo, un espectáculo. El 9 de diciembre de 1909 llegó desde Francia a nuestro país el primer aeroplano; su dueño era Alberto Braniff,¹² quien después de conseguir armarlo y hacer algunos ajustes al carburador, realizó el 8 de enero de 1910 el primer vuelo motorizado, tripulado y controlado en México y América Latina.

12. Alberto Braniff fue hijo de Tomás Braniff, acaudalado empresario francés que llegó a México durante el gobierno del general Porfirio Díaz como inversionista en la construcción de la vía férrea México-Veracruz. Gracias a la posición económica de su padre, Braniff pudo dedicar su vida a la práctica de diversos deportes como el boxeo, la tauromaquia y el montañismo; sin embargo, al adentrarse al estudio de la aviación dejó atrás estas actividades para dedicarse completamente a esa nueva pasión.



Despegue de la aeronave modelo Bleriot.
Foto: AHSDN

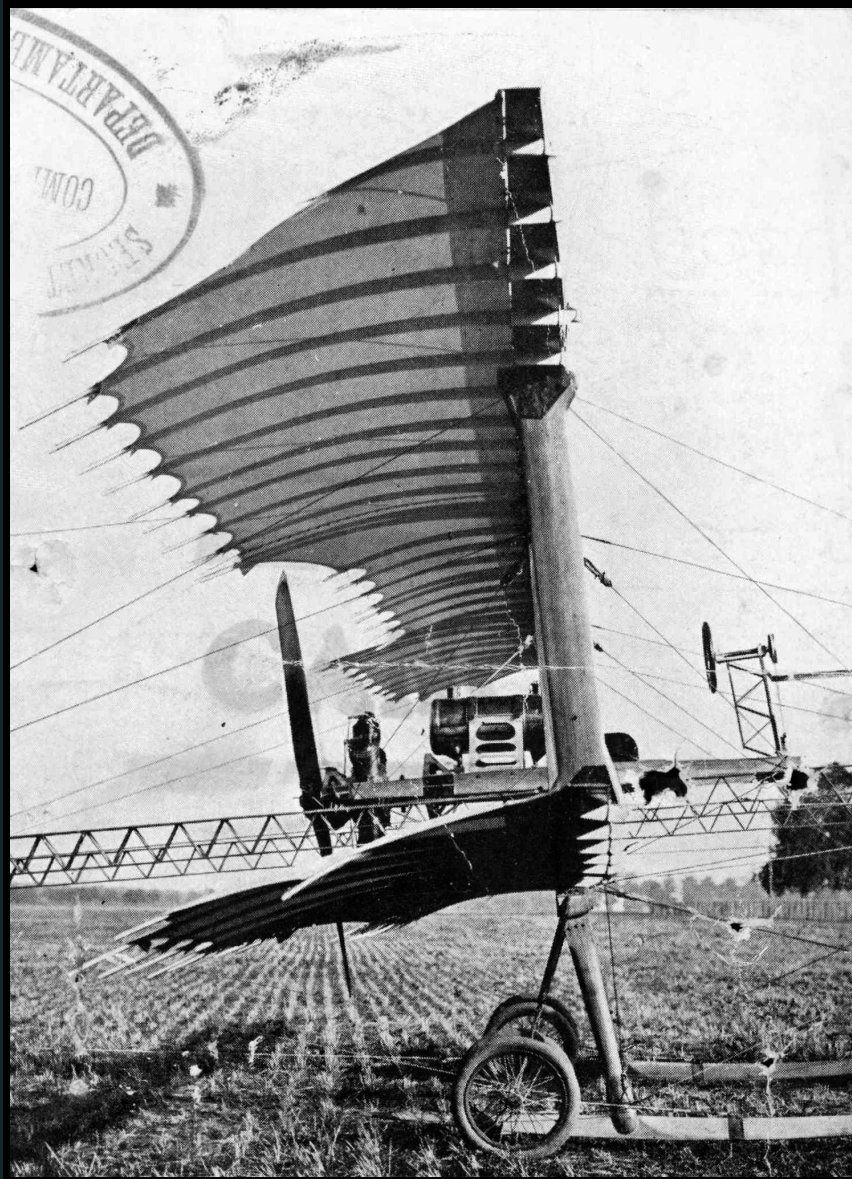


Alberto Braniff junto a su aeroplano Voisin.

Este acontecimiento llamó la atención de la sociedad citadina, la cual estaba asombrada por tal hazaña y asistía a los llanos de Balbuena para ver el espectáculo que presentaba Braniff a bordo de su aeroplano modelo Voisin. Una nota periodística de la época lo describió así:

“El aguerrido piloto se subió al puesto de mando del aeroplano, aceleró con gran velocidad por el campo, voló derecho una distancia de cerca de 500 metros y luego se elevó graciosamente a una altura de veintiséis pies, descendiendo de nuevo corriendo por cerca de doscientos metros y luego volvió a elevarse como un pájaro hasta más o menos la altura anterior. Aterrizó y regresó junto al hangar, donde fue recibido con todo entusiasmo por los escasos presentes...”¹³

13. *Ibidem*, p. 110 y 111.



Vista lateral de un avión modelo Bleriot.
Foto: AHSDN.

Fue gracias al éxito de las exhibiciones de Alberto Braniff que surgieron otros espectáculos aéreos y algunas empresas con prestigio utilizaron este tipo de espectáculos con fines propagandísticos. Por ejemplo, Ernesto Pugibet, dueño de la empresa tabacalera El Buen Tono, decidió traer a México un avión Bleriot XI y contrató a un piloto francés, Mauricio Raoul Ourea Duval, para que lo piloteara; pero al no poder hacerlo, la empresa vendió la aeronave al mexicano Miguel Lebrija, quien sí logró elevarla.¹⁴

El éxito de los espectáculos aéreos propició que el 19 de febrero de 1911 la empresa Moisant International Aviators realizara una gira en México, a fin de promocionar la comercialización de sus aviones y las inscripciones a su escuela de aviación. Se presentaron en la Ciudad de México y en el estado de Veracruz. Durante aquellas exhibiciones se pilotearon aviones modelo Bleriot/Mosaint, Demoiselle y Curtiss, que hicieron demostraciones enfocadas a exponer la eficacia de los medios aéreos para ser utilizados en campañas militares.

En la Ciudad de México, los pilotos Rene Simon y Roland Garros simularon un vuelo de reconocimiento y bombardeo sobre una batería de artillería enemiga ubicada en el Cerro de la Estrella, Iztapalapa; en aquella ocasión el bombardeo fue realizado con naranjas que simulaban granadas de mano. Después, el equipo de la Moisant se desplazó hacia Veracruz, donde el piloto Roland Garros sobrevoló un par de barcos de la Armada Francesa que se encontraban anclados en dicho puerto y dejó caer un ramo de flores sobre el acorazado *Gloire*, insinuando que en lugar de flores pudo haberse tratado de un aparato explosivo que hubiese causado enormes daños a la embarcación.¹⁵

Así, México era uno de los países donde la aviación tuvo un “despegue” extraordinario, que comenzó como un espectáculo; pero a través de él se pudo apreciar el potencial de esta tecnología como

14. Miguel Lebrija, nació en la Ciudad de México en 1887, fue el primer mexicano que voló sobre la Catedral Metropolitana y el primero en alcanzar alturas superiores a 1 000 metros. Es reconocido como uno de los pioneros más importantes de la aviación en México.

15. Manuel Ruiz Romero, *Los Orígenes*, México, Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, volumen I, 1996, pp. 133-146.

arma militar. Sin embargo, el estallido de la Revolución Mexicana ocasionó que el desarrollo de la aviación militar no se efectuara como el presidente Díaz lo había planeado.

Después de los acuerdos de Ciudad Juárez, que entre otras cosas estipulaban la renuncia del general Díaz a la Presidencia de México, Francisco León de la Barra se hizo cargo del Poder Ejecutivo de forma interina.¹⁶ Durante su gobierno, el Mayor Nicolás Martínez, piloto titulado de aerostato en Francia y designado como ayudante del presidente, presentó a la Secretaría de Guerra y Marina un proyecto para organizar una escuadrilla de aviones, así como una unidad de globos aerostáticos para observación, estos últimos asignados a la artillería.

El proyecto provocó mucho entusiasmo. Con el objetivo de formar al personal que habría de integrar esas unidades aéreas, se decidió crear una Escuela Militar de Aviación, la cual funcionaría en los llanos de Balbuena; el general José González Salas firmó un convenio con el señor Luis Vic y Roumagnac, presidente de la Asociación Mexicana de Aviación, para contar con el apoyo de dicha agrupación; además se designó a los mayores Nicolás Martínez y Octavio Guzmán, así como a los capitanes Salvador Altamirano y Alberto Fuentes para llevar a cabo el proyecto; se pidió información a diversas fábricas de Europa sobre las características y precios de sus aviones y globos aerostáticos y se lanzó una convocatoria en la que se solicitaban técnicos europeos que desearan venir a México. Sin embargo, cuando León de la Barra dejó el Poder Ejecutivo en manos de Francisco I. Madero, el proyecto no tuvo continuidad.

Durante la presidencia de Francisco I. Madero, el equipo de la Moisant regresó a nuestro país para presentar su espectáculo; ahora frente al nuevo mandatario. Arribaron a la capital de la República el día 9 de noviembre de 1911, y esa ocasión correspondió a los pilotos Donald Patrick Hamilton, George M. Dyott, André Houpert, Charles H. Willard y J. A. D. McCurdy, así como a las pilotos Matilde Moisant y Harriet Quimby, efectuar las presentaciones aéreas a bordo de cinco aviones Bleriot/Moisant, dos Deperdussin (un biplaza y otro monoplaza) y un Curtiss.

16. Los acuerdos de Ciudad Juárez se firmaron el 21 de mayo de 1911, estableciendo la paz entre el Ejército Revolucionario de Francisco I. Madero y el Ejército Federal de Porfirio Díaz.



El presidente Francisco I. Madero en la aeronave Deperdussin durante una exhibición efectuada en 1911, con la cual se convirtió en el primer mandatario en el mundo en realizar un vuelo.

El 30 de noviembre de 1911, el Presidente Francisco I. Madero quedó maravillado al participar personalmente en un vuelo de exhibición a bordo de un avión modelo Deperdussin de dos plazas, equipado con un motor de 80 caballos de fuerza, que fue piloteado por George M. Dyott, convirtiéndose en el primer mandatario en volar. De este modo Madero decidió proveer al Ejército Federal de esta tecnología; negoció con la Moisant International Aviators la compra de cinco aviones y se estableció en el contrato que sería esta misma compañía la encargada de formar a cinco pilotos mexicanos en su escuela de aviación.

Los primos Alberto y Gustavo Salinas,¹⁷ junto con los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez,¹⁸ así como Horacio Ruiz Gaviño fueron escogidos para recibir dicho entrenamiento. Realizaron el Curso de Piloto Aviador en la primera escuela de vuelo de América, la Moisant Aviation School, ubicada en Nueva York, Estados Unidos de América. El programa de la primera parte del adiestramiento era teórico, contemplaba teoría de vuelo y conocimientos básicos del aeroplano. La segunda etapa consistía en realizar prácticas, en las cuales los alumnos armaban y desarmaban cada una de las partes de su aeronave con el fin de conocer su funcionamiento. En la tercera parte del adiestramiento los aprendices abordaban sus aviones y simulaban estar en vuelo, pero no despegaban. Posteriormente, el adiestramiento contemplaba una fase en la cual se realizaban carreras por tierra y vuelos a muy escasa altura. Finalmente, y a criterio del propio alumno, se le permitía emprender un vuelo libre.

Mientras aquellos jóvenes recibían su adiestramiento, el día 9 de mayo de 1912, Martín Mendía tuvo una entrevista con el Secretario de Guerra y Marina, general Ángel García Peña, donde le expuso la conveniencia de conformar un cuerpo de aviadores militares. El Secretario quedó sumamente

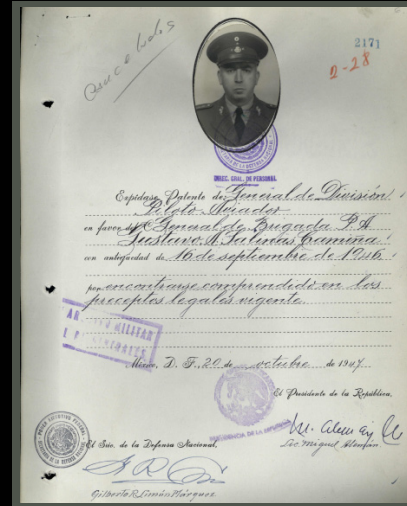
17. En esos momentos, el gobierno de Francisco I. Madero se enfrentaba a las rebeliones encabezadas por los generales Pascual Orozco y Emiliano Zapata. Por ello, el 31 de marzo de 1912, los primos Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña, sobrinos del entonces gobernador del estado de Coahuila, Don Venustiano Carranza, solicitaron a su tío que intercediera por ellos a fin de que les concedieran una beca para poder estudiar aviación y poder usar esos conocimientos al servicio del ejército.

18. Los hermanos Aldasoro ya tenían experiencia en el uso de planeadores. El 9 de marzo de 1909, con su Planeador núm. 3, de estructura de madera, tela y cables de acero (similar a la de un aeroplano de la época) lograron izar el vuelo por medio de tracción con una cuerda sujeta a un automóvil a toda marcha en las calles de la colonia Roma de la Ciudad de México.



Patente de teniente coronel de Juan Pablo Aladasoro Suarez.

Fuente: AHSDN.



Patente de general de división de Gustavo Salinas Camiña.

Fuente: AHSDN.



Patente de teniente mecánico de aviación de Juan Guillermo Villasana.

Fuente: AHSDN.



Patente de general brigadier de Eduardo Aldasoro Suarez.

Fuente: AHSDN.

interesado con la propuesta por lo que pidió al señor Mendía que le hiciera un informe por escrito. En su informe Mendía proponía la compra de aviones para aprendizaje y aviones para vuelos militares. Argumentó que los aviones de aprendizaje podían construirse en México con un costo de 6 000 pesos por aeroplano y con cuatro de ellos se podían formar rápidamente a doce oficiales; mientras tanto se podía encargar a Europa la compra de los aviones militares a un costo de 12 000 pesos por aeronave. La sanción al proyecto de Mendía fue negativa. El departamento de ingenieros contestó el informe el 27 de mayo del mismo año diciendo que parecía razonable en todo, menos en la cuestión monetaria, pues debido a la situación del país no se contaban con los recursos financieros necesarios.¹⁹

Como podemos apreciar, la aviación militar retomó su curso durante la presidencia de Francisco I. Madero, sin embargo, tras el asesinato de éste y el estallido de la etapa más sangrienta de la Revolución Mexicana, nuevamente la aviación militar se detendrá momentáneamente y retomará un nuevo camino.

Después de la Decena Trágica y el ascenso al poder ejecutivo del general Victoriano Huerta, en varios estados del país surgieron grupos que con las armas en la mano decidieron defender la democracia y no aceptaron sumisamente la usurpación del poder, ejemplo de ello se vio reflejado en la creación del Ejército Constitucionalista el 19 de febrero de 1913 por medio del decreto 1421, el cual facultaba al gobernador del estado de Coahuila, Don Venustiano Carranza, para organizar una fuerza armada capaz de restablecer la paz en el país.

Ante la reacción del pueblo, el gobierno supo que debía fortalecer las filas del Ejército Federal a fin de contener las diversas fuerzas revolucionarias que surgieron en el país y consciente de los beneficios que podría traerle el contar con apoyo aéreo, decidió reclutar a algunos pilotos.

19. Es importante resaltar que, aún sin dar respuesta del proyecto de Mendía y con cinco estudiantes de aviación en Estados Unidos, el 15 de mayo de 1912 en el Diario Oficial se publicó un decreto con el número 428, en el cual se facultaba al Ejecutivo de la Nación para hacer modificaciones a la Ley Orgánica del Ejército, que consistían en incrementar el número de tropas, adquirir ametralladoras, establecer el servicio de telegrafía inalámbrica y hacer exploraciones terrestres y aéreas.

El día 7 de abril de 1913 el Secretario de Guerra y Marina, general Manuel Mondragón, reunió en los llanos de Balbuena a Miguel Lebrija, Horacio Ruiz Gaviño, Juan Guillermo Villasana²⁰ y Antonio Sánchez Saldaña, quienes a pesar de no tener conocimientos militares fueron pioneros de la aviación civil en México. El General Mondragón comunicó a los pilotos su deseo de hacer algunas pruebas aéreas, con el fin de determinar si de alguna forma se podía tener cierta garantía de que una bomba arrojada desde un avión en movimiento diera en el blanco. Los encargados de realizar estas pruebas fueron Miguel Lebrija, quien piloteó un avión Duperdussin con Juan Guillermo Villasana como copiloto y bombardero.

Después de conseguir acertar en el objetivo, el General Mondragón decidió formar la Escuadrilla Aérea de la Milicia Auxiliar del Ejército Federal. Se expropiaron los campos de Balbuena para que sirvieran de base aérea, así como los aviones que en ellos se encontraban: un Duperdussin, un Farman y un Bleriot. Además, a los pilotos se les concedieron las siguientes jerarquías militares: mayor auxiliar Miguel Lebrija, capitán 1/o. irregular Horacio Ruiz Gaviño, capitán 1/o. irregular Juan Pablo Aldasoro Suárez, capitán 1/o. irregular Eduardo Aldasoro Suárez, capitán 2/o. irregular Martín Mendiá, subteniente irregular Juan Guillermo Villasana, sargento 1/o. irregular Antonio Sánchez Saldaña y soldado irregular Gerónimo Sánchez Saldaña, quienes diariamente se reunían en los campos de Balbuena para practicar bombardeos; pero nunca fueron llevados al campo de combate.

Convencido de lo determinante que podía llegar a ser la aviación como arma militar, el gobierno publicó en el Diario Oficial del 16 de abril de 1913 un decreto en el que se estipulaba que 30 alumnos de la Escuela Militar de Aspirantes marcharían a Europa a estudiar aviación con el objeto de que posteriormente pudieran formar el pie veterano de la escuela que se planeaba fundar en el país.²¹ El 1 de

20. Juan Guillermo Villasana fue uno de los más importantes pioneros de la aviación en México. En 1909 organizó la primera asociación en México con fines aeronáuticos: "La Sociedad de la Aviación"; fue el primer técnico mecánico mexicano, realizando trabajos para la Moisant International Aviators; construyó el primer aeroplano fabricado por mexicanos para el Ejército Federal, que recibió el nombre de "Latinoamérica"; también diseñó la "Hélice Anáhuac" que representó una importante aportación al desarrollo de la aviación mundial. En dos ocasiones fue director de la escuela y talleres de aviación militar, entre muchas otras aportaciones.

21. De los 30 subtenientes enviados a Francia, cinco fueron declarados poco aptos por defectos de la vista y uno se lesionó de una pierna, de tal suerte que tuvieron que regresar a México. Ver Manuel Ruiz Romero. *La aviación durante la Revolución Mexicana*, México, Soporte aeronáutico, 1988, p. 70.



El ingeniero Juan Guillermo Villasana a bordo de uno de los helicópteros que el mismo diseñó.

mayo de 1913 los estudiantes salieron rumbo a Europa, con el mayor Nicolás Fernández Luna como responsable del grupo. Una vez en Francia, el grupo se puso a las órdenes del capitán de ingenieros y piloto aviador Federico Cervantes, quien de nuevo se encontraba comisionado en Francia para perfeccionar sus conocimientos aeronáuticos. El 31 de agosto de 1913 el capitán Cervantes envió a la superioridad su último informe sobre las actividades del grupo en Francia en el que decía: “Los modestos subtenientes a mis órdenes han cumplido con su deber y han contribuido con su grano de arena al buen nombre del Ejército Mexicano”.

Al terminar su curso los oficiales pilotos regresaron al país, despidiéndose del capitán Federico Cervantes, quien continuó comisionado en Francia. Sin embargo, el 1 de diciembre de 1913 Cervantes envió una misiva en la que presentó su baja del ejército por tener convicciones antagónicas a las del gobierno del general Victoriano Huerta y partió a Estados Unidos para establecer comunicación con las fuerzas constitucionalistas. Al igual que el capitán Cervantes, otros pilotos militares que habían sido parte del Ejército Federal se pasaron al revolucionario, como Gustavo y Alberto Salinas, quienes conformaron la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista.

PRIMER COMBATE AERONAVAL

Al Ejército Constitucionalista se unieron las fuerzas revolucionarias surgidas en el estado de Sonora, que eran comandadas por Ignacio López Pesqueira, Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles; quienes en poco más de un mes de operaciones lograron controlar casi en su totalidad el territorio de su estado, obligando al Ejército Federal a refugiarse en el puerto de Guaymas. En aquel lugar, las tropas federales se fortificaron con los navíos *Guerrero*, *Morelos*, *Tampico*, *Oaxaca* y *Demócrata*; gracias a su artillería consiguieron impedir el avance de los revolucionarios.

Ante esta situación, los constitucionalistas idearon un nuevo modo de ataque. Utilizaron un biplano Martin Pusher con capacidad de transportar a dos personas y 150 libras de carga, que habían adquirido de los Estados Unidos y que bautizaron como *Sonora*.

El 30 de mayo de 1913, el biplano *Sonora*, piloteado por Didier Masson y acompañado por el capitán Joaquín Bauche Alcalde, despegó de la Estación Moreno, con dirección a la plaza de Guaymas, donde se encontraban las embarcaciones del Ejército Federal. Aproximadamente a 500 metros mar adentro, el avión comenzó a volar sobre los barcos y dejó caer bombas sobre ellos, las cuales no lograron detonar; pero consiguieron espantar al enemigo ya que no pudieron responder al ataque porque la artillería no estaba diseñada para elevarse y apuntar a un blanco móvil. De igual modo, el armamento con el que se proveía a las tropas federales no consiguió dañar la aeronave y ante el pánico, muchos de los marinos que se encontraban en las embarcaciones se arrojaron al mar.²²

El segundo enfrentamiento entre las embarcaciones federales y la Fuerza Aérea Constitucionalista ocurrió en Topolobampo, Sinaloa. Para entonces habían ocurrido diversos cambios, en agosto de 1913, el piloto Masson renunció a la causa constitucionalista y Gustavo Salinas asumió el mando del biplano *Sonora*. Además, desde el 24 de febrero de 1914, la tripulación del cañonero “Tampico”, bajo las órdenes del teniente Hilario Rodríguez Malpica, se pasó al bando constitucionalista y abandonó el puerto de Guaymas; trasladándose al puerto de Topolobampo, Sinaloa, con el fin de esperar órdenes del general Álvaro Obregón.

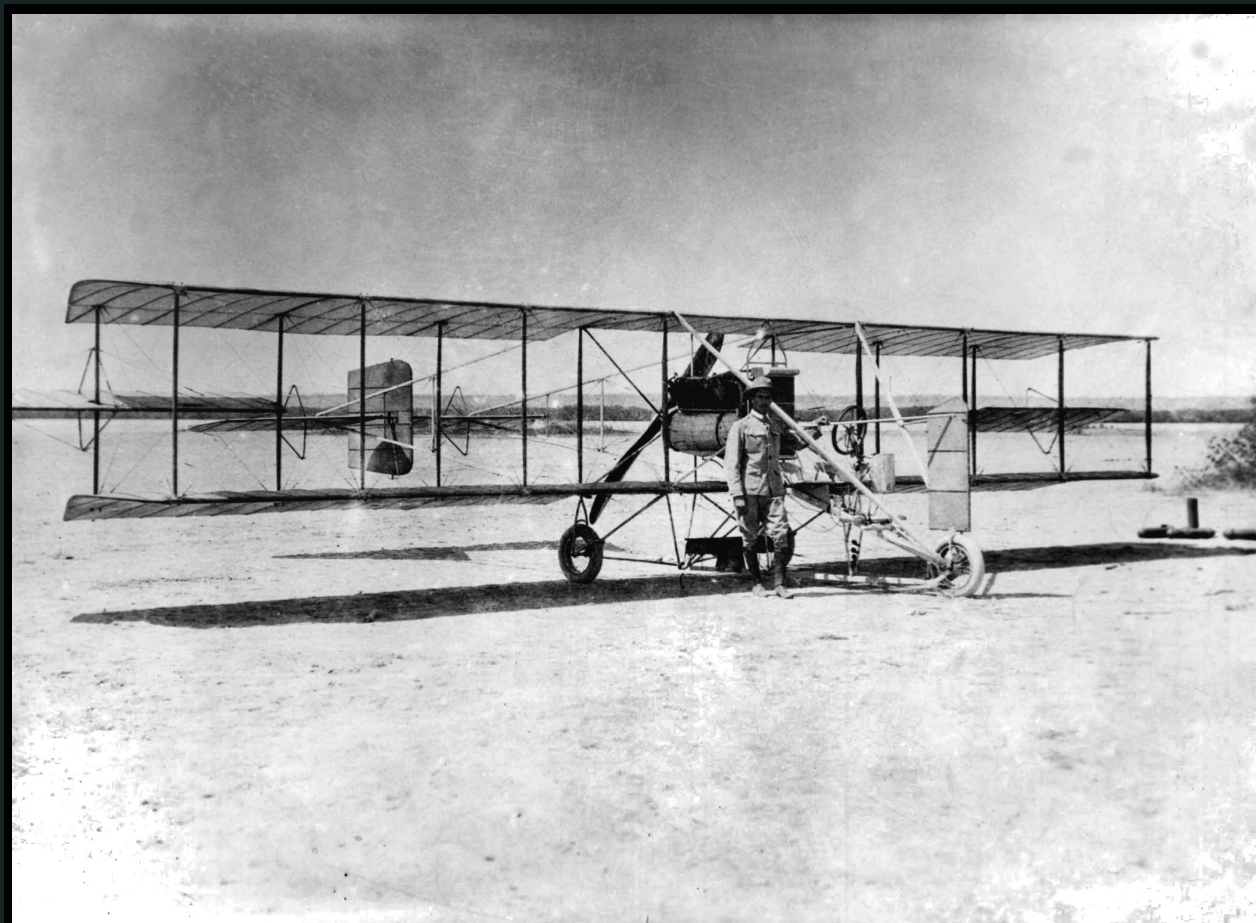
El 15 de abril, el general Obregón llegó a Topolobampo, donde visitó el *Tampico*, acompañado de su Estado Mayor para conocer las necesidades de la tripulación; giró órdenes al teniente Rodríguez Malpica para izar una bandera en el asta mayor de la embarcación; sin embargo, esta acción delató su ubicación y los federales comenzaron a hacer fuego contra ellos.

22. Algunos historiadores consideran esta acción de armas como el primer combate aeronaval de la historia; sin embargo, se debe contemplar el hecho de que las bombas no detonaron, por lo cual únicamente se considera el primer bombardeo aéreo sobre embarcaciones militares.



El capitán Gustavo Salinas Camiña y el biplano *Sonora*, que piloteó para bombardear al buque *Guerrero* de la marina de guerra huertista, anclado en el Puerto de Topolobampo, Sinaloa, 1914.

Foto: Fideicomiso Archivo Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT).



Biplano *Sonora* tipo Martin que piloteo el capitán Gustavo Salinas para bombardear al buque *Guerrero* de la marina de guerra de Victoriano Huerta, anclado en el puerto de Topolobampo, Sinaloa, en 1914.

Foto: APECFT.



Biplano adquirido por los carrancistas sonorenses para defender Naco y Agua Prieta, bautizado como *General Calles*.
Foto: APECFT.

Los tripulantes del *Tampico* contestaron la agresión y en cuanto la situación se complicó, fueron apoyados por el capitán Gustavo Salinas Camiña y el mecánico naval Teodoro Madariaga a bordo del biplano Sonora, quienes fabricaron bombas con trozos de tubería, donde introdujeron una granada con cargas de dinamita y sobrevolaron a una altura de más de 900 metros. Lanzaron sus bombas contra el enemigo y aunque esta vez tampoco dieron en el blanco, sí lograron estallar. Lo cual fue suficiente para volver a provocar pánico entre los federales y provocar su retirada.

El bombardeo llevado a cabo en Topolobampo, se reconoce como el primer combate aeronaval en la historia. Con esta acción de armas, los constitucionalistas consiguieron el control de los estados de Sonora y Sinaloa, que fue el preámbulo de la derrota definitiva de las fuerzas del general Victoriano Huerta y el triunfo de la causa revolucionaria, consumada el 13 de agosto de 1914, con la firma de los Tratados de Teoloyucan, en el estado de México.

Como podemos darnos cuenta, los proyectos en materia de aviación planteados desde el gobierno del general Porfirio Díaz hasta estos momentos se habían truncado con la caída de cada gobierno; más una vez consumado el triunfo del Ejército Constitucionalista, el establecimiento y desarrollo de una Fuerza Aérea Nacional ya no se interrumpió.

PARTICIPACIÓN DE LA AVIACIÓN EN LAS OPERACIONES MILITARES

Después de haberse celebrado la firma de los Tratados de Teoloyucan, prosiguió una lucha interna entre las diversas facciones revolucionarias, que se intentaron resolver en la Soberana Convención de Aguascalientes. Sin embargo, esta asamblea no tuvo los resultados deseados y los revolucionarios quedaron divididos en dos ejércitos: el constitucionalista y el convencionista. Desde entonces dio inicio el periodo conocido como lucha de facciones.

Ante la entrada de las tropas comandadas por los generales Francisco Villa y Emiliano Zapata a la Ciudad de México en diciembre de 1914, el contingente constitucionalista y su flotilla aérea aban-



COMET

236
236

El C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista Encargado del Poder Ejecutivo de la Nación, se ha servido girar con esta fecha, a la Secretaría de Guerra y Marina, el siguiente superior acuerdo:

"Líbrense las órdenes necesarias a efecto de que desde esta fecha, sea creada el Arma de Aviación Militar, dentro del Ejército Constitucionalista; designándose Jefe de dicha Arma al C. Mayor de Estado Mayor de la Primera Jefatura, ALBERTO SALINAS; quien, al mismo tiempo, deja de pertenecer al Arma de Caballería para causar alta en el Escalafón del Ejército Constitucionalista, como Piloto Aviador Militar."

Y por orden del C. Primer Jefe lo hago del conocimiento de usted para su debido cumplimiento; en la inteligencia de que por conducto de la Secretaría de Guerra y Marina recibirá usted las órdenes que procedan.

Reitero a usted mi atenta consideración.

CONSTITUCION Y REFORMAS.

Cuartel General en Varos, Veracruz, Ver., a 5 de Febrero de 1915.

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR
TENIENTE CORONEL

JUAN BARRAGAN

Al C. Mayor de Estado Mayor ALBERTO SALINAS.
Presente.

Acta de la creación del Arma de Aviación Militar, 5 de febrero de 1915.
Fuente: AHSND.

donaron la capital para dirigirse al puerto de Veracruz, donde Venustiano Carranza estableció su Cuartel General. El Primer Jefe iba acompañado de su sobrino Alberto Salinas Carranza, quien fue ascendido al grado de mayor de caballería el 8 de octubre de 1914, por sus diferentes servicios prestados a la lucha contra el ejército del general Victoriano Huerta.

Ante la nueva situación, Alberto Salinas reunió a la gente a su mando y discutió con ellos la forma de emplear la aviación en la campaña contra los convencionistas. En esa reunión se acordó invitar al Primer Jefe del Ejército Constitucionalista para que presenciara los vuelos de las aeronaves y observara la utilidad de los mismos.²³ Al aceptar don Venustiano Carranza la invitación para observar las prácticas de vuelo, se determinó que estas se realizaran en la playa norte del puerto de Veracruz, donde se encontraba un aeródromo provisional, para realizar este tipo de pruebas.

El piloto rumano Jorge Puflea, que se había incorporado a las tropas constitucionalistas, realizó el primer vuelo, acompañado del aspirante Benjamín Venegas. Al observar don Venustiano Carranza las exhibiciones vislumbró la utilidad de la aviación como un arma independiente dentro de la estructura del Ejército Constitucionalista.

De inmediato designó a Salinas Carranza para que, al mando de la flotilla aérea, se trasladara a Yucatán para ayudar en la pacificación del estado. Antes de salir la flotilla aérea a cumplir con su misión, Venustiano Carranza, en su doble cargo como Primer Jefe del Ejército Constitucionalista y Encargado del Poder Ejecutivo de la Nación, expidió un decreto con fecha 5 de febrero de 1915, que dice lo siguiente:

“Librense las órdenes necesarias a efecto de que desde esta fecha sea creada el Arma de Aviación Militar dentro del Ejército Constitucionalista; designándose jefe de dicha Arma al C. Mayor de Estado Mayor de

23. Luis Garfias Magaña, *El Ejército Mexicano*, Tomo II, México, SEDENA, 1990, pp. 401-404.

la Primera Jefatura, Alberto Salinas, quien al mismo tiempo, deja de pertenecer a la Arma de Caballería para causar alta en el Escalón del Ejército Constitucionalista, como Piloto Aviador Militar”²⁴

Una vez establecida oficialmente el Arma de Aviación Militar, la Flotilla Aérea Constitucionalista emprendió tres campañas militares que coadyuvaron en la pacificación del país. La primera fue en el estado de Puebla, donde prestaron apoyo al general Álvaro Obregón. Su participación consistió en vuelos de reconocimiento y, debido a un accidente en combate, uno de los aeroplanos resultó averiado.²⁵

Posteriormente, en los estados de Campeche y Yucatán, el apoyo de los pilotos constitucionalistas fue fundamental para lograr su pacificación, ya que desde el día 4 de enero de 1915, se designó al general Salvador Alvarado como comandante del Cuerpo del Ejército del Sureste y Gobernador Provisional de Yucatán, lo cual provocó que el 12 de febrero del mismo año, el coronel Abel Ortiz Argumedo se levantara en armas, argumentando que se estaba violando la soberanía del estado de Yucatán.

El 8 de marzo de 1915, el general Salvador Alvarado sostuvo un enfrentamiento en Blonchenticul, Yucatán y, al juzgar una inferioridad con respecto al número de efectivos, decidió desplazarse hacia Campeche. Al enterarse de lo ocurrido, Venustiano Carranza envió a la Flotilla Aérea Constitucionalista al teatro de operaciones para apoyar al general Alvarado. A su mando iba el mayor Alberto Salinas, acompañado de los pilotos Edward Niles, Jorge Puflea, los aspirantes Samuel C. Rojas Rasso, Ascencio Jiménez, Benjamín Venegas y Salvador I. Cano y el mecánico Francisco Santarini, con sus ayudantes Enrique Pizaña y Manuel Dellamari.

La flotilla área tuvo como base de operaciones aéreas las inmediaciones del puerto de Campeche, junto a la vía férrea. El mayor Salinas Carranza, recibió órdenes de realizar vuelos de reconocimiento sobre ciudades y poblados del estado de Campeche con el objetivo de conocer la ubicación y los movimientos del enemigo. Además dio instrucciones de lanzar volantes entre los pobladores, donde les

24. Bóveda de Seguridad del Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional. Clasif. XI/480/19.

25. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.* pp. 27-28.



El general Álvaro Obregón y el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, Venustiano Carranza.
Foto: APECFT.

informaban los ideales de la lucha constitucionalista.²⁶ Gracias a los vuelos de reconocimiento de la flotilla aérea y su apoyo para difundir los ideales constitucionalistas entre la población, el general Salvador Alvarado consiguió derrotar a las fuerzas enemigas y logró la pacificación de Yucatán el 19 de marzo de 1915.²⁷

Después, los pilotos constitucionalistas recibieron órdenes para incorporarse a la plaza de Tampico, Tamaulipas, y apoyar al Cuerpo del Ejército del Noreste en contra de las fuerzas villistas. El mayor Salinas Carranza partió en compañía de los pilotos Leonard Bonney y Jorge Puflea; los tenientes aspirantes Benjamín J. Venegas, Salvador I. Cano, Ascencio Jiménez, Samuel C. Rojas y José Mancilla; así como los mecánicos Francisco Santarini y sus ayudantes Miguel Jacintez, Manuel Dellamari, Enrique Pizaña, José Fruns y Alfred C. Tryon.

Los constitucionalistas establecieron dos líneas de defensa en Tampico, la primera de ellas abarcaba Chijol, El Ébano y Pánuco, mientras que la segunda se ubicaba junto a la ciudad de Tampico. Su participación consistió en realizar reconocimientos para observar el movimiento de tropas enemigas y proporcionar esa información a la artillería para que realizara ataques más precisos.²⁸

La campaña contra los villistas continuó en la estación El Ébano, donde los combates se extendieron desde marzo hasta el 31 de mayo de 1915. En ellos la flotilla aérea realizó vuelos de reconocimiento y bombardeos en contra de las tropas villistas, así como en sus trenes. Por lo cual los convencionalistas se tuvieron que replegar hacia San Luis Potosí y pocos meses después fueron derrotados consumándose así el triunfo de los constitucionalistas.

26. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, pp. 87-89.

27. José Villela Gómez, *Breve historia de la Aviación en México*, México, 1971, pp. 111-114.

28. A mediados del mes de marzo de 1915, el general Pablo González, al mando del Cuerpo de Ejército del Noreste, para cerciorarse de la utilidad de la flotilla aérea en los combates, voló en un avión, acompañado del piloto Bonney, que despegó del campo de Chila, sobrevoló El Ébano y pasó a baja altura sobre las fuerzas villistas, quienes realizaron disparos al avión sin ocasionarle daño (Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, pp. 90-93).



Aviones constitucionalistas sobre el puerto de Mazatlán, Sinaloa, 1914.

Foto: APECFT.

CONCLUSIÓN

A lo largo del presente ensayo pudimos conocer una parte de la historia de la Aviación Militar en México, la cual tiene sus antecedentes en estudios de aerostación, así como en espectáculos aéreos con fines propagandísticos o simplemente de diversión.

La Revolución Mexicana tuvo un doble efecto en el desarrollo de la aviación militar de nuestro país, ya que por un lado el estado de guerra en el que se encontraba la nación, motivaba a los gobiernos a impulsar el desarrollo de una Fuerza Aérea para conseguir implantar la paz; sin embargo, los diferentes mandatarios que ocuparon la silla presidencial durante la guerra civil, no le dieron continuidad a los proyectos de sus antecesores y esto ocasionó que el establecimiento de una milicia aérea se retrasara.

Fue hasta el 5 de febrero de 1915 cuando el proyecto de la conformación de un arma de aviación militar comenzó a tener una continuidad que ha llegado hasta nuestros días y, por ello, la Fuerza Aérea Mexicana reconoce sus orígenes a partir de esa fecha, resaltando la importancia de su actuación en los campos de combate para consolidar el triunfo del Ejército Constitucionalista contra el ejército emanado de la Soberana Convención de Aguascalientes.

FUENTES CONSULTADAS

ARCHIVO HISTÓRICO DE LA SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL

Expediente personal del general de división P. A. Gustavo Adolfo Salinas Camiña, Acervo Histórico, SEDENA.

Expediente personal del general de división Alberto Salinas Carranza, Acervo Histórico, SEDENA.

Expediente personal del general brigadier P. A. Eduardo Aldasoro Suárez, Acervo Histórico, SEDENA.

Expediente personal de general Federico Cervantes Muñozcano, Acervo Histórico, SEDENA.

Expediente personal del teniente coronel P. A. Juan Pablo Aldasoro Suárez, Acervo Histórico, SEDENA.

BIBLIOGRAFÍA

Carranza, Emilio, *Resumen histórico de la aeronavegación*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1995.

Córdova Torres, Medardo, *Historia de la iniciación de la Fuerza Aérea Mexicana*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1962.

Douglas Lawrence, Taylor Hausen, *Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana*, México, El Colegio de México, 2005.

Obregón, Álvaro, *Ocho mil kilómetros en campaña*, México, Fondo de Cultura Económica, 1959.

Pérez Elorriaga, Liborio, *Historia de la Aviación Mundial*, tomo, I, II y III, Secretaría de la Defensa Nacional, 1982.

Ruiz Romero, Manuel, *La aviación durante la Revolución Mexicana*, México, Soporte Aeronáutico, 1988.

Germán Roberto Ávila Hernández

_____, *Aviación militar*, México, Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, 2004.

_____, *Los Orígenes*, México, Biblioteca de la Historia Aeronáutica de México, volumen I, 1996.

Villela Gómez José, *Breve historia de la aviación en México*, s/e, 1971.

Revistas *Tohtli*, tomo I, México, 1916.

GRANDES VUELOS EN MÉXICO Y SUS PROTAGONISTAS

Subteniente Historiador José Raúl Solórzano Perea

INTRODUCCIÓN

La aviación militar en nuestro país cuenta con hechos y personajes cuyos nombres han pasado a la historia por sus aportaciones en materia de tecnología aeronáutica y vuelos trascendentes a nivel nacional e internacional. Asimismo, nuestra nación fue también el escenario donde se dieron notables “primeros” acontecimientos aéreos como: el primer vuelo de un Jefe de Estado¹, el primer bombardeo aeronaval² y el primer correo aéreo,³ entre otros.

El presente capítulo presentará algunos de los vuelos más relevantes de la época dorada de la aviación en nuestro país. Por motivos de extensión, es imposible abarcar aquí todos los logros en

1. El 30 de noviembre de 1911 el Presidente Francisco I. Madero se convirtió en el primer estadista del mundo que volaba y esto lo hizo en un avión “Duperdussin”, piloteado por el piloto francés George Dyott durante una exhibición aérea sobre la Ciudad de México. Emilio Carranza C., *Resumen Histórico de la Aeronavegación*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1976, p. 59.

2. El 14 de abril de 1914, el biplano constitucionalista modelo Martin Pusher con motor de 75 caballos de fuerza, bautizado como “Sonora”, lanzó sus bombas sobre el cañonero “Guerrero” de la marina federal, las cuales pegaron en uno de los costados y en sus cercanías, levantando grandes chorros de agua. El pánico cundió entre los marineros, quienes se lanzaron al mar. Luego de evaluar los daños, Ignacio Torres ordenó la retirada inmediata. Por primera vez en la historia el uso del avión había decidido el curso de una batalla. Capitán 2/o. Historiador Martín Martínez Baizabal en “El Primer Combate Aeronaval de la Historia”, *Historia de los Ejércitos Mexicanos*, México, INEHRM, 2014, p. 381.

3. Horacio Ruiz Gaviño inauguró el Servicio Postal Aéreo en México, ya que llevó la valija postal de México a Pachuca el 6 de julio de 1917 tripulando un avión de fabricación nacional serie “A”. Emilio Carranza C., *op. cit.*, p. 62.

materia de aeronavegación y a todos los protagonistas de la época, por lo que nos enfocaremos en los vuelos y personajes estelares de este periodo, *plurima qui aggredditur nihil apte perficit*.⁴

Sin embargo esperamos poder dedicar un estudio en otro momento a las hazañas de personajes como el teniente coronel piloto aviador Gustavo G. León González, el mayor piloto aviador Alfredo Lezama Álvarez, el capitán 1/o. piloto aviador Rolando Rodríguez Fernández, el capitán 2/o. piloto aviador Luís Amezcua Torrea, el capitán Alfonso Virgen Meza, el teniente piloto aviador Carlos Rovirosa, el teniente David J. Borja, el teniente radio operador Agustín Peña Sánchez, los subtenientes mecánicos Ricardo González Figueroa y Arnulfo Cortés, y el sargento 1/o. mecánico Ignacio Bringas Escamilla, entre otros tantos; quienes a lado de Horacio Ruiz Gaviño, Samuel C. Rojas Rasso, Emilio Carranza Rodríguez, Roberto Fierro Villalobos y Pablo L. Sidar, a quienes dedicaremos las siguientes páginas; coadyuvaron tangiblemente en la teoría, diseño, construcción y perfeccionamiento de sistemas aeronáuticos.

Desde el principio del siglo xx estos personajes dedicaron por completo su tiempo, recursos e imaginación al propósito de implementar tecnologías aeronáuticas al servicio de la patria. Durante toda su vida estos hombres estudiaron y crearon distintas aeronaves, algunas de su invención y otras adquiridas en el extranjero, con el objetivo de conformar la entonces naciente Fuerza Aérea Mexicana.

EL DESPEGUE DE LA AERONÁUTICA EN MÉXICO

En 1903 los hermanos Wright efectuaron el primer vuelo en aeroplano con motor en Carolina del Norte, EUA; y en 1909, Louis Blériot atravesó el Canal de la Mancha y regresó en una pieza, ante el asombro de los espectadores. En 1908 Miguel Lebrija realizó el primer vuelo en un planeador de su

4. Quien mucho abarca, poco aprieta.

propia manufactura y el 8 de enero de 1910, el *sportsman*, Alberto Braniff, realizó en los campos de Balbuena el primer vuelo en un aeroplano ocurrido en nuestro país. La posterior aplicación militar de los aeroplanos en operaciones tácticas,⁵ durante las campañas de la Revolución Mexicana, constituyen un hito sin precedente en la historia, pues cabe señalar que es en aguas nacionales donde el biplano Sonora efectuó el primer bombardeo aeronaval en el mundo. Sin embargo, lo anterior no es un hecho fortuito, pues el empleo de aeronaves como medios de acción fue el resultado de una continua experimentación y de que las autoridades militares de la época advirtieran, desde la administración del general Porfirio Díaz y posteriormente de Francisco I. Madero, el potencial bélico de los aeroplanos como máquinas de guerra. Años después, las operaciones aéreas revolucionarían a nivel mundial la forma de hacer la guerra tanto en operaciones de reconocimiento como de ataque a las tropas de superficie.

Sobresalientes científicos aeronáuticos y diseñadores mexicanos como el ingeniero Alfredo Robles Domínguez, Miguel Lebrija, Guadalupe Mejía López, Juan García Villalobos y el deportista Carlos Sánchez Navarro, entre otros, marcaron el inicio de una etapa prolífica en la teoría y experimentación de los primeros dispositivos de vuelo en nuestro país, que se vio reflejada en la presentación de numerosas patentes y exhibiciones de vuelo, que captaron la atención de la sociedad de principios del siglo pasado, en el marco de las celebraciones del primer centenario de la Independencia.⁶

En este periodo se realizó por primera vez un correo aéreo, así como los primeros vuelos acrobáticos e intercontinentales; hechos históricos que coinciden con las primeras décadas de vida de la Fuerza Aérea Mexicana, durante las cuales se consolidó la naciente fuerza armada al servicio de la Nación. Desde principios del siglo xx ya se daban en nuestro país importantes adelantos en materia de

5. De acuerdo a la doctrina militar vigente, la táctica es la parte del arte militar que trata sobre el empleo de los medios de acción en el campo de batalla. Se refiere a la actuación de los mandos y sus tropas en relación con el enemigo existente y con las misiones asignadas. *Manual de operaciones en Campaña*, Tomo I, Secretaría de la Defensa Nacional, México, 2010, p. 6.

6. Durante el desarrollo de las festividades para conmemorar el primer centenario de la independencia, el piloto francés Roland Garros, realizó ejercicios de reconocimiento y bombardeo a bordo de un aeroplano Blériot, en las inmediaciones del Cerro de la Estrella, lo que aumentó el interés en este tipo de operaciones.

tecnología aeronáutica, así como osadas hazañas que situaron el nombre de México y sus pilotos a la vanguardia de la aviación a nivel mundial, eventos que no sólo rinden homenaje al instituto armado sino que demuestran su entrega total al servicio de la Patria.

EL PRIMER CORREO AÉREO EN MÉXICO REALIZADO POR EL TENIENTE PILOTO AVIADOR HORACIO RUIZ GAVIÑO

Horacio Ruiz Gaviño fue uno de los cinco pioneros de la aviación mexicana y realizó el primer correo aéreo de la ciudad de Pachuca a la capital de la República, trasladando 534 cartas, 67 tarjetas y correspondencia de 2ª clase, lo cual constituyó el primer antecedente de entregas postales vía aérea en nuestro país y abrió el camino al desarrollo de esta actividad como hoy la conocemos. Dice el Teniente Ruiz Gaviño en la autobiografía de su expediente:

Nací el día 22 de mayo de 1893, siendo hijo legítimo de don Luis Eulalio Ruiz y Dolores Gaviño, y siendo originario de la ciudad de Tacubaya, D.F. Casé el día 26 de mayo de 1927, teniendo a la fecha 5 hijos, Horacio, Mercedes, Dolores, Ignacio y Jorge. Cursé la instrucción primaria y secundaria en las escuelas número 1, 3 y 7 de esta capital. Tres años de estudios en la Escuela de Comercio y Administración en la carrera de contador; como supernumerario en la Escuela de Ingenieros, pasé a formar parte de las Cuatro Baterías de Artillería a las órdenes del C. general Felipe Ángeles, como apuntador del C. capitán 1/o. Jesús Inzunza en el año de 1911. Comisionado por el C. General Ángel García Peña, Ministro de la Guerra del Señor Presidente Madero, para estudiar aviación en la Escuela Moissant, en Nueva York, donde obtuve el título número 182 de la Federación Aeronáutica Internacional, el 11 de octubre de 1912, con el grado de Capitán 2/o. del Ejército Nacional y el 23 de noviembre de 1912, el título número 2 de Master del Aero Club de América, regresando al país.⁷

7. AHSDN, México, Archivo de Pensionistas, Expedientes Personales: Teniente Coronel Piloto Aviador Horacio Ruiz Gaviño, XI/111.2/5-270, p. 316.



Cinco pioneros de la historia aeronáutica de nuestro país: Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo Aldasoro Suárez, Horacio Ruiz Gaviño, Eduardo Aldasoro Suárez, junto a un Morane Saulnier-Moisant.

Para Horacio Ruiz Gaviño 1917 fue un gran año. El 6 de julio efectuó el primer correo aéreo en la República Mexicana, el cual se llevó a cabo entre la ruta de Pachuca, Hidalgo, y la Ciudad de México.

Los correos aéreos pueden revestir la forma de un breve mensaje encapsulado en un tubito en la pata de una paloma, los llevados en globos, aeroplanos, cohetes y múltiples formas de acortar distancias mediante medios de acción aéreos, civiles o militares. En nuestro país el primer suceso correspondiente a un correo aéreo se desarrolló en el ámbito militar durante la segunda década del siglo xx y formó parte de los acontecimientos únicos en la historia nacional, por irrepetibles e inusitados, que les tocó presenciar y atestiguar a los jóvenes pilotos del departamento de aviación.

La iniciativa de esta empresa correspondió a los mandos de la Escuela Militar de Aviación y requirió de una planeación logística capaz de agrupar y coordinar los servicios propios de la estructura militar necesarios para garantizar el soporte técnico que llevaría a buen término esta travesía. El entonces teniente Horacio Ruiz Gaviño recibió órdenes para trasladar a Pachuca el biplano Serie A, número 6, de manufactura nacional, con motor Hispano-Suiza de 150 a 160 caballos de fuerza, el cual embarcó el día 4 de julio de 1917 a bordo de un vagón del Ferrocarril Central, anexo al tren ordinario de pasajeros, junto con los pilotos aviadores capitán 2/o. Benjamín J. Venegas, el teniente Ascencio Jiménez, así como por el mecánico Francisco Santarini, varios aspirantes y técnicos.

En la capital del estado de Hidalgo, Ruiz Gaviño se dedicó el día 5 a reconocer la zona aledaña a Pachuca, considerando los terrenos cercanos a la estación de Hoyos, ubicados aproximadamente a 10 kilómetros de Pachuca, como el lugar idóneo para la ejecución de esta misión. Una vez trasladado y armado el avión en el sitio, comenzó a llover por varias horas, aunque esto no constituyó un problema considerable para el aparato que, a pesar de mojarse todo el tiempo que llovió no sufrió avería alguna; solamente fue necesario realizar algunas perforaciones para desalojar el agua que se había filtrado en las alas.

La Dirección General de Correos realizó los trámites correspondientes ante el Departamento de Aviación a fin de coordinar el transporte de correspondencia de Pachuca a la Ciudad de México. La

administración local entregó al teniente Ruiz Gaviño la valija número 449 con las formalidades administrativas de la siguiente acta levantada para ese efecto:

Al margen un sello que dice: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Estados Unidos Mexicanos. —México, Dirección General de Correos. —Sección Administrativas . —Al centro: “En la ciudad de México, Distrito Federal, siendo las ocho de la mañana del día seis de julio de mil novecientos diecisiete, presentes en el Departamento de Recibo de Correos de la Administración Local de este ramo en esta Capital, los CC. Cosme Hinojosa, director general de Correos; Juan Jacobo Valadez, administrador local; José C. Chávez, jefe auxiliar de la misma y los oficiales Jorge López de Cárdenas, Carlos González Meza y Francisco Clavijo, se procedió a la apertura del saco ordinario de correspondencia número cuatrocientos cuarenta y nueve, procedente de la Administración del Ramo en Pachuca, Hidalgo, el que se recibió a la hora citada, por conducto del primer correo aéreo, que a cargo del capitán aviador Horacio Ruiz, fue transportado de estación de “Hoyos”, Hgo., (diez kilómetros al Oriente de Pachuca) a esta ciudad en cincuenta y tres minutos, habiendo salido de “Hoyos”, hoy a las seis horas y treinta y siete minutos de la mañana y llegado al Departamento de Aviación de la Secretaría de Guerra y Marina, en Balbuena, por San Lázaro, a las siete horas y treinta minutos de la mañana del día referido; según la factura número ciento noventa y tres que se adjunta, en el saco citado se recibieron diez paquetes de cartas ordinarias, las que presentan un sello en letras rojas que dice: “Estados Unidos Mexicanos. — Escudo de las Armas Nacionales. —Secretaría de Guerra y Marina. —Departamento de Aviación. —México. —El Escudo de este Departamento: una hélice y dos alas. —”Primer Correo Aéreo”.⁸

El día 6 las condiciones climatológicas presentaban algunos inconvenientes para la realización del vuelo: soplaba viento húmedo y había nubosidades a baja altura que obstaculizaban la visión, lo que hizo preciso que se efectuara el viaje a poca altitud a fin de no desviarse de la ruta trazada. Sin

8. Revista *Tohtli*.

embargo, Ruiz Gaviño realizó los últimos ajustes y chequeos al avión, partiendo a las 6:48 horas de ese mismo día, hacia Pachuca, para una vez ahí regresar a la Ciudad de México por la ruta de la línea ferroviaria.

Alcanzó la capital de la República por el rumbo de la Villa de Guadalupe hacia la calzada de San Antonio Abad, de donde planeó hacia los campos de Balbuena, donde tocó el suelo a las 7:45 horas. Sin embargo, nada podría acercarnos tanto a conocer los detalles más pormenorizados de este vuelo como la narración hecha por el propio Ruiz Gaviño, que a continuación reproducimos de la revista *Tohtli*.

Mi debut como cartero aéreo

Una mañana clara, una esperanza de un vuelo feliz y el deseo de volver en triunfo; esto era la partida, y a fe mía que si Romano hubiera sido, habría calificado el día de fasto y propicio, por más que el cancerbero de la estación del Central nos proporcionara el primer disgusto, deteniendo al compañero Proal, una enciclopedia andante que pasea su enorme e inédita ciencia por este mundo que ni lo entiende ni lo admira; por fin vencimos al retrato del tricápite guardián del averno y penetramos hasta donde nos esperaba ya encerrado en un furgón el monstruo volador; ¡y qué impresión! Figuraos que una familia de chicos pantagruescos, tan grandes como los gigantes de Gulliver, hubiera cazado una langosta digna de haberse alimentado con heracleofobia, esa substancia que describe Wells (mi tocayo) y que hacía crecer las ratas hasta el tamaño de elefantes; pues bien, figuraos que esa langosta disecada se ha encerrado en una caja y tendréis una idea aproximada del aspecto que presentaba el aeroplano encerrado en el furgón; a éste estaba ya enganchada la máquina que resoplaba reciamente, se diría que estaba animada de un miedo grande a su competidor del futuro y con un poco de buena voluntad se pensaría que el monstruo estaba más asustado de lo conveniente y pronto a escapar; pero no sucedió así, nosotros los pilotos (algunos inéditos aún), y los mecánicos, nos subimos sobre el furgón que contenía el enorme ortóptero, desde allí contemplábamos el panorama, un poco sofocados por el humo del petróleo y azotados de la cara por la arena que arrojan los fogoneros al fogón para limpiar los hervidores y que al salir por la

chimenea nos recuerda los beneficios de la tierra arrancada del lecho del lago de Texcoco, que el viento nos arroja en esta Ciudad de los Palacios las tardes estivales, pero aun cuando el humo nos sofoca y la tierra nos molesta, procuramos pensar en el camino de la vuelta; mas de pronto un fogonero nos llama y nos vaticina un degüello rápido si no bajamos, y es que adelante hay un alambre que obliga a convertirse en papelito a los que van en el techo del tren, y como nosotros no estábamos dispuestos a perder la cabeza (cosa fatal en un aviador) nos descolgamos a la máquina en pleno camino y este acto de acrobatismo no trae consecuencias ni de rompe cabezas ni de aplausos para los que hacen gala de sus enormes saltos desde el techo a la máquina, como los compañeros ex-ferrocarrileros Proal y Altamirano (el famoso enciclopedia ya citado y el *brakeman*) que así lo hicieron para asombro de la compañía.

Una vez instalados en la caseta de la máquina y en el tanque, el compañero Venegas nota con horror que no hay sitio limpio donde puedan reposar sus blancos pantalones, todo está lleno de petróleo, todo está grasiento, ¡HORROR! y entre la disyuntiva de viajar a pie o mancillar la blancura albeante de sus pantalones, opta por una solución intermedia y forrando el empetroado sitio con la prensa diaria, se sienta confiadamente. ¡Vano intento de conservar la pureza! La tinta del periódico, con el calorcillo de ambas superficies en contacto, se traslada al género immaculado y al llegar a Pachuca la amabilidad del compañero Venegas nos permite leer las graves noticias mundiales con ayuda de un espejo y colocado él en posición un poco molesta.

Yo aprovecho el hacer el viaje en la caseta para informarme con el maquinista de los nombres de los cerros, cañadas y otros quiebros de los relieves de este nuestro valle de México; el camino con la charla parece corto y a duras penas creo que ya han transcurrido las dos horas y cincuenta minutos, cuando el silbato suena anunciando la ciudad de Pachuca ¡y oh felicidad del incógnito! Nadie sabe que llegamos y nadie nos molesta con su justificada curiosidad.

Saltamos del tren y nos dimos a buscar un pedazo de tierra plano para desprendernos del suelo, ¡Pero antes encontraríamos sin linterna el hombre que Diógenes con ella buscaba! Pancho y yo, a paso de hormiga por aquel piso de averno, montados en una motocicleta recorríamos aquella sucesión de barrancas que allí parecen calles, y el alma se nos partía cada vez que pensábamos cómo salir de la barranca en que nos encontrábamos para caer inmediatamente en otra, y como si por abajo no bastara esto, por arriba una maraña de hilos de teléfonos, telégrafos, luz, fuerza y creo que hasta tendaderos de hijos

de la Celeste República, impedían el vuelo y ante la imposibilidad de vernos aplaudidos por los pachuqueños, nos decidimos a trasladar nuestro aparato a la estación de Hoyos, unos cuantos kilómetros fuera de la barrancuda ciudad, pero ¡oh tremenda empresa! el conseguir la movilización del carro era casi tan difícil como el arranque en Pachuca, era preciso toda la tramitología de un archivero en funciones desde el tiempo del imperio del güerito barbón para arreglar el asunto, eran precisos oficios, solicitudes, memoriales, órdenes, acuerdos, comunicaciones, rúbricas al margen, informes, opiniones con fundamento, tomos de razón y no recuerdo que otras cosas más pero ¡uf! al fin y al cabo se lograron y aun cuando la salida se fijó a las cuatro de la mañana (esto es verdad rigurosa) tuvimos que despertar al maquinista, al fogonero, al conductor y al despachador, y como no estaba en presión la máquina, hasta las cinco y cuarto nos vimos arrastrados entre las frases de cólera de Pancho que más rojo que un camarón cocido y con su calva reluciente a más no poder, renegaba de la tardanza; ya en Hoyos armamos el aparato, probamos el motor y esperamos el día siguiente, armados de una paciencia mayor que la de Job, pues desde las tres de la tarde una lluvia violenta nos caló el aparato al grado de decirme el Teniente de la escolta: “Señor: el zopilote este no nos ha dejado dormir con el tamborcito de las gotas de agua” y efectivamente ese era el ruido en las alas restiradas, y como parte del agua se filtró entre los forros, antes de partir hubo necesidad de perforar las alas para sacar el agua que tenían y entonces lo que a la salida de México habían sido esperanzas de un día claro, se convirtieron en desilusiones al ver que el cielo estaba entoldado y grandes nubes descargaban aun una lluvia fina que unida a un viento fresco no alegraba la partida, ¿pero cómo diferirla? ¿cómo dejar para después el compromiso y volar sólo en los buenos días? y pensando en que las necesidades no conocen los días buenos solamente, y animado de un gran deseo de probar que los mexicanos valemos tanto como el que más para desafiar los elementos, me lancé al aire trayendo a mi espalda el primer saco de correspondencia que se transporta en México por la vía aérea, y ya en pleno vuelo me dirijo a Pachuca a darle mi saludo y volverme a esta Capital; desde mi aparato veía un tablero polícromo, cuadros de diversos tamaños, ya verdes, ya rojizos, ya blancos o negruzcos, y de cuando en cuando el espejo de una presa, de un pantano que parecía una mancha blanca entre los sembrados, a lo lejos los cerros azules aún por la lejanía, pero conforme me acerco cambian lentamente de color hasta tomar el de café claro cuando paso encima de ellos, para más tarde volver al azul gradualmente conforme me alejo, y detrás de todos estos cerros el final del vuelo; ¡pero qué mal día! el motor en fuerza de la

humedad y la lluvia ambiente empezó a perder velocidad, las revoluciones que normalmente son poco más de mil trescientas por minuto descendían... descendían y llegaron a mil; en estos angustiosos momentos para todo piloto, y con la perspectiva de un aterrizaje en un campo sembrado de magueyes, mi vista no la separaba del contador de revoluciones, pues había la posibilidad de no poder continuar el vuelo, entonces descendí para buscar mejores zonas y tuve la fortuna de encontrar a unos cuatrocientos metros de altura una capa de aire menos húmedo que mejoró la carburación del motor y me permitió ascender nuevamente a unos novecientos metros.

El camino que había seguido al salir de Pachuca había sido la vía de Téllez, de allí me dirigí al cerro del “Chiquihuite” y bajando para evitar las corrientes molestas que dificultaban el vuelo, hice rumbo hacia la izquierda para pasar a un lado de Cerro Gordo y allí al estar ya en el puerto una corriente lateral me arrastró más de doscientos metros hacia la izquierda y aquí me crucé con un tren que caminaba en sentido contrario al mío y que pasó como una exhalación, pues mientras uno de pasajeros que alcancé cerca de Téllez me parecía que sólo estaba parado, y otro de carga que seguí y dejé atrás más adelante, parecía caminar lentamente por más que iban lanzados a toda velocidad probablemente; al que crucé lo vi avanzar con velocidad fantástica y en esos momentos se dibujaba en la planicie la línea, del gran canal y al lado de ésta unos puntos blancos para mí bien conocidos, son los Hangares ¡qué alegría! y más adelante al parecer huir hacia atrás la serranía; ¡México! El caserío conocido, las torres y las cúpulas y aquí a mis pies la Villa de Guadalupe, todo lo conocido, todo lo que nos espera, y entonces por sobre la Villa me dirijo hacia las trancas de Guerrero y cruzando la ciudad volando encima de la maravillosa Catedral de México, ya en San Antonio Abad paré el motor y en un vuelo planeado llegué al campo. ¡Qué satisfacción tan grande la del deber cumplido! ¡El primer correo aéreo mexicano se había hecho! El coronel director Alberto Salinas, a quien se le debe el inmenso adelanto de la Aviación en México, acompañado del señor general Rafael Cárdenas, del sub-director señor Domínguez Toledano y del sub-jefe de Talleres señor Vázquez y otras personas, me esperaba, entregué el saco de correspondencia, me abrazaron los amigos y vi con una inmensa satisfacción íntima guardar el “Hispano-Suiza”, mi biplano número 6 intacto, parecía que él mismo me saludaba al inclinarse para ser encerrado en un hangar.

Después un automóvil, un camino alegre a desayunarnos en Chapultepec, a contar alargados por los comentarios los 58 minutos 42 segundos dos quintos que tardé en recorrer aproximadamente unos

118 kilómetros y a descansar después un reposo que creo haber ganado bien. El reposo de un viaje feliz como primer correo aéreo mexicano. ¡Que otros sigan la senda! Y así como Rafael Zancio al ver un cuadro hermoso exclamó: “Yo también soy pintor”, hoy al comparar mi vuelo con otros de extrañas tierras he exclamado: “También los mexicanos sabemos construir aparatos y sabemos ser pilotos” y en mi alegría sólo puedo exclamar esta frase que para mí encierra todo:

¡VIVA LA AVIACION MEXICANA!

Con motivo de mi vuelo de Pachuca a México.

México, julio 6 de 1917.

H. Ruiz.⁹



En su trayectoria militar, el teniente Horacio Ruiz Gaviño obtuvo los siguientes reconocimientos: Diploma conmemorativo del xxv Aniversario del 1/er. Correo Aéreo Mexicano, otorgado por la Dirección General de Correos; el Gran Diploma de Honor concedido por la asociación Venustiano Carranza; Condecoración y Diploma al Mérito Aeronáutico de 1/a. clase por más de 30 años de servicios como piloto de la Fuerza Aérea.

Falleció el 22 de abril de 1957.

Estampilla postal conmemorativa al primer correo aéreo en México, efectuado el 6 de julio de 1917, por Horacio Ruiz Gaviño.

Fuente: AHSND.

9. Revista Tohtli.

VUELO ACROBÁTICO DE SAMUEL ROJAS RASSO.¹⁰

No conforme con ser el primer piloto aviador en graduarse en la Escuela Militar de Aviación, obteniendo la patente número 1 de la Secretaría y director del Heroico Colegio Militar, único integrante de la Fuerza Aérea Mexicana que ha recibido este cargo, Samuel Rojas Rasso fue el primer piloto aviador de América Latina en realizar acrobacias aéreas, imponiendo además un récord de altura.

Nació en Puebla el 21 de diciembre de 1891, siendo sus padres Ismael Rojas de Ita y Guadalupe Rasso de Rojas. Cursó los primeros estudios en su domicilio particular y la educación superior en el Instituto “Anglo-Franco Mexicano”. Cursó dos años en la Organización y Trabajo de Fotograbado, en la Ciudad de México y el 28 de enero de 1915 se unió a la causa constitucionalista, en la ciudad de Puebla como aspirante a piloto aviador, obteniendo finalmente el título de piloto aviador el 22 de febrero de 1918.

La “vuelta invertida” (*looping the loop*) por la cual pasó a la historia, la ejecutó en los campos de Balbuena en aeronaves producidas en nuestro país, como el avión serie “A” con motor Aztátl de 80 hp. con hélice Anáhuac.¹¹ Esta maniobra fue realizada por primera vez en el país por el entonces teniente piloto aviador Samuel C. Rojas Rasso el 17 de julio de 1918, proeza que fue reconocida con una copa de plata por la Secretaría de Guerra y Marina.

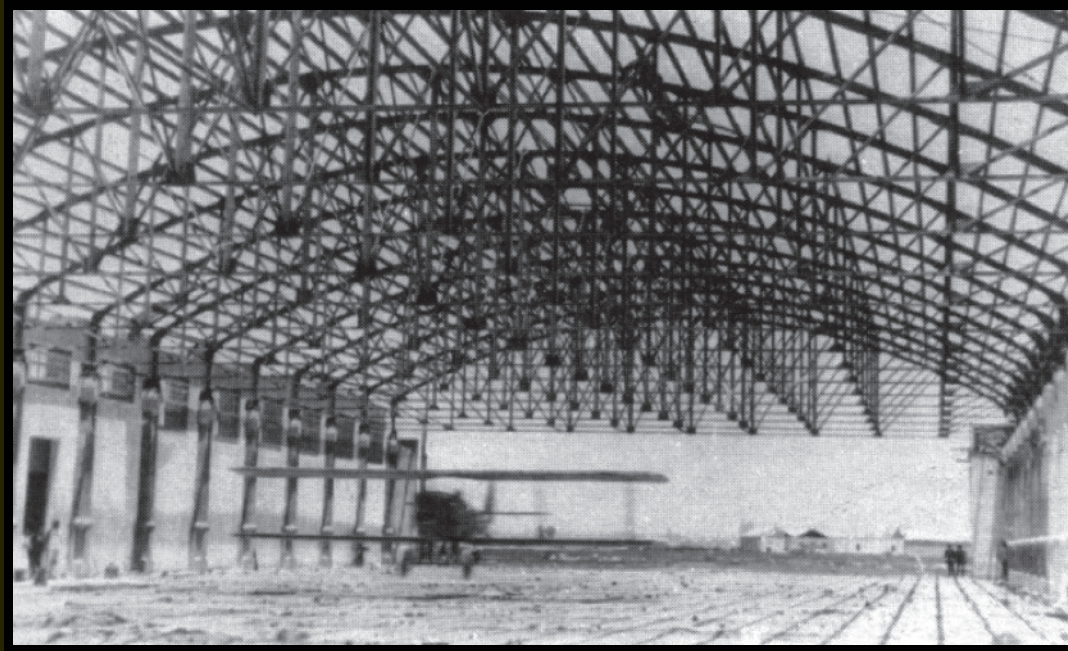
Esta maniobra consiste en realizar una vuelta perfecta en la que la entrada y la salida se efectúen a la misma altura, manteniendo el control de la aeronave ya que los vientos inesperados pueden ser mortales. Se inicia en el aire, levantando la aeronave y una vez pasando la vertical, la presión se relaja hasta flotar en la cúspide del bucle para mantener la vuelta, tras pasar la parte más alta, la presión

10. AHSDN, México, Archivo de Cancelados, Expedientes Personales: general brigadier José Carlos Samuel Rojas Rasso, XI/1111/3-2788.

11. Biografía de José Carlos Samuel Rojas Rasso en <http://www.sedena.gob.mx/conoce-la-sedena/antecedentes-historicos/fuerza-aerea-mexicana/biografias/gral-brig-pa-samuel-c-rojas-rasso>, consultada el 11 de agosto del 2014.



General brigadier Samuel Rojas Rasso, quien realizó en México la primera acrobacia aérea denominada la “vuelta invertida” (*looping the loop*) en los campos de Balbuena, el 17 de julio de 1918.
Foto: AHSDN.



Hangar de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, donde Samuel Rojas Rasso realizó vuelos rasantes, demostrando su alto grado de adiestramiento y arrojo.
Foto: AHSDN.

es nuevamente incrementada de manera lenta hasta mantenerse de nuevo en la posición horizontal. Durante toda la hazaña, las alas de la aeronave deben mantenerse paralelas al horizonte.

Rojas Rasso exhibió también su alto grado de destreza como piloto aviador al atravesar uno de los hangares del aeródromo de Balbuena en la Ciudad de México, con una altura de 6 metros, 15 de ancho y 65 de longitud, e imponer un récord de altura de vuelo a 2,800 metros sobre el nivel del Valle de México.

Asimismo, fue el primer piloto aviador mexicano que alcanzó el grado de general y director del Heroico Colegio Militar, siendo el único miembro de la Fuerza Aérea que ha desempeñado este honoroso cargo.

Falleció en México, D.F., el 8 de agosto de 1939.

VUELO MÉXICO-WASHINGTON DEL CAPITÁN EMILIO CARRANZA RODRÍGUEZ.¹²

El destacado piloto Emilio Carranza fue otro visionario mexicano que anhelaba realizar grandes vuelos. Le correspondió también vivir en la época en la que este tipo de viajes suscitó una gran admiración y expectación a nivel internacional, así como intensas campañas publicitarias de radio y prensa, como una forma de fortalecer los lazos diplomáticos con otros países del continente y de robustecer el adiestramiento militar de los pilotos militares mexicanos. Dice el capitán Carranza en su autobiografía:

“Nací el 9 de diciembre de 1905 en Ramos Arizpe, Coahuila. Mi padre, señor Sebastián Carranza, del mismo estado, mi madre señora María R. de Carranza, nacida en Saltillo. Mi instrucción primaria y High school los cursé en Eagle Pass, Texas y el 31 de julio de 1923 ingresé a la Escuela Militar de Aeronáutica.

12. A.H.S.D.N., México, Archivo de Cancelados, Expedientes Personales: capitán 1/o. piloto aviador Emilio Carranza Rodríguez, XI/111/7-21073.



El joven Emilio Carranza, a su ingreso a la Escuela Militar de Aeronáutica en 1923.
Foto: FAPECFT.

Mi paso por la Escuela de Aviación dejó buena impresión, pues obtuve muy buenas calificaciones en Teoría del vuelo y en Táctica aérea.

Terminados los cursos teóricos, el día 15 de abril de 1925 se me destinó al campo de Aviación Militar de Balbuena, para recibir la instrucción de vuelo, habiendo sido mi instructor el señor Daniel B. Gish, del ejército americano.

Mi instructor me alentó mucho desde que me conoció y me dio las primeras clases, la instrucción de vuelo duró un total de 2 horas y 10 minutos, después de las cuales se me ordenó volar sólo por primera vez el día 9 de mayo de 1925.”

Cuando ya era capitán Emilio Carranza rescató un “Tololoche”,¹³ modelo Quetzalcóatl de los fabricados en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, el cual reparó y bautizó con el nombre de “Coahuila”. El objetivo era realizar un vuelo sin escalas entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez, el cual llevó a cabo el día 2 de septiembre de 1927, con un tiempo récord de 10 horas y 30 minutos, motivo por el cual recibió la felicitación del general jefe del Departamento Aeronáutico y se dispuso que se publicara durante ocho días consecutivos en la Orden General de la Plaza una Mención Honorífica en honor del capitán Carranza.¹⁴

El 1 de enero de 1928 fue nombrado profesor de Táctica General en la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica y en ese mismo mes recibió órdenes de trasladarse con un grupo de pilotos a Nogales, Sonora, a fin de recibir cuatro aviones *Douglas* y traerlos volando a la Ciudad de México. Al efectuar un vuelo de práctica en una de esas aeronaves, tomando como punto de partida la capital, se vio

13. Los aviones modelo “Quetzalcóatl” recibieron el apodo de “tololoches” por haber sido contruidos totalmente a base de madera.

14. Mención Honorífica: Conforme al artículo 70 y 71 de la Ley de Ascensos y Recompensas del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, cuando algún militar, grupo de militares o Unidades del Ejército y Fuerza Aérea ejecuten acciones meritorias que constituyan un ejemplo digno de tomarse en consideración y de ser emulado, serán recompensados con Mención Honorífica otorgada por la Secretaría de la Defensa Nacional, éstas menciones serán publicadas en las Órdenes Generales de las Plazas de la República y comunicadas por escrito a los interesados, *Colección de Legislación Militar*, Tomo III, Ley de Ascensos y Recompensas, del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, SEDENA, México, 2012, p. 28.

precisado a realizar un aterrizaje forzoso en Mexicali, Baja California, habiendo quedado destruido el avión que tripulaba, no obstante lo cual resultó ileso.

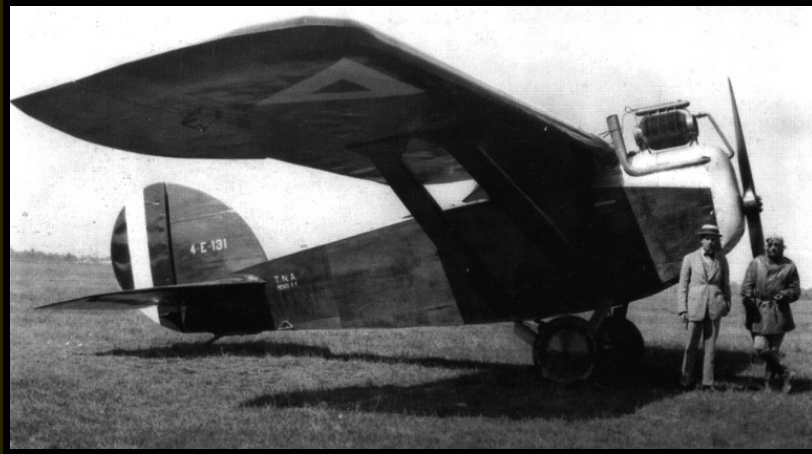
Sin embargo, Emilio Carranza tenía en mente otro vuelo sin escalas aún más largo, de la Ciudad de México a Washington, desde donde se trasladaría a Nueva York; y posteriormente regresaría a nuestro país desde aquella ciudad, también sin escalas. Con fecha 19 de abril de 1928, el Departamento Aeronáutico solicitó autorización al Presidente de la República a fin de que el capitán Carranza efectuara dicho vuelo.

El patrocinio de este vuelo estuvo a cargo de un fondo generado por suscripciones al periódico nacional *Excélsior*, con el objetivo de construir una aeronave para realizar el vuelo de México a Washington con la consigna de llevar un mensaje de buena voluntad.

El *Excélsior* y la Secretaría de Comunicaciones se dieron a la tarea de construir una pista para el despegue del águila mexicana. El estudio de la ruta, así como de la distancia y el diseño de la pista de despegue, fueron realizados en las oficinas del *Excélsior* por la Comisión Técnica conformada por el gerente del periódico: Eduardo L. Aguilar, el licenciado Gustavo Espinosa Mireles, el ingeniero Juan Guillermo Villasana, jefe del Departamento de Aeronáutica Civil, abocados todos ellos al desarrollo óptimo de la logística que permitiría la ejecución de esta gran hazaña.

Los preparativos de esta aventura fueron plasmados diariamente en las columnas del periódico promotor, avivando las expectativas de los mexicanos. Gracias a tal publicidad, la Compañía de Petróleo El águila brindó su apoyo proporcionando la gasolina para realizar el tan esperado vuelo.

Contra las predicciones negativas, debido al gran peso de la aeronave, el 11 de junio de 1928 el avión bautizado como “México-Excélsior”, piloteado por el capitán Carranza, despegó tras recorrer 994 metros en la pista. La trayectoria del vuelo fue analizada por el ingeniero Villasana y Sebastián Carranza, hermano de Emilio, quienes recopilaron datos tales como sus alturas de vuelo, que iban de los 2 500 metros en zonas montañosas hasta los escasos 300 metros, cuando sobrevoló la ciudad de Tampico, Tamaulipas.



Un *Tololoche*, como eran conocidos los aviones modelo Quetzalcóatl.
Foto: AHSND.



Emilio Carranza junto al avión *México-Excelsior*.
Foto: FAPECFT.



El avión *México-Excelsior* tripulado por el capitán Emilio Carranza, momentos antes de su despegue hacia la ciudad de Washington.

Foto: FAPECFT.



El avión *México-Excelsior* iniciando el vuelo a la ciudad de Washington.

Foto: FAPECFT.

Tan pronto como comenzó a abandonar el territorio mexicano, para cruzar el Golfo de México, una nueva eventualidad ponía en riesgo la victoria de esta proeza: una falla del motor planteaba la necesidad de descender para aterrizar, sin embargo la imposibilidad de realizarlo lo forzó a acelerar, con lo cual consiguió que a mediodía el aparato volviera a funcionar sin problema alguno.

Al continuar con la ruta trazada inicialmente, pese a condiciones climáticas adversas, comenzó a atravesar el territorio norteamericano. Una niebla densa puso en riesgo su trayectoria, razón que lo hizo abrir su ruta. Las malas condiciones atmosféricas que obstaculizaban su vista lo obligaron a guiarse únicamente con una brújula hasta llegar a la ciudad de Montgomery, Alabama, anunciada por un potente reflector.

En un momento de pánico su aeronave comenzó a descender velozmente, la aguja de la brújula daba vueltas. Las posibilidades de vuelo en esas condiciones eran nulas, aunado al imparable consumo de combustible que ya había mermado cuantiosamente sus tanques.

Con el fin de evitar un aterrizaje forzoso que inevitablemente provocaría la pérdida de su aparato y mayores desgracias, Carranza decidió descender en Mooresville, Carolina del Norte a las 03:45 horas del día 12 de junio. Llamó la atención del pueblo dibujando círculos en el cielo con la intención de que los habitantes le indicaran un lugar adecuado para aterrizar.

Después de algunos minutos, uno de los pobladores señaló con los faros de su automóvil un campo, no menos intrincado, donde era posible realizar el aterrizaje. Carranza, con su maestría, logró descender para inmediatamente informar por telegráfo a la embajada de México en Washington la razón de la interrupción en su itinerario. El aterrizaje de Carranza tuvo lugar a 400 kilómetros en línea recta de la ciudad de Washington.

A las 13:50 horas despegó de nueva cuenta para continuar su ruta con situaciones climáticas desfavorables y contratiempos tales como realizar el cambio del tanque central de combustible. Finalmente, este arduo recorrido culminó a las 17:15 horas, aterrizando en la ciudad de Washington, co-

ronado por el Himno Nacional Mexicano y la bienvenida del subsecretario de Estado, Robert E. Olds, así como del embajador Téllez.

En la capital norteamericana recibió múltiples honores: visitó la academia de West Point, Nueva York, y se le otorgó el título de Embajador de México de Buena Voluntad. Posteriormente se trasladó a Nueva York, para emprender la segunda parte de la ruta, correspondiente al regreso a suelo mexicano.

Conforme lo planeado, se desplazó vía aérea a Nueva York, escoltado por aviones norteamericanos y sin dejar pasar la oportunidad, saludó a México y a la prensa. Tras revisiones y ajustes del “México-Excelsior” Carranza anunció que estaba listo para emprender su regreso a México, avisando al general José Luis Amezcua, jefe del Departamento Aeronáutico de la Secretaría de Guerra y Marina que el 10 de julio emprendería el vuelo sin escalas hacia México. Sin embargo las pruebas realizadas un día antes le hicieron ver que las terribles condiciones ambientales que imperaban, aunadas al peso de su aeronave, imposibilitarían su despegue.

El vuelo de regreso se retrasó por el mal tiempo, lo cual provocó en México una situación comprometedoras ante la opinión pública, por lo que se asegura que el entonces Secretario de Guerra y Marina, general Joaquín Amaro, le ordenó en un telegrama que se regresara de inmediato. Emilio Carranza salió de Nueva York el 12 de julio de 1928 en medio de una fuerte tormenta. Cuando volaba sobre Mount Holly, New Jersey, el México-Excelsior cayó abatido por la tempestad.

Los restos de Carranza fueron encontrados por un joven carpintero. Tras ser embalsamado, su cuerpo fue cubierto por una bandera de los Estados Unidos y seis oficiales del Ejército Norteamericano montaron guardia en su honor; al día siguiente fue trasladado a Nueva York.

Fuerzas americanas hicieron sonar salvas de fusilería antes de embarcar el cadáver para trasladarlo a México, donde ya se realizaban los preparativos para recibir el cuerpo con los honores correspondientes. Su cadáver fue homenajeado en todas las poblaciones por donde pasaba, desde Nuevo



Avión sobrevolando el tren que trasladó los restos del capitán Carranza a la Ciudad de México, julio de 1928.
Foto: FAPECFT.

Laredo hasta la Ciudad de México. En la capital del país se realizó una gran cantidad de ceremonias y sus restos fueron depositados en la Rotonda de los Hombres Ilustres.

Durante su carrera obtuvo los siguientes ascensos:¹⁵ teniente piloto aviador el 14 de enero de 1926, capitán 2/o. piloto aviador el 11 de septiembre de 1927 y capitán 1/o. piloto aviador el 11 de junio de 1928.

Tenía al morir 22 años de edad, el 12 de julio de 1928.

VUELO DEL GENERAL ROBERTO FIERRO VILLALOBOS A CUBA Y CENTROAMÉRICA, Y DE NUEVA YORK A LA CIUDAD DE MÉXICO¹⁶

Los vuelos de buena voluntad del general Villalobos ocupan un lugar especial en la época de los grandes vuelos en nuestro país, poniendo el nombre de México y su Fuerza Aérea en las primeras planas de los periódicos nacionales e internacionales de ese entonces. El general Villalobos nació en Ciudad Guerrero, estado de Chihuahua el 10 de noviembre de 1897. Realizó sus estudios primarios en su ciudad natal y la secundaria en la escuela oficial de la capital del Estado. Se unió a las fuerzas constitucionalistas en 1913, en las tropas al mando del entonces teniente coronel Jesús María Ríos, ascendiendo por méritos en campaña al grado de capitán primero de caballería. Sin embargo, renunció a este grado para poder ingresar como cadete a la Escuela Militar de Aviación, de la cual egresó el 12 de abril de 1922, como teniente piloto aviador. Más tarde causó alta en el mismo plantel como instructor de vuelo y llegó a ser integrante del escuadrón de caza.

15. Ascenso: El acto de mando mediante el cual es conferido al militar un grado superior en el orden jerárquico dentro de la escala que fija la Ley Orgánica. Legislación Militar, tomo III, SEDENA, México, 2012.

16. A.H.S.D.N., México, Archivo de Cancelados, Expedientes Personales: General de División Piloto Aviador Roberto Fierro Villalobos, XI/111/1-679.

En 1923, durante la rebelión delahuertista en contra del gobierno del general Álvaro Obregón, la escuadrilla del entonces teniente Fierro Villalobos fue designada para participar en la campaña contra los rebeldes a las órdenes directas del general Obregón, por lo que fue ascendido nuevamente por méritos en campaña, alcanzando el grado de mayor.

El día 20 de agosto de 1924, se fundó la Compañía Mexicana de Aviación, proyectada por Fierro Villalobos con el objetivo de trasladar vía aérea el salario de los trabajadores de la industria petrolera, así como aprovisionar de distintos pertrechos a los campamentos. En 1926, tomó parte con su escuadrilla en la campaña del Yaqui para sofocar la rebelión de ese grupo contra el gobierno, por lo cual obtuvo la jerarquía de teniente coronel, una vez más por méritos en campaña.

Nuevamente fue desplegado en 1927 en la campaña contra las fuerzas sublevadas de Francisco R. Serrano y Arnulfo R. Gómez. Estuvo a las órdenes del general Andrés Figueroa en el estado de Jalisco, para combatir a los cristeros que realizaban operaciones de guerra irregular en esa región.

Encontrándose desplegado en la perla tapatía, combatiendo la rebelión cristera en la plaza de Guadalajara, Jalisco, al frente de una escuadrilla de aviones, Fierro Villalobos fue llamado para marchar a Baja California, a fin de participar en una compañía ensambladora de aviones planeada e implementada por el general Abelardo L. Rodríguez, entonces mandatario en ese estado. Su función sería la de realizar vuelos de prueba en los aviones producidos en la incipiente Fábrica de Aviones de Baja California, que operaba en Tijuana.

Después de esta comisión, Fierro Villalobos retornó a la capital de la República, despegando el 30 de mayo de 1928 de Laguna Salada del Valle de Mexicali, B.C. Este vuelo es considerado de gran trascendencia para la historia aeronáutica, pues recorrió una distancia de 2 300 kilómetros en un tiempo de 15 horas, sin escalas.

Este viaje, realizado en un avión modelo Baja California No. 2, conocido también como BC-2, producido en la Fábrica de Aviones de Tijuana, comprobó el desempeño y seguridad en vuelo de



Roberto Fierro Villalobos y el *Baja California*, avión en el que realizó vuelos de buena voluntad en Centroamérica.
Foto: AHSDF.

esa aeronave. Por tal motivo, Fierro Villalobos, con la visión de grandes hazañas en mente, planteó a los mandos aéreos el proyecto de realizar nuevos vuelos de buena voluntad a destinos nunca antes intentados en Centro y Sudamérica. En primer lugar se planteaba La Habana, Cuba, como primer punto del itinerario hacia el Cono Sur, continuando con Guatemala, El Salvador, Honduras, Costa Rica y Panamá.

La intención de Fierro Villalobos de realizar este vuelo se vio postergada durante varias semanas en virtud de las condiciones climáticas adversas que prevalecían en la ruta hacia el primer derrotero en el Caribe. Inició lo que sería su triunfal travesía de 2 092 kilómetros hacia La Habana el 11 de agosto de 1928, y tras 12 horas de vuelo aterrizó a las 17:50 horas en el Campo Columbia en medio de una intempestiva tormenta.

“Confianza en el Arrojo y Pericia de nuestros pilotos”, “Un vuelo sin ningún incidente” “Enorme expectación había en la Capital de Cuba” “Júbilo desbordante cuando el California No. 2 apareció a lo lejos”, “Aclamaciones estruendosas”. “En 13 horas hizo el recorrido de 1 300 millas”. “Ninguna señal

de fatiga”. “Aterrizaje perfecto”, se leía en los encabezados de la primera plana de *El Universal* del 12 de agosto de 1928.¹⁷

El rumbo continuó el 28 de agosto de 1928, cuando Fierro partió de la isla del Caribe hacia Centroamérica. En cada una de sus escalas fue recibido con gran expectación y celebraciones, y fue condecorado con las preseas de “Mérito Militar” en Guatemala y Honduras, la condecoración “Carlos Manuel de Céspedes” en Cuba, entre otras; y finalmente con la condecoración al “Mérito Aeronáutico de 2/a Clase”, al regresar a suelo mexicano; además de haber sido distinguido también en el vecino país del norte, en donde siempre fue recibido por diversas autoridades militares y aéreas, en reconocimiento de su proeza en diversas maniobras militares.

Sin embargo, la idea de los grandes vuelos seguía en la mente de Fierro Villalobos. Una nueva aventura de 3 620 kilómetros comenzó a bordo de un avión Lockheed Sirius bautizado como “Anáhuac”, a las 03:30 horas del día 21 de junio de 1930. Partieron Fierro Villalobos y su copiloto, el subteniente mecánico Arnulfo Cortés, del campo Mitchell en Nueva York, y arribaron a las 17:00 horas a la Ciudad de México, recibidos efusivamente por la gente que se reunió en los campos de Balbuena para esperar la llegada de los pilotos.



Roberto Fierro Villalobos y Arnulfo Cortés Benavente, quienes volaron en el *Anáhuac* de la Ciudad de México a Nueva York. Foto: AHSDF.

17. Primera plana de *El Universal* en http://www.aema.mx/aviso_roberto_fierro.php, consultada el 11 de agosto del 2014.

La destacada presencia y participación en la época dorada de la aviación en México del general Roberto Fierro Villalobos, no fueron sus únicas aportaciones a la aeronáutica nacional. A lo largo de su carrera, su carácter visionario lo llevó a alcanzar importantes logros, entre los cuales destaca uno en materia de equidad de género, pues la primera mujer piloto aviador titulada en territorio nacional, egresó de la escuela de aviación civil que Fierro Villalobos implementó en Chihuahua.

Asimismo, el general Fierro fungió como gobernador interino del estado de Chihuahua y en 1934, por orden del general Lázaro Cárdenas del Río, se le designó Director de Aeronáutica Militar, creando en este nuevo cargo la Escuela Militar de Mecánicos de Aviación y la Escuela Militar de Meteorología. En 1937 viajó a Japón y China para representar a nuestro país como agregado militar en esas naciones. Alcanzó el grado de general brigadier en 1938 y en el año de 1940 ocupó la jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana, cargo que volvió a ocupar en 1959, durante el cual se inició el empleo del ala rotativa o helicópteros, y se creó el Colegio del Aire, columna fundamental de la educación militar de la FAM.

Durante su trayectoria militar recibió las condecoraciones de la “Cruz de Guerra” de Primera Clase, de “Perseverancia” de 2/a. y 3/a. clase, de “Aeronáutica” de 1/a. y 2/a. clases, y de “Mérito Militar” de 1/a. y 2/a. clase.

El general de división piloto aviador Roberto Fierro Villalobos, falleció el día 19 de julio de 1985, víctima de un paro cardíaco.

VUELOS DE BUENA VOLUNTAD A CENTRO Y SUDAMÉRICA DEL CORONEL PABLO L. SIDAR.¹⁸

Pablo Sidar es otro protagonista de la época dorada de la aviación en México. El 29 agosto 1929 realizó con todo éxito, junto al subteniente mecánico Arnulfo Cortes, un viaje de buena voluntad por

18. AHSDN, México, Archivo de Cancelados, Expedientes Personales: Coronel Piloto Aviador Pablo L. Sidar, XI/111/4-8548.



Coronel Pablo L. Sidar, quien realizó vuelos de buena voluntad a Centro y Sudamérica, a bordo del avión bautizado como *Ejército Mexicano*, del 29 de agosto al 7 de noviembre de 1929.
Foto: FAPECFE.

Centro y Sudamérica. Posteriormente, con el teniente piloto aviador Carlos Roviroza, a principios del mes de mayo del año siguiente, despegó de México en un viaje sin escalas hacia Buenos Aires, Argentina, en lo que sería su último vuelo.

Sidar nació en Zaragoza, España en 1895.¹⁹ Su carrera militar dio inicio en 1914, cuando con 19 años de edad ingresó como soldado raso a la causa constitucionalista. En junio de 1915 obtuvo el grado de teniente de Caballería por haberse distinguido en diversos combates contra las fuerzas de Victoriano Huerta en los estados de Coahuila, Aguascalientes y Querétaro.

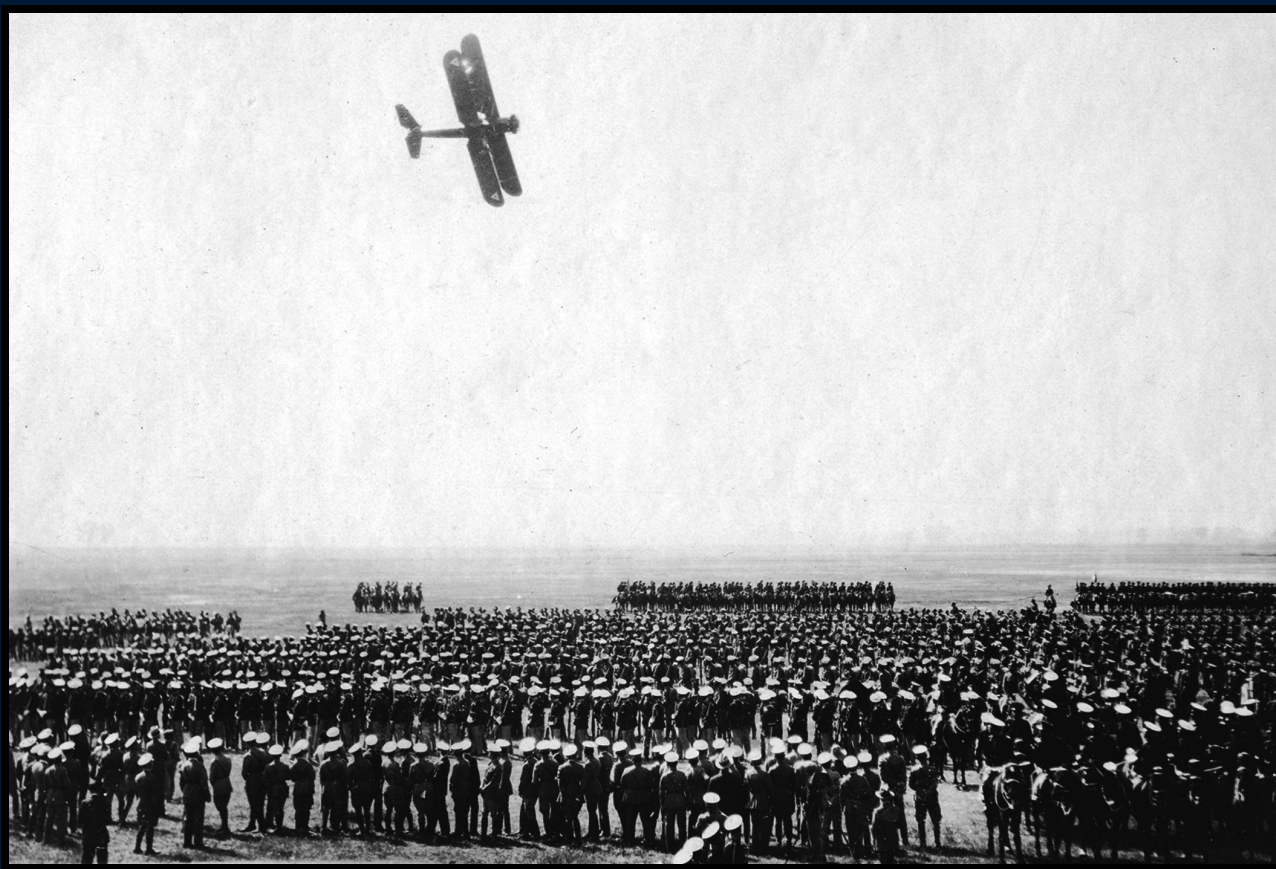
El 27 de noviembre de 1920 le fue concedida licencia ilimitada²⁰, quedando a disposición de la Jefatura de la Fuerza Aérea, a fin de ingresar como cadete en la Escuela Militar de Aviación, de la cual egresó con el grado de teniente de aeronáutica piloto aviador el 11 de febrero de 1922, causando alta posteriormente en el Escuadrón de Observación y Bombardeo Ligero, comenzando su carrera en la aviación militar mexicana. Pablo Sidar se ganó el apodo de “El Loco” por su fenomenal arrojo en la ejecución de acrobacias aéreas, utilizando la letra inicial de ese alias en su firma y siendo conocido como Pablo L. Sidar.²¹

Los vuelos de larga distancia de Sidar correspondieron al objetivo del Ejecutivo de la Nación de estrechar las relaciones internacionales. A bordo de un avión Douglas O2-m bautizado como “Ejército

19. Biografía de Pablo L. Sidar en www.presidencia.gob.mx/pablo-sidar-1895-1930, consultada 11 agosto 2014.

20. La Licencia Ilimitada es la que se concede al militar profesional de Arma o Servicio, sin goce de haberes y de otros emolumentos, para separarse del servicio activo. El Secretario de la Defensa Nacional podrá conceder o negar esta licencia, según lo permitan, a su juicio, las necesidades del servicio, pero en ningún caso se concederá cuando exista un estado de emergencia nacional y cuando el personal no haya cumplido el tiempo obligatorio de servicio establecido en esta Ley o en su contrato-filiación. El personal que la goce tendrá derecho a reingresar al servicio previa solicitud, siempre que el Presidente de la República considere procedente su petición y no se encuentre comprendido en alguna causal de retiro señalada por la Ley de la materia, éste se halle físicamente útil para el servicio, exista vacante y no hayan transcurrido más de seis años desde la fecha de su separación del activo y no adquiera otra nacionalidad. Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, México, p.29.

21. Biografía de Pablo Sidar en <http://sidaryrovirosa.blogspot.mx/2011/02/historia-de-pablo-sidar-y-carlos.html>, consultada el 12 de agosto de 2014.



El 29 de agosto de 1929, el coronel Pablo L. Sidar inició su vuelo de buena voluntad por Centro y Sudamérica. El 8 de noviembre fue recibido en los campos de Balbuena por el presidente Emilio Portes Gil, su gabinete, diplomáticos y el Ejército Mexicano.

Foto: FAPECFT.

Mexicano” llevó a cabo un vuelo de buena voluntad en distintos países de Latinoamérica, del 29 de agosto al 7 de noviembre de 1929, recibido por grandes bienvenidas en todas las ciudades de su itinerario que encabezaban los ministros de guerra de cada país y los primeros mandatarios de El Salvador, Uruguay, Paraguay, Bolivia y Cuba. En el mismo avión Douglas “Ejército Mexicano” realizó a finales de ese mismo año un vuelo de circunvalación en nuestro país.

El año siguiente, el 11 de mayo de 1930, con el teniente Carlos Rovirosa Pérez como su copiloto, Sidar partió en el que sería su último vuelo. Se trataba de un recorrido aéreo sin escalas entre la Ciudad de México y Buenos Aires, Argentina, alta aspiración que no se vio realizada, al caer la aeronave en la Cieneguita, playa ubicada en Puerto Limón, Costa Rica, falleciendo ambos tripulantes y siendo trasladados sus restos a la entonces Rotonda de los Hombres Ilustres del Panteón Civil de Dolores de esta capital.



Restos del avión *Morelos* en el que murieron el coronel Pablo L. Sidar y el teniente Carlos Rovirosa, en la playa de Cieneguita en Puerto Limón, Costa Rica, en mayo de 1930.
Foto: FAPECFE.



Restos del coronel Pablo L. Sidar, conducidos a la Catedral de la Ciudad de México, mayo de 1930.
Foto: FAPECFI.

Durante su carrera militar, el coronel Sidar, se hizo acreedor a la Condecoración al Mérito Militar, al Mérito Aeronáutico y Conmemorativa de la Cámara de Diputados, por parte del gobierno mexicano; la de Cóndor de los Andes de Bolivia, Gran Cruz de Boyaca de Colombia, Gran Cruz de Carlos Miguel de Céspedes de Cuba, Gran Cruz de Aviación de Chile, al Mérito Militar de Ecuador, al Mérito Militar de El Salvador, al Mérito Militar de Guatemala y Cruz Distinguida de Aviación de Perú, por parte de los respectivos gobiernos extranjeros.



Restos del coronel Pablo L. Sidar, conducidos a la Catedral de la Ciudad de México, mayo de 1930.

FOTO: FAPECFE.

CONCLUSIÓN

La joven Fuerza Aérea Mexicana del pasado siglo vio reunidos en su seno a hombres que conjuntaron armónicamente la técnica y la práctica de la aeronáutica, incorporando los principios del arte de la guerra en pro de las misiones de las fuerzas armadas y del país. En la época dorada de la aviación en nuestro país, estos hombres coordinaron integralmente la teoría y la praxis, hasta alcanzar la materialización de años de estudios y constantes experimentaciones en beneficio del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, en la aplicación táctica, estratégica y logística de los principios de la aviación.

Los expedientes militares presentan una estricta continuidad temporal característica de los documentos generados al interior de las unidades, dependencias e instalaciones del instituto armado. Esta continuidad se interrumpe únicamente por la ausencia de los registros estipulados en los múltiples ordenamientos castrenses emitidos para asegurar la comprobación de los servicios realizados por los militares, a fin de determinar las prestaciones posteriores al retiro²² del servicio. Y es en estos registros y en la revista *Tohtli* que se basa principalmente la presente sección, a fin de presentar algunos de los grandes vuelos del pasado siglo en México, con apego a la documentación de la Sección de Historia de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Desde finales de la década de 1920, se generalizó el entusiasmo y aclamación de la gente hacia los vuelos de buena voluntad. Estos viajes de larga distancia tenían importancia en el adiestramiento militar y los aspectos políticos: en un primer plano, se favorecía el perfeccionamiento de las técnicas de aeronavegación de los pilotos y su desempeño en desplazamientos de larga duración; en segundo lugar, se verificaba la trascendencia de la planeación logística²³ al considerarse las diversas

22. Retiro es la facultad que tiene el Estado y que ejerce por conducto de las Secretarías de la Defensa Nacional y de Marina para separar del activo a los militares al ocurrir alguna de las causales previstas en esta Ley. Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, México, 2012, Legislación Militar tomo VIII.

23. La Logística es la actividad administrativa militar que comprende la planeación y ejecución de operaciones en relación con los abastecimientos, la evacuación y hospitalización del personal, la construcción de obras y el alojamiento de las tropas, los transportes que no tengan finalidad táctica directa, el empleo de mano de obra y el empleo de servicios diversos en actividades conexas como las antes señaladas. Manual de Operaciones en Campaña, Tomo I, Secretaría de la Defensa Nacional, México, 2010, p. 6.

necesidades técnicas para efectuar exitosamente un vuelo, como el conocimiento de las condiciones meteorológicas, el control de vuelos y mantenimiento del equipo, entre otros. Finalmente se impulsaban también las relaciones internacionales con los países a los cuales se visitaba y el reconocimiento mundial para los pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana, resultado de las intensas campañas periodísticas y radiofónicas que publicitaban ampliamente estos sucesos.

Desde el mito de Ícaro y Dédalo, pasando por las primeras aplicaciones del principio de Arquímedes en los remotos orígenes de la aeronavegación, hasta llegar al Lockheed Martin F-35 Lighting II, los hombres de cada época nunca dejaron de soñar y continuarán soñando con el vuelo. Es en el Primer Centenario de la Fuerza Aérea Mexicana cuando recordamos algunos de sus hechos y personajes más sobresalientes, quienes también imaginaron volar, hasta alcanzar la realización de proezas aéreas que se constituyeron como las primeras en su género a nivel mundial, así como el logro de avances tecnológicos en pro de las Fuerzas Armadas y de la Nación Mexicana. Fue pues el objetivo de este capítulo, recordar a esos pilotos y sus hazañas, quienes contribuyeron a cimentar las bases de la Fuerza Aérea Mexicana como parte de las instituciones que se dedican a salvaguardar al México presente.

FUENTES CONSULTADAS

ARCHIVO HISTÓRICO DE LA SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondo Cancelados, Expediente Personal del General de División Roberto Fierro Villalobos, XI/111/1-679.

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondo Cancelados, Expediente Personal del General Brigadier José Carlos Samuel Rojas Rasso, XI/111/3-2788.

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondo Cancelados, Expediente Personal del Coronel Pablo Sidar, XI/111/4-8548

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondo Pensionistas, Expediente Personal del Teniente Coronel Piloto Aviador Horacio Ruiz Gaviño, XI/111.2/5-270.

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondo Cancelados, Expediente Personal del Capitán 1/o. Piloto Aviador, Emilio Carranza Rodríguez XI/111/7-21073

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondo de Cancelados, Expedientes Personales: Capitán 2/o. Mecánico de Aeronáutica Juan Guillermo Villasana López, XI/111/8/20812

BIBLIOGRAFÍA

Cruz Morales, Armando, *Historia Militar del General de División Piloto Aviador Alfonso Cruz Rivera*, México, Impresiones Romano, 2009.

Diccionario Histórico y Biográfico de la Revolución Mexicana, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1991, 7 vols.

José Raúl Solórzano Perea

Glosario de términos militares, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2011.

Legislación Militar, Tomo III, Secretaría de la Defensa Nacional, México, 2012.

Militares y Marinos Destacados. Héroes y Próceres del Ejército, Fuerza Aérea y Armada de México, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2011.

Reglamento General de Deberes Militares, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, México, 2012.

Manual de operaciones en Campaña, Tomo I, Secretaría de la Defensa Nacional, México, 2010, p. 6.

FUENTES ELECTRÓNICAS

Biografía de Horacio Ruiz Gaviño en <http://www.sedena.gob.mx/conoce-la-sedena/antecedentes-historicos/fuerza-aerea-mexicana/biografias/tte-cor-pa-horacio-ruiz-gavino>, consultada 11 agosto 2014.

Biografía de José Carlos Samuel Rojas Rasso en <http://www.sedena.gob.mx/conoce-la-sedena/antecedentes-historicos/fuerza-aerea-mexicana/biografias/gral-brig-pa-samuel-c-rojas-rasso>, consultada 11 de agosto del 2014.

Biografía de Pablo Sidar en <http://sidaryrovirosa.blogspot.mx/2011/02/historia-de-pablo-sidar-y-carlos.html>, consultada el 12 de agosto de 2014.

<http://www.sedena.gob.mx/conoce-la-sedena/antecedentes-historicos/fuerza-aerea-mexicana>

LA AVIACIÓN MILITAR DURANTE LA POSREVOLUCIÓN

Sargento 1/o. A. A. Historiadora Martha Teresa Méndez Santos

INTRODUCCIÓN

El presente capítulo se ubica en la primera mitad del siglo xx, propiamente en las décadas de 1920 y 1930, también conocidas como el periodo posrevolucionario, el cual fue el marco de constantes rebeliones, en su mayoría, producto de las deficiencias del sistema democrático manifestadas en las sucesiones presidenciales y que a su vez fueron consecuencia del proceso conocido como la Revolución Mexicana (1910-1920).¹

En este contexto, la aviación militar de la posrevolución colaboró realizando actividades de abastecimiento, esparciendo propaganda, efectuando reconocimientos y sobre todo ejecutando ametrallamientos y bombardeos con mucha más eficacia que en el periodo revolucionario, aunque aún pasarían algunos años para que los ataques aéreos tuvieran el efecto que conocemos hoy en día:

Es poco probable que esos ataques hubieran provocado daños considerables a la tropa y las obras de defensa enemigas. En primer lugar, no todas las bombas explotaron al impactarse con algún objeto. Por otro lado, como en el caso de las bombas aéreas utilizadas durante los años iniciales de la Primera Gue-

1. “Una Rebelión es un alzamiento armado dirigido contra el Jefe de Estado o Gobierno, y en el que ha de concurrir uno de los siguientes supuestos: que al frente del movimiento se encuentren fuerzas del ejército; que la rebelión se lleve a cabo por militares”. *Enciclopedia Salvat*, Tomo 11, España, Salvat, 1971, p. 2838.

rra Mundial, eran relativamente pequeñas en tamaño. Debido a su poco peso (10 lb o casi 3 kg), tenían poco efecto contra estructuras de cemento y ladrillo. Los aviones de la época tampoco eran capaces de llevar cargamentos pesados; esto era especialmente el caso respecto a los aviones de dos pasajeros debido al peso extra de la persona que iba como observador o bombardero. No había manera de mejorar la puntería hasta que fueran desarrolladas miras de bombardeo en picada.²

La importancia de este periodo, para el tema que nos ocupa, consiste en que fue en la posrevolución cuando la aviación militar ingresó formalmente en las operaciones militares, dando como resultado su sistematización, desarrollo y reorganización, siendo esta experiencia bélica la que más tarde le daría los elementos necesarios para consolidarse como una fuerza armada.

LA AVIACIÓN MILITAR ANTE LAS REBELIONES

REBELIÓN DELAHUERTISTA (1923-1924)

Tras la promulgación del Plan de Agua Prieta (23 de abril de 1920) y el asesinato del presidente Venustiano Carranza en Tlaxcalaltongo, Puebla (20 de mayo de 1920), Adolfo de la Huerta se desempeñó como Presidente Interino, hasta que el general Álvaro Obregón fue electo para ocupar dicho cargo, lo cual efectuó el 1 de diciembre de 1920.³

2. Lawrence Douglas, *et al.*, "Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana, 1913-1915" en *Historia Mexicana*, México, Colegio de México, No. 1, julio-septiembre 2006, Vol. LVI p. 186.

3. Adolfo de la Huerta (1881-1955) nació en Hermosillo, Sonora. En 1908 actuó como representante del antirreeleccionismo en diferentes zonas del país. En 1913 acompañó al presidente Francisco I. Madero, junto con los Cadetes del Colegio Militar desde el Castillo de Chapultepec hasta la fotografía Daguerre en la Calle de Plateros (hoy Madero), y cooperó durante la Decena Trágica. El 20 de febrero se presentó en Monclova, Coahuila, ante Venustiano Carranza para apoyar el movimiento constitucionalista contra Victoriano Huerta. Tras la firma de los Tratados de Teoloyucan (1914) ocupó el cargo de Oficial Mayor de la Secretaría de Gobernación (1915-1916) y fue Gobernador Provisional de Sonora (1916-1917); nuevamente Oficial Mayor de la Secretaría de Gobernación

No obstante, en vísperas de las elecciones presidenciales de 1924 se suscitó una división política que dio lugar a la primera rebelión de la década, originada en el seno del “triumvirato sonoreño” —Álvaro Obregón, Adolfo de la Huerta y Plutarco Elías Calles—. El conflicto inició cuando el general Obregón favoreció al general Calles como candidato para sucederle y así continuar con el proyecto de gobierno obregonista, mientras que algunos políticos consideraban que debía existir un cambio por lo cual apoyaron la candidatura de Adolfo de la Huerta.⁴

El 24 de septiembre de 1923 de la Huerta renunció a su cargo a la cabeza de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el 19 de octubre aceptó su candidatura. No obstante, aún antes de efectuarse los comicios y ante la plena seguridad de que el general Obregón apoyaría al general Calles, los primeros días del mes de diciembre de 1923, militares que apoyaban a de la Huerta se levantaron en armas en el estado de Veracruz. A estos se unieron 102 generales, de los cuales 36 tenían mando de tropas como Salvador Alvarado, Cándido Aguilar, Antonio I. Villarreal, Manuel M. Diéguez y Manuel García Vigil;⁵ a los cuales se sumaron 573 jefes, 2 417 oficiales y 23 224 elementos de tropa. Además, latifundistas y caciques de diferentes estados aportaron 30 000 hombres al movimiento, para sumar un total de casi 56 000 hombres.⁶

La reacción del gobierno fue inmediata. Se aumentaron los efectivos del Ejército con 162 Regimientos de Caballería, más 35 Cuerpos Irregulares; 29 Batallones de Línea y 5 Auxiliares; un

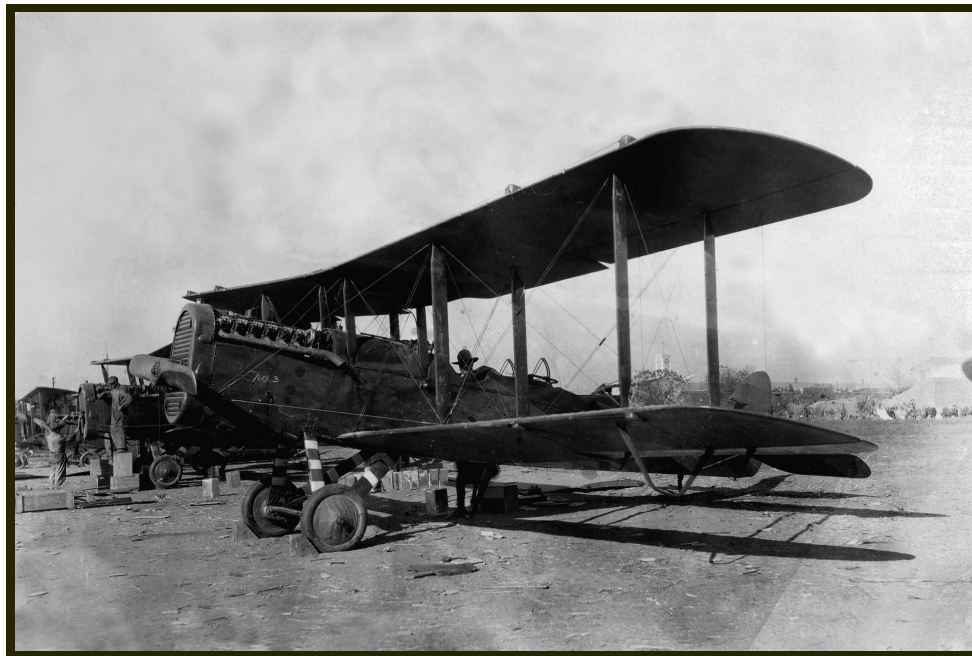
(1917); Senador de la República y Cónsul en Nueva York (1918); Gobernador Constitucional de Sonora (1919-1920); Secretario de Hacienda y Crédito Público (1920-1923). Tras la derrota de su rebelión huyó a los Estados Unidos de América donde abrió una academia de canto. A su regreso a México ocupó el cargo de Visitador General de Consulados y Director General de Pensiones Civiles de Retiro. José Rogelio Álvarez (dir.), *Enciclopedia de México*, México, Secretaría de Educación Pública, 1987, Tomo VII, p. 4093.

4. Ya desde 1923 el presidente Obregón había ordenado una nueva división territorial militar y se elevó el número de Jefaturas de Operaciones Militares a 35, en ampliación de las 20 que había. Miguel A. Sánchez Lamego, *et al.*, *El Ejército Mexicano*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979, p. 452.

5. Enrique Plasencia de la Parra, “El exilio delahuertista”, en *Estudios de historia moderna y contemporánea*, México, s/e, No. 43., enero-junio 2012, p. 3; José Rogelio Álvarez, *op. cit.*, Tomo VI, p. 3651.

6. Existen fuentes que mencionan que el 70% del Ejército se unió a la rebelión. Véase Martha Beatriz Loyo, “La reorganización Militar durante los años veinte”, en *Historia de los Ejércitos Mexicanos*, México, INEHRM, 2013, p. 371; Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.*, p. 453; José Rogelio Álvarez, *op. cit.*, Tomo 7, p. 4073 y Tomo 10, p. 5953.

Regimiento de Artillería y 4 Regimientos de Ametralladoras. Además, se compraron 56 000 armas; 50 millones de cartuchos; 1 avión De Havilland y 6 Lincoln.⁷



Avión De Havilland utilizado en la campaña militar contra la rebelión delahuertista.
Foto: FAPECFT.

El gobierno del General Obregón dividió las operaciones en seis regiones:

- I. Oriente: Puebla y Tlaxcala, en contra de los sublevados en Veracruz y el sureste.
- II. Occidente: Bajío para atacar a los rebeldes en Jalisco, Colima, Zacatecas y Aguascalientes.
- III. Sur: Morelos, Guerrero y Estado de México.
- IV. Istmo: con el fin de evitar el tránsito del enemigo por el Ferrocarril de Tehuantepec.
- V. Nayarit: para impedir el avance de los rebeldes hacia el norte.
- VI. La Mixteca: contra los sublevados en Oaxaca.

7. Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.*, p. 454.



El general Álvaro Obregón hace un recorrido en Irapuato durante la rebelión delahuertista, acompañado de Fernando Torreblanca y los generales Joaquín Amaro y Gonzalo Escobar.

Foto: FAPECFT.

Dicho Plan de operaciones fue diseñado por el presidente, quien además tomó el mando de los frentes Oriente y Occidente.⁸

Los aviones con los que se contaba eran viejos y tenían en su haber muchas horas de vuelo, tales como Avro, Anzaldo, Moranne-Soulnier, Farman, Newport y Sopwith, varios de los cuales no reunían las condiciones necesarias para ser empleados en la guerra.

Con dicho equipo iniciaron la campaña enviando una primera escuadrilla a Mexicali, Baja California;⁹ una segunda a Iguala, Guerrero, comandada por Alberto Vieytez; la tercera a Irapuato, Guanajuato, comandada por Rafael Ponce de León y la cuarta se quedó en la Ciudad de México al mando de Ralph O'Neill, pero pronto se integró a Irapuato, donde se encontraba el general Obregón.

Iniciadas las operaciones, se compraron aviones nuevos a los Estados Unidos de América, entre ellos 6 De Havilland DH-4, equipados con motores Liberty de 400 hp, 1 De Havilland DH-4B y un Anzaldo *Balilla*. Además se compraron 6 biplanos Lincoln Standard a una empresa privada, para ser empleados en misiones de observación y venían equipados con motores Hispano-Suiza.

Por su parte, los rebeldes lograron emplear brevemente la aviación pues se apoderaron de la escuadrilla Farman, que se encontraba estacionada en Guadalajara, Jalisco, y cuyos pilotos fueron obligados a efectuar vuelos de reconocimiento y bombardeos a las posiciones federales, aunque con resultados poco efectivos.¹⁰

Durante esta campaña destacó la participación de la aviación militar en labores de observación, reconocimiento, ametrallamiento y bombardeo, entre otras.

8. José Rogelio Álvarez, *op. cit.*, Tomo 10, p. 5953.

9. “La escuadrilla es la unidad fundamental de las formaciones orgánicas de aviación y recibe el nombre del objetivo a que está destinada: Escuadrilla de ataque, bombardeo, pelea, combate, exploración, observación, etc., que se constituye generalmente con dos, tres o cuatro aviones del mismo tipo”. *Glosario de términos militares*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1990, p. 170. “Si bien para el periodo que nos ocupa aún no estaban tan bien delimitadas las acciones de cada escuadrilla y un solo avión se veía obligado a desempeñar todas o varias de las tareas descritas”. Manuel Ruiz Romero, *Aviación Militar. Historia de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval*, México, Talleres El Universal, 2004, p. 62.

10. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 63.

Se realizó un importante ametrallamiento en la plaza de toros de Morelia, Michoacán; se bombardeó el puente ferroviario de La Piedad de Cabadas y sobre el camino del Lago de Cuitzeo, en el mismo estado; tras lo cual el general Obregón pudo establecer su base de operaciones en Irapuato, mientras que el general Calles tuvo que avanzar hacia San Luis Potosí.

Posteriormente, se realizo un ametrallamiento en Palo Verde, Michoacán. Mientras tanto, las tropas rebeldes que habían huido de Morelia, se concentraron en Guadalajara, y después se replegaron hacia Ocotlán, Jalisco, con el fin de atrincherarse al otro lado del río Lerma. Para ese momento el Secretario de Guerra y Marina, general Joaquín Amaro ya había preparado el terreno y ordenó que la escuadrilla con base en Irapuato se trasladara a dicha región.

Durante quince días la aviación militar realizó ametrallamientos y bombardeos diarios en Ocotlán, Jalisco, dirigidos a las loberas, los nidos de ametralladoras y los pasajes subterráneos de comunicación entre las trincheras, hasta que se logró reducir al ejército enemigo a unas cuantas partidas rebeldes.¹¹

Tras este episodio, la escuadrilla que se encontraba en dicho punto se dirigió hacia Guadalajara, donde arrojó propaganda y realizó ametrallamientos sobre los trenes de los rebeldes que huían rumbo a Colima.

A la par, la aviación realizó importantes labores de avituallamiento, por ejemplo durante los trabajos para recuperar la plaza de Villahermosa, Tabasco, donde se arrojaban pequeños paracaídas con medicamentos, latas de conservas, azúcar e incluso cajas de municiones.

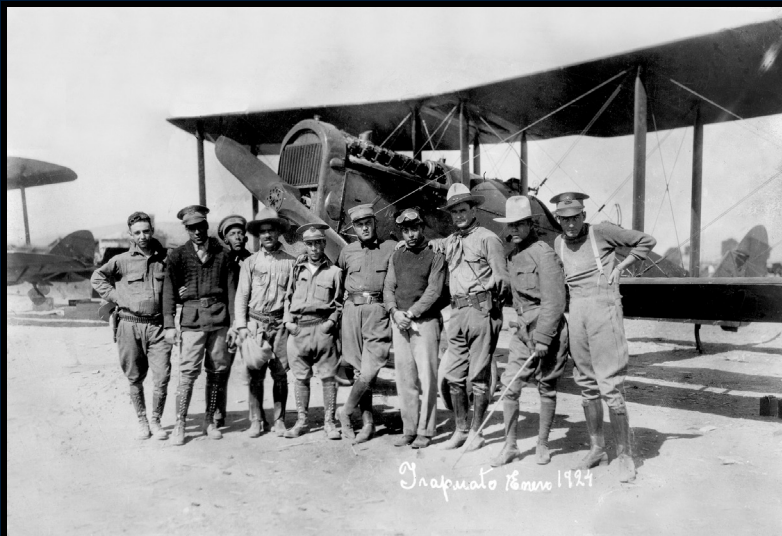
Para poder sofocar al resto de los alzados, en marzo de 1924 arribó al puerto de Salina Cruz, Oaxaca, el general Francisco Serrano, Secretario de Guerra y Marina, acompañado por personal de las diferentes armas, incluyendo una flotilla aérea de combate con aviones Biplano Serie B y De Havilland DH-4, que apoyaron a las tropas gubernamentales hasta San Cristóbal de las Casas, Chiapas,

11. Pese a la superioridad que podría parecer el contar con la aviación militar en la batalla, los ametrallamientos y bombardeos aún tenían sus deficiencias y las ametralladoras en tierra aún podían derribar a los aviones. Véase, Roberto Fierro Villalobos, *Esta es mi vida*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1964, p. 58.



El coronel asimilado Ralph O'Neill en un DH-4B, acompañado por su artillero, el capitán Manuel de Jesús Solís, enero de 1924.

Foto: FAPECFT.



El capitán Rafael Ponce de León, los tenientes Adán Gálvez Pérez y Librado Abitia y un grupo de pilotos junto a un avión De Hallivand, enero de 1924.

Foto: FAPECFT.

y después fueron enviados a Minatitlán, Veracruz, uno de los últimos reductos rebeldes y lugar donde se encontraba Adolfo de la Huerta.

Tras la derrota de los delahuertistas en Minatitlán, el 21 de marzo de 1924, Adolfo de la Huerta huyó a Cuba y posteriormente a los Estados Unidos de América, al igual que varios de sus dirigentes, quienes intentaron mantener viva la rebelión, pero la división al interior del movimiento manifestada desde sus primeros días, impidió que pudieran reforzarse.¹²

El levantamiento fue sofocado en junio de 1924 y únicamente quedaron pequeños grupos armados que se dedicaron a asaltar algunas regiones de la Decimosegunda Jefatura de Operaciones Militares, siendo eliminados por las fuerzas terrestres.¹³ Se dio de baja a los principales generales involucrados en el movimiento y se recompensó a aquellos que habían permanecido leales.¹⁴

Al finalizar las operaciones aéreas, fueron cesados los Escuadrones de Caza, Observación y Bombardeo Ligero, así como los de Observación y Bombardeo Pesado, además se dispuso de los pilotos titulados con el fin de que continuaran con su instrucción en la Escuela Militar de Aeronáutica donde además se incrementó el número de alumnos; se dio de baja a todo el personal civil que había ingresado con motivo de la rebelión para realizar labores administrativas; se adquirió herramienta y motores para aviones Siemens. Finalmente se inició la construcción de varios aeroplanos y se procedió a reparar aquellos que habían sido fuertemente dañados durante la rebelión.¹⁵

Por su parte, durante este episodio la aviación militar adquirió experiencia y renombre dentro de las operaciones militares desempeñando con éxito cada misión que le fue conferida.¹⁶

12. Enrique Plasencia de la Parra, *op. cit.*, p. 8.

13. El país se encontraba dividido en 37 Jefaturas de Operaciones Militares. Joaquín Amaro, *Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina. 1924-1925*, México, Secretaría de Guerra y Marina, 1925, p. 164

14. Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.*, p. 455.

15. Joaquín Amaro, 1924-1925, *op. cit.*, p. 89-94.

16. Por su participación en dicha rebelión, muchos de los pilotos pertenecientes a los Escuadrones de Bombardeo Pesado, Bombardeo Ligero, Observación y Caza fueron ascendidos en reconocimiento a sus acciones en campaña. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 63-64. Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.*, p. 455.

LEVANTAMIENTO YAQUI (1926)

Al concluir la rebelión delahuertista y el periodo presidencial del general Álvaro Obregón, el país se encontraba con un déficit de 41 millones de pesos originado, según algunas fuentes, de una mala administración de Adolfo de la Huerta como Secretario de Hacienda y por los gastos para sofocar su rebelión, que costó a la nación 39.3 millones de pesos.¹⁷

Tras entregar la presidencia al general Plutarco Elías Calles el 1 de diciembre de 1924, el general Obregón regresó a Sonora donde compró la finca Náinari y se dedicó a administrarla.¹⁸

Estando en dicha situación, el 13 de septiembre de 1926 representantes del Pueblo Yaqui intentaron conferenciar con el ex presidente con el fin de negociar la devolución de las tierras que les habían sido arrebatadas años atrás. No obstante, al no poder hablar con él intentaron abordar el tren en la estación de Vícam, durante el viaje del general Obregón de Nogales a Cajeme, actual Ciudad Obregón, Sonora. Dicha acción tuvo un efecto inusitado; las autoridades afirmaron que los yaquis habían secuestrado al ex mandatario y que se encontraban en franca rebeldía contra el gobierno y dados los antecedentes beligerantes del pueblo yaqui la reacción del general Calles no se hizo esperar.

Se comisionó al general Obregón para dirigir las operaciones militares de la denominada “Campaña de Sonora” y se envió una escuadrilla de la Ciudad de México a Manzanillo y de ahí a Guaymas, Sonora, a bordo de un barco de vapor, que además llevaba bombas, municiones, un batallón de infantería con sus animales y una sección de artillería con mulas y caballos.¹⁹ Poco después se nombró al general Francisco R. Manzo para asumir el mando supremo de esta campaña.²⁰

17. Véase “La controversia Pani-de la Huerta”, en *Enciclopedia*, tomo 10, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1924, p. 59-54.

18. Es importante mencionar que entre 1925 y 1926 se realizó una depuración del Ejército, disminuyendo sus filas con el fin de contar con un efectivo menos numeroso pero más especializado. Miguel A. Sánchez Lamego, *op. cit.*, p. 456.

19. Roberto Fierro Villalobos, *op. cit.*, p. 78 y 81.

20. Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Francisco R. Manzo, Clasificación: XI/III/1-118.

Para combatir la rebelión se envió tanto a pilotos experimentados como a recién egresados de la Escuela Militar de Aeronáutica. El 29 de septiembre, el mayor Roberto Fierro Villalobos realizó el primer vuelo de inspección sobre la Sierra de Bacatete, con un De Havilland DH-4.²¹ Poco después se incorporaron dos escuadrillas más al mando de los mayores Fernando Proal Pardo y Gustavo G. León.²²

Pronto se iniciaron los vuelos de ametrallamiento. El 16 de octubre el Mayor Fierro realizó dos vuelos de combate sobre Bacatete y la amplia región del río yaqui.²³

Además se compraron dos aviones Douglas O2-M a los Estados Unidos de América que llegaron a Hermosillo, Sonora, en febrero de 1927.

El general Manzo determinó formar tres Columnas: la primera al mando del general Antonio Ríos Zertuche en Pitahaya a donde pasaría la escuadrilla de aviación; la segunda al mando del general Lucas González Tijerina en Agua Caliente y la tercera del General Armenta en el Colorado. La finalidad era sitiarse a los rebeldes en la Sierra de Bacatete.

El 25 de octubre se realizaron bombardeos a las posiciones de Bacatete y el Bacatetito, por lo cual el enemigo se desplazó hacia Agua Caliente y Pilares.²⁴

Desde principios de 1927 se realizaron reconocimientos aéreos en la vía del ferrocarril rumbo a Mapoli y Bacatete, y hacia mediados de año los yaquis habían perdido fuerza.

La participación de la aviación militar durante este conflicto consistió en:

I. Vigilancia aérea permanente.

II. Bombardeos en:

21. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 66. AHSDN, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Roberto Fierro Villalobos, Clasificación: XI/III/1-679.

22. A.H.S.D.N., Fondo Cancelados, Expediente Personal: Fernando Proal Pardo, Clasificación: XI/III/1-363. A.H.S.D.N., Fondo Cancelados, Expediente Personal: Gustavo G. León, Clasificación: XI/III/1-645.

23. Roberto Fierro Villalobos, *op. cit.*, p. 82.

24. *Ibid.*, p. 87.

- A. Las Caponas.
- B. Sierra de la Virgen.
- C. Cañón de Huapan.
- D. Cerca de la estación de Mápoli.
- E. Huiribi.
- F. Campamento Balcob.

III. Bombardeos y ametrallamientos en:

- A. Campamentos de Bacatete y Tetacombiate.
- B. Cañón de la Higueras.
- C. Las Arenas.
- D. El Cajón.
- E. Cerro de Zamahuaca.
- F. Cruz de Piedra.
- G. Pitahaya.
- H. Cerro del Gallo.

En total entre 1926 y 1927 se efectuaron 354 vuelos en exploraciones y 68 vuelos en bombardeos y ametrallamientos durante esta campaña.²⁵

Finalmente, la rebelión culminó el 28 de julio de 1927, con la derrota total de los yaquis y la rendición de sus últimos jefes.

Si bien existen diversas versiones sobre el origen de esta rebelión, la lucha del pueblo yaqui se remonta siglos atrás y continuó mucho tiempo después de concluido este episodio de la historia nacional.

25. Joaquín Amaro, *Memorias de la Secretaría de Guerra y Marina. 1926-1927*, México, Secretaría de Guerra y Marina, 1927, p. 89.

REBELIÓN SERRANO-GOMISTA (1927-1928)

Apenas concluida la sublevación Yaqui, en octubre de 1927 estalló una nueva rebelión encabezada por los generales Francisco R. Serrano y Arnulfo R. Gómez, quienes eran candidatos para suceder al general Calles en la silla presidencial y compartían su rechazo a la reelección del general Álvaro Obregón.

No obstante, el 3 de octubre del mismo año, cuando apenas se veían los atisbos de la conflagración, fue capturado el general Serrano en Cuernavaca junto con 13 de sus acompañantes, siendo todos fusilados.

Por su parte, la aviación militar recibió la orden de bombardear a las tropas comprometidas con la rebelión. Para entonces el Departamento Aeronáutico contaba con 16 Biplanos y 2 monoplanos en servicio de tipo Anáhuac, Morane, Douglas, De Havilland, Lincon y Farman, además de 21 biplanos y 1 monoplano en reparación y 9 biplanos en construcción.²⁶

Se realizaron bombardeos sobre las tropas enemigas acantonadas en Texcoco y Teotihuacán, entre otros puntos, lo cual se efectuó durante dos o tres días haciendo prisionero al general Alfredo Rueda Quijano, quien fue sometido a un Consejo de Guerra Extraordinario y condenado; siendo fusilado en la antigua Escuela Militar de Tiro de San Lázaro, en la Ciudad de México.²⁷

Finalmente la aviación militar se dedicó a hostilizar a las pocas tropas que se encontraban con el general Gómez en la sierra veracruzana, empleando aviones De Havilland, Anzaldo, Avro, Farman y varios Moranne.²⁸

26. *Ibid.*, p. 98.

27. “El Consejo de Guerra Extraordinario es el competente para juzgar en campaña y dentro del territorio ocupado por las fuerzas que tuviere bajo su mando el comandante investido de la facultad para convocarlos, a los responsables de delitos que tengan señalada la pena de muerte”, *Glosario de términos militares, op. cit.*, p. 90.

28. Este ascendió por méritos en campaña durante la rebelión delahuertista.

A la par, se formó una columna al mando del general José Gonzalo Escobar, quien estableció su Cuartel General en el Fuerte de Perote, Veracruz, y que tenía el apoyo de cinco aviones incluyendo el *Jenny*, que era un Curtis propiedad del Mayor Roberto Fierro. La aviación auxilió la columna gubernamental en combates, como el que se realizó rumbo a Ayahualco, Veracruz, donde efectuaron bombardeos en el cañón del mismo nombre:

Más adelante los soldados nos contaron que varias bombas cayeron sobre las tropas leales al gobierno. La serranía es ahí tan apretada e intrincada que materialmente era imposible distinguir unas fuerzas de otras; pero afortunadamente esos involuntarios e inevitables errores no causaron bajas, lo cual implica que la topografía del terreno a veces resulta la mejor protección contra los ataques que se practican desde el aire.²⁹



Con estas operaciones se lograron varios prisioneros, entre ellos el general Arnulfo R. Gómez, quien fue fusilado en Coatepec, Veracruz, con lo cual fue sofocada dicha rebelión a pocos meses de haberse iniciado.

Avión *Jenny*, modelo Curtiss, propiedad del mayor Roberto Fierro.

Foto: AHSDN.

29. Roberto Fierro Villalobos, *op. cit.*, p. 96.

REBELIÓN CRISTERA (1926-1929)

El conflicto Iglesia-Estado en México se remonta a las primeras medidas tomadas por los gobiernos liberales del siglo XIX en contra de los privilegios del clero. En el siglo XX, durante la Revolución Mexicana, se emitieron ciertos lineamientos que intentaron reducir la influencia eclesiástica en el ámbito político y social.

La Constitución de 1917, promulgada por el presidente Venustiano Carranza, fue considerada anticlerical, especialmente en lo que respecta a los artículos 3º, 5º, 24º, 27º y 130º, por lo cual el Episcopado Mexicano, con apoyo del Papa Benedicto XV, protestó por tales supuestos.

Durante la administración del general Álvaro Obregón la relación del gobierno con la Iglesia fue tensa. Desde 1913 se había creado la Asociación Católica de la Juventud Mexicana (ACJM) pero fue en 1922 cuando cobró fuerza en defensa del culto.

En 1925, con el fin de hacer cumplir la Constitución y que la Iglesia fuera controlada por el gobierno de cada estado o ayuntamiento, el presidente Plutarco Elías Calles propuso la creación de la Iglesia Nacional Mexicana bajo la dirección del patriarca José Joaquín Pérez, provocando diversas manifestaciones en contra.

En marzo del mismo año surgió la Liga Nacional de Defensa de la Libertad Religiosa (LNDLR), que entre otras cosas quería la derogación o reforma de los artículos que limitaban las actividades de la Iglesia.³⁰ En respuesta, el gobierno intensificó las restricciones, reduciendo el número de sacerdotes y estipulando su registro obligatorio, además de reformar el Código Penal para imponer castigos a los infractores.

Fue entonces cuando las organizaciones religiosas, incluida la LNDLR, llamaron a un boicot general que pretendía reducir el consumo de productos, retirar el dinero de los bancos y limitar las

30. Alicia Olivera Sedano, *Aspectos del conflicto religioso de 1926 a 1929. Sus antecedentes y consecuencias*, México, Secretaría de Educación Pública, 1987, (Colección Cien de México), p. 96-98.

actividades económicas para crear una crisis financiera. Pronto se sumaron a la protesta los obreros católicos que se enfrentaban ideológicamente a los obreros socialistas. Así, la ACJM adquirió más fuerza y surgió además la Organización de Damas Católicas.

En este contexto de ataques mutuos los cristeros tomaron por asalto el Palacio Municipal de Valparaíso, Zacatecas, el 15 de agosto de 1926, cuando el Ejército aún trataba de sofocar la rebelión yaqui en Sonora.

El 1 de enero de 1927 se generalizó el conflicto por instrucciones de la LNDLR, produciéndose levantamientos en los estados de Jalisco, Guanajuato, Colima, Sinaloa, Zacatecas, Aguascalientes, Michoacán, Durango, Querétaro, Oaxaca, Guerrero, Coahuila, San Luis Potosí, Tamaulipas, Tlaxcala, Puebla, Hidalgo, Estado de México y Distrito Federal. Para entonces las fuerzas cristeras sumaban aproximadamente 12 000 hombres.³¹

Los cristeros no representaban un ejército organizado y no eran una verdadera amenaza para el gobierno, pero diversos actos subversivos demostraron el compromiso con su causa. En 1927 detonaron una bomba en la oficina de una agrupación “obregonista” y lanzaron una más al vehículo donde viajaba el general Obregón. Se señaló como responsables al Padre Miguel Agustín Pro Juárez, a su hermano Humberto Pro Juárez y al Ingeniero Luis Segura Vilchis, quienes fueron fusilados y esto provocó que la lucha se recrudeciera.

Desde 1927 el gobierno del general Calles había iniciado negociaciones con los dirigentes cristeros, sin embargo cualquier iniciativa de tregua se vio suspendida por el asesinato del presidente electo Álvaro Obregón en el restaurante “La Bombilla”, el 17 de julio de 1928, perpetrado según la investigación inicial por José de León Toral, miembro de la ACJM y de la LNDLR.³²

31. Daniel Cosío Villegas coord., *Historia General de México*, México, Colegio de México, 1998, Vol. II, p. 1191.

32. “El 13 de noviembre de 1927 le arrojaron una bomba dentro de su automóvil en Paseo de la Reforma; se colocó un petardo en la vía del tren por la cual iba rumbo a Sonora; tras la reforma a la Constitución en 1927, fue electo para el periodo presidencial de 1928-1932 y se realizó un complot para asesinarlo durante un baile en Celaya, el cual fracasó y finalmente fue asesinado en el restaurante La Bombilla en San Ángel, Ciudad de México. Aunque existen versiones que indican que el complot para asesinar a Obregón tenía más que ver con la sucesión presidencial que con los cristeros y que a la cabeza de dicho interés se encontraba el general Plutarco Elías Calles”. José Rogelio Álvarez, *op. cit.*, Tomo VI, p. 3652. Para otras referencias, véase *La Rebelión militar*, Texas, s/e, s/f., p. 7-10.



El presidente Plutarco Elías Calles encabeza los funerales del general Álvaro Obregón
Foto: FAPECFE.



Armamento, explosivos y letreros recogidos a los rebeldes.
Foto: FAPECFE.



Rebeldes cristeros.

Foto: FAPECFT.

La lucha armada siguió su curso y el 28 de octubre de 1928 los cristeros nombraron jefe de su ejército al ex general federal Enrique Gorostieta, con un efectivo de casi 20 000 hombres que combatirían bajo el lema “Dios, Patria y Libertad”.³³

“Las tropas cristeras no tenían una organización profesional por lo que esta campaña militar fue muy peculiar y dispar, caracterizándose por una serie de enfrentamientos armados encuadrados en lo que se conoce como guerra de guerrillas”.³⁴

33. Daniel Cosío Villegas, *op. cit.*, p. 1191.

34. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 67. “La guerra de guerrillas o guerra irregular es un tipo de guerra que se aparta de los procedimientos ortodoxos que sigue la guerra convencional y que se conduce en territorio sujeto al dominio del enemigo [...]”. *Glosario de términos militares*, *op. cit.*, p. 239.

Para combatir la rebelión y por iniciativa del Departamento de Aviación, se enviaron en primer lugar 2 escuadrillas a cooperar en la denominada “Campaña de Occidente”.³⁵ Además la Secretaría de Guerra y Marina dispuso de las tropas terrestres que restaban, ya que había mucho personal sofocando el levantamiento yaqui. Las operaciones aéreas iniciaron con misiones de abastecimiento a pequeñas guarniciones y distribución de propaganda.

Entre 1927 y 1928 escuadrillas bajo el mando de los mayores Pablo Sidar,³⁶ Alfredo Lezama Álvarez,³⁷ Francisco Carrillo, Gustavo G. León, Roberto Fierro y Fernando Proal, emplearon aviones De Havilland DH-4, Avro *Anáhuac*, Bristol F2B *Fighter* y Bristol 39B *Boarhound II*, para realizar bombardeos y ametrallamientos en las zonas de:

La Barca, Jalisco

Calvillo, Aguascalientes

Sierra del Parnaso, Jalisco

Hacienda de El Luis, Jalisco

El Magistral, Jalisco

Autlán, Jalisco

La Villita, Jalisco

Santa Rosalía, Jalisco

Sierra de Perote, Jalisco

Portezuelo, Jalisco

Yahualica, Jalisco

35. Aunque en total se habían formado 4 escuadrillas más 1 escuadrilla de campaña. Joaquín Amaro. 1926-1927, *op. cit.*, p. 89, 93-95.

36. AHSDN, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Pablo L. Sidar, XI/III/4-8548.

37. AHSDN, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Alfredo Lezama Álvarez, XI/III/1-394.

Tepatitlán, Jalisco
Colima, Colima³⁸

Tan sólo entre 1926 y 1927 se realizaron 199 vuelos de exploración y 61 de bombardeos y ametrallamientos.

En 1929 el conflicto cristero se encontraba en declive tras la muerte del ex general Gorostieta y del arzobispo Ruiz Mora, a los cuales sucedieron el general Jesús Guizar y el arzobispo Leopoldo Ruiz y Flores, de tendencia conciliadora.

Finalmente el 21 de junio del mismo año se llegó a un convenio por el cual se dictó amnistía general a los cristeros; se les devolvieron las casas episcopales y se reanudaron los servicios religiosos. No obstante, el proceso de pacificación fue difícil; muchos de sus líderes fueron asesinados tras el convenio de paz y en muchas regiones del país existieron grupos que permanecieron activos durante los mandatos de Emilio Portes Gil (1928-1930), Pascual Ortiz Rubio (1930-1932), Abelardo L. Rodríguez (1932-1934) y Lázaro Cárdenas (1934-1940).

REBELIÓN ESCOBARISTA (1929)

Como se ha mencionado, la muerte del presidente electo Álvaro Obregón dejó al país inmerso en una nueva crisis política a la cual se sumaron otros levantamientos armados. El 1 de diciembre de 1928 Emilio Portes Gil tomó posesión de la Presidencia de la República de manera interina.

En este contexto surgiría una nueva rebelión con el denominado Partido Renovador, encabezado por el general José Gonzalo Escobar, en contra del partido oficial, que llegó a contar con el apoyo de aproximadamente el 50% de los efectivos del ejército.³⁹

38. Durante este levantamiento ocurrió un episodio desastroso cuando el piloto José Zertuche dejó caer varias bombas sobre las tropas federales por error, matando a 40 soldados.

39. Roberto Fierro Villalobos, *op. cit.*, p. 219.

Ello se debe a la situación muy especial en la cual el asesinato del presidente dejó a los obregonistas. Su frustración fue directamente proporcional a la magnitud del logro que habían conseguido con la renovada elección de Obregón. No salieron en realidad a la lucha para conseguir algo que no poseían, sino para recobrar un botín que les pertenecía y que ya habían comenzado a saborear.⁴⁰

El 3 marzo de 1929 el General Escobar lanzó el Plan de Hermosillo en Sonora, que entre otras cosas desconocía la presidencia de Emilio Portes Gil.⁴¹ Al siguiente día, el 4 de marzo, se creó el Partido Nacional Revolucionario en la ciudad de Querétaro.⁴²

Aún antes de dar a conocer el Plan, se iniciaron levantamientos simultáneos en diferentes estados del país:

2 de marzo: el general Jesús M. Aguirre se levantó en Veracruz y el general Francisco R. Manzo en Sonora.

3 de marzo: el general Escobar en Coahuila y Nuevo León.

4 de marzo: el general Francisco Urbalejo y Juan Gualberto Amaya en Durango; además en días subsecuentes se levantaron los jefes militares de Oaxaca y Sinaloa.⁴³

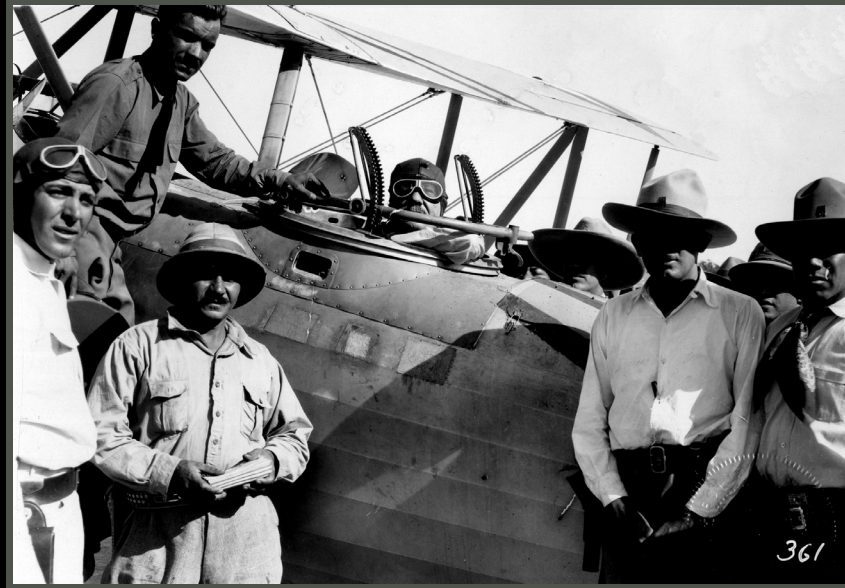
La principal finalidad del movimiento era evitar que Plutarco Elías Calles impusiera al presidente que sucediera a Emilio Portes Gil, quien sólo ocupaba el cargo de manera provisional.

40. Tzvi Medin, *El minimato presidencial: Historia política del Maximato (1928-1935)*, México, Era, 1982, p. 39.

41. "Otro punto que resaltaba el manifiesto era la libertad de conciencia que pretendían derogar las leyes de Calles con el fin de atraer a los cristeros". Román Iglesias González (coord.), *Planes políticos, proclamas, manifiestos y otros documentos de la Independencia al México moderno, 1812-1940*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1998, Serie Estudios Históricos, Núm. 74, p. 956-960.

42. "Desde un primer momento el PNR adquirió gran peso político, no obstante que su consolidación a la cabeza del país se daría durante el periodo conocido como el 'maximato'". *Nueva historia mínima de México*, México, Colegio de México, 2005, p. 264.

43. José Rogelio Álvarez, *op. cit.*, tomo VI, p. 3653.



El general Plutarco Elías Calles, Secretario de Guerra y Marina, abordo de un avión De Havilland, encabezando la campaña militar contra la rebelión escobarista. Lo acompañan los coroneles Pablo L. Sidar y David Borja Guajardo y el general Jaime Carrillo, marzo de 1929.

Foto: FAPECFE.



Personal de aviación frente a un De Havilland en la campaña militar contra la rebelión escobarista, marzo de 1929.

Foto: FAPECFE.

El Presidente Interino nombró Secretario de Guerra y Marina al general Plutarco Elías Calles, quien no tardó en hacer frente a la sublevación y dividió sus tropas en columnas que distribuyó a lo largo del país, con apoyo de la aviación militar.⁴⁴

Una Columna se puso bajo el mando del general Juan Andreu Almazán con la misión de tomar Monterrey, Nuevo León; Saltillo y Torreón, Coahuila, para después trasladarse a Chihuahua. Con ésta se encontraba la 1/a. Escuadrilla comandada por el teniente coronel Roberto Fierro Villalobos, con aviones Waco, Travel Air, Stinson y Vought *Corsair*.

Esta escuadrilla tuvo gran participación bélica; realizó actividades de observación, bombardeo y ametrallamiento en diversos combates de los cuales destacan los de Corralitos y Jiménez, Chihuahua. Este último fue un golpe decisivo en contra de la sublevación.⁴⁵

Cabe mencionar que durante estos combates el avión *Corsair* fue tomado por los rebeldes, pero no pudieron sacar suficiente provecho de él debido a que no contaban con personal especializado para maniobrarlo.⁴⁶

Una segunda columna quedó al mando del general Abelardo L. Rodríguez quien debía recuperar las ciudades de Tijuana y Ciudad Juárez, puntos estratégicos debido a que se encontraban en la frontera con Estados Unidos de América y permitirían a los rebeldes adquirir armamento y pertrechos de guerra. Con esta columna combatió la 3/a. Escuadrilla al mando del teniente coronel Agustín González Castrejón. Contaban con aviones Douglas equipados con ametralladoras Lewis; Douglas O2-M2 y aviones Stearman, con los cuales bombardearon posiciones cercanas a la frontera logrando tomar Naco, Sonora:

44. Roberto Fierro Villalobos, *op. cit.*, p. 220-221.

45. Emilio N. Acosta, *Historia de la Campaña de la columna expedicionaria del norte. Marzo 4-mayo 17, 1929*, México, Imprenta Azteca, 1930, p. 118-122.

46. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 73.

Tanto bajaron los aviones en sus misiones que el día 4 de abril de 1929 el Stearman, con el cual Gaona y Gutiérrez⁴⁷ realizaban su tercer bombardeo del día a la posición conocida como la Mina de Oro, se estrelló al caer a tierra abatido por la fusilería rebelde, varios de cuyos disparos impactaron en el tanque de combustible del avión.⁴⁸



Avión De Hallivand con el artillero coronel David Borja Guajardo en la campaña militar contra la rebelión escobarista.

Foto: FAPECFE.

Otra columna tenía como comandante al general Lázaro Cárdenas, que debía combatir a los alzados en la región del occidente, de Mazatlán a Sonora. A éste se sumó la 2/a. Escuadrilla comandada por el teniente coronel Pablo Sidar, la cual participó en los ataques a la plaza de Mazatlán, Sinaloa.

Bajo el mando del general Saturnino Cedillo, se encontraban las operaciones con radio de acción en Guanajuato, Michoacán y Jalisco, que incluía tanto a los escobaristas como los puntos más fuertes de la resistencia cristera. Con esta columna se encontraba la 4/a. Escuadrilla al mando del capitán

47. Pilotos Jesús Gaona Abarca y Juan Gutiérrez Valladares.

48. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 74.

Manuel Zayas Palafox, que contaba con aviones Douglas, un Waco y un Stearman. A ésta se unió posteriormente la 2/a. escuadrilla, la cual efectuó exitosos ataques especialmente contra las posiciones cristeras.⁴⁹

Se realizaron importantes bombardeos también en Chihuahua y Torreón, donde pese a que las operaciones marchaban según lo planeado, se presentaron inconvenientes de otra naturaleza:

La confianza inusitada de nuestras fuerzas llegó a tal grado, que en ocasiones tuvimos situaciones apuradas por no tomar las precauciones necesarias. Estábamos en verdad envalentonados por la facilidad con que habíamos hecho retroceder al enemigo”, afortunadamente no hubo pérdidas que lamentar por esta satisfacción ante la victoria.⁵⁰

La sublevación estaba siendo sofocada cuando uno de los últimos reductos rebeldes, comandado por el general Ramón Yocupicio, se atrincheró en Agua Prieta resistiendo hasta el último minuto pese a que sabía que su causa estaba perdida. Se realizó un intenso bombardeo sobre dicha posición durante doce horas, con la participación de 22 aviones, que arrojaron bombas de 100 libras causando grandes daños al enemigo.⁵¹

Tras la derrota del general Yocupicio, la rebelión estaba prácticamente extinta por lo cual se mandó una columna al mando del general Eulogio Ortiz hacia Colima, acompañada por 10 aviones Corsarios, con el fin de “[...] aniquilar a las partidas de cristeros que asolaban la región [...]”.⁵² Se realiza-

49. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 75. Existen discrepancias entre esta fuente y la obra *Esta es mi vida* de Roberto Fierro Villalobos, quien menciona que la 1/a. Columna estaba bajo el mando del general Cárdenas, la 2/a. del general Almazán y la 3/a. del general Cedillo. Se tomó preferentemente la primera versión ya que a pesar de que Fierro estuvo presente en dichas acciones no menciona en qué momento se realizó dicha división o si fue una reorganización posterior.

50. Roberto Fierro Villalobos, *op. cit.*, p. 222.

51. *Ibid.*, p. 232.

52. *Idem.*

ron bombardeos en Colima y Cerro Grande, donde no existió resistencia alguna y cuya única respuesta por parte de los cristeros fue refugiarse en las montañas.

Fue entonces cuando cambió la estrategia, pues el general Ortiz había apresado a un sacerdote, cuyo nombre se desconoce, el cual poco a poco se ganó la confianza de los miembros de dicha columna. Por lo anterior, lo invitaron a subir al avión del coronel Fierro para que observara los efectos de los bombardeos sobre Cerro Grande. Tal impresión causó en dicho clérigo, que solicitó autorización para negociar la rendición con los rebeldes y evitar más bajas, lo cual le fue concedido y al paso de dos semanas se presentó con 200 cristeros quienes entregaron las armas:

El general Ortiz había logrado una victoria psicológica, ya que esta rendición por el convencimiento cristiano, tuvo inmediatas y potentes repercusiones entre todas las partidas que merodeaban la región. A consecuencia de esto, después de tres semanas de vigilancia y acciones aisladas, pero continuas de la aviación, se acabaron las bandas “cristeras” en Colima y se dio fin a esta nueva y póstuma campaña aérea.⁵³

Tras la victoria en Colima las tropas regresaron a sus lugares de origen, y únicamente el general Saturnino Cedillo continuó hostilizando pequeños núcleos de cristeros en los estados del centro, con apoyo de varios pilotos militares.

De esta forma, tras aproximadamente tres meses de lucha la rebelión fue sofocada dando buenos resultados al Secretario de Guerra y Marina, general Plutarco Elías Calles, quien no sólo venció a los rebeldes sino eliminó a aquellos militares de cuya lealtad no estaba seguro, al mismo tiempo que afianzó el peso político del PNR y justificó su existencia.

Aunque para la aviación militar significó la interrupción del periodo de los grandes vuelos, también fue la oportunidad de obtener gran experiencia dentro de las Operaciones Militares, consolidando su lugar como un arma del Ejército:

53. *Ibid.*, p. 234.

Jamás puede ser agradable para un militar tener que luchar contra sus mismos compatriotas; pero he de decir que al no haber intervenido México, hasta la Segunda Guerra Mundial, en ninguna contienda fuera de sus fronteras, nuestra aviación, en cierto modo, nació, se disciplinó y perfeccionó al calor de las luchas revolucionarias y posrevolucionarias [...].⁵⁴

REBELIÓN CEDILLISTA (1938-1939)

El 6 de diciembre de 1933 el general Lázaro Cárdenas del Río fue postulado para la presidencia de la República por la convención del Partido Nacional Revolucionario, celebrada en Querétaro, la cual formuló además el Plan Sexenal de 1934-1940.

El 4 de julio de 1934 el general Cárdenas fue electo presidente constitucional y el 1 de diciembre tomó posesión del cargo. Se decía que el nuevo presidente había sido impuesto por el general Calles e incluso se nombró a varios hombres cercanos a éste, a la cabeza de las secretarías de Estado. No obstante, pronto surgieron los conflictos entre el “Jefe Máximo” y el general Cárdenas, por lo cual en 1935 se removió a varios prominentes callistas de sus puestos y en abril de 1936 el general Calles fue exiliado a los Estados Unidos de América por órdenes del presidente.⁵⁵

El “maximato” había llegado a su fin, no obstante otro conflicto se avecinaba. El secretario de Agricultura, Tomás Garrido Canabal, fue sustituido por el general Saturnino Cedillo, de tendencia ultraconservadora. Pronto existieron discrepancias entre el presidente y el general Cedillo, especialmente con la aplicación del Código Agrario: “Del 1º. de diciembre de 1934 al 31 de agosto de 1940, se otorgaron 10 651 posesiones a 1 020 594 campesinos por un total de 18 352 275 has.”⁵⁶

54. *Ibid.*, p. 219.

55. Plutarco Elías Calles no regresaría a México sino hasta 1941 por invitación del presidente Ávila Camacho.

56. José Rogelio Álvarez, *op. cit.*, Tomo III.

El sexenio del general Cárdenas significó importantes cambios en la administración pública, así como en la política. En 1937, a ocho años de distancia de la última rebelión, el presidente emitió un indulto por el cual se permitió el regreso de aquellos exiliados que habían participado en las rebeliones delahuertista, serrano-gomista y escobarista, en gran medida como parte de la intención de acabar con el “maximato” y atendiendo a que dichos levantamientos tuvieron un trasfondo anticallista.⁵⁷

Pero el clima era tenso y desde 1937 se comenzó a investigar el posible estallido de una nueva rebelión encabezada por el general Saturnino Cedillo, quien no simpatizaba con las tendencias socialistas del gobierno y por el contrario defendía otro tipo de intereses:

Si bien es cierto que desde julio de 1933, la Secretaría de Relaciones Exteriores de México tenía conocimiento de que el señor Cedillo había contratado la compra de aviones y los servicios del oficial aviador alemán Erich Stephan, en Berlín; fueron escasos por esta época los trabajos de investigación con que se concedió interés a las actividades subversivas que empezaba a realizar el ex-divisionario. Fue hasta más tarde cuando de manera sistemática llegaron a las policías federales multitud de informes sobre las referidas labores de carácter sedicioso.⁵⁸

Durante todo el año de 1937 se monitoreó la comunicación de los “cedillistas”, de donde se obtuvieron reportes que indicaban que el general Cedillo se encontraba comprando todo tipo de pertrechos disfrazados de materias primas y que eran trasladados en ferrocarril a San Luis Potosí: explosivos, parque, armamento, aviones y bombas para los mismos, bombas de mano y pólvora. Además se sabía que las estaciones de Palomas, Salinas, Tanilul, Ramos e Illescas, en San Luis Potosí, eran luga-

57. Enrique Plasencia de la Parra, *op. cit.*, p. 29.

58. Manuel Fernández Boyoli, *et al.*, *Lo que no se sabe de la rebelión Cedillista*, México, s/e., 1938.

res de concentración de material de guerra. Incluso se hablaba de un túnel subterráneo en Palomas, donde se resguardaba dinero, alhajas y documentación política del movimiento y, por si fuera poco, tenían su propia estación de radio para coordinar a las tropas.

En cuanto al aspecto diplomático, los “cedillistas” realizaron varias reuniones, comidas y juntas disfrazadas, donde se buscó el apoyo de personajes prominentes como sacerdotes, petroleros y ex propietarios —algunos de ellos españoles— afectados por el reparto agrario, los cuales no sólo simpatizaban con sus ideas sino que repudiaban “el cardenismo”. Igualmente, se echó mano de estudiantes universitarios pertenecientes a las Juventudes Nacionalistas para conferenciar con posibles colaboradores en Estados Unidos de América, so pretexto de realizar cursos en el extranjero e impartir pláticas relacionadas con la pedagogía y en varios templos de San Luis Potosí ya se realizaba propaganda abierta en contra del gobierno.⁵⁹

Mientras tanto la política cardenista seguía su curso. En 1938 el PNR se transformó en el Partido de la Revolución Mexicana el cual se integró con representantes del sector obrero, campesino, popular y militar:

En este esquema corporativo el presidente de la República reafirmó su papel de líder de la organización partidaria, encargada de mediar entre los distintos grupos políticos. Más que en las elecciones, la competencia por el poder y las diferencias se ventilaban y resolvían dentro del partido oficial.⁶⁰

El 18 de marzo del mismo año el general Cárdenas decretó la expropiación petrolera, representando pérdidas importantes para empresarios estadounidenses e ingleses. Tras el fracaso de las nego-

59. Manuel Fernández Boyoli., *op. cit.*, p. 93-104.

60. *Nueva historia mínima de México*, *op. cit.*, p. 268.

ciaciones diplomáticas, el 13 de mayo Gran Bretaña rompió relaciones con México y Estados Unidos de América propuso someter el asunto al arbitraje internacional pero el gobierno mexicano se rehusó.⁶¹

La salida de las compañías extranjeras trajo consigo el agotamiento de las reservas monetarias; el Banco de México se retiró del mercado de cambios y el peso se devaluó dando paso a una crisis económica.⁶²

De tal suerte que la polémica y los conflictos emanados de la expropiación petrolera fueron el marco perfecto para que los grupos inconformes que se habían gestado desde 1933 y que se habían armado y organizado casi abiertamente desde 1937, iniciaran la última rebelión de la etapa posrevolucionaria, teniendo como líder al ya ex general Saturnino Cedillo.⁶³

Como primer paso la Legislatura del estado de San Luis Potosí desconoció al gobierno del general Cárdenas.⁶⁴

El presidente Cárdenas se puso al frente de una poderosa columna militar, acompañada por el agrupamiento aéreo al mando del general Alfredo Lezama Álvarez, y se presentó en San Luis Potosí, el 18 de mayo de 1938, en donde pronunció un discurso, desde el balcón principal del Palacio de Gobierno, dirigido a todos los potosinos, en el que ofrecía todo tipo de garantías para aquellos que respetaran la legalidad constitucional, al margen de su ideología política, incluyendo al propio Cedillo y su gente, siempre y cuando éstos entregaran las armas a las autoridades.⁶⁵

61. José Rogelio Álvarez, *op. cit.* tomo III, p. 1331.

62. *Idem.*

63. El general Saturnino Cedillo pidió su baja del ejército el 8 de mayo de 1938, pretextando problemas de salud, lo cual le fue concedido.

64. Manuel Fernández Boyoli, *op. cit.*, p. 91.

65. Manuel Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 95.

Pero Cedillo no accedió al indulto y, por el contrario, ordenó a sus pilotos realizar un bombardeo aéreo al campo de aviación militar de San Luis Potosí el 21 de mayo de 1938, lanzando 4 bombas de las cuales sólo explotaron tres, causando poco daño. No obstante el mensaje era claro, la rebelión no buscaba ninguna clase de tregua.

El 24 de mayo Cedillo llamó a los militares a levantarse en armas contra el gobierno constituido pero, pese al aparente apoyo presentado durante los preparativos, pocos respondieron al llamado. De esta forma, el combate se daría de forma desigual entre las numerosas tropas gubernamentales y las raquílicas partidas de los insurrectos, quienes se vieron obligados a emplear la guerra de guerrillas.

En esta rebelión intervino el Escuadrón Mixto, comandado por el general Lezama. La aviación militar participó en un primer momento esparciendo propaganda impresa para difundir el discurso del presidente llamando a la paz. Posteriormente realizaron misiones de reconocimiento, protección, ataque y bombardeo a las posiciones enemigas, para lo cual se compraron aviones Corsair V-99M y Fleet 21M.⁶⁶

Parte del día 21 de mayo de 1938:

Se dispararon en diferentes lugares hasta 5 bombas de 25 libras, porque se consideraron sospechosos, y con objeto de que esparcieran la noticia de que los aviones de la Fuerza Aérea están armados y poseen bombas.⁶⁷

Por su parte, las tropas “cedillistas” también contaban con aviación para el combate. Desde su periodo como Gobernador de San Luis Potosí, el general Cedillo había fundado una escuela de avia-

66. José Rogelio Álvarez, tomo II, p. 700; “La Fuerza aérea mexicana en la última campaña”, *Revista Tohtli*, México, 1939, p. 409; Samuel Banda, “La aviación mexicana en la rebelión cedillista (1938-1939)”, México, junio 1913. Consultado en <http://drsamuelbanda.blogspot.mx/2013/06/la-aviacion-mexicana-en-la-rebelion.html>, 25/Ago/14.

67. “La Fuerza aérea mexicana en la última campaña”, *Revista Tohtli*, México, 1939., p. 413.

ción con apoyo de la Secretaría de Guerra y Marina; conocía la importancia de la aviación militar y desde 1937 había adquirido aeroplanos para apoyar su movimiento:

Los aviones rebeldes, piloteados por mercenarios estadounidenses (aunque también se mencionan pilotos mexicanos), eran un grupo de biplanos Waco, Alexander Eagle Rock A1 y A4 y Travel Air 2000, aparatos viejos que no eran rivales para los aviones militares, con una excepción que dio a las fuerzas federales unos cuantos dolores de cabeza, y es que los rebeldes habían adquirido, por casi 30 000 dólares, un par de monoplanos de cabina cerrada Howard DGA-8 de apariencia muy moderna, y muy veloces. Estos aparatos al parecer, habrían sido financiados por industriales petroleros estadounidenses descontentos por la expropiación, y contrabandeados por el norteamericano Cloyd Clevenger en septiembre de 1937 [...].⁶⁸

No obstante, la experiencia y destreza de los pilotos militares impidió que la aviación rebelde obtuviera mejores resultados, e incluso sus aparatos debieron permanecer ocultos con el fin de que no fueran tomados por las tropas del general Cárdenas.⁶⁹

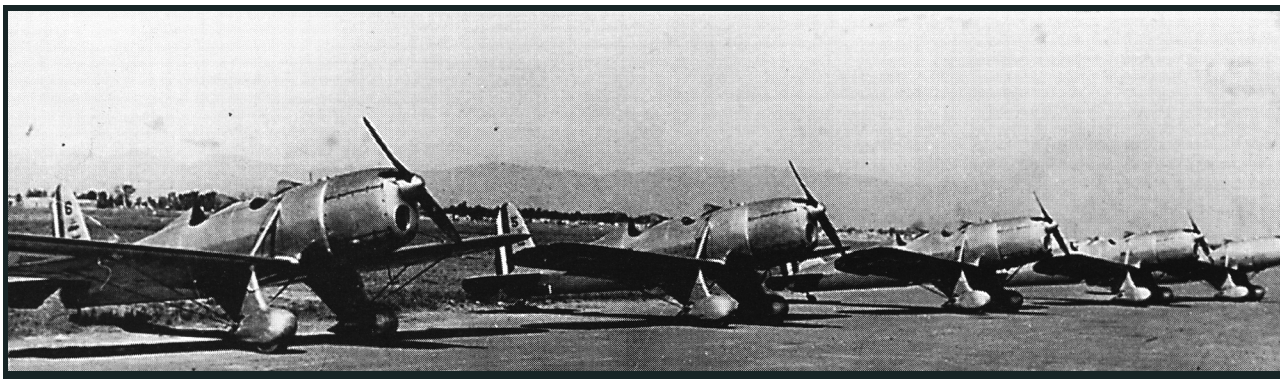
Pocos minutos antes de las 18 horas se presentó sobre el aeródromo un aparato que maniobró como si pretendiera aterrizar, dirigiéndose de pronto a la cercana casa habitada por el C. presidente, sobre la que arrojó 4 bombas que mal dirigidas cayeron lejos, en el campo. Esto se debió a que en el momento en que señalado como desconocido, y cumpliendo con lo establecido como medidas de seguridad, se hicieron al aire 4 aviones de militares [...] La oportuna intervención de estas máquinas, impidiendo que el aparato, que resultó pertenecer al enemigo, hiciera con precisión su bombardeo. No fue posible alcanzarlo, por su mayor velocidad y por la ventaja de altura que tenía. No obstante, esta salida advirtió al ene-

68. Samuel Banda, *op. cit.*

69. “La Fuerza aérea mexicana en la última campaña”, p. 409.

migo que nuevas incursiones le serán imposibles y dejó ver al pueblo potosino que nuestra Fuerza Aérea puede mantenerlo al abrigo de los ataques aéreos infidentes.⁷⁰

Para este momento la aviación militar ya contaba con gran experiencia por su constante participación en contra de las rebeliones, por lo cual representaba un elemento sumamente importante dentro de los enfrentamientos y su empleo se había vuelto prácticamente indispensable. Además se encontraba mejor provista y en 1938 contaba con 302 campos de aviación en la República; se compraron 10 aviones Corsario y 2 Ryan y se proveyeron 62 ametralladoras aéreas marca Colt de 7 mm., además se tenía el apoyo de la recién creada Batería Antiaérea de la Subsección de Artillería que estaba provista con 4 cañones universales calibre 37 mm., en virtud de que a diferencia de sublevaciones pasadas esta vez el enemigo tenía muchas más posibilidades de emplear la aviación.



Avión Ryan de la Escuela Militar de Aviación.

Los ametrallamientos y bombardeos a las posiciones enemigas en Río Verde, Villa Reyes, Jaral de Berrio, El Salto, El Meco y El Zenzontle, San Luis Potosí, diezmaron considerablemente a las tropas rebeldes. Cedillo se vio acorralado y permaneció varios meses huyendo en la sierra.

70. *Ibid.*, p. 414.

Entre 1937 y mediados de 1938 se habían volado 623 horas con 43 minutos en operaciones en contra de la campaña cedillista.⁷¹

Finalmente, el ejército del general Cárdenas fue superior en todo momento y el ex general Cedillo fue muerto en un enfrentamiento en La Biznaga el 11 de enero de 1939 dando fin a dicha rebelión,⁷² aunque algunos de los dirigentes cedillistas permanecieron activos hasta muchos años después, pero sin representar una amenaza real para el gobierno constituido.⁷³

CONCLUSIÓN

El empleo de la aviación para finales de la década de 1920 ya era una constante y en tan solo 10 años el mundo habría de vivir el uso masivo de aviones de guerra en Europa, primero con la guerra civil española y después con la Segunda Guerra Mundial.

En el caso de México, la participación de la aviación militar en campaña, particularmente durante el periodo de la posrevolución, le permitió adquirir experiencia y conocimientos en el ámbito de la mecánica, la ingeniería, los combates y las misiones entre otros, siendo esta etapa de rebeliones aquella donde al calor de la batalla se foguearon y profesionalizaron los pilotos y demás especialistas.

A diferencia de épocas anteriores, para finales de la década de 1930 la Secretaría de la Defensa Nacional se encontraba mucho más consciente de la forma de conducir la aviación, tanto en maquinaria como en personal y en economía de fuerzas.⁷⁴

71. Manuel Ávila Camacho, *Memorias de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1937-1938*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1938, p. 47.

72. Existen diferentes versiones sobre la muerte de Cedillo. Véase Carlos Martínez Assad (coord.), *El camino de la rebelión del general Saturnino Cedillo*, México, Océano, 2010.

73. Tal fue el caso de Epifanio Duque, quien cayó hasta 1962. Carlos Martínez Assad, *op. cit.*

74. Por Decreto del 25 de octubre de 1937, la Secretaría de Guerra y Marina cambió de denominación por Secretaría de la Defensa Nacional. *Industria Militar Mexicana. Las Armas de la Paz*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2006, p. 93.

Es posible observar a través de dichas sublevaciones la evolución y mejora en la forma de combate, así como la lealtad institucional que prevaleció en todo momento.

Paulatinamente, la aviación se ganó un lugar dentro de las Fuerzas Armadas, y sería en la década de 1940 cuando le correspondería a los pilotos mexicanos probarse más allá del territorio nacional, en la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM) y particularmente en el “Escuadrón 201”.

Martha Teresa Méndez Santos

FUENTES CONSULTADAS

ARCHIVOS

AHSDN, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Francisco R. Manzo, Clasificación: XI/III/1-118.

AHSDN, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Roberto Fierro Villalobos, Clasificación: XI/III/1-679.

AHSDN, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Fernando Proal Pardo, Clasificación: XI/III/1-365.

AHSDN, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Gustavo G. León, Clasificación: XI/III/1-645.

AHSDN, Fondo Cancelados, Expediente Personal: Pablo L. Sidar, XI/III/4-8548.

BIBLIOGRAFÍA

Acosta, Emilio N., *Historia de la campaña de la columna expedicionaria del norte. Marzo 4-mayo 17, 1929*, México, Imprenta Azteca, 1930.

Álvarez, José Rogelio (dir.), *Enciclopedia de México*, México, Secretaría de Educación Pública, 1987.

Amaro, Joaquín, *Memoria de la Secretaría de Guerra y Marina. 1924-1925*, México, Secretaría de Guerra y Marina, 1925.

Amaro, Joaquín, *Memorias de la Secretaría de Guerra y Marina. 1926-1927*, México, Secretaría de Guerra y Marina, 1927.

Ávila Camacho, Manuel, *Memorias de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1937-1938*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1938.

Banda, Samuel, "La aviación mexicana en la rebelión cedillista (1938-1939)", México, junio 1913.

- Consultado en <http://drsamuelbanda.blogspot.mx/2013/06/la-aviacion-mexicana-en-la-rebelion.html>, 25/Ago/14.
- Cosío Villegas, Daniel (coord.), *Historia General de México*, México, Colegio de México, 1998.
- Enciclopedia*, tomo II, “La controversia Pani-de la Huerta”, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1924.
- Enciclopedia Salvat*, España, Salvat, 1971.
- Fernández Boyoli, Manuel, *et al.*, *Lo que no se sabe de la rebelión Cedillista*, México, s/e., 1938.
- Fierro Villalobos, Roberto, *Esta es mi vida*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1964.
- Glosario de términos militares*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1990.
- Hansen, Taylor, *et al.*, “Los orígenes de la fuerza aérea mexicana, 1913-1915” en *Historia Mexicana*, México, Colegio de México, No. 1, julio-septiembre 2006, Vol. LVI.
- Iglesias González, Román (coord.), *Planes políticos, proclamas, manifiestos y otros documentos de la Independencia al México moderno, 1812-1940*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1998, Serie Estudios Históricos, Núm. 74.
- Industria Militar Mexicana. Las Armas de la Paz*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 2006.
- La Rebelión militar*, Texas, s/e, s/f.
- Loyo, Martha Beatriz “La reorganización Militar durante los años veinte”, en *Historia de los Ejércitos Mexicanos*, México, INEHRM, 2013.
- Martínez Assad, Carlos (coord.), *El camino de la rebelión del general Saturnino Cedillo*, México, Océano, 2010.
- Medin, Tzvi, *El minimato presidencial: Historia política del Maximato (1928-1935)*, México, Era, 1982.
- Nueva historia mínima de México*, México, Colegio de México, 2005, p. 264.
- “La Fuerza Aérea Mexicana en la última campaña”, *Revista Tohtli*, México, 1939,
- Olivera Sedano, Alicia, *Aspectos del conflicto religioso de 1926 a 1929. Sus antecedentes y consecuencias*, México, Secretaría de Educación Pública, 1987, (Colección Cien de México).

Martha Teresa Méndez Santos

Plasencia de la Parra, Enrique, “El exilio delahuertista”, en *Estudios de historia moderna y contemporánea*, México, s/e, No. 43., enero-junio 2012.

Ruiz Romero, Manuel, *Aviación Militar. Historia de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval*, México, Talleres el Universal, 2004.

Sánchez Lamago, Miguel A., *et al.*, *El Ejército Mexicano*, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1979.

ESCUADRÓN 201 HÉROES DEL PACÍFICO

Iván Ríos Gascón

Dos años después del estallido de la Segunda Guerra Mundial (septiembre de 1939), México, que hasta entonces se mantenía neutral en la contienda,¹ adoptó una clara posición al romper relaciones diplomáticas con Japón, Alemania e Italia, los países del Eje, a consecuencia del ataque del 7 de diciembre de 1941 a Manila, Honolulu, Pearl Harbor y el Campo Hickman.

Dicha postura implicó que el país adoptara las medidas pertinentes para un estado de guerra, cuya resonancia se hizo concreta el 12 de enero de 1942, fecha en que Estados Unidos y el resto de las naciones americanas en combate, fueron decretadas por la administración de Manuel Ávila Camacho como no beligerantes, autorizando la permanencia de sus buques en mares nacionales. La solidaridad mexicana se reafirmó con la presencia del 35º Regimiento de Caballería y una Compañía del 13º Batallón de las Fuerzas Armadas en la conmemoración del natalicio de George Washington del 22 de febrero de 1942.

La participación activa de México en el campo de batalla fue ocasionada por el hundimiento del navío petrolero Potrero del Llano, frente a las costas de Miami, Florida, provocado por el submarino alemán U-564, que causó catorce bajas en la tripulación. Si bien, algunas voces especularon que

1. En 1939, el presidente Lázaro Cárdenas declaró: “La nación entera se une conmigo para lamentar profundamente el hecho de que un grupo de grandes estados, por una circunstancia y otra, hayan recurrido a la lucha armada [...] Ante el estado de guerra existente el gobierno que presido declara su resolución de permanecer neutral en la contienda [...]” Luis González y González, *Los días del presidente Cárdenas*, pág. 255. Citado por Antonio Campuzano Rosales en “El escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana”, *Historia de los Ejércitos Mexicanos*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, México, 2014, pág. 494.

aquel ataque del 13 de mayo de 1942 fue perpetrado por una nave estadounidense, años después se comprobó que el agresor fue, efectivamente, un sumergible germano.

El gobierno mexicano emitió la siguiente nota diplomática a través de Suecia, nación que tenía a su cargo el cuidado de los ciudadanos mexicanos y de sus bienes dentro de los territorios del Eje:

“Si para el próximo jueves 21 México no ha recibido del país responsable de la agresión una satisfacción completa, así como las garantías de que le serán debidamente cubiertas las indemnizaciones por los daños y perjuicios sufridos, el Gobierno de la República adoptará inmediatamente las medidas que exige el honor nacional.”²

La nota no sirvió de nada. Alemania declinó recibirla e Italia y Japón no la contestaron. Todo lo contrario. Las tres naciones interpretaron el pronunciamiento como un ultimátum y el acoso volvió a ocurrir el 20 de mayo con el ataque al buque Faja de Oro, un día antes que venciera el plazo fijado por el gobierno mexicano. La agresión del submarino alemán U-106 contra el Faja de Oro cobró la vida de diez marinos.

Ante este panorama, no había lugar a dudas de que el país se hallaba en un ambiente de franca hostilidad, y el 28 de mayo el presidente acudió al H. Congreso de la Unión con el propósito de conseguir la aprobación del decreto de guerra. En aquella emblemática comparecencia del día en que, por cierto, en el cine Magerit de la Ciudad de México se estrenó la película estadounidense *La legión sin patria* (*International Squadron*) —alusiva a una escuadra de pilotos en la Segunda Guerra Mundial, dirigida por Lothar Mendes e interpretada por Ronald Reagan, James Stephenson y Olympe Branda—, Manuel Ávila Camacho dijo:

México, que tras de expresar su simpatía por la causa del pueblo chino, se había opuesto a la guerra de Etiopía y había tendido su mano desinteresada y amiga a la España republicana; México, que protestó

2. José Rogelio Álvarez, *Enciclopedia de México*, citado por Antonio Campuzano Rosales, *op.cit.* pág. 496.

contra la anexión de Austria y contra la ocupación de Checoslovaquia; México, que condenó la violación de la neutralidad de Noruega, de Holanda, Bélgica y del Gran Ducado de Luxemburgo, así como a las campañas contra Grecia, Yugoslavia y Rusia, levantó también su voz contra el ataque a Pearl Harbor y a Manila. Y leal al espíritu de los compromisos adquiridos en las conferencias de Panamá y de La Habana, rompió desde luego sus Relaciones diplomáticas con Alemania, Italia y Japón.

Unidos a los demás pueblos libres de ese hemisferio por los vínculos de la amistad panamericana, rotas nuestras relaciones con las potencias imperialistas de Europa y Asia, procurábamos estrechar nuestra solidaridad con las democracias y nos absteníamos de ejercer actos de violencia contra los totalitarios. Los nacionales de Alemania, Italia y Japón, residentes en la República, disfrutaban de todas las garantías que nuestra Constitución otorga a los extranjeros. Ninguna autoridad mexicana los molestaba en el ejercicio de sus actividades lícitas; nadie les hizo objeto de persecuciones o de medidas de coacción. En otras circunstancias hubiéramos podido estimar que nuestra paz no se hallaba amenazada directamente. Sin embargo, sentimos que dentro de la red bochornosa en que se ha confrontado la historia de los gobiernos nazi-fascistas, México podría verse envuelto, contra su voluntad, el día menos pensado. Por eso organizábamos nuestras costas; por eso tomábamos las determinaciones indispensables para incrementar nuestra protección y por eso, en cada discurso, en cada acto público, repetíamos la exhortación de vivir alerta y preparados para el ataque que de un momento a otro pudiera sobrevenir.

El 13 de mayo, el ataque vino. No decidido y franco sino desleal, embozado y cobarde, asestado entre las tinieblas y la confianza absoluta en la impunidad. Una semana más tarde se repite el atentado. Frente a esta reiterada agresión, que vulnera todas las normas del Derecho de Gentes y que implica un ultraje sangriento para nuestra patria, un pueblo libre y deseoso de mantener sin mancha su ejecutoria cívica, no tiene más que un recurso: el aceptar valientemente las realidades y declarar que a partir de esta fecha existe un estado de guerra entre nuestro país y Alemania, Italia y Japón. Estas palabras, estado de guerra, han dado lugar a interpretaciones tan imprevistas que es menester precisar detalladamente su alcance. Desde luego, hay que eliminar todo tipo de confusión. El estado de guerra es la guerra. Sí, la guerra con todas sus consecuencias; la guerra que México hubiera querido proscribir para siempre de los métodos de la convivencia civilizada, pero que en casos como el presente y en el actual desorden del

mundo, constituye el único medio de reafirmar nuestro derecho a la independencia y de conservar intacta la dignidad de la República.³

Si bien, aquellas palabras reafirmaban la postura que México se empeñó en mantener ante el conflicto, los ataques a los barcos mexicanos modificaron el punto de vista de la opinión pública y de buena parte de la sociedad. La iniciativa presidencial no sólo obtuvo el apoyo del sector obrero, los medios de comunicación fueron esenciales: a través de notas informativas y editoriales, la prensa fue un espacio clave para promover las causas de los aliados, y la radio y el cine no se quedaron atrás. El apoyo mediático fue respaldado, en parte, por Nelson Rockefeller desde la Oficina Coordinadora de Asuntos Interamericanos, con el financiamiento de revistas, rotativos, estaciones radiofónicas e, inclusive, proyectos cinematográficos. Las empresas estadounidenses lanzaron una intensa campaña propagandística mediante anuncios que además de difundir la utilidad o calidad de sus productos, promovían el ideario de lucha con lemas alusivos a la victoria sobre el Eje.

La iniciativa presidencial fue aprobada el 30 de mayo. El 1º de junio de 1942, junto con el decreto de guerra, el H. Congreso de la Unión expidió una ordenanza para suprimir las garantías individuales consignadas en los artículos constitucionales 4º (párrafo I), 5º, 6º, 7º, 10º, 11º, 14º, 16º, 19º, 20º (párrafo III), 22º y 25º.

El ánimo de guerra se extendió vertiginosamente. Las razones fueron aún más poderosas: la agresión del 26 de junio de 1942 al navío Tuxpan, entre la barra de Tecolutla y las Choapas, y la del día siguiente, 27 de junio, cuando fue torpedeado El Oaxaca en las cercanías de la isla Matagorda. Como colofón, el 4 de septiembre fue hundido El Amatlán. Así, al tiempo en que se exaltaban los valores cívicos de los mexicanos por todos los medios al alcance, los estados implementaron la organización de comités de defensa civil. En las escuelas, los estudiantes marchaban con disciplina cas-

3. “Agrupación Nacional de Sobrevivientes de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana ‘Escuadrón’ 201”, *Escuadrón 201. Reseña Histórica*. Instituto Evelia Morales Cruz A.C./ Gobierno del Estado de México, México, 2013. Pags. 7–9.

trense y los maestros se ocuparon de infundir el sentimiento patrio. En algunas regiones del territorio nacional se realizaron simulacros de ataque con calles a oscuras. El gobierno puso en marcha una campaña de ahorro energético y diversas organizaciones obreras, entre ellas la CTM, garantizaron que no irían a huelga para no entorpecer la producción de artículos que aportaran cualquier tipo de apoyo a los aliados. No obstante, las críticas a la política económica y social y, sobre todo, a la severa limitación de la libertad de expresión a causa de los cambios constitucionales, se hicieron cada vez más insistentes. Por ejemplo, la noticia de que Estados Unidos alistaba en el ejército a los mexicanos residentes en su tierra, generó una ríspida polémica que orilló a la diplomacia nacional a intervenir y, por un tiempo, se evitó que los connacionales fueran reclutados. Sin embargo, en enero de 1943 se firmó un tratado que autorizaba a ambos países la incorporación militar de extranjeros, únicamente durante el periodo de conflicto. Se estima que alrededor de 15 mil mexicanos fueron alistados en el ejército norteamericano.⁴

La economía mexicana entró en una fuerte crisis, en parte porque Estados Unidos disminuyó su apoyo económico y de insumos a la industria nacional. La inflación se disparó y ante el creciente descontento popular, la administración de Ávila Camacho decretó un salario de emergencia, una política de precios congelados, la reforma monetaria y bancaria, y una nueva ley orgánica del Banco de México.

Las circunstancias de la guerra evidenciaron la necesidad de una transformación integral de las fuerzas armadas:

El conflicto bélico internacional abrió una coyuntura para profundizar el proceso de modernización en el ejército mexicano. Los cambios más significativos estuvieron orientados a la capacitación profesional, para lo cual se incrementó el sistema educativo militar; algunos cuadros se perfeccionaron en las academias militares en el extranjero, principalmente en Estados Unidos. Otra de las medidas tomadas fue

4. Héctor Aguilar Camín y Lorenzo Meyer, *A la sombra de la Revolución Mexicana*, Cal y arena, México, 2005, p. 228.

la instauración del Servicio Militar Nacional, con lo cual se dio adiestramiento a grandes sectores de la sociedad y se constituyó una importante fuerza de reserva. Asimismo, el gobierno mexicano se vio precisado a establecer una estrategia de defensa y vigilancia de sus litorales, con lo cual el ejército tuvo la posibilidad de modernizar su equipo bélico. Este conjunto de iniciativas propició la participación de México en la Segunda Guerra Mundial.”⁵

A partir de marzo de 1943, la idea de que el país debía prepararse para el combate se hizo patente. La mejor opción era la Fuerza Aérea, debido a que si se optaba por un contingente de división, en términos numéricos podría alcanzar casi la mitad de los efectivos en funciones. Asimismo, el erario no estaba en condiciones de erogar los fondos necesarios para el equipo y el mantenimiento de las tropas.

Bajo el auspicio de la Ley de Préstamos y Arrendamientos expedida por el presidente de Estados Unidos, Franklyn Delano Roosevelt, se recibió material de última generación: los aviones Douglas A-24 para bombardeo en picada, los AT-6 y AT-11, los C-45, C-47, C-60 y B-25. La selección del agrupamiento se llevó a cabo entre los elementos de la Fuerza Aérea, de Infantería y Artillería, pero también incluyó a un grupo de voluntarios de la fábrica de Materiales de Guerra. Así surgió la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, que tuvo como base al Escuadrón 201.

El 21 de julio de 1944, el cuerpo integrado por 300 elementos pasó revista en el Campo de Balbuena, para trasladarse días después a Estados Unidos, donde fueron recibidos por el agregado militar, general Luis Alamillo Flores.

El presidente Ávila Camacho se dirigió al naciente Escuadrón 201 en estos términos:

El general jefe del Estado Mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional ha expuesto a ustedes la determinación del gobierno de que concurren a Randolph Field en el estado de Texas, para que tomen cursos de perfeccionamiento en sus respectivas especialidades del arma.

5. Delia Salazar Anaya y Eduardo Flores Clair, *El Escuadrón 201. Su participación en la defensa hemisférica*. Ponencia en el 49 Congreso Internacional de Americanistas (ICA), realizado del 7 al 11 de julio de 1997 en Quito, Ecuador. Mesa: Hist. 2. América Latina ante la Segunda Guerra Mundial. <http://www.naya.org.ar/congresos/contenido/49CAI/Clair.htm>

Sin embargo, deseo agregar algunas palabras para que lleven claro concepto de su misión: al llegar al lugar de su destino, serán disgregados en campos, fábricas y otros centros de perfeccionamiento, para conocer y manejar mejor el material que se les asignará, de acuerdo con los máximos adelantos de la guerra moderna. Ustedes se han dado cuenta que desde que nuestro país entró en estado de guerra, abrazando la causa de las naciones aliadas, el Ejército ha venido prestando su valiosa cooperación a ella, asegurando la integridad territorial, con su eficaz vigilancia. Hasta hoy, la guerra no ha llegado a nuestros litorales; sin embargo, estamos aliados a países beligerantes que luchan por la libertad. Debemos estar listos para responder a cualquier necesidad de la guerra, participando, en caso necesario, en los frentes de batalla. Ya nuestros hermanos de la República de Brasil luchan en los campos de Italia.

Ustedes asistirán a un curso de perfeccionamiento de tres a cinco meses para capacitarse en el manejo del nuevo material y conocer con más amplitud la técnica acelerada; y si es necesario, seguirán a Europa, llevando la representación nacional.



Miembros de la FAEM en la inauguración de la Escuela Escuadrón 201 en Tepoztlán, Morelos, 1945.

Foto: Asociación Mexicana de Veteranos de la II Guerra Mundial.

Yo sé del entusiasmo con que todos se aprestan a solicitar el formar parte de este Escuadrón. No hubo cabida para todos. Les tocó a ustedes la suerte de ser seleccionados y por ello deben estar orgullosos.

No olviden que son ustedes los depositarios de la dignidad de la patria y del Ejército. Estoy seguro que siempre llevarán muy alto la bandera del pueblo mexicano.

He venido a saludarlos. No vengo a decirles hasta luego, porque estaremos con ustedes en cualquier parte en que se encuentren. Por ahora les deseo muy buena suerte. De ser posible, en caso de realizarse su expedición al teatro de la lucha, iré a despedirlos personalmente o en su defecto, lo hará el señor secretario de la Defensa Nacional. Seguramente, al partir no tendrán más preocupaciones que la de su familia, mas pueden irse tranquilos porque nosotros velaremos por ella.”⁶

El 24 de julio de 1944, la Fuerza Expedicionaria Mexicana partió de la estación de Buenavista. A esa emotiva despedida acudieron representantes del Congreso de la Unión, algunos periodistas, representaciones sindicales, familiares, amigos y ciudadanos en general.

El viaje a Randolph Field duró 36 horas. Ahí se llevó a cabo una nueva selección. El adiestramiento se extendió hasta el 3 de agosto. La mayoría del personal fue concentrado en la base aérea de Pocatello, Idaho. El resto fue trasladado a Majors Field en Greenville, Texas, el 22 de noviembre de 1944.

El 27 de diciembre de ese mismo año, el presidente Ávila Camacho consideró que México debía enviar tropas a combatir al Eje, aún cuando su participación no había sido requerida oficialmente por los aliados. Dos días después, el Senado de la República anunció su firme decisión de enviar cuerpos de ultramar para colaborar en la liberación de Filipinas, argumentando los lazos históricos y culturales entre las dos naciones.

Mientras tanto, el Escuadrón 201 proseguía su entrenamiento, en el que hubo dos sensibles bajas: la del subteniente piloto aviador Crisóforo Salido Grijalva, que no alcanzó a despegar su P-47 en la misión no. 58 del 23 de enero de 1945, precipitándose en el lodazal al final de la pista de 300 metros de longitud. La nave quedó invertida, el tripulante falleció instantáneamente. A su vez, el teniente piloto aviador Javier Martínez Valle cayó a tierra en la Isla del Padre durante la práctica de tiro sobre

6. “Agrupación Nacional de Sobrevivientes de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana ‘Escuadrón 201’”, *op. cit.*, pp. 12–14.



El presidente Manuel Ávila Camacho pasa revista al Escuadrón 201 en la Base Aérea de Balbuena en compañía del Secretario de la Defensa, general Lázaro Cárdenas y el general Francisco Luis Urquiza, 20 de julio de 1944. Foto: Fuerza Aérea Mexicana.



Partida del Escuadrón 201 de la estación de Buenavista. 24, julio, 1944. Foto: FAM.



Salida del Escuadrón 201 de la Estación de Buena Vista. 24, julio, 1944.
Foto Hermanos Mayo. Archivo General de la Nación.



Los primeros tenientes Graco Ramírez y Carlos Varela, y el capitán Roberto Legorreta, Clark Field, 1945.

blancos en movimiento del 10 de marzo de 1945. El accidente se produjo debido a que su avión chocó con el cable del blanco en movimiento y perdió el control.

El 27 de mayo de 1945, a bordo del buque Fairisle, la columna partió de San Francisco, California, a Manila, Filipinas, donde se entrevistaron con el Comandante de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, general Douglas MacArthur.

Integrada por pilotos, mecánicos de aviación, armeros de aviación, mecánicos de radar, operadores y reparadores de transmisiones, servicio médico, servicio de intendencia y oficiales de Estado Mayor, la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, bajo las órdenes del coronel P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez, se sumó al Grupo de Pelea del 5º Comando de Pelea de la 5ª Fuerza Aérea. Al mando del Escuadrón 201 se nombró al capitán P.A. Radamés Gaxiola Andrade.



Pilotos de la FAEM "Escuadrón 201", en la Base Aérea de Major's Field, Greenville, Texas, enero de 1945.

Foto: AMV II GM.

La destreza de los 36 pilotos mexicanos que entraron en operaciones efectivas quedó probada con las características de las aeronaves a su cargo:

Por sus misiones de combate, el Escuadrón 201 usó el avión caza bombardero tipo P-47 Republic, el cual tiene las siguientes características: avión monoplaza, es decir, de un solo tripulante. Monomotor, motor

Pratt and Whitney de dos mil caballos de fuerza, con un peso aproximado de la máquina de 13 500 libras (6 210 kilogramos); una velocidad máxima de 420 millas por hora (675 kilómetros por hora); altitud aproximada de 40 mil pies (12 800 metros); con un radio de acción aproximada de 250 millas (402.25 kilómetros) operando como bombardero y 350 millas (563.15 kilómetros) operando como escolta.

El avión podía contar con el siguiente armamento: una carga de bombas, dos de 500 libras (230 kilogramos), o dos de Napalm (material altamente inflamable de bombas incendiarias). Con un armamento de ocho ametralladoras frontales de ala calibre 0.50, con una cadencia de tiro de 575 disparos por minuto y con un punto de concentración de fuego a 30 metros.



Escuadrón 201, 1945.

Foto: AMV II GM.

El avión P-47 fue uno de los más resistentes a las balas y fuego antiaéreo enemigo durante este conflicto, lo que salvó la vida de muchos pilotos, comparado con los aviones que fueron usados como bombarderos durante la guerra. Fue excelente para misiones de bombardeo y ametrallamiento a instalaciones y concentraciones de tropas. Su limitante era que no podía volar para misiones de combate por debajo de los 25 mil pies (8 mil metros), ya que disminuía su capacidad de maniobra por su peso y superficie alar.⁷

7. Campuzano Rosales Antonio, *op. cit.*, pp. 502–503.



Piloto mexicano en un avión Vought-Sikorsky.

Foto: ANG.

Fundamentalmente, las misiones del Escuadrón mexicano se llevaron a cabo en junio de 1945, y se concentraron en aislamiento del campo de batalla, en ametrallamiento y bombardeo en diversos blancos señalados por vectoreo (no se consignaron enfrentamientos en el aire), y en el apoyo a las tropas de tierra en el oriente de Manila, sobre la cuenca de Cagayán y en el norte de Luzon.

El resumen de operaciones del Escuadrón 201 consignado por Enrique Sandoval Castarrica⁸ aporta los siguientes datos:

8. *Historia oficial de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana*, Secretaría de la Defensa Nacional, México, 1946. Citado por Macías Narro Alfredo en *Águilas sobre Filipinas. Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana. Escuadrón Aéreo de Pelea 201*, México, 2013, p. 55

95 Misiones. 53 fueron de “Apoyo directo a tierra” y cobertura de tropas estadounidenses en Luzon, del 4 de junio al 4 de julio de 1945.

37 misiones de “Entrenamiento”: vuelos del 14 al 21 de julio de 1945, que incluyen las misiones de traslado de aviones nuevos desde la isla Biak, Nueva Guinea.



Escuadrón 201. Radamés Gaxiola Andrade y su cuadrilla de mantenimiento.

Foto: FAM.

4 misiones de “Barrido de Caza/ Patrulla Aérea” sobre la Isla de Formosa (actualmente Taiwán), cubiertas del 6 al 9 de julio de 1945.

Una misión de “Bombardeo puntual” sobre el Puerto de Karenko y vuelo sobre la isla de Formosa el 8 de agosto de 1945.

Una misión de “Escolta de Convoy Naval”, el 26 de agosto de 1945, al norte de Filipinas.

Con respecto a las salidas y al material bélico empleado, Sandoval Castarrica refiere que el número de salidas ofensivas fue de 785, mientras que las defensivas fueron 6. El conteo total comprende 2842 horas de vuelo; 1 966 horas con 15 minutos de combate; 591 horas de vuelo en la zona de combate; 281 horas de despliegue y precombate, y un promedio 87 horas por piloto.

Asimismo, el Escuadrón 201 expulsó 957 bombas ANM-65 de 100 libras y 500 ANM de 500 libras, disparando 166 922 cartuchos.

Entre las acciones más destacadas figuran las siguientes: el 16 de junio de 1945, en la que once aviones P-47, liderados por el teniente Espinosa Galván y con la participación del capitán Radamés Gaxiola Andrade, bombardearon y ametrallaron el fuerte de concentración de tropas a lo largo de Idau Creek. Lanzaron 22 bombas de 1 000 libras y usaron 13 250 cartuchos calibre 0.50

El 18 de junio, siete pilotos bombardearon y ametrallaron posiciones enemigas al este del río Lenatín. Lanzaron 16 bombas de mil libras y agotaron 4 360 cartuchos.

El 25 de junio, los pilotos mexicanos realizaron bombardeos y ametrallamiento de concentraciones enemigas en el río Agos. Los 11 aviadores arrojaron 24 bombas de 1 000 libras, disparando 9 200 cartuchos.

Sin embargo, las acciones de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana no acontecieron únicamente en el aire. Sus elementos también libraron algunos ataques en tierra, según refiere el capitán 1º e historiador Antonio Campuzano Rosales, basado en el texto del coronel P. A. Antonio Cárdenas Rodríguez:⁹

El 26 de agosto, el teniente José Cruz Abundis y el subteniente Guillermo Albert Robles acompañados de diez elementos de tropa, en el cumplimiento de una misión marchaban de Clark Field rumbo al noroes-



Portada de una historieta inspirada en el Escuadrón 201.

9. Antonio Cárdenas Rodríguez, *Mis dos misiones*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1949.

te, descubrieron un grupo de ocho soldados japoneses, al intentar capturarlos un noveno japonés los atacó con granadas de mano, se generalizó un tiroteo y fue abatido el enemigo de las granadas y disuelto el grupo, al cual se le tomaron dos prisioneros, uno de ellos herido. Se atendió al herido en el campamento del 201 y posteriormente fueron entregados al Preboste de la Base de Clark Field. Como este enfrentamiento que está debidamente documentado, existieron otros similares a los que estuvo expuesto el personal de tierra, mecánicos, armeros, cocineros, etcétera.¹⁰

Los bombardeos atómicos sobre Hiroshima y Nagasaki (6 y 9 de agosto de 1945), obligaron a Japón a rendirse sin condiciones. Terminaba la Segunda Guerra Mundial y el legendario Escuadrón 201 puso punto final a sus operaciones.

El desempeño de la escuadra mexicana obtuvo el amplio reconocimiento del general MacArthur. Recomendó la entrega de la Legión de Honor al coronel P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez y al capitán P.A. Radamés Gaxiola Andrade.

Sin embargo, la batalla cobró un precio muy alto a la escuadra mexicana. Durante los combates, la FAEM sufrió bajas sensibles. El 1 de junio de 1945, el subteniente Fausto Vega Santander, murió en una misión de bombardeos en la isla de Capones, al occidente de Luzon. El teniente José Luis Espinosa Fuentes corrió la misma suerte el 5 de junio. Debido a las fallas de su avión, se impactó en los campos de la Refinería de Azúcar en los alrededores de Florida Blanca, en Luzon.

El 21 de julio 1945, el subteniente Mario Fernando López Portillo se perdió en la zona de desastre. El teniente Héctor Espinosa Galván falleció al estrellar su nave en un complicado amerizaje el día 16 de julio, y el capitán segundo Pablo Ruiz Rivas Martínez fue reportado como “perdido” en un vuelo entre Porak y Biak, Filipinas, el 19 de agosto.

Finalmente, y aunque la guerra ya había terminado, el 26 de septiembre falleció en un vuelo de prácticas en Alabama, Estados Unidos, el teniente Roberto Gómez Moreno, y a consecuencia de una

10. Campuzano Rosales Antonio, *op. cit.*, p. 506.



Capitán Manuel Alcantar Torres con la mascota Pancho Pistolas.
Foto: AGN.



En México se celebra la derrota de Alemania, Italia y Japón.
Foto: FAPECFE.

tuberculosis adquirida en Filipinas, el 2 de noviembre murió el sargento segundo Francisco Rodríguez Castañeda en el Hospital Militar de Santa Fe, Nuevo México.

El 18 de agosto de 1945, el Presidente de la República envió un mensaje al coronel Cárdenas Rodríguez, comandante de la FAEM:

La Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana ha unido el nombre de México para siempre a la gran victoria de la libertad que hoy se celebra y quedará en los anales del mundo, como la cumbre dominante de una gesta sin par. En mi carácter de Presidente de la República y de Jefe del Ejército Nacional, envío a usted y a los oficiales y soldados a sus órdenes, la expresión de gratitud con que el Gobierno y el pueblo mexicano han recibido las páginas de gloria que vuestro heroísmo y vuestra sangre escribieron sobre los cielos del Pacífico. El entusiasmo con que ustedes respondieron al llamado de la Patria se conservará en México como un símbolo imperecedero del cumplimiento del deber, ante el cual se inclinarán las generaciones futuras en señal de fervoroso homenaje. Sus compañeros caídos en el campo de batalla han pasado ya a ocupar el sitio de predilección que ganaron merecidamente en el Altar de la Patria.¹¹

Por su parte, el gobierno filipino otorgó a la FAEM la condecoración “Liberación de Filipinas” y en su honor edificó un monumento al Escuadrón 201 en el Paseo Bonifacio de la ciudad de Manila.

El viaje de regreso de la escuadra mexicana tuvo lugar el 23 de agosto, a bordo del buque Sea Marlin, que tardó poco más de tres semanas en desembarcar en la bahía de San Pedro. Ahí los esperaba el general Cristóbal Guzmán Cárdenas, agregado militar en Estados Unidos.

El 16 de noviembre llegaron a Laredo, Texas. Cruzaron la frontera a primera hora, donde se entrevistaron con el general Francisco L. Urquiza, en representación del gobierno mexicano. El mayor de artillería Enrique A. Rojas Aguilar les dio la bienvenida.

11. Secretaría de la Defensa Nacional, *El ejército mexicano*, México, 1979, pp. 500.

De camino al Distrito Federal, el Escuadrón 201 fue recibido calurosamente en diversas latitudes de la República mexicana como Monterrey, Saltillo, San Luis Potosí, Querétaro. La medianoche del 18 de noviembre arribaron a la estación de Lechería y se prepararon para encabezar el desfile del día 20.

Vale la pena recordar las palabras que Ávila Camacho dirigió a la escuadra en la Plaza de la Constitución, durante el protocolo de los honores reglamentarios en la que fue devuelto el lábaro patrio para ser depositado en la sala de banderas históricas del Castillo de Chapultepec:

Ciudadano general, jefes y oficiales de tropa de la Fuerza Aérea Expedicionaria: Recibo con emoción la bandera que la patria os confirió para ser llevada como símbolo de ella y de los ideales de la humanidad por los que luchamos en causa común con nuestros aliados. Regresa gloriosa y con la dignidad con que supisteis conducirla, desde hoy pasará a la galería de nuestra historia épica, para ser testimonio guerrero de la generación actual, de nuestro pueblo que, como todos, necesita revivir sus valores morales simbolizados ya en sus héroes, ya en sus guerreros, ya en sus artistas o en sus sabios.

Ha tocado a ustedes llenar esa categoría en esta etapa que en nombre de la patria yo os reconozco. Regresáis con gloria por haber cumplido brillantemente con vuestro deber y en estos momentos, en esta nuestra histórica plaza, corazón de la República, recibid la gratitud de nuestro pueblo. Vuestros compañeros: subteniente Fausto Vega Santander; teniente José Espinoza Fuentes; subteniente Mario López Portillo; capitán segundo Pablo Rivas Martínez; subteniente Crisóforo Salido Grijalva; teniente Javier Martínez Valle; teniente Héctor Espinosa Galván; subteniente Hugo González y González y teniente Roberto Gómez Moreno, están ausentes de vuestras filas por haber pasado a la veneración eterna y al recuerdo y honor de nuestro pueblo. Vosotros quedáis para vivir con este honor; cuidar y conservarlo con devoción que hoy les rendimos.

Más emotiva y puntual fue la respuesta del coronel Antonio Cárdenas Rodríguez:

Señor Presidente, pueblo de la República: Dedico estas palabras a la juventud de México, antena de inquietudes que fortalece su alma y su espíritu en el excelso credo de una patria fuerte.

México, consciente de que las libertades de un pueblo no son una dádiva generosa del destino, sino al contrario, son la expresión fiel del sacrificio continuo de un conglomerado humano, que durante toda su vida tiene que luchar para obtenerlas, conservarlas y que si desea que existan tendrá que luchar por obtenerlas, conservarlas y que si desea que existan tendrá que conquistarlas aún a costa de preciosas vidas. Por esta y por otras muchas razones el Gobierno de la República preparó a sus soldados para la guerra, a base de grandes sacrificios económicos nacionales, para que posteriormente y contando con el respaldo absoluto de su pueblo, ordenara la participación de la Fuerza Aérea Expedicionaria en la lucha contra la iniquidad.

Es necesario que el pueblo de México sepa que la Fuerza Aérea Expedicionaria, compuesta por un grupo de mando, un escuadrón de pelea y un grupo de reemplazos, fue soportada económicamente y en todos sentidos, desde su primer entrenamiento en los Estados Unidos hasta la participación en la propia guerra, por el Gobierno de México y cobijada también bajo su propia bandera, cuyos colores pasaron decorosamente en el teatro del Pacífico. Muchos pensarán o pensaron que la participación de México en la guerra fue muy pequeña comparada con la de los países grandes y fuertes, sin tomar en consideración que el esfuerzo sólo es tasable, si se valoriza el espíritu que lo alimenta a la proporción de energías de donde emana. El Gobierno de México, amparado en esa medida, podrá decir con satisfacción que México dio cuanto pudo y quizá más, porque todo el mundo sabe que para resolver los problemas de sus vecinos y aliados desatendió en buena parte sus campos, desamparando sus industrias, y protegió sus costas en los momentos más críticos, afectó su economía nacional y por último envió soldados a los frentes.

Durante la empresa en el teatro del Pacífico nosotros jamás olvidamos las palabras del señor Presidente de la República, en ocasión a nuestra salida de la patria, al exhortarnos a cumplir con nuestro deber como buenos y nobles soldados mexicanos; palabras que sellaron para siempre en cada una de nuestras mentes el correcto y exacto concepto del honor; con ese espíritu y con la moral muy elevada, llegamos al teatro de Filipinas, donde nuestras águilas aztecas desplegaron sus alas para lanzarse a la conquista de la justicia humana, llevando dentro de sus corazones la representación y la dignidad del pueblo de México.

Después del rápido aplazamiento del Japón, que ha sido motivo poderoso de satisfacción para todos los hombres del mundo civilizado, hemos regresado a la patria, no sin antes dejar a nuestro paso por la

destrozada ciudad de Manila, un modesto monumento levantado por nosotros mismos en memoria y cariño a nuestros hermanos caídos en la lucha. Filipinas recordará siempre lo que puede lograr la decidida actitud de los pueblos amantes de la libertad, unidos por una causa justa, y México sentirá satisfacción por esa actitud, para que sus hijos también puedan vivir una era de paz y progreso.

La Fuerza Aérea Expedicionaria se siente satisfecha, primero, por haber cumplido con los deberes para con la patria, y segundo, por haber militado bajo el comando supremo de ese genial militar, cuya figura quedará grabada para siempre en las rocas de Batán y Corregidor, inspirando a todas las generaciones por venir, el impulso heroico realizado a la cabeza de un puñado de soldados norteamericanos y filipinos, que hace a los pueblos dignos de ser libres y a la vida digna de ser vida.

En nombre de los jefes, oficiales y tropa de la fuerza que está a mis órdenes, agradezco infinitamente esta demostración de simpatía y cariño que nos brindan ustedes. Señor Presidente, pueblo de México, vuestro mensaje de libertad ha sido entregado y os retornamos la bandera que confiasteis a vuestros soldados, con el honor y la gloria que representa, intactos.”¹²

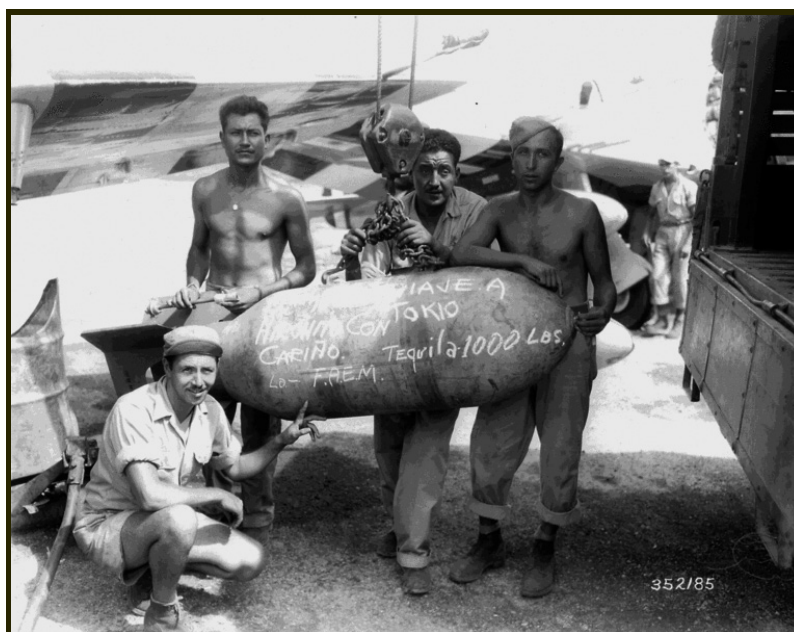
Tras esa histórica, emblemática ceremonia nimbada por el orgullo patrio, el 21 de noviembre el presidente impuso a todo el personal la condecoración “Servicio en Lejano Oriente”, y cada uno fue ascendido al grado inmediato que le correspondía.

La exitosa participación del Escuadrón 201 suscitó comentarios elogiosos por parte de diversos personajes: Henry H. Arnold, comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas Aliadas expresó: “Los soldados mexicanos participaron de manera prominente en la Campaña de Luzon, cooperando con las tropas de tierra contra los japoneses en el Valle de Cagayán. Emplearon sus ametralladoras, sus bombas de fragmentación y de fuego contra columnas enemigas de soldados en marcha contra la artillería, contra tanques y camiones y debemos reconocerles el mérito de haber puesto completamente fuera de combate a treinta

12. Agrupación Nacional de Sobrevivientes de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana “Escuadrón 201”. *Escuadrón 201. Reseña Histórica*, pp. 31–33.

mil japoneses. Más tarde, hicieron siete vuelos sobre Formosa, prestando así valiosísimo concurso durante las operaciones que precedieron a nuestro avance sobre las islas Ryukyu.

En Estados Unidos nos enorgullecemos de haber tenido la oportunidad de cooperar con sus hombres y nos sentimos altamente satisfechos de aclamar a su grupo, el cual mediante sus hechos en esta guerra, merecerá ser reconocido en la historia junto con otras unidades famosas de las Fuerzas Armadas de México.¹³



Miembros del escuadrón 201.
Foto: FAPECFT.

En el mismo tenor, Sergio Osmeña, presidente de Filipinas, declaró: “La acción de los aviadores mexicanos al luchar tan heroicamente al lado de las fuerzas aliadas, cimentará y robustecerá la fraternidad y la comunidad espiritual entre nuestros dos pueblos”.¹⁴

13. *Ibid.*, p. 35.

14. *Ibid.*, p. 35.

Como respuesta al telegrama enviado por el gobierno mexicano con motivo del aniversario de la fundación de la Fuerza Aérea Norteamericana, el entonces presidente de Estados Unidos, Harry S. Truman, dedicó estas líneas a la FAEM:

Aprecio profundamente vuestro atento telegrama en ocasión del aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Esta Fuerza Aérea está orgullosa de tener en ella al Escuadrón de la Fuerza Aérea Mexicana que tan espléndidamente aporta su contingente en la guerra contra el agresor del Pacífico.

De igual manera, el general George C. Marshall, antiguo jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas Estadounidenses, apuntó:

En el Pacífico, los aviadores mexicanos han prestado sus servicios al lado de los Estados Unidos dentro de las mejores tradiciones de ambas naciones. Hemos fortalecido nuestro mutuo respeto y honor mediante un mutuo sacrificio.

Y Douglas MacArthur:

La Fuerza Aérea Mexicana, la cual ha sido un señalado honor para mí incluir en este Comando, se ha conducido admirablemente y se han sostenido todas las orgullosas tradiciones de las fuerzas combatientes de su gran país. Sus componentes demostraron ser verdaderos camaradas de armas.

El 1 de diciembre, la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana causó baja conforme a lo dispuesto en el Acuerdo Presidencial número 1760 del 23 de noviembre de 1945. Con estas líneas concluía uno

de los capítulos simbólicos de la historia de la Aviación Militar del Ejército Mexicano, que comenzó sus operaciones 31 años antes, en 1914, con el legendario biplano Sonora:

Por haber desaparecido las causas que motivaron la creación de la Fuerza Aérea Expedicionaria, gírense las órdenes necesarias a efecto de que con fecha primero de diciembre próximo, pase Revista de Cese dicha unidad, continuando en servicio, a disposición de la Dirección de Aeronáutica Militar, el “Escuadrón 201” con la organización que fije la Planilla correspondiente.

Pero, acaso, el episodio épico de los pilotos mexicanos habría de figurar, una vez más, en la escena internacional: el 6 de junio de 1946, la bandera del Escuadrón 201 se sumó al Desfile de la Victoria en Londres, Inglaterra. Por su magnífica actuación, la columna de la FAEM fue una protagonista especial en aquella marcha por los derechos humanos y la democracia, principios que, a su manera, el cineasta Jaime Salvador exaltó en su película *Escuadrón 201*, que relata las dramáticas aventuras de tres jóvenes aeronautas que se suman a la lucha contra el fascismo. Con un elenco conformado por Rubén Rojo, Fernando Fernández, Sara García, Ángel Garasa, Domingo Soler, Carlos Orellana y Gloria Aguilar, el filme escrito por Salvador y Luis G. Manjarrez se estrenó el 30 de noviembre de 1945 en los cines Magerit e Insurgentes de la Ciudad de México, e incluye vistas documentales de entrenamientos y ceremonias castrenses, vuelos y combate aéreo. El Himno del Escuadrón 201, escrito por Pablo Sánchez, forma parte de la banda sonora, y entre las locaciones figuran el Colegio del Aire y la Base Aérea Militar No. 5 Capitán Emilio Carranza Rodríguez, situada en Zapopan, Jalisco. Los aviones que se usaron para el filme fueron aparatos North American AT-6 que evocan a los complicados P-47 que los héroes mexicanos del Pacífico tripularon con maestría en aquellos años en que el mundo vivió en peligro.

FUENTES CONSULTADAS

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, José Rogelio (dir.), *Enciclopedia de México*, México, SEP, 1987.
- Aguilar Camín, Héctor, *A la sombra de la Revolución Mexicana*, México, Ediciones Cal y Arena, 2005.
- “Agrupación Nacional de Sobrevivientes de la F.A.E.M., ‘Escuadrón 201’”. Reseña histórica, México, Instituto Evelia Morales Cruz A.C. y Gobierno del Estado de México, 2013.
- Campuzano Rosales Antonio, “El escuadrón 201 de la Fuerza aérea Expedicionaria Mexicana”, en *Historia de los Ejércitos Mexicanos*, México, INEHRM, 2014.
- “El escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana... un homenaje a 60 años de su regreso a la patria”, en *Revista del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*, Época III, año 100, enero 2006.
- Cárdenas Rodríguez Antonio, *Mis dos Misiones*, México, Talleres Autográficos de la Nación, 1949.
- Cervantes Ramos Manuel, *Apuntes inéditos*, México, s/f.
- “Desfile de la Victoria”, en *Revista del Ejército*, México, SDN., julio 1946.
- “Historia de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana. Escuadrón 201”, en Raymundo Salas Loyo (dir.), *El Legionario revista bimestral*, México, SDN, noviembre-diciembre 1977.
- Montero Pablo, *El ajedrez del Golfo*, México, Editorial Al Gurbal, 1990.
- Ortiz Garza José Luis, *La guerra de las ondas*, México, Planeta, 1992.
- Ramos Solís Ofelia, “Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana”, en *Revista de la Secretaría de Guerra y Marina*, México, SEMAR, octubre-noviembre 1989.
- Sandoval Castarrica Enrique, *Historia Oficial de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana*, México, SDN, 1946.
- Salazar Anaya Delia, et. al., “El Escuadrón 201. Su participación en la Defensa Hemisférica”, ponencia

Iván Ríos Gascón

en el 49 Congreso Internacional de Americanistas (ICA), realizado del 7 al 11 de julio de 1997
en Quito, Ecuador.

Torres Blanca, *México en la Segunda Guerra Mundial. 1940-1953*, México, COLMEX, 1988.

Urquiza Francisco L., *Tres de Diana*, México, SDN., 1990.

LA FUERZA AÉREA MEXICANA DURANTE LA POSGUERRA (1945-1988)

Capitán I/o. Historiador Antonio Aguilar Razo

CREACIÓN DEL ESTADO MAYOR AÉREO Y CURSO DE ESTADO MAYOR AÉREO

En 1945, después de finalizar la Segunda Guerra Mundial y sobre todo considerando la buena actuación de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM) en el Lejano Oriente, las autoridades de la Secretaría de la Defensa Nacional entendieron el proyecto de crear un Estado Mayor de la Fuerza Aérea Mexicana. Para tal efecto se seleccionó a un grupo de jefes y oficiales pilotos aviadores que se trasladaron a la Escuela de Comando y Estado Mayor de Fort Leaven Worth, Kansas, E.U. a tomar el Curso de Estado Mayor Aéreo, a fin de que a su regreso a nuestro país se integrara el Estado Mayor Aéreo.¹

Este organismo entró en funciones en 1946, dirigiendo sus actividades principales a responder con rendimiento y efectividad a las necesidades que pudieran surgir. Para el efecto se creó una dirección, la cual estaba asistida por dos subdirecciones; operativa y administrativa. En ese mismo año entró en vigor el Reglamento del Estado Mayor Aéreo que permitió dar una óptima estructura al citado organismo.²

1. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional 1945-1946*, p.55.

2. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1946-1947*, p.49.

SE CREA EL CURSO DE ESTADO MAYOR AÉREO

En 1947 el Alto Mando del Ejército y Fuerza Aérea Mexicana vio la necesidad de crear un Curso de Estado Mayor Aéreo, para aprovechar la experiencia de los pilotos que habían integrado la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana que representó a nuestro país en la Segunda Guerra Mundial con una intervención en Filipinas. De igual manera, este curso tenía como objetivo enseñar al personal de la Fuerza Aérea que no había tenido la fortuna de salir del país, los conocimientos técnicos y tácticos para que estuvieran en posibilidad de fungir como oficiales de Estado Mayor Aéreo.

La idea de crear el Curso de Estado Mayor Aéreo fue propuesta por el entonces teniente coronel piloto aviador Roberto Salido Beltrán, quien había visitado en varias ocasiones instalaciones militares de los Estados Unidos y veía la necesidad de implantar un curso exclusivo para el estado mayor de la Fuerza Aérea. Esta propuesta fue compartida por el entonces capitán de Estado Mayor Antonio Ramírez Barrera y el capitán Arnulfo Ochoa Acosta, que elaboraron un proyecto y lo presentaron al entonces director de la Escuela Superior de Guerra, coronel de estado mayor Rubén Calderón Aguilar; éste lo aceptó y a su vez lo presentó al secretario de la Defensa Nacional, Gilberto R. Limón, quien lo aprobó de inmediato.

El Curso de Estado Mayor Aéreo tuvo como uno de sus objetivos básicos preparar a los jefes y oficiales en el mando de las unidades aéreas, de modo que pudieran colaborar con los comandantes de las unidades aéreas superiores y de las grandes unidades aéreas; además de esto también serían capacitados como profesores con la responsabilidad de impartir conocimientos superiores en el aspecto aeronáutico, así como los conocimientos teóricos y prácticos relacionados con las operaciones tácticas, estratégicas y administrativas de las unidades aéreas superiores y grandes unidades aéreas, incluyendo su relación con las operaciones terrestres, marítimas y logísticas. También se darían conocimientos relativos a la organización y funcionamiento del Estado Mayor Aéreo, complementados con los conocimientos profesionales y generales que se consideraban indispensables.



Uno de los primeros graduados del curso de Estado Mayor Aéreo en la Escuela Superior de Guerra fue el general de división F.A.P.A. D.E.M.A. Rafael Navarro Mendoza, también integrante del grupo de reemplazos de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana. Durante su brillante carrera desempeñó diversos cargos, entre los que destacan el de gerente del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, director general de la Policía y Tránsito del Distrito Federal y comandante de la base logística “Capitán Ingeniero de Aeronáutica Juan Guillermo Villasana López”.

Foto: AHSDN.

De igual manera, se buscaba formar una base de colaboradores en la Jefatura de la Fuerza Aérea, los mandos de unidades, las dependencias, los planteles militares aéreos y las instalaciones de la Fuerza Aérea, para que contaran con los recursos para estar en posibilidad de proponer, ejecutar y consolidar las soluciones más adecuadas a los problemas militares en tiempos de paz y guerra que se derivaran de las necesidades de cumplir con las misiones emanadas de nuestra Carta Magna.

Asimismo, se les prepararía para llevar a cabo actividades conjuntas o combinadas con organismos de otras fuerzas armadas, tanto nacionales como extranjeros, formándolos para desempeñarse como comandantes eficientes y leales, a todos los niveles de mando, al fomentar las aptitudes adquiridas durante el desempeño de sus cargos y comisiones; también serían instruidos con las cualidades necesarias para desempeñar eficazmente funciones de carácter operativo, organizativo, administrativo, educativo y otras actividades del quehacer nacional asignados por el Mando Superior.³

Para la implementación del Curso de Estado Mayor Aéreo se establecieron cuatro aspectos:

1. Estudios básicos de cultura profesional.
2. Estudios de cultura profesional.
3. Estudios complementarios de cultura profesional.
4. Instrucción práctica.

La duración del curso se planeó esencialmente para tres semestres y posteriormente se amplió a dos años. La primera promoción fue integrada por 8 jefes y 17 oficiales, de los cuales el jefe del curso fue el teniente coronel P. A. Roberto Salido Beltrán.

Los primeros profesores del citado curso fueron los capitanes de estado mayor Ángel López Padilla, Arturo Ochoa P., Carlos Gómez Palacio, Armando Garza O., Juan Fregoso Flores, Antonio Ramírez Barrera, Francisco Valencia Rodríguez y por supuesto el propio teniente coronel Roberto Salido Beltrán, quien auxiliado por un grupo de pilotos implementaron un programa de Táctica General Aérea y Táctica de Bombardeo, elaborado por el propio teniente coronel.

3. *Escuela Superior de Guerra, 1932-1982*, México, S.D.N., 1982, p.103.

En la primera etapa del Curso del Estado Mayor Aéreo egresaron solamente cuatro generaciones: 1 general, 10 jefes y 54 oficiales, ya que durante la gestión del secretario de la Defensa Nacional, Matías Ramos Santos, el curso fue suspendido temporalmente.

Fue hasta el año de 1965, durante la gestión del general Marcelino García Barragán como Secretario de la Defensa Nacional, cuando se reinició el Curso de Estado Mayor Aéreo, y de esta etapa egresaron 6 generaciones o antigüedades.

Una vez más quedó en receso el curso en el año de 1975, sin embargo se reinició rápidamente al año siguiente. En total hasta 1982 se habían graduado diez promociones o generaciones las cuales sumaban 212 efectivos: 1 general, 1 coronel, 10 tenientes coroneles, 19 mayores, 38 capitanes 1/os., 50 capitanes 2/os., 92 tenientes, 1 extranjero (Colombia).⁴

CREACIÓN DEL CUERPO DE AEROTROPAS

Después de las brillantes acciones que llevaron a cabo las aerotropas en la Segunda Guerra Mundial, el secretario de la Defensa Nacional, general Francisco L. Urquiza, acompañado del general Gustavo Salinas Camiña, Jefe de la Dirección de Aeronáutica Militar, presentó una propuesta para crear un cuerpo de tropas aéreas que estuviera altamente capacitado en el manejo de las diferentes armas y en la radiotelefonía más moderna de la época. Para este cometido la Dirección de Aeronáutica Militar lanzó, a mediados de abril de 1946, una convocatoria a todos los integrantes de la Secretaría de la Defensa Nacional, en especial a los oficiales y tropa de los planteles militares, invitándolos a formar parte de la nueva unidad que se iba a formar. En la convocatoria solo se pedía que los aspirantes tuvieran un mínimo de servicios encuadrados en alguna unidad, sin importar si eran de arma o servicio.

4. *Ibid.*, pp. 83-97, 103-104.



Personal de Fusileros Paracaidistas preparándose para un salto en Balbuena, D.F.

A la invitación respondieron hasta el 8 de mayo de ese mismo año más de 360 elementos, 170 oficiales y 190 de tropa, los cuales presentaron rigurosos exámenes de cultura general, médicos y sobre todo físicos. Sólo fueron aprobados 20 oficiales y 30 de tropa, entre los que se contaba personal de caballería, infantería, transmisiones, mecánicos aéreos e incluso un cadete del Colegio Militar. A todos se les dividió en dos grupos.⁵

El primer grupo quedó integrado por 8 oficiales y 17 de tropa, quedando al frente del mismo el entonces capitán B. A. Plutarco Albarrán López, primer paracaidista de nuestro país. Ante la imperante necesidad de iniciar el curso y entrenamiento de paracaidismo en el Airborne School de Fort Benning, Georgia, Estados Unidos, la mañana del 18 de mayo de 1946 despegó un avión C-47 del campo de Balbuena, con los 25 elegidos, pie veterano de los fusileros paracaidistas mexicanos, hacia una

5. *Fraternidad de paracaidistas militares*, México, Ed. José Cuellar, p.11-18.

aventura fascinante, aunque de gran responsabilidad. Los acompañaba el general Gustavo Salinas Camiña.

El viaje fue toda una odisea, se hicieron escalas en Laredo, Texas, San Antonio, Texas, Rysle Field, Missouri y Mollate, Florida; en algunos lugares por mal tiempo y en otras para recibir instrucciones. Dos días después los futuros paracaidistas llegaron a Fort Benning y siete días más tarde se inició su entrenamiento en la Airborne School.

Después de dos meses de entrenamiento los pioneros del paracaidismo mexicano habían pasado por las 10 fases básicas que fueron:

1. Acondicionamiento físico.
2. Caída de plataformas fijas de 1 a 1.80 metros de altura.
3. Suspensión de arneses.
4. Arrastre con ventiladores.
5. Salidas de fuselajes de avión C-47 y C-82.
6. Saltos de la torre de 13 metros, con cable deslizante.
7. Descensos de la torre de 90 metros, asegurados y libres.
8. Doblado, recuperación y mantenimiento de paracaídas.
9. Saltos desde un avión en vuelo.
10. Ascenso y descenso en planeador, aseguramiento de carga y nudos.⁶

El primer salto en vuelo efectuado por los pioneros mexicanos fue realizado el 10 de julio de 1946, iniciando con ello varias series de saltos durante el día, la madrugada y la noche.

Después de cumplir satisfactoriamente con el curso de paracaidismo y de demostrar su gran capacidad y profesionalismo, el 20 de julio de 1946 el capitán Plutarco Albarrán y sus compañeros

6. *Fraternidad*, p.21.

recibieron sus alas y diploma de paracaidistas y planeadoristas, regresando a nuestro país listos para integrar una nueva unidad, con hombres altamente capacitados.⁷

Por su parte el segundo grupo, formado por 10 oficiales y 15 de tropa, se trasladó a Fort Benning, Georgia, el 18 de junio, un mes después que el primero. El segundo grupo recibió el mismo entrenamiento que el primero y recibió sus alas y diploma de paracaidistas y planeadoristas el 3 de agosto. Una vez que ambos grupos fueron reunidos, se preparó el primer salto de paracaidistas en nuestro país para celebrar un aniversario más de la Independencia de nuestra nación, el 15 de septiembre de 1946.

El salto colectivo se llevó a cabo en el Aeropuerto Central de la Ciudad de México, en presencia del Secretario de la Defensa Nacional, general Francisco L. Urquiza Benavides, autoridades militares y gran cantidad de público. Al concluir el evento se le impusieron las alas de paracaidistas a los 18 oficiales y 32 de tropa, los cuales fueron el pie veterano de los paracaidistas en México. Al mes siguiente los 50 paracaidistas se trasladaron a la plaza de Puebla, para tomar un curso de infantería y que todos tuvieran una formación complementaria y unificar los criterios de las aerotropas.⁸

Al vislumbrar la gran capacidad combativa de los paracaidistas, el titular de la Secretaría de la Defensa Nacional dispuso que con fecha 1 de agosto de 1946, los 50 paracaidistas preparados en los Estados Unidos se integrarán una Compañía Mínima de Aerotropas, dependiente de la Fuerza Aérea Mexicana, la cual solamente unos meses formó parte de la Fuerza Aérea Mexicana, ya que el 1/o de abril de 1947 pasó a formar parte del Cuerpo de Guardias Presidenciales para cuidar de la integridad y seguridad del presidente de la República.⁹

Una vez integrada la Compañía Mínima de Aerotropas, se lanzó una convocatoria para formar la primera antigüedad de paracaidistas mexicanos entrenados en nuestro país, para el efecto se imprimieron volantes que fueron lanzados en el Valle de México, en los que se invitaba a los jóvenes a demostrar su valor y servir a la Patria, además de que se les garantizaban grandes emociones:

7. *Ibid.*, p.13.

8. *Ibid.*, p.21.

9. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1945-1946*, p.55.

“¡Hágase paracaidista, demuestre su valor... sienta las emociones más grandes de su vida... cooperando así al engrandecimiento del Ejército...!”¹⁰

A la convocatoria respondieron gran cantidad de jóvenes deseosos de servir al Ejército y a su Patria, en una unidad especial y selecta. Los jóvenes se presentaron al cuartel de paracaidistas, ubicado en el Campo Militar No. 1-A, y posteriormente se les practicó un minucioso examen físico y otro médico.

El orgullo de los paracaidistas es sin duda saltar de un avión desde 400 metros; llegar a ser un buen tirador con las diferentes armas, desde el mosquetón hasta el lanza cohetes; ser un buen combatiente con bayoneta; escalar montañas, ser un buen deportista; portar un uniforme limpio, bien planchado; llevar unas botas especiales, relucientes, amarradas con tejido distinto y sobre todo portar unas alas en el pecho: el águila con alas desplegadas en situación de alerta, sosteniendo las siglas F.A.M. y un paracaídas con un triángulo tricolor.

El 28 de agosto de 1948 se graduó la primera antigüedad de paracaidistas entrenados en México y cuatro años después la Compañía Mínima de Aerotropas pasó a ser el Batallón de Paracaidistas, el cual fue abanderado por el entonces presidente de la República, Miguel Alemán Valdés, el 15 de septiembre de 1952, en el Campo Marte.

El 1/o de abril de 1953 el Batallón de Paracaidistas dejó de pertenecer al Cuerpo de Guardias Presidenciales y pasó a depender de la Jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana, con lo que el Alto Mando del Ejército y Fuerza Aérea Mexicana volvió a contar con una unidad capaz de realizar operaciones especiales con personal altamente calificado, sin importar la integridad física, con una mística única en la que cada uno de los paracaidistas forma parte de una unidad capaz de operar en todo terreno y en cualquier momento que se le requiera. En donde se necesitaba la decisión, el coraje, un alto sentido de la disciplina y un alto adiestramiento, ahí estaban los paracaidistas. Sin embargo, por ser una

10. *Fraternidad*, p.22.

de las unidades mejor preparadas del Instituto Armado, siguió fungiendo como Guardia de Honor para recibir y despedir a jefes de Estado y militares de alta graduación que visitaban nuestro país.¹¹

Para estar en posibilidad de cumplir con las necesidades y comisiones crecientes del Ejército y Fuerza Aérea Mexicana, se incluyó la realización de saltos del personal del Batallón en montañas y lagos, como las faldas del volcán Popocatepetl, donde sortearon fuertes corrientes de aire ascendente y descendente; y el lago Tequesquitengo, en Morelos, aprovechando su profundidad, anchura y longitud.

En mayo de 1964 el Batallón de Paracaidistas cambió su cuartel general del Campo Militar Núm. 1 a Santa Lucía, Estado de México, en donde únicamente permaneció ocho meses, ya que el Alto Mando lo requería más cerca para cualquier emergencia. Cinco años más tarde el 1/o de enero de 1969 el Batallón de Paracaidistas se transformó en la Brigada de Fusileros Paracaidistas, creándose el 2/o. Batallón de Paracaidistas y con la misma fecha quedó integrado por un cuartel general, una compañía del Cuartel General y tres batallones, aunque solamente tenía dos; el 3/er. Batallón se integró hasta el año de 1974.¹²

Cabe señalar que la Brigada Administrativamente depende de la Fuerza Aérea Mexicana, aunque en realidad recibe órdenes directas del Secretario de la Defensa Nacional.

En el año de 1994, al darse el movimiento del Ejército Zapatista de Liberación Nacional, el Alto Mando creó una Fuerza Especial de paracaidistas para que el Instituto Armado contara con unidades operativas capaces de resolver cualquier problemática relacionada con la seguridad interna del país.

Con el fin de capacitar a más personal como paracaidista, el 1 de agosto de 1999 la Fuerza Aérea Mexicana creó la Escuela Militar de Paracaidismo.¹³

Es importante destacar que el adiestramiento que se imparte en la Escuela Militar de Paracaidismo es de primera; tan arduo y difícil que el personal que logra graduarse lo hace por su fortaleza y decisión; en una palabra, sólo los más aptos y los más fuertes son parte de la fraternidad de paracaidistas.

11. *Batallón*, p.3

12. *Revista del Ejército y Fuerza Aérea*, Nov-1981, pp.4-9.

13. *Ibid.*, pp. 6-9.



Los fusileros paracaidistas son una fuerza especial que se destaca por su preparación y profesionalismo para cumplir las misiones más peligrosas.

Foto: AHSDN.

La Brigada de Fusileros Paracaidistas cuenta con un programa de adiestramiento anual, cuenta con instalaciones apropiadas en el Campo Militar Número 1-A; y se utilizan las zonas de salto de la Base Aérea de Santa Lucía, los campos de Tiro de San Miguel de los Jagüeyes, San Juan Teotihuacán, y La Marquesa, todos ellos en el estado de México, así como la región del Ajusco, en el D.F., y las regiones cercanas a los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl, en el estado de Puebla.

En todos los desfiles, vallas, recepciones y maniobras generales, es imprescindible la participación de los fusileros paracaidistas, quienes le dan lustre a la historia castrense al saltar en diferentes

zonas, con condiciones atmosféricas adversas y por lo general siempre saliendo adelante, cumpliendo todas las misiones que se les encomiendan.

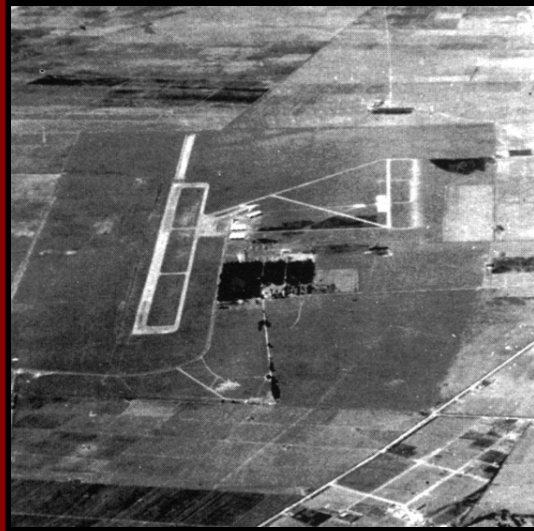
EL COLEGIO DEL AIRE

En el año de 1945, en plena Segunda Guerra Mundial, la jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana propuso que se construyera una nueva Base Aérea en el municipio de Zapopan, Jalisco, a las afueras de la ciudad de Guadalajara, la cual contaría con instalaciones modernas y apropiadas para trasladar a dicho espacio la Escuela Militar de Aviación. El 31 de diciembre de ese año, una vez concluida la conflagración mundial, se emitió un decreto por el cual se requisaron los terrenos para construir las nuevas instalaciones en Zapopan, en donde se formarían las futuras generaciones de pilotos aviadores militares de nuestro país.¹⁴

Durante el sexenio del presidente Miguel Alemán se iniciaron las obras en Zapopan, y el entonces Secretario de la Defensa Nacional, general Gilberto R. Limón, dispuso que se acelerara su construcción. Después de cinco años de arduos trabajos el presidente de la República inauguró las nuevas instalaciones de la Escuela Militar de Aviación y de la Base Aérea Militar.

La ceremonia se inició con la entrega de las alas a 15 cadetes de la Escuela Militar de Aviación que se graduaron en un majestuoso marco, recibiendo el despacho de subtenientes; acto seguido se llevó a cabo un desfile aéreo en el que participaron escuadrillas de aviones AT-6, los cuales simulaban bombardeos e hicieron vuelos en picada, vuelos rasantes, acrobacias y un vuelo en formación. Para finalizar el evento, el titular del Ejecutivo Federal hizo un recorrido al flamante plantel, integrado por tres pabellones con cuatro aulas cada uno. Para finalizar, pasó revista a las tropas y aeronaves, forma

14. Manuel Ruiz Romero, *Aviación Militar*, México, 2004, pp. 113-114.



Base Aérea de Zapopan, Jalisco, inaugurada el 24 de noviembre de 1951, al final del periodo presidencial de Miguel Alemán.
Foto: AHSND.



El presidente Adolfo López Mateos pasa revista al personal de la Base Aérea de Zapopán, Jalisco.
Foto: AHSND.

dos en una estructura de concreto armado, un edificio para navegación y bombardeo, así como una enorme pista de 2 200 metros de largo y una esbelta torre de control con sus oficinas.¹⁵

En el mismo año de 1959 se hizo realidad un proyecto de la Fuerza Aérea Mexicana, impulsado por el general Roberto Fierro Villalobos, jefe de dicha fuerza armada, quien encomendó al entonces Director de la Escuela Militar de Aviación, general Roberto Salido Beltrán, que propusiera la creación de un Colegio en el que se reunieran todos los planteles de formación de la Fuerza Aérea.

Después de considerar las ventajas y desventajas del proyecto, el presidente de la República, Adolfo López Mateos, emitió un decreto el 22 de agosto de 1959, por el que se creaba el Colegio del Aire. En él se integraban todas las escuelas de educación militar aérea que existían, con lo cual se evitaba la gran cantidad de gastos que implicaba tener distintos planteles, y además se permitió tener unidad doctrinaria y de coordinación que permitiera un factor pedagógico común.¹⁶

Tomando en consideración lo anterior, el Colegio del Aire quedó integrado por la Escuela Militar de Aviación, la Escuela Militar de Mecánicos Especialistas de Aviación y la Escuela Militar de Meteorología. La Jefatura de la Fuerza Aérea determinó que el flamante Colegio se establecería en Zapopan, Jalisco, para lo cual fue necesario ampliar las instalaciones de la Escuela Militar de Aviación. El primer director del Colegio del Aire fue el general Roberto Salido Beltrán.¹⁷

Actualmente en el Colegio del Aire se imparten las carreras de Piloto Aviador Militar, Aerologistas, Control Militar de Vuelo, Mantenimiento de Armamento Aéreo, Abastecimiento de Material Aéreo, Electrónica de Aviación y Mantenimiento Aéreo, de las que los jóvenes en formación egresan con licenciatura.¹⁸

Es importante hacer una reseña de cada uno de los planteles que integraron el Colegio del Aire.

15. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1950-1951*, pp. 58-60.

16. Archivo Histórico de la SDN, XI/480/799.

17. Ruiz Romero, *op. cit.* pp. 151-152.

18. "Colegio del Aire", en revista *Armas*, año 73, No. 476, marzo-abril del 2014, pp. 10-17.



Al crearse el Colegio del Aire se dio unidad de doctrina a los planteles de la Fuerza Aérea Mexicana.

Foto: AHSDN.



En 1959 se ampliaron las instalaciones de la base aérea de Zapopán, para alojar al Colegio del Aire, el actual integraba a todos los planteles de formación de la Fuerza Aérea.

Foto: AHSDN.

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN

Creada el 15 de noviembre de 1915 con el nombre de Escuela Nacional de Aviación, teniendo como primer alojamiento los campos de Balbuena, D.F., dos años después, en 1917, cambió su denominación a Escuela Militar de Aviación, dándose en este año el primer reglamento del plantel.

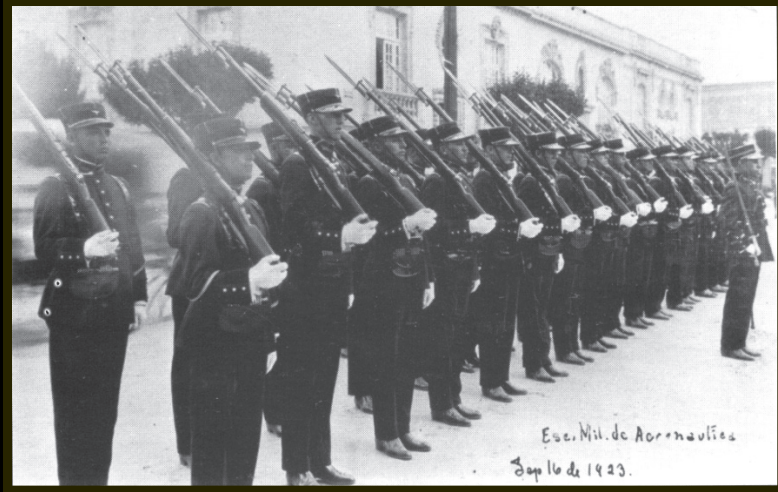
En febrero de 1922 la Escuela Militar de Aviación de nuevo cambió de nombre a Escuela Militar de Aeronáutica, estableciéndose esta vez en el Parque de Ingenieros, en Arcos de Belén, Distrito Federal. Sin embargo ya que no se consideraron adecuadas las instalaciones, en 1925 el plantel regresó a Balbuena, cambiando de denominación a Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica.

Fue hasta el año de 1932 cuando este plantel cambió de ubicación y de nombre, esta vez a Escuela Militar de Aviación y su nueva casa fue la ex-fábrica de aviones Azcárate, en el Puerto Central Aéreo de la Ciudad de México, a un costado del Aeropuerto. En este lugar al plantel se le dio el tercer reglamento para su funcionamiento. Sin embargo la escuela duró escasos años en este lugar, ya que en 1935 se cambió al aeropuerto de “Las Bajadas”, Veracruz.

En 1940 la Escuela Militar de Aviación cambió de sede, esta vez a la ciudad de Monterrey, Nuevo León, dentro de la Ciudad Militar, en el actual parque “Niños Héroe”, donde sólo permaneció tres años antes de ser trasladada a la plaza de Guadalajara.¹⁹

En el año de 1943 la Escuela Militar de Aviación se trasladó a la plaza de Guadalajara, Jalisco. El primer edificio que albergó a tan honorable plantel educativo fue el “Cuartel Colorado”, donde actualmente está instalado el Museo del Ejército y Fuerza Aérea, a un costado del Hospital Regional Militar; posteriormente se pasó al edificio de la Guarnición Militar de la plaza, más tarde al cuartel de bomberos y finalmente el antiguo Colegio Salesiano del Espíritu Santo, ubicado en la ex-hacienda del Espíritu Santo (en la esquina de la avenida Hidalgo y Chapultepec). Por su parte la pista quedó en el predio de

19. *Armas*, pp. 29-30.



Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, ubicada en las antiguas instalaciones de Arcos de Belén, D.F., en 1923, listos para participar en el desfile del 16 de septiembre de ese año.

Foto: AHSDN.



Personal de la Escuela Militar de Meteorología, creada en 1947, en sus instalaciones de Balbuena, D.F., uno de los planteles que desde su creación se distinguió por su gran profesionalismo.

Foto: AHSDN.

las Juntas, propiedad de la Secretaría de la Defensa Nacional, en la zona denominada “La Nogalera” que en esa época estaba siendo utilizada por la aviación civil. ²⁰

Es importante mencionar que cuando el gobierno de nuestro país decidió mandar una agrupación que representara a México dentro de los contingentes que luchaban contra las potencias del Eje, se integró un Grupo de Perfeccionamiento Aéreo que fue enviado a los Estados Unidos, 60 elementos de este grupo fueron formados en la Escuela Militar de Aviación y se les graduó para poder incorporarse al Escuadrón Aéreo 201 o al grupo de reemplazos, que a la postre formó la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM), integrada por pilotos, mecánicos, artilleros y personal administrativo. ²¹



El Republic P-47D Thunderbolt, una de las aeronaves más modernas y eficientes adquiridas por nuestro país después de la Segunda Guerra Mundial, utilizadas por el personal de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana.

FOTO: FAPECFT.

20. Ruiz Romero, *op. cit.*, pp. 109.

21. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1945-1946.*

En 1951 se inauguró la base Aérea de Zapopan, en la que también se construyeron instalaciones adecuadas para la Escuela Militar de Aviación, dejando el antiguo edificio del Espíritu Santo y a partir de esa fecha, este noble plantel ha formado varias generaciones de pilotos aviadores militares, sin duda los mejores aviadores del país.

Al año siguiente de la inauguración de la base Aérea se construyó un hangar B-17 exclusivo para los aviones de la Escuela Militar de Aviación, la cual contaba con aviones de entrenamiento primario de fabricación nacional, como eran el *Teziutlán* y el *Salinas*, y posteriormente se adquirieron 15 aviones Stearman para renovar el material de vuelo del plantel.²²

En 1959 se creó el Colegio del Aire, quedando ubicado en la Base Aérea de Zapopan, Jalisco y la Escuela Militar de Aviación quedó integrada al nuevo plantel.

Las actuales instalaciones del Colegio del Aire fueron inauguradas en 1994, en ellas se cuenta con un edificio de gobierno que semeja las alas que porta en el pecho el personal de la Fuerza Aérea, y en el centro se encuentra un águila que representa el vuelo y el símbolo nacional. Frente al edificio de gobierno está la Rotonda del Colegio, donde se representa el pasado y presente del conjunto educativo, a través de las principales aeronaves que se han utilizado, desde su creación, para adiestrar al personal de los tres planteles del Colegio.

El edificio de gobierno aloja la Dirección del Colegio del Aire, así como la dirección de los planteles ahí ubicados, como la Escuela Militar de Aviación, la Escuela Militar de Especialistas de Fuerza Aérea y la Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento. Dentro de las instalaciones se resguardan, en la planta baja, las Salas de Banderas, Trofeos, Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana y Aeromodelismo; en la planta alta las secciones académica, administrativa y pedagógica de cada plantel.

A cien metros del edificio de gobierno se encuentra ubicado el edificio académico, que alberga las aulas y los laboratorios. El primer nivel de este edificio está destinado a la Escuela Militar de Aviación, el segundo a la Escuela Militar de Especialistas de Fuerza Aérea y el tercero a la Escuela Militar

22. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1951-1952 p.78; 1954-1955, p. 191*

de Mantenimiento y Abastecimiento. Al costado del citado edificio se encuentra el Cuerpo de Cadetes, integrado por cuatro edificios que albergan al personal de cadetes y clases en instrucción. En la parte posterior está el área deportiva, conformada por un campo de fútbol con pista de atletismo, un gimnasio, cancha de basquetbol, así como una alberca con fosa de clavados.

Para el adiestramiento de los futuros pilotos aviadores se cuenta con tres pistas de aterrizaje y simuladores de vuelo; para el resto de las especialidades se tienen escalones de mantenimiento, instalaciones de servicio, una torre de control y una estación meteorológica para preparar a los cadetes en escenarios reales y simulados que dan experiencia y pericia al personal en sus diferentes especialidades.²³

ESCUELA MILITAR DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO

En enero de 1942, cuando el mundo se convulsionaba, en nuestro país se veía la necesidad de crear un nuevo plantel de formación de mecánicos aéreos, para el efecto, por acuerdo presidencial, surgió la Escuela Militar de Mecánicos de Aviación. Este nuevo plantel se albergó en el Puerto Central Aéreo, en donde con anterioridad se había alojado la Escuela Militar de Aviación y la Fábrica de Aviones Azcárate.

El primer director del plantel fue el entonces teniente coronel Alberto Vieytez y Vieytez, quien desde algunos años estaba trabajando en integrar un plantel en el que se formarían los mecánicos aéreos para cubrir las crecientes necesidades castrenses. El propio Vieytez se encargó de elaborar el programa de estudios y el reglamento de la escuela.

En este plantel ingresaban jóvenes de 15 a 25 años que tuvieran secundaria terminada, además de que el curso era de tres años de duración y su objetivo era formar mecánicos aéreos profesionales

23. *Ibid.*, pp. 10-14.

en las diversas especialidades de mantenimiento y construcción aeronáutica. Una vez que los alumnos cumplían con los tres años de formación, se graduaban como sargentos obreros técnicos de aviación, con estudios reconocidos por la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Educación Pública.²⁴

En 1959, la Escuela Militar de Mecánicos de Aviación se incorporó al Colegio del Aire, por lo que para estar acorde a las nuevas necesidades, a la actualización de su programa de estudio y a la redefinición de sus objetivos para formar oficiales de diversas especialidades, cambió de denominación a Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento en 1963, nombre que hasta la actualidad conserva.²⁵

En este plantel se forman durante tres años los oficiales de la Fuerza Aérea con especialidad en Abastecimiento de Material Aéreo, Mantenimiento de Aviación, Armamento Aéreo y Electrónica de Aviación, esta última se integró en el año de 1992.

ESCUELA MILITAR DE ESPECIALISTAS DE FUERZA AÉREA

Después de la Segunda Guerra Mundial la Fuerza Aérea Mexicana vio la necesidad de crear un plantel en el que se formaran militares profesionales encargados de las estaciones meteorológicas, ya que en el año de 1947 se habían establecido estaciones meteorológicas en Mazatlán, Sinaloa; Mérida, Yucatán; Coatzacoalcos, Veracruz; Guadalajara, Jalisco; y Santa Lucía, México; además de la Ciudad de México, que tenía varios años de funcionar, por lo que se requería personal militar que manejara la red de estaciones meteorológicas castrenses, que tuviera una visión comprometida con la Fuerza Aérea, la Secretaría de la Defensa Nacional y el país.

24. Ruiz Romero, *op. cit.*, p. 101-102.

25. *Ibid.*, p. 161.

El 22 de enero de 1947, pasó revista de entrada la Escuela Militar de Meteorología, aunque empezó a funcionar hasta el 1 de julio de 1948. A este nuevo plantel se le asignaron las instalaciones de Balbuena, D.F.²⁶

Al Coronel Alberto Vieyetz y Vieyetz le tocó organizar este nuevo plantel, al que le dio un reglamento del servicio meteorológico del ejército, que rápidamente dio frutos, ya que diariamente elaboraba la carta del tiempo, diagramas termodinámicos, pronósticos de ruta y terminales, los cuales eran distribuidas en toda la red meteorológica del país, así como entre las unidades de la Fuerza Aérea.²⁷

La Escuela Militar de Meteorología preparó a profesionales de gran capacidad en su especialidad y su fama se extendió al medio civil, en donde se les encargó que entrenaran a un grupo de meteorólogos de la Oficina Meteorológica de la Red Aérea Meteorológica; asimismo, el plantel pronto realizó intercambio técnico y operativo con la Red Aérea Mexicana y el Servicio Meteorológico Civil.

De igual manera, el servicio meteorológico de la Fuerza Aérea, en cooperación con el Instituto de Geofísica e Investigaciones Científicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, llevó a cabo observaciones higroscópicas de carácter científico. Asimismo, se proporcionó entrenamiento de la especialidad a personal de observadores meteorólogos de la Red Aérea Mexicana, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y el Observatorio de Tacubaya.²⁸

El adiestramiento que se daba a los alumnos de este plantel era de tanta excelencia que pronto alcanzó la fama del servicio meteorológico de la Fuerza Aérea Mexicana y se extendió a nivel nacional, por lo que el Instituto de Geofísica de la Universidad Nacional Autónoma de México buscó la coordinación con la jefatura de la Fuerza Aérea para establecer el centro de Hidrometeorología e Investigación Física Atmosférica.²⁹

26. *Ibid.* p. 115-116.

27. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1954-1955*, p. 191.

28. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1954-1955*, p. 191; *1955-1956*, p. 225.

29. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1956-1957*, p. 273.

El servicio meteorológico militar tomó tal importancia que incluso se le proporcionó un espacio en una estación de radio, XERH, en la que se difundía un boletín del pronóstico del tiempo para la República, incluyendo la navegación marítima. Posteriormente este servicio se extendió a la Presidencia de la República.³⁰

En 1959, al crearse el Colegio del Aire, la Escuela Militar de Meteorología se integró al conjunto de planteles que formó parte de este complejo educativo y con la finalidad de homologar el nivel de estudios, actualizar sus objetivos y planes de estudio, en el año de 1963 el plantel cambió de denominación a Escuela Militar de Especialistas de la Fuerza Aérea, nombre con el que se ha mantenido hasta la actualidad.

Cabe mencionar que en la Escuela Militar de Especialistas de la Fuerza Aérea se forma a los oficiales especialistas en Aerología, Control de Vuelo y Meteorología. La carrera dura tres años y salen como técnicos de gran capacidad.

ESCUELA MILITAR DE TROPAS ESPECIALISTAS DE FUERZA AÉREA

A fines del sexenio del General Félix Galván, el 1 de septiembre de 1981, surgió un nuevo plantel que se desprendió de la Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento, que tenía como objetivo formar sargentos 1/os. y 2/os. especialistas en Mantenimiento de Aviación, Electrónica de Aviación, Abastecedor de Material Aéreo y de Armamento Aéreo. El plantel tuvo como albergue el edificio de la base logística de la Fuerza Aérea Mexicana en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y posteriormente fue reubicado en la Base Aérea de Santa Lucía, Estado de México, donde se encuentra a la fecha.

30. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1959-1960*, pp. 197-198; *1964-1965*, p.95; *1965-1966*, p. 103; *1966-1967*, p. 61.

Al Colegio del Aire le correspondía por lógica controlar este nuevo plantel, por ser de su especialidad, sin embargo por estar en un principio en la Ciudad de México pasó a depender de la Rectoría de la Universidad del Ejército y Fuerza Aérea, situada en Popotla, D.F.

En esta escuela se forma el personal que tiene como objetivo mantener en óptimas condiciones de operación de vuelo las aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana, logrando excelentes resultados, toda vez que se mantienen en vuelo aeronaves que tienen más de treinta y cuarenta años de uso.³¹

MISIONES Y ADIESTRAMIENTO

APOYO A LA REFORESTACIÓN Y COMBATE A LA SEQUÍA

Ante la necesidad de recuperar las áreas verdes en todo el territorio nacional, en 1952 el presidente de la República Adolfo Ruiz Cortines, dispuso que la Fuerza Aérea Mexicana cooperara con la Secretaría de Agricultura para la reforestación de las zonas que lo requirieran, para el efecto el general Alberto Vieytes y Vieytes, comandante de la FAM, apoyó en un principio con dos aviones Douglas C-47 y un Beechcraft AT-11, para trasladar tanto carga como pasajeros, ya que los primeros tenían capacidad para trasladar más de dos toneladas y el segundo para reconocimiento fotográfico.

Posteriormente, debido a la gran labor desarrollada por el personal de la Fuerza Aérea se incrementó el apoyo de reforestación con más aeronaves, 2 Douglas C-47 y 3 Beechcraft AT-11, con el fin de ampliar las áreas de cobertura.

De igual manera se coadyuvó a provocar lluvias artificialmente, bombardeando las nubes con productos químicos, sobre todo en el norte, en zonas donde hacía varios años que no llovía, como en Ciudad Valles y Tamuin, en San Luis Potosí; Matamoros, Tamaulipas; y Saltillo, Coahuila. Los trabajos

31. Ruiz Romero, *op. cit.*, p.212.

del personal de la Fuerza Aérea fueron por demás exitosos, ya que aliviaron en gran parte la falta de agua en zonas donde la lluvia era escasa por naturaleza.

Además, en estas zonas áridas se brindó un doble apoyo al provocar lluvias artificialmente y sembrar árboles para regenerar la vegetación, que a largo plazo propiciarían áreas verdes y por ende la lluvia natural, con los que se inició la tradición de reforestar zonas que lo requirieran.³²

LEVANTAMIENTOS AEROFOTOGRAFICOS

Con el objetivo de contar con una carta geográfica de México, con planos con información completa y confiable para conocer mejor el territorio nacional, la Secretaría de la Defensa Nacional dispuso que se creara un Escuadrón de Fotografía Aérea, al que se le dotó de su propio material de vuelo, asignándole para cumplir esta misión algunos aviones Beechcraft AT-11.

Este programa solamente duró doce años, de 1945 a 1957, durante los sexenios de los presidentes Miguel Alemán y Adolfo Ruiz Cortines, y durante su implementación se cubrieron más de 50 000 kilómetros cuadrados anuales, usando el sistema trimetrogon, con el que se levantaban líneas aerofotográficas, de las cuales se formaban mosaicos de diversas áreas geográficas, como fueron las de Minatitlán, Veracruz; Lerma, Estado de México; El Bajío, Guanajuato; Valle de México e Islas Marias, entre otras.

El Escuadrón de Fotografía Área cambió de denominación varias veces, en primer término a Escuadrón Aéreo de Fotografía y posteriormente a Escuadrón Aéreo de Reconocimiento Fotográfico. Esta unidad al parecer dejó de operar porque tanto sus recursos materiales como humanos se fueron deteriorando y los aviones dedicados a este fin se fueron averiando hasta que dejaron de prestar servicio y no se tuvieron recursos para su reparación.³³

32. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1952-1953*, p. 43; *1953-1954*, p. 49.

33. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1945-1946*, p. 54; *1946-1947*, p. 47; *1947-1948*, p. 45-46; *1949-1950*, p. 46; *1950-1951*, p.73; *1951-1952*, p. 75-78; *1953-1954*, p.49; *1954-1955*, p. 191; *1955-1956*, p. 229; *1956-1957*, p. 278.

CREACIÓN DE LA FUERZA AÉREA MEXICANA

El 10 de febrero de 1944, durante la presidencia de Manuel Ávila Camacho, se decreta que la Dirección de Aeronáutica Militar cambie de denominación por la de Fuerza Aérea Mexicana, como la conocemos hasta la fecha, sin embargo es importante saber que desde su creación, esta fuerza armada tuvo varios nombres: Fuerza Aérea Nacional, Departamento Aeronáutico, Departamento de Aeronáutica y Dirección de Aeronáutica Militar.

Cabe mencionar que el precursor de este nombre fue el piloto Angel H. Corzo Molina, quien con gran visión y con el fin de darle un nombre castrense a la Dirección de Aeronáutica, propuso el de Fuerza Aérea Mexicana, pues con ello se reconocía a la Fuerza Aérea como una fuerza armada a la altura del Ejército y de la Marina y por lo tanto era necesario considerarla un organismo independiente, con sus propias armas y servicios.³⁴

Con la creación de la Fuerza Aérea Mexicana se planteó un tema latente desde la década de los años 20: la necesidad de que ésta se convirtiera en una nueva Secretaría, probablemente la Secretaría del Aire, con su propia organización y un titular, en la que se integrarían la aviación militar y civil, para dar un impulso al nuevo transporte que estaba revolucionando al mundo con su rapidez y seguridad. Se presentaron varias propuestas en las que se realizaban estudios bien cimentados, acordes a las nuevas necesidades, pero ninguna pasó de ser un proyecto.

Fue hasta el gobierno de Adolfo Ruiz Cortines, en 1955, cuando el tema llegó al Congreso de la Unión, primero se discutió en la Cámara de Diputados y posteriormente en la de Senadores, en donde se debatió la conveniencia de contar con una Secretaría del Aire, determinándose finalmente que era prematuro en ese momento establecer en un solo organismo la aviación militar y civil, sobre todo porque no contaba con la infraestructura para ser independiente, como había ocurrido en 1940 con la Marina.

34. Ruíz Romero, *op. cit.*, p.110.

Desde ese año de 1955 ha habido muchos proyectos para separar a la Fuerza Aérea del Ejército, pero ninguno con las bases sólidas para que crezca y pueda discutirse a altos niveles políticos; y se ha especulado sobre la posibilidad de crear una Secretaría de Aviación o del Aire, independiente de otra fuerza armada y con plena autonomía.³⁵

En marzo de 1964 el general Roberto Fierro Villalobos, entonces comandante de la Fuerza Aérea Mexicana, dispuso que todo el personal de la aviación militar dejara de denominarse de Aeronáutica, ya que hacía más de veinte años que se denominaba Fuerza Aérea, por lo que a partir de entonces se emplean las siglas Fuerza Aérea seguidas de la especialidad, con el objetivo de dar unidad y sentido de pertenencia a su personal, disposición que sigue prevaleciendo y ha permitido crear doctrina entre los integrantes de la FAM.³⁶

En la actualidad la Fuerza Aérea Mexicana cuenta con una estructura sólida que puede sustentar la creación de una nueva secretaría con personal capacitado, tanto operativo como administrativo, material de vuelo acorde a sus necesidades para custodiar el espacio aéreo mexicano y sobre todo una vocación de servicio en la que la población se siente identificada con su personal y las labores que desempeña en bien de la sociedad mexicana.

INAUGURACIÓN DE LA BASE AÉREA DE SANTA LUCÍA, MÉXICO

A finales de noviembre de 1952, casi al finalizar el gobierno de Miguel Alemán, se inauguró la Base Aérea de Santa Lucía, ubicada en el municipio de Tecámac, Estado de México. Tras varios años de construcción, la antigua hacienda jesuita de Santa Lucía quedó lista para albergar una de las bases aéreas más emblemáticas de nuestro Instituto Armado.

35. *Ibid.*, p. 148.

36. *Ibid.*, p. 148-149.



El Presidente de la República Miguel Alemán visita las instalaciones de la Base Aérea de Santa Lucía, estado de México, en septiembre de 1952.

Foto: AHSND.



En 1952 pasó revista de entrada el Batallón de Fusileros Paracaidistas, cuando todavía dependía del Cuerpo de Guardias Presidenciales.

Foto: AHSDN.



En noviembre de 1952 fue inaugurada la base Aérea de Santa Lucía, estado de México, una de las instalaciones más importantes de la Fuerza Aérea Mexicana.

Foto: AHSDN.

El 24 de noviembre el presidente Miguel Alemán, acompañado del Secretario de la Defensa Nacional, Gilberto R. Limón, el Secretario de Gobernación, Ernesto P. Uruchurtu, el Secretario de Educación Pública, Manuel Gual Vidal, el Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana, general Antonio Cárdenas Rodríguez, llegó a la citada hacienda recibidos con 21 salvas de cañón; acto seguido develó la placa alusiva a la inauguración, para después hacer un recorrido por las instalaciones y pasar revista al personal y a las aeronaves.

Días después, el 6 de diciembre de 1952, la nueva administración presidencial, dirigida por Adolfo Ruiz Cortines, clausuró las operaciones militares aéreas de la Base Aérea de Balbuena, D.F., “Cuna de la Aviación en México”, que desde 1910 albergó a esta fuerza armada. A esta ceremonia asistió Alberto Braniff, quien había donado estos terrenos.

Los últimos aviones militares que estaban en Balbuena, a manera de despedida, despegaron simbólicamente rumbo a Santa Lucía, donde la Fuerza Aérea Mexicana se alojó durante muchas



El 7 de diciembre de 1952, abandonó las instalaciones de Balbuena —la primera base de la Fuerza Aérea— el último avión resguardado en sus instalaciones.
Foto: AHSDN.

décadas hasta que en el año de 1992 se inauguró el Cuartel General de la Fuerza Aérea en el Predio Reforma, D.F.³⁷

BÚSQUEDA Y RESCATE

En diciembre de 1952, con la administración del presidente Adolfo Ruiz Cortines, se dio a la Fuerza Aérea Mexicana una nueva misión: conducir a las Islas Marías a los reos de alta peligrosidad que se encontraban encerrados en las prisiones de la Ciudad de México, lo cual realizó durante varios años el Escuadrón Aéreo de Transportes.³⁸

Esta función de traslado de reos se hizo cotidiana, sin que ocurriera algún hecho sobresaliente hasta que en 1961 la Fuerza Aérea recibió noticias de que se habían fugado en un bote tres peligrosos reos de las Islas Marías y que no eran localizados. Al enterarse de este hecho, el general Roberto Salido Beltrán, director del Colegio del Aire, ubicado en Zapopan, Jalisco, dispuso que una escuadrilla de aviones T-28 y otra de AT-6, así como un Beechcraft AT-11 buscaran a los reos fugados.

Durante la búsqueda una de las naves de las escuadrillas localizó la barcaza de remos con los tres reos y de inmediato proporcionó a los buques de la marina las coordenadas de los fugados para que los recapturaran y los regresaran a las Islas Marías, librando a la sociedad de personas perniciosas.³⁹

Otro hecho que merece ser mencionado es el rescate de tres norteamericanos que se habían extraviado, en abril de 1957, en la Sierra de San Pedro Mártir, B.C., por lo que al saber esta noticia personal del 3/er. Grupo Aéreo de la Fuerza Aérea, cooperó en la búsqueda con siete aviones AT-6, los

37. *Ibid.*, pp. 143-144.

38. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1952-1953*, p. 43.

39. Ruiz Romero, *op. cit.*, pp. 156-157.

cuales encontraron a los extraviados y los entregaron a un helicóptero del servicio de guardacostas de los Estados Unidos, cumpliendo una vez más con una función social.⁴⁰

APOYO A LA POBLACIÓN CIVIL

A principios de la década de los cincuenta del siglo xx, con motivo de los problemas ocasionados por los fenómenos naturales, la Fuerza Aérea Mexicana prestó apoyo invaluable a la población en Tampico, Tamaulipas, y sus alrededores, cuando a causa de un devastador huracán resultó inundado el citado puerto, por lo que fue necesario que la Secretaría de la Defensa Nacional estableciera un puente aéreo entre Balbuena, D.F. y el aeropuerto de Tampico, para evacuar a las personas e introducir alimentos, ropa y medicamento, que dejaban caer con paracaídas en la zona afectada.

En esta operación se realizaron ocho vuelos diarios con aviones C-47, coordinados por el jefe del Estado Mayor Presidencial, general Santiago Piña Soria.

De igual manera, en 1953 se apoyó a las poblaciones de Mérida, Yucatán; Ixtepec, Oaxaca y Ensenada, Baja California, con escuadrones aéreos que transportaban personal, refacciones y material en general para enlazar las citadas poblaciones con el resto del país y en especial con la capital de la nación.⁴¹

Asimismo, en 1954 intervino la Fuerza Aérea Mexicana con motivo de las fuertes lluvias que hicieron que se desbordara el río Bravo en gran parte de la frontera norte, inundando Ciudad Acuña y Piedras Negras, Coahuila, así como Nuevo Laredo, Tamaulipas. Con el fin de aminorar los daños de

40. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1956-1957*, pp. 273-278.

41. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1952-1953*, pp. 43-44.

este desastre natural, se integró un grupo aéreo que transportó medicamentos y material sanitario a Monterrey, desde donde se distribuyó a la población afectada.⁴²

En enero de 1967 la zona del Nevado de Toluca, México, se vio afectada por intensas nevadas, por lo que varias rancherías quedaron aisladas, sin alimentos y sin abrigo. Ante esta situación la población afectada quedó aislada por varios días, ya que los caminos eran intransitables debido al lodo y la nieve. Por lo anterior la Fuerza Aérea mandó helicópteros Alouette III para evacuar a la población.



Personal y aeronaves de la Fuerza Aérea participan en el rescate y evacuación de personas en desgracia.

Foto: AHSDN.

El mismo año de 1967, durante la temporada de ciclones, fueron afectados los estados de Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Yucatán, Guerrero, Nayarit y Baja California, así como el territorio de Quintana Roo, lo que agravó las intensas lluvias. Para dar ayuda a la gran cantidad de la población afectada, se utilizaron todos los aviones y helicópteros de la Fuerza Aérea Mexicana, los aviones C-47, C-54 y DC-6, los cuales transportaron día y noche alimentos, medicinas y diverso material. Durante 45 largos días personal de la Fuerza Aérea estuvo apoyando a sus hermanos en desgracia; rescatando a las personas atrapadas en los techos de sus casas, árboles o cerros, logrando apoyar a miles de damnificados, además de entregar más de 500 toneladas de alimentos y medicinas a sus hermanos.⁴³

42. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1953-1954*, p.49.

43. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1967-1968*, p. 93.

Los aviones C-54 del Escuadrón de Transportes Pesados, pilar de los puentes aéreos que ha realizado la Fuerza Aérea Mexicana cuando ha sido requerida.

Foto: AHSDN.



Al año siguiente ocurrió un fuerte ciclón en Mazatlán y un terremoto en Tapachula. En ambas ciudades se establecieron puentes aéreos para ayudar a los damnificados con alimentos y material diverso, donado por las dependencias gubernamentales y la sociedad en general.⁴⁴

En el año de 1972 la Fuerza Aérea colaboró ampliamente con el Ejército para apoyar a la población afectada por los fenómenos naturales, en particular los macrosismos que sacudieron Centroamérica. En diciembre del mismo año la ciudad de Managua, capital de Nicaragua, fue prácticamente destruida por un sismo, de inmediato nuestro país se aprestó a apoyar a sus hermanos en desgracia. Para el efecto se establecieron puentes aéreos entre las ciudades de México, Tapachula, Chiapas, y Managua, para trasladar personal médico, de ingenieros, así como víveres y medicinas donadas por organismos gubernamentales y particulares. El apoyo duró varios meses hasta que se inició la reconstrucción de la capital de Nicaragua.

De igual manera en 1973, aeronaves de la Fuerza Aérea prestaron ayuda a Bolivia, transportando personal, víveres y medicinas a la nación sudamericana que se vio afectada por las fuertes lluvias en la zona del Amazonas, en particular en la provincia de Beni, aliviando así las necesidades más apre-

44. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional 1968-1969*, p. 110.

miantes de los bolivianos afectados por las inundaciones. Al final del apoyo el gobierno boliviano agradeció al pueblo de México su valioso apoyo a través la Fuerza Aérea Mexicana.

En 1974 nuevamente Centroamérica se vio afectada por un huracán, esta vez le tocó a Honduras, por lo que nuestro país de inmediato estableció un puente aéreo para proporcionar a los damnificados víveres, ropa y medicinas. Durante veinte días se sucedieron los vuelos de las aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana para ayudar a sus hermanos en desgracia.

Dos años más tarde, en 1976, tocó a Guatemala ser víctima de otro terremoto que dañó a casi todo el país, por lo anterior se estableció otro puente aéreo y uno terrestre que proporcionó a los guatemaltecos apoyo de personal médico, de enfermeras, transmisiones, búsqueda y rescate, así como de medicinas, material de construcción y tiendas de campaña. Como apoyo adicional todos los integrantes del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos donaron el Haber (salario) de un día para cooperar en la reconstrucción de la nación hermana.⁴⁵



El Lockheed C-130^a "Hércules", aeronave de gran capacidad de carga y adaptabilidad adquirida para apoyar a la población afectada por desastres naturales.

Foto: AHS DN.

45. *Seis años de labor, 1970-1976*, SDN, México.

MANIOBRAS

Las maniobras son ejercicios reales que se llevan a cabo para mantener actualizado a personal de las diversas unidades, en cada una de sus especialidades. En nuestro país, sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial, se implementó este tipo de adiestramiento.

En septiembre de 1946 se llevaron a cabo maniobras cuyo objetivo era tomar un aeropuerto defendido por unidades de infantería, artillería y ametralladoras antiaéreas. Las unidades aéreas estaban integradas por el Escuadrón Aéreo 301 de Bombardeo Mediano, equipado con aviones B-25, el Escuadrón Aéreo 101 de Bombardeo Ligero, integrado por aeronaves AT-11, el Escuadrón Aéreo de Bombardeo Inclinado, con Douglas A-24, tres escuadrones aéreos con aviones AT-6 y el Escuadrón Aéreo de Pelea 201, así como los paracaidistas.

Las maniobras iniciaron con un intenso bombardeo que destruyó las defensas y una vez eliminada la resistencia se lanzaron los paracaidistas que controlaron las instalaciones, con lo que concluyó el ejercicio con beneplácito del presidente de la República, general Manuel Ávila Camacho.⁴⁶

En diciembre de 1948 se organizaron las primeras maniobras en las que se practicaron misiones de reconocimiento y bombardeo. La Fuerza Aérea intervino con un grupo aéreo en apoyo de una División de Infantería. En este ejercicio participaron los pilotos militares con los aviones más modernos de la época como eran los P-47.⁴⁷

En febrero de 1950 se organizó un ejercicio táctico, en el que se contempló la participación de una misión aérea que operó conjuntamente con el Cuerpo de Guardias Presidenciales y la Brigada Mecanizada, tres de los organismos de mayor operatividad de las fuerzas armadas de esa época, en la que destacó la Fuerza Aérea por su rapidez en el apoyo y reconocimiento del “enemigo”.⁴⁸

46. Ruiz Romero, *op. cit.*, pp. 114-115.

47. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1947-1948, 1948-1949.*

48. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1949-1950.*

En diciembre de 1951 se llevó a cabo la operación “Santa Lucía”, como un evento previo a la inauguración de esta base aérea militar que estaba en plena construcción, la cual tenía como objetivo hacer una demostración de las posibilidades tácticas de la Fuerza Aérea Mexicana para tomar una base aérea en coordinación con unidades terrestres.

En esta operación también participaron unidades terrestres como el 1/er. Batallón de Infantería del Cuerpo de Guardias Presidenciales y una Compañía de tanques Ligeros de la Brigada Mecanizada. El ejercicio fue todo un éxito y mostró la capacidad táctica-estratégica de la Fuerza Aérea, una de las unidades más versátiles del Instituto Armado.⁴⁹

En los meses de enero, abril y agosto de 1957 las unidades aéreas y el Batallón de Fusileros Paracaidistas realizaron ejercicios de coordinación aéreo-terrestres. Los dos primeros se llevaron a cabo en la zona de los volcanes (Amecameca, México) y el tercero en Zapopán, Jalisco; para festejar la graduación de los alumnos de la Escuela Militar de Aviación.

De igual manera, varios aviones AT-6 del Grupo de Entrenamiento Táctico participaron, en julio de 1957, en las prácticas de tiro de artillería, las cuales se realizaron en los Llanos de San Cristóbal-Santa Clara y Tlalnepantla, Estado de México.⁵⁰

Las maniobras dejaron de realizarse durante los sexenios de los presidentes Adolfo López Mateos (1958-1964), Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), José López Portillo (1976-1982) y fue hasta el periodo presidencial de Miguel de la Madrid Hurtado cuando se volvieron a llevar a cabo maniobras generales para que las fuerzas armadas retomaran altos niveles de capacidad de combate, así como para evaluar a los diversos niveles de mando en cuestión operativa.

En la maniobras generales “1982”, participaron todas las unidades de los diversos mandos territoriales, además de los planteles militares. En cada mando territorial se realizaron maniobras en las que se integraron dos bandos, uno que realizaba operaciones de guerrilla y el otro de contraguerrilla,

49. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1951-1952*, pp.75-77.

50. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1956-1957*, p.282.

con el objetivo de preparar a las fuerzas armadas en el combate a grupos subversivos que pudieran surgir en nuestro país para desestabilizar a la nación.

Las maniobras “1983” se llevaron a cabo en los estados de Sonora, Jalisco y Chihuahua; en ellas participó la Fuerza Aérea en apoyo de las unidades terrestres, además de los paracaidistas.

Las maniobras “1984” se desarrollaron en la mayoría de las regiones militares, considerando a los estados de Baja California Norte, Baja California Sur, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Sinaloa, Durango, Zacatecas, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Yucatán, Campeche, Quintana Roo, además de la Huasteca Hidalguense. Los objetivos de estos ejercicios fueron:

Constatar el grado de adiestramiento de los mandos y el de sus tropas.

Detectar deficiencias para corregirlas.

Comprobar la capacidad de los mandos de zona y regiones militares.

Determinar la flexibilidad de los mandos y cuarteles generales.

Evaluar el sistema logístico.

Comprobar la operatividad con fuego real.

Al año siguiente las maniobras tuvieron como finalidad comprobar y evaluar el adiestramiento de cada una de las regiones militares en cuestión de guerra irregular.⁵¹

CAMPAÑA CONTRA ENERVANTES

Al final del gobierno de Miguel Alemán se dispuso que el Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos cooperaran en el combate la siembra y tráfico de enervantes en la zona conocida como “Triángulo Dorado”

51. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1982-1986*, pp. 92-95

(límites de los estados de Chihuahua, Durango y Sinaloa). De inmediato se inició el combate a esta actividad ilícita y por lo que respecta a la Fuerza Aérea se brinda apoyo con aeronaves que reconocen el terreno y permiten indicar a las tropas de tierra las zonas de los plantíos de droga, a fin de puedan destruirlos y así evitar que el narcotráfico invada el territorio nacional o transite por él hacia los Estados Unidos.⁵²

Durante varias décadas los narcotraficantes fueron controlados por la policía de los diversos niveles hasta que a principios de la década de los 80 el Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos fueron requeridos para combatir a los grupos delictivos dedicados a la siembra, cultivo y tráfico de estupefacientes, a pesar de que constitucionalmente la lucha contra el narcotráfico le corresponde a la Procuraduría General de Justicia, al verse rebasada por los grupos delictivos, ésta solicitó el apoyo de las Fuerzas Armadas, quienes realizaron las operaciones “Condor” y “Plan Canador”.

De esa manera se pusieron en práctica dieciocho operaciones en toda la República, sobre todo por el incremento de los grupos de narcotraficantes, restableciendo con ello que la seguridad interior que se veía amenazada. En estas operaciones la Fuerza Aérea cooperó activamente con aeronaves para transportar tropas, así como para búsqueda y localización de enervantes que serían destruídos.⁵³

52. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1952-1953.*

53. *Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional 1982-1987.*

Antonio Aguilar Razo

FUENTES CONSULTADAS

ARCHIVOS

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondos Cancelados, Expediente Personal del General de División FAPA DEMA Roberto Fierro Villalobos, XI/111/1-679.

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondos Cancelados, Expediente Personal del General de División FAPA DEMA Roberto Salido Beltrán, XI/111/1-700.

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, México, Fondos Cancelados, Expediente Personal del General de Brigada DEM Rubén Aguilar Calderón, XI/111/2-1302.

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, José Rogelio (dir.), *Enciclopedia de México*, México, SEP-Compañía Editorial de Enciclopedias de México, 1987.

“Colegio del Aire”, en *Revista del Ejército y Fuerza Aérea Mexicana*, Tomo VII, Época XXI-V, mayo 1983.

“Colegio del Aire: Honor, Valor, Lealtad!”, en *Revista Armas*, año 73, número 476, marzo-abril 2014.

“Del Cielo a la Misión”, en *Revista del Ejército y Fuerza Aérea Mexicana*, noviembre de 1981.

Escuela Superior de Guerra 1932-1982, México, Secretaría de la Defensa Nacional, 1982.

Fraternidad de Paracaidistas Militares, México, Editorial José Cuéllar, 2010.

Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1945-1946, México, SDN, 1946.

Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1946-1947, México, SDN, 1947.

Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1947-1948, México, SDN, 1948.

Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1948-1949, México, SDN, 1949.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1949-1950, México, SDN, 1950.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1950-1951, México, SDN, 1951.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1951-1952, México, SDN, 1952.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1952-1953, México, SDN, 1953.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1953-1954, México, SDN, 1954.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1954-1955, México, SDN, 1955.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1955-1956, México, SDN, 1956.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1956-1957, México, SDN, 1957.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1957-1958, México, SDN, 1958.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1958-1959, México, SDN, 1959.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1959-1960, México, SDN, 1960.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1960-1961, México, SDN, 1961.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1961-1962, México, SDN, 1962.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1962-1963, México, SDN, 1963.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1963-1964, México, SDN, 1964.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1964-1965, México, SDN, 1965.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1965-1966, México, SDN, 1966.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1966-1967, México, SDN, 1967.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1967-1968, México, SDN, 1968.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1968-1969, México, SDN, 1969.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1969-1970, México, SDN, 1970.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1970-1971, México, SDN, 1971.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1971-1972, México, SDN, 1972.
Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1972-1973, México, SDN, 1973.

Antonio Aguilar Razo

Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1973-1974, México, SDN, 1974.

Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1974-1975, México, SDN, 1975.

Memoria de la Secretaría de la Defensa Nacional, 1975-1976, México, SDN, 1976.

Quevedo Carmona, José Antonio, “Historia del Colegio del Aire”, en *Revista Armas*, año 73, número 476, marzo-abril 2014.

Romano López, Valentín, “El origen y evolución de las aerotropas en el mundo”, en *Revista del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos*, marzo, abril y mayo de 1982.

Ruiz Romero, Manuel, *Aviación Militar*, México, SPI, 2004.

Seis Años de Labor 1970-1976, México, SDN, 1976.

MODERNIZACIÓN DE LA FUERZA AÉREA MEXICANA (1980-2000)

Manuel Ruiz Romero-Bataller

Durante los últimos decenios del siglo xx México sufrió importantes cambios que se vieron reflejados en sus Fuerzas Armadas, especialmente notables en la Fuerza Aérea Mexicana, tanto en su equipamiento, estructura orgánica y misiones, como en la preparación de su personal técnico.

A la etapa conocida como Desarrollo Estabilizador, más o menos comprendida entre los años de 1950 y 1970, en que el país mantuvo una línea de desarrollo creciente sin sobresaltos políticos, sociales y económicos, le siguió una decena de ajustes que desembocaron en una larga etapa de devaluaciones, desajustes políticos y demandas sociales, donde las nuevas exigencias requirieron de prontas y pragmáticas soluciones.

DEL JET A LA AVIACIÓN SUPERSÓNICA

Apenas hacía veinte años que México celebraba, alegre y confiado, el cincuentenario del primer vuelo de un avión en el país y la entrada del transporte aéreo y de la Fuerza Aérea a la glamorosamente llamada “era del jet”.

El año de 1980 es el inicio de una etapa de renovación y modernización que simbólicamente está representada por dos acontecimientos sumamente significativos: de una parte la Fuerza Aérea

Mexicana se equipa con aviones supersónicos Northrop F-5 Tiger II y de otra los veteranos y eficientes North American AT-6 son dados de baja después de más de cuarenta años de servicio.

La renovación comenzó el 1 de septiembre de 1980 con la creación del Grupo de Adiestramiento de Vuelo por Instrumentos (GAVI). Se trata de un centro de adiestramiento avanzado para entrenar tripulaciones militares en el vuelo con instrumentos en toda condición climática, al que se dotó de simuladores de vuelo modernos, de aulas, laboratorios y profesorado altamente eficiente y capacitado.¹

EL F-5: AVIÓN INSIGNIA

Sin duda que el gran acontecimiento de la época lo constituyó la incorporación en 1982 de 12 aviones supersónicos de combate Northrop F-5 Tiger II, diez de ellos monoplazas (F-5E) y dos biplazas para entrenamiento (F-5F), esta aeronave es un caza birreactor supersónico apto para misiones de ataque, apoyo y defensa aérea. Tiene una velocidad máxima de 1.63 Mach,² un alcance máximo de 2 483 kilómetros, y una carga de 3 175 kg. Están equipados con dos ametralladoras de 20 m/m y pueden portar una carga de 3 125 kg con diversas combinaciones de cohetes aire/aire y aire/tierra, incluyendo misiles Sidewinder. Estos aviones fueron fabricados en los Estados Unidos por la Northrop Aircraft Corporation de Glendale, California. El personal de vuelo y tierra que habría de operarlo recibió entrenamiento en la Base Aérea Williams de Phoenix, Arizona.

El día 10 de agosto de 1982 llegaron a la Base Aérea Militar de Santa Lucía, Estado de México, los dos primeros aviones F-5, procedentes de Glendale, California, previa escala para reabastecimien-

1. Manuel Ruiz Romero, *Aviación militar*, México, 2004, pp.180-181.

2. El número Mach es una medida de velocidad relativa que se define como el cociente entre la velocidad de un objeto y la velocidad del sonido. Mach 1 equivale a la velocidad del sonido y Mach 2 es dos veces la velocidad del sonido.

to en La Paz, Baja California Sur, tripulados por el coronel Ernesto Arcos Oropeza y el mayor Julio Ponte Romero.³



Aviones supersónicos Northrop F-5 Tiger II incorporados en 1982 y que durante más de tres décadas han representado a la Fuerza Aérea Mexicana.

Foto: AHSDN.

Con motivo de la recepción se efectuó una ceremonia en la Base a la que asistieron el secretario de la Defensa Nacional, general Félix Galván López y el comandante de la Fuerza Aérea Mexicana, general Héctor Berthier Aguiluz. Se aprovechó el acontecimiento para pasar revista al personal de jefes, oficiales y tropa que recibieron los cursos de adiestramiento para pilotos, mecánicos, abastecedores, armamento y municiones, equipos electrónicos para la operación y mantenimiento de las nuevas aeronaves.

3. *Ibid*, p.181.

El día 16 de septiembre de 1982 participaron en el desfile conmemorativo de la Independencia los 7 aviones F-5E que ya estaban en México, al mando del coronel Ernesto Arcos. A pesar de la crisis económica tan grave que entonces vivía el país, el vuelo de los aviones supersónicos causó una gran expectación, tanto en los medios de comunicación como en el pueblo.

Para el 1 de noviembre de ese mismo año ya estaban en México los doce aviones F-5 supersónicos, con los que se integró el Escuadrón Aéreo de Defensa 401, con sede en la Base Aérea de Santa Lucía, donde se construyó un hangar especial para darles albergue en las condiciones adecuadas.

Este Escuadrón es desde su creación la unidad estrella de la Fuerza Aérea Mexicana y sus aviones y pilotos han participado como protagonistas indiscutibles en todos los eventos importantes de la FAM, así como en festivales en todo el país.

Los primeros integrantes del Escuadrón Aéreo de Defensa 401 fueron el mayor Julio A. Ponte Romero, comandante; capitán Humberto Chapa Casas, jefe de operaciones; capitán Alfredo Valenzuela Mata, ayudante; y los capitanes José Bustillo Chivias, José León Ortiz González, José G. Vega Rivera, Ernesto Aburto Verduzco, Carlos Ignacio Velasco Wall y Julián C. Celis Barbosa y los tenientes Alfonso Perales Espino y Urbano Fernández Núñez. El coronel Ernesto Arcos Oropeza era comandante del 7º Grupo Aéreo del que formaba parte el Escuadrón. Actualmente continúa de base en Santa Lucía formando parte del Ala de Combate de la FAM.⁴

ADIÓS A UN VETERANO

Los aviones North American AT-6 fueron de suma utilidad en la Fuerza Aérea por su alta confiabilidad, notable rendimiento y amplia versatilidad. Los primeros modelos de este eficiente avión llegaron a Balbuena el 15 de junio de 1942 como parte de las primeras remesas conforme al Programa de Préstamos y Arriendos firmado con los Estados Unidos.

4. *Ibid.* pp. 181-182.

Una de estas aeronaves protagonizó el 26 de junio de 1942 un ataque a un submarino alemán cerca de la Barra de Tecolutla, Veracruz, tripulado por el mayor Luis Noriega Medrano, después del hundimiento en la zona de los petroleros “Tuxpan” y “La Choapas”. La última misión de estos excelentes aviones, de los que llegaron varias tandas en el transcurso de los años, fue como entrenador medio en la Escuela Militar de Aviación. Allí, en la Base Aérea Militar de Zapopan, Jalisco, donde tiene su sede el Colegio del Aire, fueron dados de baja con honores el 19 de febrero de 1983 en ceremonia encabezada por el presidente Miguel de la Madrid, a quien acompañaron el Secretario de la Defensa Nacional general Juan Arévalo Gardoqui, y el comandante de la FAM general Manuel Mendoza Márquez.

Durante 41 años estos aviones realizaron labores de patrullaje marítimo, bombardeo, ataque a tierra y entrenamiento avanzado.⁵

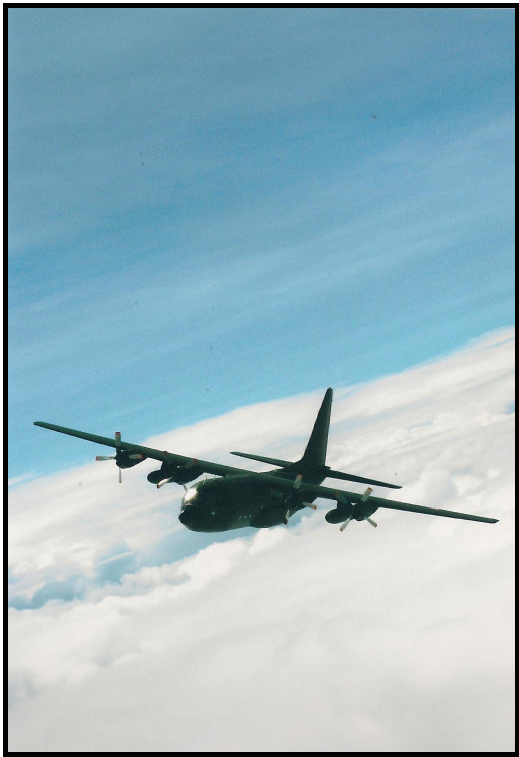
RENOVACIÓN DE EQUIPO

Las nuevas necesidades exigen la incorporación de nuevo equipo, más moderno, más especializado y más demandante para la formación de profesionales en diversas ramas de la operación aeronáutica.

En materia de aviones se compraron a la aerolínea comercial Mexicana cinco trirreactores Boeing 727-100, suficientemente probados y distinguidos por su fiabilidad y eficiencia. Fue necesario que un notable grupo de pilotos, mecánicos y técnicos en diversas especialidades tomaran un curso en las instalaciones de la aerolínea para hacerse cargo de la operación de estas nuevas aeronaves. El 1 de marzo de 1983 quedó integrado el Escuadrón Aéreo de Transporte Logístico cuyo primer comandante fue el general Carlos Mendivil Cabrera.

5. *Ibid*, p.183.

Dos de estas aeronaves fueron objeto de cambio para funciones de carga por lo que se les instaló una puerta lateral para facilitar el movimiento de carga voluminosa especialmente necesaria en casos de asistencia a regiones afectadas por fenómenos naturales.⁶



Lockheed Hércules C-130, transporte logístico y carguero en casos de ayuda humanitaria.

La capacidad de carga se incrementó notablemente al adquirirse en 1988 diez aviones Lockheed Hércules C-130A, avión de transporte táctico pesado, de ala alta y cuatro turbohélices de notable rendimiento, con características para aterrizajes y despegues cortos (STOL) a plena carga (12 toneladas).

Se trataba de aeronaves de segunda mano, que fueron completamente revisadas a fondo antes de que los recibiera la Fuerza Aérea Mexicana. Con estas aeronaves se creó el Escuadrón Aéreo de Transportes Pesados 302.⁷

Debido al excelente rendimiento y resultado de los aviones Pilatus PC-7, se continuó incorporando más unidades de este modelo a diversos escuadrones de la Fuerza Aérea Mexicana, incluyendo

la Escuela Militar de Aviación. El 14 de mayo de 1986 se incorporó un contingente de estos aviones que habían sido armados por la Dirección de Implementos Bélicos.⁸

Como parte del proceso de modernización se compraron 22 aviones Beechcraft F-33C Bonanza. Llegaron a México en vuelo desde Wichita y fueron entregados a la Escuela Militar de Aviación como

6. *Ibid.* p. 727.

7. *Ibid.* p. 188.

8. *Ibid.* p. 185.

entrenadores para los cursos de vuelo intermedio y avanzado en una ceremonia encabezada por el Secretario de Defensa Nacional general Juan Arévalo Gardoqui, y el comandante de la Fuerza Aérea Mexicana general Miguel Mendoza Márquez en Zapopan, Jalisco.

Por sus características especiales, que le permiten operar en campos cortos, con obstáculos en sus trayectorias y capaces de usar pistas no pavimentadas, se compraron cuatro aviones Pilatus PC-6 “Turbo Porter”. Estos aviones de ala alta están equipados con motor de turbina y por sus cualidades pueden servir de enlace y rescate, incluyendo la evacuación sanitaria.



Aviones Pilatus PC-7 de entrenamiento y ataque ligero, columna vertebral de la Fuerza Aérea Mexicana.

En noviembre de 1992 llegaron seis aviones Maule M-7-235 Super Rokett, de tren fijo y tipo utilitario, que fueron integrados al Escuadrón Aéreo de Búsqueda y Rescate 208 destinados a misiones de búsqueda y enlace.

Diez Maule MXT-7-180A llegaron en 1993 y fueron destinados a la Escuela Militar de Aviación en calidad de entrenadores primarios. Luego se incorporaron diez unidades más que sustituyeron a los CAP-10 pero no resultaron mejores, pues eran muy frágiles para el duro trabajo de este plantel.⁹

9. *Ibid.* p. 192.

HELICÓPTEROS

En materia de aeronaves de ala rotativa también la FAM recibió un importante avance al incorporarse una considerable cantidad de estas máquinas tan eficientes, utilitarias y polifacéticas, virtudes especialmente valiosas en un país de gran superficie territorial, gran diversidad de climas y una complicada orografía que dificulta los medios de transporte convencionales.

En diciembre de 1981 se incorporaron cinco helicópteros Bell 212, bimotores de probada eficiencia que se incorporaron al Escuadrón Aéreo 209.

En diciembre de 1989 se incrementó la flota con 18 unidades Bell 212 y dos Bell 206L, que se incorporaron al Escuadrón Aéreo de Operaciones Especiales 215, destinados al combate del narcotrá-



Formación de helicópteros Bell 212 durante una exhibición en la Base Aérea de Santa Lucía.

fico con base en Pie de la Cuesta, Guerrero, y al escuadrón Aéreo de Búsqueda y Rescate 209 de base en Zapopan, Jalisco.¹⁰

10. *Ibid.* p. 180.

En 1991 se incorporaron a la FAM los dos primeros helicópteros Sikorsky S-70 “Black Hawk”. Uno fue destinado a la Unidad Especializada de Transporte Aéreo del Alto Mando (UETAAM) para servicio personal del titular de la Secretaría de la Defensa Nacional, y el otro se incorporó al Grupo Aeromóvil de Fuerzas Especiales (GAFE).



Sikorsky UH-60 “Black Hawk” cuya incorporación fortaleció el potencial de la FAM en equipo de ala rotativa.

Las principales características de estas aeronaves son su versatilidad y gran capacidad de carga, debido a la potencia de sus dos turbinas GE que le permiten adaptarse como transporte de asalto ligero con capacidad para 14 soldados pertrechados, como ambulancia para evacuación con capacidad para cuatro camillas o carga externa hasta 3 600 kilogramos o como transporte de mandos por el bajo nivel de ruido de su amplia cabina. Adicionalmente son máquinas de fácil pilotaje y mantenimiento y las distingue también su gran resistencia estructural.¹¹

11. *Ibid.* p. 190.

Las notables máquinas McDonnell Douglas MD 530F “Defender”, sumamente ligeras y muy maniobrables, a la vez que resistentes y de bajo costo de operación, fueron adquiridas en julio de 1992. Estos diez helicópteros recibieron la designación HBRE, que significa Helicóptero de Búsqueda, Rescate y Evacuación. Fueron destinadas al Escuadrón Aéreo 203, al Escuadrón de Operaciones Especiales 214 de Culiacán, Sinaloa, y al Escuadrón Aéreo de Operaciones Especiales 215 de Pie de la Cuesta, Guerrero.¹²

BASES AÉREAS

Toda la incorporación de equipo nuevo fue resultado de una serie de cambios en la estructura orgánica de la Fuerza Aérea Mexicana, en sus instalaciones de infraestructura de servicios, capacitación, oficinas de estado mayor, etc.

La incorporación de nuevas bases aéreas y la ampliación de las existentes, fueron acompañadas de un cambio en la denominación de las mismas, ya que a todas se les dio “un nombre” correspondiente a un personaje distinguido de la aviación militar. De tal suerte que las bases aéreas quedaron con estas designaciones:

Base Aérea Militar Número 1 de Santa Lucía, Estado de México, “General de División Piloto Aviador Alfredo Lezama Álvarez”.

Base Aérea Número 2 de Ixtepec, Oaxaca, “General de División Piloto Aviador Antonio Cárdenas Rodríguez”.

Base Aérea Militar Número 3 de El Ciprés, Ensenada, Baja California, “General de División P. A. Alberto Salinas Carranza”.

12. *Ibid.* pp. 191-192.

Base Aérea Militar Número 4 de Cozumel, Quintana Roo, “General Brigadier Eduardo Aldasoro Suárez”.

Base Aérea Militar Número 5 de Zapopan, Jalisco, “Capitán Piloto Aviador Emilio Carranza Rodríguez”.

Base Aérea Militar Número 6 de Terán, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, “General Angel Corzo Molina”.

Base Aérea Militar Número 7 de Pie de la Cuesta, Guerrero, “General de División P. A. Gustavo G. León González”.

Base Aérea Militar Número 8 de Mérida Yucatán, “General de División P. A. Roberto Fierro Villalobos”.

Base Aérea Militar Número 9 de La Paz, B.C.S. “General de División P. A. Gustavo Salinas Camiña”.

Base Aérea Militar Número 10 en Culiacán, Sinaloa, sin nombre.

Base Aérea Militar Número 11, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, “Teniente Coronel Piloto Aviador Juan Pablo Aldasoro Suárez”.

Base Aérea Militar Número 12 de Tijuana, Baja California, “Teniente Coronel Horacio Ruiz Gaviño”.

Las instalaciones Logísticas de la FAM en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México recibieron el nombre de “Capitán e Ingeniero Juan Guillermo Villasana López”.¹³

SISTEMA DE DEFENSA AÉREA DEL SURESTE

Con el objeto de crear una red de vigilancia sobre la fronteras y las costas del sur del país, el 13 de marzo de 1987 se creó un Escuadrón de Detección y Alerta Temprana formado por 8 aviones King Air C-90 que el 1 de enero de 1989 pasó revista de entrada como Grupo Número 1 de Detección y

13. *Ibid.* p. 184.

Control instalado en la Base Aérea número 6 de Terán, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. Estos aviones estaban dotados de sistemas de rastreo de ondas electromagnéticas para la detección de comunicaciones y localización de aeronaves fuera del control de tránsito aéreo. Formaban parte de un sistema de defensa del aérea del sureste.¹⁴

ALA DE COMBATE

El día 1 de marzo de 1989 pasó revista de entrada la Primera Ala de Combate y su Estado Mayor, con sede en la Base Aérea Militar número 1 “Gral. de División PA Alfredo Lezama Alvarez” de Santa Lucía, Estado de México.

Esta nueva unidad de la Fuerza Aérea Mexicana estaba formada por el Primer Grupo Aéreo, integrado por los escuadrones Aéreos de Búsqueda, Rescate y Evacuación números 208 y 209; el Quinto Grupo Aéreo, integrado por el Escuadrón 101 y de Reconocimiento Fotográfico, y el Séptimo Grupo Aéreo integrado por el Escuadrón Aéreo Jet de Pelea 202.¹⁵

DÍA DE LA FUERZA AÉREA MEXICANA

Por decreto presidencial se celebraba el Día de la Fuerza Aérea el 5 de febrero de cada año por ser el 5 de febrero de 1915 cuando el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, Venustiano Carranza, firmó el acuerdo mediante el cual se creaba el arma aérea en dichas tropas. Sin embargo, por coincidir en 5 de febrero también la fecha de la promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, perdía una gran parte de la importancia que merecía la FAM.

14. *Ibid.* p. 187-188.

15. *Ibid.* p. 188.

Es por ello que el día 5 de febrero de 1992 se publicó en el Diario Oficial un decreto que derogaba el anterior y determinaba que el día de la Fuerza Aérea sería el 10 de febrero de cada año, fecha que se eligió por coincidir con el aniversario de la designación oficial de Fuerza Aérea Mexicana a la aviación militar, acontecimiento que ocurrió el 10 de febrero de 1944.¹⁶

NUEVO EDIFICIO PARA EL CUARTEL GENERAL

Las oficinas de la comandancia de la Fuerza Aérea Mexicana ocupaban una parte del séptimo piso del edificio de la Secretaría de la Defensa Nacional, espacio en el que apenas cabían las oficinas más necesarias.

Aprovechando la celebración del Día de la Fuerza Aérea Mexicana, 10 de febrero de 1992, se inauguró el nuevo edificio donde se instalaron las oficinas del Cuartel General de esta arma.

Es un moderno edificio de siete plantas con forma hexagonal, construido en el predio situado frente a la Secretaría de la Defensa Nacional, separados por el Boulevard Ávila Camacho, entre las avenidas Ejército Nacional y Miguel de Cervantes. Cuenta con un amplio vestíbulo, auditorio y espacios suficientes para dar cabida a las oficinas del mando y administrativas de la Fuerza Aérea.

La ceremonia inaugural estuvo encabezada por el presidente de la República Carlos Salinas de Gortari, el Secretario de la Defensa Nacional general Antonio Riviello Bazán y el comandante de la Fuerza Aérea Mexicana general Héctor Vicente Ahúja Fúster, quien tuvo a su cargo pronunciar un emotivo discurso para celebrar el acontecimiento que suponía la satisfacción de tener casa propia.¹⁷

16. *Ibid.* p. 190-191.

17. *Ibid.* p. 191-192.

MAGNO FESTIVAL AÉREO

Con el objeto de celebrar dignamente el “Día de la Fuerza Aérea”, el 10 de febrero de 1993 se llevó a cabo un magno festival aéreo al que asistieron las máximas autoridades militares del país, los mandos de la Fuerza Aérea Mexicana, los agregados militares extranjeros acreditados en México, los familiares de integrantes de la Fuerza Aérea Mexicana, periodistas especializados y numeroso público.

Con la presencia del Secretario de la Defensa Nacional, general Antonio Riviello Bazán, del Secretario de Marina almirante Carlos Ruano Angulo y del Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana general Héctor Vicente Ahúja Fúster se llevó a cabo un festival aéreo con un espectáculo sumamente amplio y una cantidad de público desconocida en ese tipo de eventos. El objetivo del mismo era presentar a los mandos, a la prensa y al gran público el grado de avance en recursos humanos, materiales y preparación profesional logrados por la FAM.

El festival dio inicio con un simulacro de asalto a cargo de elementos del Grupo Aeromóvil de Fuerzas Especiales que descendieron “a rappel” desde helicópteros Bell 212. Continuó con una demostración de desembarco de carros ligeros de exploración llegados a bordo de aviones Arava, que realizaron un aterrizaje muy corto, típico de este tipo de operaciones. Continuó con la presencia de los nuevos aviones Pilatus PC-6 “Turbo Porter” que efectuaron una demostración de sus cualidades transportando numerosas tropas a una pista muy corta (las marcas en el piso estaban separadas por apenas 100 metros) y luego hicieron un despegue de máximo rendimiento en el mismo espacio, con toda su capacidad de carga.

Continuó la exhibición con el lanzamiento de paracaidistas desde aviones Arava. Los paracaidistas realizaron toques de precisión “a la marca” después de emocionantes “caídas libres” con paracaídas de alto rendimiento. Luego se llevó a cabo un salto masivo desde aviones Hércules y de un Starlifter de la USAF.

El festival tuvo un cierre con las exhibiciones de vuelo acrobático a cargo de un helicóptero MD-530F y un F-15 “Eagle” de la USAF. Finalmente, las espectaculares pasadas de los aviones supersónicos Northrop F-5 Tiger II fueron el broche de oro del espectacular, vistoso y ordenado espectáculo aéreo.

Luego el numeroso público tuvo oportunidad de pasear por las plataformas para admirar de cerca una gran cantidad de aviones y helicópteros que estuvieron en exhibición.¹⁸

DEMOSTRACIÓN DE PODER AÉREO EN CHIAPAS

La rebelión armada del autollamado Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN) se inició la madrugada del 1 de enero de 1994 cuando grupos armados, previamente entrenados en las montañas, tomaron las poblaciones de San Cristóbal de las Casas, Ocosingo, Las Margaritas y Altamirano, en donde por asalto se apoderaron de edificios, oficinas municipales, instalaciones de seguridad pública y establecimientos de propiedad privada, lo que dio lugar a que el gobierno del estado de Chiapas solicitara el apoyo del Ejército ante la gravedad de los hechos y el potencial armado de los sublevados.

En la movilización general que se produjo como consecuencia de los actos citados, la Fuerza Aérea Mexicana desempeñó un papel sustancial al contribuir con aviones y helicópteros a que las tropas de infantería ocuparan lugares estratégicos, así como estableciendo una vigilancia aérea para ejercer un eficiente control de los movimientos de los rebeldes y participando directamente en los combates desde el aire defendiendo poblaciones, contingentes militares e instalaciones del Ejército.

Además de los trabajos de carácter logístico como abastecimiento, transporte de tropas, vigilancia y traslado de muertos y heridos, las unidades de la Fuerza Aérea Mexicana intervinieron en numerosas acciones de combate.

18. *Ibid.* p. 193.

Por su importancia y repercusión en la marcha de la campaña y en el control y debilitamiento de los ataques de los rebeldes, destaca lo siguiente:

El día 2 de enero de 1994 dos aviones Pilatus ametrallaron a los rebeldes a la altura del CERESO de San Cristóbal donde habían bloqueado la carretera y apoyaron a la recuperación de un vehículo blindado.

El día 3 se estableció un “puente aéreo” para abastecer de todo lo necesario la Base Aérea Militar número 6 de Terán, en Tuxtla Gutiérrez, con los aviones Hércules y Boeing 727 de la Fuerza Aérea Mexicana, Boeing 737 del Estado Mayor Presidencial, Hércules de Pemex y varios DHC-6 de la PGR.

El día 4 de enero tres aviones Pilatus PC-7 localizaron un campamento rebelde donde identificaron antenas para comunicaciones, situado al sur de la Sierra de Livingstone, al que atacaron y destruyeron.

El propio día 4 una compañía del 22º. Batallón de Infantería, que realizaba labores de patrullaje, fue sitiada por una partida de unos 100 rebeldes que la atacaron con armas de fuego de alto poder y granadas de mano, desde posiciones ventajosas. La intervención de los helicópteros Bell 212 y aviones Pilatus PC-7 puso en fuga a los rebeldes y salvó a la compañía de un seguro aniquilamiento.



Tropas de infantería embarcan en un helicóptero Bell 212.

El día 6 de enero unos 400 rebeldes se posicionaron para tomar por asalto el Cerro de Tzontehuitz, donde se encontraban las estaciones y antenas de comunicaciones de la región. Los rebeldes fueron atacados por el helicóptero Bell 212 y los aviones Pilatus PC-7. La respuesta fue intensa y varias aeronaves recibieron impactos. El día 7 continuaron los ataques y las instalaciones fueron defendidas por un helicóptero Bell 212 y aviones Pilatus PC-7, que lograron derrotar a los asaltantes que abandonaron el campo. De esta forma se evitó que los rebeldes dinamitaran las instalaciones de comunicaciones y estaciones de microondas.

Desde los primeros momentos funcionó un Centro de Vigilancia y Análisis de las Comunicaciones, apoyado por el Grupo Aéreo de Detección y Control Núm. 1, lo que permitió tener conocimiento de todas las comunicaciones de los rebeldes mediante el análisis del espectro electromagnético de las ondas, así como las frecuencias de transmisión y la ubicación de las fuentes emisoras.

El día 11 dos aviones Pilatus PCV-7 ametrallaron una posición rebelde que servía de observatorio en un cerro próximo a Guadalupe Tepeyac.

Gracias a los helicópteros, que se movieron con suma agilidad y sorpresa en una región muy abrupta, se pudieron hacer numerosos rescates de personal civil en las propias zonas dominadas por los rebeldes. El más notable fue el rescate de una familia completa que estaba secuestrada por una banda rebelde.

El Secretario de la Defensa Nacional, general Antonio Riviello Bazán, reconoció y felicitó a los integrantes de la Fuerza Aérea Mexicana, ya que su rápida y eficaz intervención acortó la campaña y ésta se llevó a cabo con un impresionante ahorro de vidas.

Sin embargo, esta campaña también puso de manifiesto muchas carencias y limitaciones, especialmente en lo que se refiere al mantenimiento del equipo de vuelo ya que cuando se produjo la rebelión casi dos terceras partes de la flota no estaba en condiciones de participar en la respuesta inmediata que exigía la situación. Hubo que recurrir a equipo del Estado Mayor Presidencial, Pemex, Comisión Federal de Electricidad, PGR, gobiernos de varios estados y particulares.

Si el poder aéreo tiene por objeto hacer que una campaña militar sea lo más breve posible para ahorrar vidas y aminorar el costo social y financiero —en ese orden—, es indispensable que la capacidad de repuesta del arma aérea sea inmediata y se realice con todo su potencial.

Por lo que se refiere a los recursos humanos, el personal de la Fuerza Aérea Mexicana respondió con honor, valor y lealtad, como indica su lema, además de con una formación, capacidad y habilidad profesionales que merecieron el calificativo de sobresaliente.

Con motivo de la campaña militar originada por la rebelión del Ejército Zapatista de Liberación Nacional, se generó una ola de reivindicaciones a favor de los rebeldes, tanto a nivel nacional como internacional, a la que se unieron voces e instituciones. Al respecto, el eminente jurista doctor Ignacio Burgoa Orihuela, catedrático de Derecho Constitucional y maestro emérito de la UNAM, aseguró que “el Ejército y la Fuerza Aérea Mexicanos habrían incurrido, constitucionalmente, en delito de omisión de no haber intervenido ante la rebelión y ataques del EZLN”.¹⁹

PARTEAGUAS HISTÓRICO

La rebelión armada del Ejército Zapatista de Liberación Nacional en el estado de Chiapas, como no podía ser de otra forma, conmovió la conciencia nacional. Desde el 18 de mayo de 1938, en que el general Saturnino Cedillo encabezó en San Luis Potosí la llamada “rebelión sin esperanzas”, a la que hizo frente con todo éxito, talento y talante el presidente general Lázaro Cárdenas, no se había registrado en el país un movimiento armado. Al 1 de enero de 1994, mediaba medio siglo de paz institucional, etapa durante la cual México alcanzó un notable progreso en todos los órdenes y se había colocado —aunque fuera sin proponérselo— como un país ejemplo de democracia y paz social, de

19. *Ibid.*, pp. 196-201.

desarrollo económico y progreso institucional, entre los países de América Latina donde se le citaba frecuentemente como ejemplo a seguir.

Los cimientos de esa estabilidad se cimbraron a la par que las conciencias conforme se tenía conocimiento de los ataques y enfrentamientos entre los rebeldes y el Ejército Nacional. Aunque la rebelión fue dominada en poco tiempo y se buscó una salida política al conflicto, el país cobró conciencia de que se habían ido dejando problemas sin resolver cuyo rezago no podía ocultarse ya que las alarmas sonaron fuerte y claro.

Al margen de los problemas políticos, sociales y económicos que salieron a flote, la campaña militar ratificó los principios que dan sustento a las Fuerzas Armadas y, en el caso que nos ocupa, a la aviación militar. Dignas de resaltarse son las siguientes razones: desde que se creó la flotilla aérea del Ejército Constitucionalista la aviación militar ha estado en todo momento del lado del gobierno legalmente constituido, la intervención de la aviación militar en todas las campañas de la Revolución y en las luchas post-revolucionarias contribuyó a que fueran ganadas por las tropas gubernamentales, a que todas las campañas fueran breves en tiempo y, por tanto en vidas y en recursos, demostrándose que una Fuerza Aérea bien equipada y con capacidad de respuesta inmediata es más económica que la improvisación.

Para la Fuerza Aérea Mexicana termina el siglo xx con señales inequívocas de que la modernidad y actualización del equipo de vuelo es una cuestión prioritaria. Las exigencias de una posible lucha contrainsurgente, el combate al narcotráfico y la ayuda en los cada vez más dramáticos casos de desastres naturales, exigen estar al día. El sempiterno dilema de elegir entre lo que más nos conviene y lo que podemos pagar, también impone condiciones, especialmente en el sentido claro del hacer más con menos.

NUEVAS INSTALACIONES PARA EL COLEGIO DEL AIRE

El crecimiento del alumnado en las diversas escuelas que conforman el Colegio del Aire hizo necesario realizar una notable ampliación del mismo.

Coincidiendo con un aniversario más de la creación de la Escuela Militar de Aviación, el 15 de noviembre de 1994 se llevó a cabo la ceremonia inaugural de las nuevas instalaciones del Colegio del Aire en Zapopan, Jalisco, el cual consta de un edificio de gobierno, auditorio y dormitorios para 500 cadetes.

Asistieron el Secretario de la Defensa Nacional general Antonio Riviello Bazán, el comandante de la Fuerza Aérea Mexicana general Héctor Vicente Ahúja Fúster y el director del Colegio general Hernán González Buenfil, a quienes acompañaron las autoridades militares y civiles del estado de Jalisco y de la ciudad de Zapopan.

ACCIDENTE FATAL

Cuando terminaba su participación en el desfile conmemorativo del Día de la Independencia, el 16 de septiembre de 1995, un avión Northrop F-5 Tiger II y tres Lockheed T-33 del contingente aéreo que participó en la parada militar tuvieron un choque en el aire. Las cuatro aeronaves se destrozaron y causaron la muerte de siete tripulantes: el general de ala Gonzalo Curiel García, el mayor José Rivera Gutiérrez, el capitán Héctor Trejo Flores y los tenientes Gustavo Pérez Estrada, Jorge Vergara Mogollón y Mario Sánchez García. El teniente Gerardo Ceballos Peraza, que también formaba parte de la tripulación de esas aeronaves, logró salvarse al poder lanzarse en paracaídas, aunque resultó con heridas de consideración.

Este accidente fatal se produjo a causa de la mala visibilidad que había en la ciudad durante el desfile, especialmente en la zona del desastre, combinada con el hecho de que la numerosa flota de aeronaves militares que participaron, con diferentes velocidades, fueron comprometidas en varios

hipódromos de distintas amplitudes y alturas, con el objeto de coincidir todas al mismo tiempo sobre el Zócalo. En estas condiciones, una levísima falla podía ocasionar un lamentable accidente, como fatalmente ocurrió.

Resultado de tan desgraciada eventualidad fue la suspensión de la participación de la aviación militar en subsecuentes desfiles del 16 de septiembre, lo que resultó un lamentable error ya que la aviación no había sido culpable del accidente, sino víctima.²⁰

NUEVAS BASES AÉREAS

Conforme a las exigencias crecientes fue necesario instalar nuevas bases aéreas en diversos aeropuertos de la República, entre ellos la Base Aérea de Copalar ubicada en el antiguo aeródromo de Comitán, Chiapas, la Base Aérea de Atlangatepec, antiguo aeropuerto de Tlaxcala, cedido por el gobierno estatal a la Secretaría de la Defensa Nacional, y las situadas en los aeropuertos civiles del norte en Monterrey, “General Ignacio Pesqueira de Hermosillo” y “General Roberto Fierro Villalobos de Chihuahua”.

Posteriormente siguieron inaugurándose más bases en otros aeropuertos civiles, así como estaciones militares para destacamentos de menor tamaño.²¹

LLEGAN LOS PRIMEROS RUSOS

El fracaso de los 53 helicópteros Bell UH-1H *Huey*, entregados a México por el gobierno de los Estados Unidos para los escuadrones ocupados en el combate al narcotráfico, coincide prácticamente con

20. *Ibid.*, p. 202.

21. *Ibid.*, p. 203.

la llegada de los primeros helicópteros rusos destinados a la Fuerza Aérea Mexicana. Los *Huey* eran veteranos de Vietnam y habían sido objeto de una revisión general antes de que la FAM los pusiera en servicio. Dotados de un solo motor resultaron poco aptos para operar en las sierras de México y causaron varios accidentes fatales, por lo que fueron devueltos a los Estados Unidos en medio de una seria polémica.

La Secretaría de la Defensa Nacional llevaba ya algún tiempo negociando la compra de equipo aéreo a Rusia y otros países de la antigua Unión Soviética, que se estaban deshaciendo de equipo militar a bajos precios para nivelar sus débiles economías.

Antes que los helicópteros nos llegó la polémica. De una parte la prensa mexicana especuló sobre el tema en todos los tonos y, por otro, algunos senadores norteamericanos censuraron a su gobierno porque nos regalaba helicópteros mientras que México se los pagaba a Rusia. Por parte de México la decisión había sido tomada en base a la economía de los precios del equipo ruso.

El 21 de febrero de 1997 llegó al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México un avión Antonov An-124 que transportaba 8 helicópteros Mi-8 destinados a la FAM. Estas máquinas llegaron desarmadas y fueron ensambladas en México por el representante de la empresa vendedora.

A bordo del mismo avión, el 28 de marzo, llegaron al aeropuerto “Miguel Hidalgo” de Guadalajara seis máquinas, dos completamente armadas y pintadas con los colores de la FAM y otras cuatro desarmadas que fueron ensambladas en el propio aeropuerto antes de entregarlas. Las seis fueron enviadas a la Base Aérea de Zapopan en espera de sus respectivos destinos.

Estos helicópteros Mil Mi-8 polivalentes, tienen dos turbinas, capacidad para 24 persona o cuatro toneladas de carga y requieren de dos tripulantes.

Para septiembre del mismo año, 1997, comenzaron a llegar más helicópteros rusos, ahora modelos Mil Mi-17, similares a los Mi-8 pero más avanzados, mejor equipados y con motores de mayor potencia. El primer pedido fue de 18 unidades.²²

22. *Ibid.* pp. 202-203.



Antonov An-26, el helicóptero más grande operado por la FAM.



Helicóptero Mil Mi-17, multipropósitos, adquirido a Rusia.

MÁS EQUIPO DE VUELO

Para incrementar y perfeccionar los servicios de reconocimiento y detección la Fuerza Aérea Mexicana recibió 4 aviones Fairchild C-26B (versión del Metroliner) equipados con un radar en la parte inferior del fuselaje y consolas de lectura en sus cabinas. Los cuatro aviones se incorporaron al servicio en el Grupo de Detección y Alerta Temprana.²³

La ceremonia de celebración del “Día de la Fuerza Aérea”, el 10 de febrero del año 2000, coincidiendo con el LXXXV aniversario de la creación de la aviación militar, se efectuó una lucida ceremo-

23. *Ibid.* p. 204.

nia en las instalaciones de la Comandancia de la Región Aérea del Centro, situadas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Allí se pronunciaron varios discursos muy significativos por cuanto se enfatizó en la importancia de la FAM como parte de las fuerzas armadas del país y se efectuó la entrega de numerosas aeronaves, varias de ellas representadas solamente por una unidad, debido a que las cifras totales eran considerables y el tamaño de algunas era muy grande, lo que impedía su exposición.

Encabezó la ceremonia el presidente de la República doctor Ernesto Zedillo, a quien acompañaron el Secretario de la Defensa Nacional general Enrique Cervantes Aguirre, el Secretario de Marina almirante José Ramón Lorenzo Franco y el comandante de la Fuerza Aérea Mexicana general Ernesto Arcos Oropeza.

El presidente Zedillo dijo en su discurso de felicitación a los integrantes de la FAM, entre otras cosas, lo siguiente:

Presentes en el corazón de todos los mexicanos están el arrojo, la serenidad y la prontitud con los que, cada vez que la naturaleza nos ha golpeado, nuestros soldados del aire han sido los primeros en llegar a la población necesitada. En los últimos cinco años varios estados de la República se han visto especialmente afectados por sismos, incendios e inundaciones de terrible intensidad. En todos estos lugares, mediante una labor pertinente y de alto riesgo, los miembros de la Fuerza Aérea, junto con sus compañeros del Ejército, lograron salvar miles de vidas y llevaron medicinas, alimentos y agua. Llevaron a la población en desgracia un apoyo solidario y una presencia protectora, tan importante para mantener la voluntad en alto y enfrentar con entereza la adversidad.

El general Arcos Oropeza, agradeció al presidente sus felicitaciones y enumeró las diversas misiones de carácter social y humanitario que presta la aviación militar al país, como son la participación en el combate de incendios forestales, las diversas misiones realizadas en la lucha contra el nar-

cotráfico y las tareas humanitarias a favor de regiones afectadas por fenómenos naturales. También se refirió al fortalecimiento del adiestramiento de los cadetes de la Escuela Militar de Aviación y al incremento de la capacidad del sistema de vigilancia aérea, al haberse dotado a la FAM con nuevo equipo de vuelo.

El presidente Zedillo, acompañado de los mandos militares, inauguró las instalaciones de la Comandancia de la Región Aérea Centro y procedió a inspeccionar el equipo de vuelo representado en la exhibición. Se le informó de las características de los aviones Cessna 182 “Skylane”, Aermacchi F-260 y de los helicópteros Mil Mi-17 y Mil Mi 26, este último el helicóptero más grande del mundo en servicio. Los monomotores Cessna 182 “Skylane” son aviones ligeros aptos para labores de observación y enlace por tener ala alta, gran visibilidad y escasa velocidad. Estaban equipados con sistemas de navegación por instrumentos y GPS. Eran aptos para aterrizar en las pistas rurales, cortas y sin pavimentar. En total se adquirieron 76 de estas unidades y se montó un centro de entrenamiento de pilotos y mecánicos para especializarse en estas aeronaves en la Base de Atlangatepec, Tlaxcala.

Los Aermacchi F-260 son unos monomotores de ala baja, alto rendimiento y características acrobáticas, que se adquirieron para la Escuela Militar de Aviación como entrenadores. Se pidieron con equipo de comunicación/navegación VHF y transponder. Aunque son fabricados en Italia están equipados con el motor norteamericano Lycoming, muy conocido en México. La compra total fue de 30 aviones y el resultado ofrecido ha sido más que razonable.²⁴

Las nuevas incorporaciones de helicópteros rusos fueron seis ejemplares del modelo Mil Mi-17, ya conocidos en la FAM, y dos modelos de nuevo cuño, cuatro PZL Mi-2 y dos Mil Mi-26. La estrella de la exhibición de entrega de equipo fue el gigantesco Mi-26, el helicóptero más grande del mundo en operación, cuya utilidad ha sido prácticamente nula.

24. *Ibid.* pp. 205-206.

Siguiendo con la adquisición de equipo de procedencia rusa, en agosto del año 2000 se presentó en una ceremonia pública uno de los cuatro nuevos aviones rusos, el Antonov An-32. Se trata de unos bimotores de ala alta con las turbinas colocadas sobre las alas y no bajo ellas, como es costumbre, con el objeto de ofrecer mayor seguridad en la operación en pistas no pavimentadas. Tienen una fuerte resistencia estructural y una amplia puerta trasera que lo hace apto para el transporte y lanzamiento de paracaidistas. Tienen capacidad para 50 pasajeros o 42 paracaidistas y, en caso de carga, para 5 toneladas.

En cuanto a la flota de transporte, tanto de tropas como de carga, la Fuerza Aérea Mexicana continuó actualizando el equipo.

La flota de aviones Hércules se renovó. Los que estaban en mejores condiciones fueron enviados a Canadá donde se les hizo una revisión general y se les dotó de nuevo equipo, ampliándose su vida útil por varios años. Adicionalmente se compraron seis aviones más, cuatro procedentes de Gran Bretaña y dos de Israel, éstos últimos modelo C-130H, casi nuevos. Se incorporaron en 2002 y fueron destinados al Ala de Reconocimiento y Transportes de la Fuerza de Reacción Aeromóvil para Casos de Desastres (FRACD).

La compañía de aviación Mexicana inició la renovación de su flota con nuevo equipo Airbus A-320 y fue dando de baja los Boeing 727-200, que con tan excelentes resultados habían operado. Tres de estos aviones que se encontraban en mejores condiciones para seguir en servicio por algunos años se incorporaron a la Fuerza Aérea Mexicana y comenzaron a operar en el 2003.

Para sustituir al Boeing 737 perdido a causa de un incendio en el aeródromo de Loma Bonita, Oaxaca, se compró en el 2002 otra aeronave del mismo modelo destinada al servicio del Secretario de la Defensa Nacional.

Para vuelos de observación en zonas serranas, con capacidad para aterrizar en pistas cortas y sin pavimentar, se incorporaron seis aviones Cessna 206 de ala alta y notable rendimiento.

El mismo año ingresaron cuatro helicópteros Bell 412. Tanto el personal de vuelo como de mantenimiento fue entrenado en la fábrica y llegaron en vuelo a México.²⁵

SE CREA LA FUERZA DE REACCIÓN AEROMÓVIL PARA CASOS DE DESASTRES (FRACD)

El 15 de agosto del año 2000 se hizo una demostración ante el presidente de la República doctor Ernesto Zedillo en la Base Aérea de Santa Lucía de la recién creada Fuerza de Reacción Aeromóvil para Casos de Desastres, unidad conjunta del Ejército y Fuerza Aérea, adiestrada para entrar en acción inmediatamente que se produzca una situación de desastre que amerite poner en marcha el Plan DN-III-E en cualquier lugar de la República.

Acompañaron al presidente los secretarios de Gobernación, Sedesol, Comunicaciones y Transportes y el comandante de la Fuerza Aérea Mexicana, respectivamente, general Enrique Cervantes, Diódoro Carrasco, Carlos Jarque, Carlos Ruiz Sacristán y general Ernesto Arcos Oropeza.

Integran esta fuerza contingentes de ingenieros, expertos en comunicaciones, búsqueda y rescate, asistencia médica, intendencia, vehículos aéreos y terrestres. Precisamente por los medios aéreos es que esta Fuerza puede actuar de inmediato en cualquier lugar de la República. En la demostración participaron contingentes de las diferentes especialidades incluyendo las aeronaves C-130 Hércules, Antonov An-32, Cessna 182, MD-530, Sikorsky S-70, Mil Mi-8, Mil Mi-17, Mil Mi-26 y Mi-2.

Esta fuerza no posee un equipo fijo puesto que se integra de acuerdo a las necesidades de la contingencia, aunque cuenta con una estructura orgánica básica permanente y un programa de adiestramiento especializado.²⁶

25. *Ibid.* pp. 206-207.

26. *Ibid.* p. 207.

AEW&C PARA MÉXICO

La necesidad de ejercer cada vez un mayor y mejor control de la frontera sur del país por razones relacionadas con la migración ilegal, la guerrilla insurgente y el tráfico de armas y drogas, hizo necesaria la incorporación de un avión de características AEW&C (*Airborne Early Warning and Control*). Se compró a Brasil, que utilizó como célula básica un Embraer-145SR al que se equipó con antenas especiales para efectuar labores de patrullaje, así como detectar aeronaves y embarcaciones.

El AEW&C está equipado con un sistema de radar aerotransportado que utilizado desde gran altura permite al operador distinguir entre aeronaves amigas o enemigas a cientos de kilómetros de distancia. Si bien en sus inicios este tipo de aeronaves, con sus equipos de detección, se emplearon con fines estrictamente militares, tanto defensivos como ofensivos, en la actualidad tienen mucha utilización para detectar aeronaves y embarcaciones no identificadas o sospechosas.



Avión de reconocimiento a gran altura
AEW&C EMB-145, adquirido en Brasil.

Este avión tiene una velocidad de crucero de 850 kph y posee equipo de detección que permite inspeccionar los 360 grados hasta una distancia de 400 kilómetros y comunicarse inmediatamente con todas las estaciones terrestres, aviones o helicópteros en vuelo. La primera de estas máquinas llegó a la Base Aérea de Santa Lucía el 11 de mayo de 2004 y pronto entró en servicio.²⁷

27. *Ibid.*, pp. 208.

ALGUNAS FECHAS MEMORABLES

El día 16 de septiembre de 2001 participó en el desfile de las Fiestas Patrias un contingente de la Fuerza Aérea Mexicana, que había estado ausente del mismo desde 1995.

En esta importante ocasión intervinieron en la parada aérea los aviones Northrop F-5 Tiger II, Hércules C-130, Pilatus PC-7, Antonov An 32 y Aermacchi F-260, más helicópteros MD-530, Sikorsky S-70, Mil Mi-8 y Mil Mi-17.²⁸

En el año 2007 ingresa por primera vez personal femenino en la Escuela Militar de Aviación, y egresan como oficiales cuatro años después. Con esto se inició un programa de equidad de género en la FAM y actualmente en los planteles militares de formación se preparan varias mujeres que serán el pie veterano del personal especializado femenino de esta fuerza armada.

EQUIPAMIENTO RECIENTE

Continuando con sus programas de renovación e incremento del equipo de vuelo, la Fuerza Aérea Mexicana ha recibido en los primeros años del siglo XXI las siguientes aeronaves:

Dos Embraer AEW&C EMB 145 para reconocimiento, en el año 2004.

Diez helicópteros Sikorsky UH-60 ó SD-70A que se unieron a sus predecesores de la misma marca y modelo, en 2005.

Se compraron usados a Israel cuatro helicópteros Sikorsky S-65 ó CH-53 versión “Yasur” de los israelitas. Son máquinas muy grandes de transporte de las cuales dos se dedicaron a refacciones para mantener a las otras dos en vuelo. Llegaron a principios de 2005.

28. *Ibid.*, pp. 208-209.

En el año 2010 llegaron los primeros cinco de un pedido de diez unidades del bimotor CASA-295, transporte robusto, fiable y sencillo de operar. Un avión de este mismo modelo y tipo voló de Torrejón (Madrid) a Camagüey (Cuba) sin escalas, para lo cual fue reabastecido en vuelo al acercarse a la isla de Puerto Rico, para conmemorar el vuelo del “Cuatro Vientos” en 1933.

Se compraron cuatro unidades C-275 Spartan a la fábrica italiana Alenia que llegaron a Santa Lucía en 2011. Es un avión carguero utilitario tipo medio.

En julio de 2011 iniciaron su llegada a México los helicópteros Eurocopter EC-725, máquinas poderosas para 2 pilotos y 29 elementos. Su velocidad es de 320 kilómetros por hora y tiene un radio de 1 300 kms.

En agosto de 2012 llegaron los primeros aviones Beechcraft T-6C Texan II de un pedido inicial de 6. Posteriormente se pidieron 15 más. Se trata de una versión mejorada del conocido Pilatus PC-7 fabricado en Estados Unidos por la Beechcraft Military.

En la reciente Feria Internacional de Farnborough, Gran Bretaña, se firmó un pedido por 25 aviones y 15 opciones del entrenador Grob G-120, fabricado por Alemania, los cuales se destinarán a la Escuela Militar de Aviación como entrenadores primarios.

En estos años la FAM ha utilizado aviones de control remoto (ULV). Son 3 modelos Hydra 54 Ehécatl, hechos en México y los israelíes Skylark (6) y Hermes (3).²⁹

LA FUERZA AÉREA MEXICANA HOY

La Fuerza Aérea Mexicana cuenta con una Comandancia, un Estado Mayor y las Subjefaturas Operativa y Administrativa. Hay seis Direcciones: de Abastecimiento, de Control Militar de Vuelos, de Mantenimiento de Material Aéreo, de Mantenimiento Aéreo Electrónico, de Material Bélico de Fuerza

29. *Ibid.*, pp. 209.



Aviones CASA-295 sumamente sólidos y versátiles de los que la FAM posee 10 unidades recién incorporadas.



Beechcraft Texan II, modernos aviones de entrenamiento y ataque.

Hay cuatro Regiones Aéreas: la del Centro con sede en la Base Aérea de Santa Lucía, la del Sureste con sede en la Base Aérea de Terán (Tuxtla Gutiérrez), la del Norte con sede en Chihuahua, Chihuahua, y la del Noroeste con sede en la Base Aérea de Hermosillo, Sonora.

Las 18 Bases aéreas con que cuenta la FAM son las siguientes:

BAM 1 “General Alfredo Lezama Álvarez”, Santa Lucía, Estado de México.

BAM 2 “General Antonio Cárdenas Rodríguez”, Ixtepec, Oaxaca.

BAM 3 “General Alberto L. Salinas Carranza”, El Ciprés, Ensenada, Baja California.

BAM 4 “General Eduardo Aldasoro Suárez”, Aeropuerto de Cozumel, Quintana Roo.

BAM 5 “Capitán Emilio Carranza Rodríguez”, Zapopan, Jalisco.

BAM 6 “General Ángel H. Corzo Molina”, Terán, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

BAM 7 “General Gustavo G. León González”, Pie de la Cuesta, Acapulco, Guerrero.

BAM 8 “General Roberto Fierro Villalobos”, Aeropuerto Internacional de Mérida, Yucatán.

BAM 9 “General Gustavo Salinas Camiña”, Aeropuerto Internacional de La Paz, Baja California Sur.

BAM 10 Aeropuerto Internacional de Culiacán, Sinaloa.

BAM 11 “Teniente Coronel Juan Pablo Aldasoro Suárez”, Santa Gertrudis, Chihuahua.

BAM 12 Aeropuerto Internacional de Tijuana, Baja California.

BAM 13 Aeropuerto Internacional de Chihuahua, Chihuahua.

BAM 14 Aeropuerto Internacional del Norte, Apodaca, Nuevo León.

BAM 15 Aeropuerto Internacional de Xoxocotlán, Oax.

BAM 16 Aeropuerto Nacional de Ciudad Pemex, Tabasco.

BAM 17 Aeropuerto Militar de Copalar, Comitán, Chiapas.

BAM 18 Aeropuerto Internacional de Hermosillo, Sonora.

Las Estaciones Aéreas Militares se encuentran en los siguientes lugares:

EAM 1 Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, D.F.

EAM 2 Aeropuerto Nacional de Guerrero Negro, Baja California.

EAM 3 Aeropuerto Internacional de Torreón, Coahuila.

EAM 4 Aeropuerto Internacional de Tampico, Tamaulipas.

EAM 5 Campo Militar 41-A, Puerto Vallarta, Jalisco.

EAM 6 Campo Militar 16-A, Irapuato, Guanajuato.

EAM 7 Aeropuerto Internacional de Minatitlán, Veracruz.

EAM 8 Aeródromo Municipal de Loma Bonita, Oaxaca.

EAM 9 Aeródromo Militar de Atlangatepec, Tlaxcala.

Las unidades operativas se encuentra divididas en dos alas: Ala de Combate y Ala de Reconocimiento y Transporte.

Al Ala de Combate pertenecen las siguientes unidades: El Primer Grupo Aéreo (Escuadrones 101, 112, 401 y 402) y el Segundo Grupo Aéreo (Escuadrones 201, 202, 203 y 204).

Al Ala de Reconocimiento y Transporte pertenecen las siguientes unidades: Tercer Grupo Aéreo (Escuadrones 301, 302, 303 y 502), el Cuarto Grupo Aéreo (Escuadrones 102, 103, 104 y 111), el Quinto Grupo Aéreo (Escuadrones 105, 106, 107, 108, 109 y 110), la Unidad Especial de Transporte Aéreo del Alto Mando y el Grupo Aéreo de Transportes Presidenciales.

El Colegio del Aire agrupa a la Escuela Militar de Aviación (Escuadrón de Preparación, Escuadrón Primario de Vuelo, Escuadrón Avanzado de Vuelo y el Escuadrón de Vuelo por Instrumentos) y la Escuadrilla de Vuelo Acrobático “Colegio del Aire”.

A cada una de estas unidades están asignadas las aeronaves (aviones y helicópteros) que constituyen el poder aéreo, conforme a sus cualidades específicas y las misiones que deben desempeñar. En total la FAM cuenta con 114 aviones, 101 helicópteros, 12 unidades UAV (Vehículo Aéreo No Tripulado, por sus siglas en inglés), 7 aviones de exhibición y 25 aviones pedidos en firme. No se

contabilizan los aviones y helicópteros asignados al Escuadrón de Transportes Aéreos Presidenciales.

Como puede apreciarse la flota de helicópteros de la Fuerza Aérea Mexicana ha tenido un crecimiento impresionante y en la actualidad llega casi a equipararse al número de aviones. Se trata éste de un fenómeno que también hemos vivido en la aviación civil mexicana y, desde luego, a nivel mundial, aunque con variantes en los porcentajes. Se debe esta notable evolución de las máquinas de ala rotativa a los altos índices de seguridad con que operan actualmente gracias a las tecnologías aplicadas en su diseño, construcción y equipamiento. También a las escasas exigencias que estas máquinas tienen para operar pues están claras las enormes diferencias de espacio y costo que hay entre un aeropuerto y un helipuerto. Igualmente importante es el hecho de que este tipo de máquinas ha tenido una gran evolución y actualmente resulta fácil su operación y económico su mantenimiento.

En cuanto a los Centros de Formación Profesional y Capacitación, la Fuerza Aérea Mexicana cuenta con tres Escuelas que forman el llamado Colegio del Aire, cuya capacidad será aumentada muy pronto pues se encuentran muy avanzadas las obras del nuevo Colegio del Aire en Zapopan, Jalisco.

Las Escuelas que forman parte del Colegio del Aire son las siguientes:

Escuela Militar de Aviación.

Escuela Militar de Especialistas de Fuerza Aérea.

Escuela Militar de Mantenimiento y Abastecimiento.

Por lo que respecta a la Escuela Militar de Aplicación Aerotáctica de Fuerza Aérea y a la Escuela Militar de Tropas Especialistas de Fuerza Aérea, ambas funcionan a cargo de la Dirección General de Educación Militar y Rectoría de la Universidad del Ejército y Fuerza Aérea.³⁰

30. *Ibid.*, pp. 210-212.

AUTONOMÍA DE LA FUERZA AÉREA MEXICANA

Este tema es tan viejo como la propia aviación militar. El arma aérea se creó como parte del Ejército Constitucionalista según acuerdo del 5 de febrero de 1915 de Venustiano Carranza y el 15 de noviembre cobró personalidad administrativa como Sección de Aeronáutica Militar dependiente de la Subsecretaría en la Secretaría de Guerra y Marina. Desde entonces la aviación militar, con diversos nombres como Aeronáutica Militar, Fuerza Aérea Nacional y Fuerza Aérea Mexicana desde 1944, está encuadrada en la estructura orgánica de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Sin que los estudiosos más serios de la cuestión hayan encontrado una explicación que consideren congruente, la marina de guerra (Armada) fue separada de la Secretaría de la Defensa Nacional para transformarse en un Departamento Autónomo y posteriormente en Secretaría de Marina, con absoluta autonomía.

La propuesta de la autonomía de la Fuerza Aérea Mexicana ha ocupado el interés de especialistas en muy diversas épocas, si bien han sido los propios integrantes de la FAM los que más han insistido en su necesidad. El entonces coronel Roberto Fierro Villalobos trató el tema en varias ocasiones, proponiendo la creación de una Secretaría del Aire. La última versión de su proyecto se lo presentó personalmente, cuando ya era general de división en retiro, al entonces presidente electo José López Portillo. Otro promotor de la autonomía, en este caso solamente en lo económico, fue el general Alfonso Cruz Rivera, quien se hizo cargo de la jefatura de la FAM y la encontró en condiciones verdaderamente deprimentes en cuanto al estado del equipo de vuelo. Cruz Rivera se enfrentó con mucho talante y más talento al problema y puso en condiciones de vuelo varias decenas de aviones que había recibido en calidad de chatarra. El desfile organizado para mostrar el exitoso resultado del llamado “Plan de Recuperación” le granjeó felicitaciones del presidente Adolfo Ruiz Cortines y permitió apreciar en vuelo y en forma simultánea a casi un centenar de aviones.

En varias ocasiones se ha tratado en la Cámara de Diputados y en la Cámara de Senadores la reestructuración orgánica de las Fuerzas Armadas, sin que se llegara a ninguna propuesta formal por parte de estas instituciones.

Varios tratadistas civiles expertos en cuestiones militares, incluyendo graduados en la especialidad en universidades extranjeras, han vuelto a estimar conveniente la fusión. El argumento a favor de la medida es que se reducirían costos y se obtendrían mayores y mejores resultados.

Los especialistas en temas de aviación militar, José Antonio Quevedo Carmona y Enrique Lira, escribieron en una publicación especializada un análisis minucioso con el sugestivo y elocuente título de “Defensa Aérea en México. Requiere reconstrucción desde sus cimientos”, donde se cuestionaban las condiciones más convenientes para que se diera ese cambio que consideraban tan necesario.

Quedan claras varias cuestiones. De una parte el mundo va hacia donde lo dirigen las necesidades fundamentales de cada país en busca de obtener más con menos, un nivel de excelencia, y el mundo ha optado por aglutinar en un solo Ministerio de Defensa los antiguos ministerios de Guerra, Marina y Aviación y, hasta ahora, nadie se ha arrepentido. Otra cuestión es la necesidad de elevar los niveles de formación profesional de los integrantes de las Fuerzas Armadas, disminuir en lo posible los niveles de abandono entre quienes inician los estudios profesionales, sin decremento de los valores fundamentales que dan personalidad y justificación al militar. Siempre será necesaria la revisión y actualización de los procedimientos en un mundo tan cambiante y siempre será indispensable ser certeros en las adquisiciones con el objeto de no desperdiciar recursos que nunca nos sobran y es más fácil que acierten los que más saben de ello. Todo eso está claro, admitido y aceptado por todos. La cuestión que sigue latente es si para obtener esos logros es necesaria o no la fusión.³¹

31. *Ibid.*, pp. 148, 208.

Manuel Ruiz Romero-Bataller

FUENTES CONSULTADAS

BIBLIOGRAFÍA

Romero Ruiz, Manuel, *Aviación Militar. Historia de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval*, México, Talleres El Universal, 2004, p. 62.

Romero Ruiz, Manuel, *Diccionario Biográfico Aeronáutico de México*, México, 2002.

RETOS Y PERSPECTIVAS DE LA FUERZA AÉREA MEXICANA EN EL SIGLO XXI

C. G. Fuerza Aérea Mexicana

GENERALIDADES

La Fuerza Aérea Mexicana es una Institución Armada de la Unión, conforme lo establece el artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; es permanente, conforme a lo establecido en la Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos en vigor; y debe ser organizada, adiestrada y equipada para estar en posibilidad de dar cumplimiento a sus misiones.

Acorde con lo anterior, esta Fuerza Armada se compone de unidades organizadas, equipadas y adiestradas para las operaciones militares aéreas y está constituida por la Comandancia de la Fuerza Aérea, Estado Mayor Aéreo, Unidades de Vuelo, Tropas Terrestres de la Fuerza Aérea y Servicios.

Esta Institución, al igual que el Ejército Mexicano y la Armada de México, en un plano de igualdad, tiene asignadas las siguientes cinco grandes misiones generales, que rigen en forma inevitable los aspectos de organización y equipamiento:

Defender la integridad, la independencia y la soberanía de la Nación.

Garantizar la seguridad interior.

Auxiliar a la población civil en casos de necesidades públicas.

Realizar acciones cívicas y obras sociales que tiendan al progreso del país; y

En caso de desastre, prestar ayuda para el mantenimiento del orden, auxilio de las personas y sus bienes y la reconstrucción de las zonas afectadas.



La Fuerza Aérea Mexicana custodia el espacio aéreo de México con aeronaves modernas y eficientes.

El Estado Mayor de la Fuerza Aérea Mexicana es el órgano técnico operativo responsable de planear la materialización de las acciones de seguridad y defensa en el espacio aéreo nacional, para contribuir al cumplimiento de las misiones generales de las Fuerzas Armadas antes mencionadas.

El reto que principalmente enfrenta la Fuerza Aérea Mexicana, es una revisión profunda de sus raíces y un reconocimiento sin prejuicios de los preceptos doctrinarios que deben normar su quehacer actual en el ámbito interno y su proyección en el campo internacional.

Para lograr lo anterior se debe partir de la premisa básica de la existencia de toda fuerza armada, la cual establece que se debe contar con un poder real que proyecte un efecto disuasivo contra las amenazas que atenten contra la existencia del Estado.

La Fuerza Aérea, como un elemento básico del poder militar nacional, debe estar dotada con tecnología de punta, desde el armamento individual del soldado y sus municiones hasta aeronaves de alto rendimiento, acordes con los adelantos científicos actuales, que brinden a esta Fuerza Armada una fisonomía e identidad propia del Estado Mexicano y que a la vez la distinga de las otras dos Fuerzas Armadas Mexicanas.

Desde luego, el factor humano reviste singular importancia, ya que su personal debe ser formado con un acendrado espíritu de servicio, con unidad de doctrina que los identifique como mujeres y hombres dignos de pertenecer a la Fuerza Aérea.

La perspectiva de la Fuerza Aérea Mexicana tiene una visión de crecimiento, no tan solo en el aspecto material, al considerar la adquisición de material de vuelo de alto rendimiento para la defensa nacional o apoyo a la población civil, sino también en los aspectos doctrinario y técnico-profesional, con un espíritu incluyente y de equidad de género; desarrollo que se refleje en el semblante de su personal, que muestre satisfacción y orgullo de pertenecer a la Fuerza Aérea, como institución de nobles ideales, garante de los valores patrios y de un acendrado sentimiento nacionalista.

Se vislumbra una Fuerza Aérea con amplia apertura hacia las instituciones gubernamentales y privadas que se dediquen a la investigación, desarrollo y aplicación de las tecnologías emergentes, mante-

niendo un intercambio dinámico de información, datos o cooperación técnica, que realmente contribuyan al crecimiento antes mencionado, celebrando convenios, acuerdos o cartas compromiso para este fin.

De igual forma, será necesario establecer un estrecho enlace en materia aeronáutica con entidades de la Administración Pública Federal Centralizada, así como con empresas de participación estatal, instituciones nacionales de seguros y organismos privados, a fin de instituir vínculos de participación, cooperación y coordinación, de conformidad con la normatividad vigente y con las políticas establecidas.



La FAM ha adquirido el material de vuelo necesario para llevar a cabo el despliegue estratégico que garantice la seguridad y defensa nacionales.

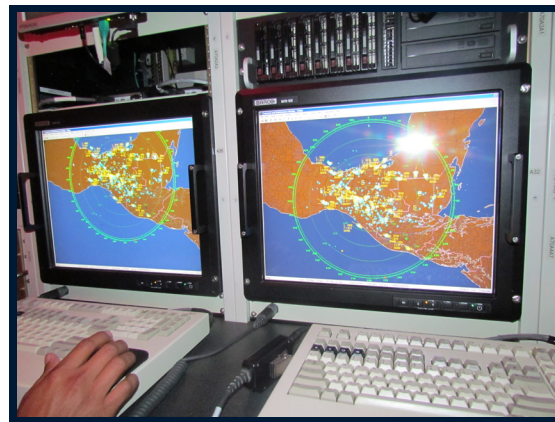
Primordial importancia reviste el despliegue estratégico de los componentes de esta Fuerza Armada, acorde con las características técnicas, tácticas y operativas del material de vuelo con que estén dotados, que satisfaga las necesidades de seguridad y defensa nacionales, optimizando el empleo de los medios para la ejecución de operaciones de defensa aérea del territorio nacional y de apoyo a los diversos mandos territoriales.

Otro propósito es introducir mejoras tecnológicas y nuevos métodos para la protección y vigilancia del territorio y espacio aéreo nacionales, que perfeccionen el empleo de los recursos humanos y

faciliten mantener la presencia permanente del Ejército y Fuerza Aérea a lo largo del territorio nacional, lo cual implica la construcción de instalaciones que cumplan con la normatividad aeronáutica de seguridad nacional e internacional y que ofrezcan a la población civil un ambiente amigable y de confianza, en el que los intereses de la nación están bajo buen resguardo.

Es importante impulsar la planeación y ejecución de operaciones conjuntas, que tiendan a fortalecer la interoperabilidad de las fuerzas armadas de tierra, mar y aire, para hacer frente a una amenaza exterior y responder con oportunidad y eficiencia en actividades de apoyo a la población civil, tanto en el ámbito interno de la República como de ayuda humanitaria en el ámbito internacional.

Otro aspecto será incrementar la cobertura de radar, manteniendo actualizado el sistema integral de vigilancia aérea, mejorando e incrementando sus capacidades, con el fin de garantizar la seguridad y control del espacio aéreo nacional y su empleo eficaz en beneficio de la población.



La cobertura de los radares digitales permite mantener actualizado el sistema integral de vigilancia aérea.

Una tarea más es promover el enlace e intercambio de información con organismos nacionales y extranjeros, con el propósito de consolidar la creación y desarrollo de un centro aeronáutico para la investigación, manufactura, armado y construcción de aeronaves, contribuyendo a renovar las actividades de vigilancia, detección, seguimiento e interceptación de aeronaves, así como en actualizar los

sistemas de comunicaciones y equipamiento de las plataformas de vigilancia aérea con tecnología de vanguardia, para mejorar su capacidad de respuesta a las necesidades del país.

Todo lo anterior, únicamente se logrará si se cuenta con la firme convicción y el compromiso de hacer más eficientes la operatividad del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, para garantizar la defensa nacional y respaldar la política exterior del Estado Mexicano, así como apoyar las políticas en materia de seguridad interior, en un marco de respeto al estado de derecho, colocando de esta forma a México como una potencia global, con un poder aéreo acorde a su desarrollo que ostenta ante la comunidad internacional.

No se puede soslayar el compromiso de esta noble institución, de normar su funcionamiento conforme a lo establecido en las leyes generales que fundamentan la existencia del Estado Mexicano, en un marco de apertura a la población y de un irrestricto apego al marco jurídico de rendición de cuentas respecto a los recursos con que está dotada la Secretaría de la Defensa Nacional en su conjunto y la Fuerza Aérea en particular.

No obstante que los edificios e instalaciones en el Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos están destinadas para que en ellas se lleven a cabo funciones de administración y organización, así como para el alojamiento, preparación y operación de las tropas, se pretende que estos sean amigables con la población, que le brinden seguridad, toda vez que para ello se emplean recursos públicos en su mantenimiento y operación, sin perjuicio de las medidas de seguridad y restricciones que obligan las actividades militares, atendiendo a las políticas imperantes en la época y la región en que estén asentados.

Contribuir activamente con las dependencias de la administración pública en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo, en las materias que le competan, observando siempre las variables ambientales, económicas, sociales y culturales que incidan en el desarrollo de sus facultades; tomando en cuenta las propuestas y opiniones de los grupos sociales, de los pueblos y comunidades indígenas interesados.



México cuenta con un poder aéreo acorde a su desarrollo para garantizar la seguridad interior.

Formar personal técnico de Fuerza Aérea con un alto sentido de responsabilidad, un amplio rango de iniciativa y deseos de mejora e innovación permanente bajo los conceptos de eficiencia y eficacia, que genere seguridad y confianza en su entorno laboral y profesional, que lo motive a la toma oportuna de decisiones y afrontar sus consecuencias, manteniendo el optimismo y el indeclinable compromiso de servir a la Fuerza Aérea en particular y al país en general.



El personal técnico de la FAM tiene un amplio sentido de responsabilidad para mantener en óptimas condiciones de operatividad el material de vuelo.

Fortalecer los planteles de educación militar aérea, elevando sus niveles de estudio para que sean egresados como mínimo de nivel licenciatura, creando además planteles de especialización y/o posgrados, que brinden a su personal un horizonte de desarrollo personal y profesional que prolongue su permanencia en las filas de la Fuerza Aérea y que al término de sus servicios, sus conocimientos sean empleados en bien de la sociedad y continúe siendo productivo al país.

Para lograr este crecimiento profesional se requiere hacer un análisis de la situación real que viven los planteles militares aéreos y adecuar sus planes y programas de estudio, para que marchen

acordes con los avances tecnológicos aplicados al medio aeronáutico, lo que influirá necesariamente en modificar los criterios de reclutamiento para que el personal que cause alta directamente en los organismos de la Fuerza Aérea, ostente una preparación mínima a nivel técnico o profesional, así como identificar plenamente las funciones que desempeñará al ingresar a la Fuerza Aérea, creándole un ambiente laboral con alta moral, espíritu de cuerpo y sacrificio, disciplina y un acendrado sentido de pertenencia.

La Fuerza Aérea debe ser una fuerza armada polivalente, confiable, potente, flexible, de gran movilidad táctica y estratégica, con capacidad de respuesta efectiva y oportuna, con sólida moral, espíritu de cuerpo, principios disciplinarios y arraigada vocación de servicio, dotada de recursos humanos, tecnológicos e informáticos de alta calidad, acordes a las capacidades del país, que pueda hacer frente en diversos ambientes, a potenciales amenazas externas e internas que atenten contra los intereses y la seguridad nacional o que pongan en riesgo la consecución y/o mantenimiento de los objetivos nacionales.



La FAM se integra con hombres y mujeres profesionales que cumplen las tareas de vigilancia con eficacia y eficiencia.

Esta Institución es un ente viviente, integrado y dirigido por mujeres y hombres, que se compone de cuerpo, mente y espíritu, donde el cuerpo es su infraestructura, la mente su firme doctrina militar aérea y el espíritu sus nobles valores; en conjunto, sustentan la evolución y el crecimiento formal de esta fuerza armada.

El crecimiento de la Fuerza Aérea obedece a sendos programas y proyectos de inversión, que en un proceso constante de estimación y actualización, responden a las necesidades emergentes y prioritarias, sin disminuir el ímpetu para conseguir los objetivos iniciales propuestos.

El fortalecimiento de esta Fuerza Armada se logrará al adquirir material de vuelo con tecnología de punta, tales como aeronaves a reacción, interceptores de transporte ligero y pesado, así como aeronaves configuradas como ambulancias; también será necesaria la configuración y desarrollo de un sistema de defensa aérea, sin olvidar los helicópteros para las operaciones aéreas en apoyo a la población civil en sus diversas vertientes; desde luego, que esto conlleva a la construcción de las instalaciones para su operación adecuada.

La conservación del acervo cultural en materia aeronáutica es otro aspecto que no debe quedar marginado; si se quiere lograr identidad, se debe pugnar por la conservación de sus orígenes, con el fin de conocer los incipientes inicios de esta institución y estar en condiciones de hacer comparaciones para aquilatar los logros alcanzados o redoblar esfuerzos para mejorar la situación que se viva en cada época. Así que es imperante contar con un museo aeronáutico mexicano en una de las Bases Aéreas con más arraigo en la Fuerza Aérea.

La Seguridad Aérea, aspecto fundamental en el desarrollo de las operaciones aéreas, razón de ser de la Fuerza Aérea, debe ser un estandarte a enarbolar para evitar todo tipo de incidentes o accidentes aéreos, creando una conciencia de seguridad a toda prueba en los integrantes de este Instituto Armado; desde luego creando y desarrollando los Cuerpos de Rescate y Extinción de Incendios en cada una de las Bases Aéreas desplegadas a lo largo del territorio nacional, acordes con la normatividad nacional vigente.



La FAM cuenta con material de vuelo con tecnología de punta para cumplir con las misiones que tiene encomendadas.

Se debe contar con personal con la capacitación en materia de Seguridad Aérea e Investigación de Accidentes Aéreos, así como con la certificación de peritos en este rubro, a fin de agilizar las determinaciones de causas de un hecho en particular y obtener experiencias para evitar que estos incidentes se sigan presentando.



La seguridad aérea es un aspecto fundamental en las operaciones de la FAM, tomando como base la normatividad nacional vigente.

Se deben crear los mecanismos necesarios para evitar que el desarrollo profesional y personal de los integrantes de la Fuerza Aérea se vea afectado, lo que a largo plazo influye negativamente en el desarrollo de la institución. Asimismo, se debe analizar las tareas o funciones asignadas a esta Fuerza

Aérea, a fin de no afectar su eficiencia técnica operacional, toda vez que se llevan a cabo actividades ajenas a la razón de ser de la institución, saturando al personal y generando dispendio de medios y recursos.

La Fuerza Aérea Mexicana, acorde con la política general de la República, respecto a su proyección en el espacio aéreo, sería el ente idóneo para ser la responsable de la creación, dirección y desarrollo de la Agencia Espacial Mexicana, que se encargue de la investigación sobre el empleo del espacio aéreo para beneficio del país.

DESARROLLO DE LA INTELIGENCIA AÉREA

La inteligencia es el producto resultante de procesar la información y éste se basa en el conocimiento obtenido a partir de la búsqueda, recolección, análisis e interpretación, lo que incluye determinar su valor, su tendencia y su significado, obteniendo de esta manera conclusiones útiles para la toma de decisiones. En el ámbito castrense, la inteligencia militar es el producto que resulta de procesar la información reunida generalmente sobre un enemigo presente o potencial y que es útil para que el mando tome sus decisiones.

Dentro del contexto militar y aún cuando desde el punto de vista doctrinario en nuestro país no existe una definición clara y específica de lo que significa la inteligencia aérea, podemos describirla como la actividad que se orienta a la obtención de información sobre el poderío, magnitud y capacidades de una fuerza aérea enemiga, esto en razón de que la misión fundamental de una fuerza aérea es la batalla aérea. Existe cierta dificultad para cubrir todas las aristas que encierra este concepto, sobre todo si pretendemos circunscribir las actividades de la inteligencia militar a una situación exclusivamente bélica.



A lo largo y ancho del territorio de México las aeronaves de la FAM dan seguridad, sin importar el medio físico.

En cuanto al medio físico de aplicación o de utilidad, la inteligencia aérea no se limita al espacio aéreo, ya que para la toma de decisiones se requiere de un panorama y de conclusiones integrales que en ocasiones llegan a invadir el ámbito marítimo o terrestre. En este sentido debemos enfocarnos en que la prioridad y el campo de acción de la fuerza aérea es el espacio aéreo, por lo que sus actividades están orientadas principalmente a garantizar la seguridad y defensa del espacio aéreo nacional utilizando para este fin medios tanto aéreos como de superficie.

En la Fuerza Aérea Mexicana la prioridad y el campo de acción es el espacio aéreo, y sus actividades de inteligencia no sólo se realizan en tiempo de guerra o para prever una situación de esa naturaleza, éstas se realizan desde tiempo de paz para mantener informado al alto mando de las Fuerzas Armadas de tierra y aire sobre cualquier contingencia que pudiera representar un riesgo o amenaza a la seguridad y defensa del espacio aéreo nacional.

Las labores de inteligencia aérea contribuyen en gran medida a incrementar los niveles de seguridad y disminuir la incertidumbre; el conocimiento de todos los factores involucrados y el análisis de

sus variables fundamentales conllevan a la determinación de los cursos de acción apropiados y a auxiliar al mando en la toma de decisiones.

El dinamismo de los escenarios que representan las amenazas y riesgos a nivel global, regional y nacional, han motivado que esta Institución Armada busque continuamente una modernización tanto técnica como táctica acorde a sus necesidades particulares, con el fin de garantizar las encomiendas manifestadas en nuestra Carta Magna y la Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos.

En este contexto, el establecimiento de un sistema de inteligencia aérea ha sido fundamental, adaptándose a los cambios tecnológicos para la obtención de información en el ambiente tanto nacional como internacional, que mediante el sometimiento de un proceso analítico permita realizar una mejor planeación de las operaciones aéreas, así como establecer medidas preventivas que inhiban acciones de riesgo que puedan afectar su desarrollo.

Las tecnologías que actualmente permiten realizar actividades de inteligencia aérea en nuestras fuerzas armadas han ido evolucionado conforme se han presentado diferentes escenarios que demandan su empleo; éstas se han eficientado a partir de la creación de un Sistema Integral de Vigilancia Aérea (SIVA), conformado inicialmente por radares de corto y largo alcance, así como de plataformas aéreas de última generación, que permitieron adquirir la capacidad de obtener, analizar y procesar rápidamente la información sobre los tráficos aéreos ilícitos y otras actividades derivadas del actuar de la delincuencia organizada nacional y transnacional.



Aviones Pilatus en un vuelo de reconocimiento.

Aún cuando la misión principal del sistema mencionado era la de mantener la vigilancia y el control del espacio aéreo y su concepto de operación estaba orientado hacia la defensa aérea, su organización e infraestructura ha sido muy útil para producir inteligencia aérea.

Lo anterior permitió explotar y difundir información de manera ágil y oportuna a los mandos de todos los niveles, a fin de proporcionarles los elementos de juicio suficientes para la mejor toma de decisiones.

La participación de la Fuerza Aérea Mexicana en las operaciones contra el narcotráfico ha permitido agilizar la actuación del Estado ante esta amenaza, reduciendo los índices de inseguridad en ciertas áreas de la República Mexicana, independientemente de permitir el desarrollo de la institución, incrementando y modernizando los medios aéreos destinados a estas tareas, así como la profesionalización del personal técnico aeronáutico de los organismos aéreos destinados a este tipo de tareas.

En un futuro se espera incrementar la capacidad operativa de esta Fuerza Armada para multiplicar los resultados obtenidos hasta el momento, con la adquisición de material de vuelo que permita actuar en forma contundente y de manera concentrada en las áreas en donde se realizan de manera tradicional este tipo de actividades delictivas, reduciendo el tiempo en las operaciones de erradicación de enervantes y permitiendo al resto de fuerzas participantes realizar acciones conexas para reducir el tráfico vía terrestre de estupefacientes, repercutiendo positivamente en la actuación de la Secretaría de la Defensa Nacional en la reducción de los delitos relacionados con las actividades del narcotráfico.

Las actividades terroristas suscitadas en el inicio de este milenio ocasionaron un cambio en los paradigmas de la cultura de la inteligencia aérea, la escalada de las amenazas no tradicionales a la seguridad del Estado, propició dar importancia a la capacitación y profesionalización del personal que labora en este campo.

La Fuerza Aérea Mexicana no pudo quedarse atrás en este rubro, por lo que hoy cuenta con personal altamente calificado y capacitado para realizar este tipo de actividades, quienes han recibido su

certificación en establecimientos de educación militar tanto nacionales como extranjeros, siendo destinados a los organismos aéreos que realizan estas funciones.

Asimismo, con el fin de afrontar las problemáticas de interés común, se ha incrementado la cooperación en materia de intercambio de información con dependencias gubernamentales tanto nacionales como extranjeras, como es el caso de agencias y fuerzas armadas de los Estados Unidos de América y Colombia.

A pesar de sus grandes avances, la inteligencia aérea que realiza la Fuerza Aérea Mexicana presenta aún grandes retos, que le permitirán desarrollar capacidades que fortalezcan al Estado Mexicano, coadyuvando a los intereses estratégicos nacionales, por lo que se contempla la adquisición de sistemas de detección más modernos que una vez desplegados de manera estratégica garantizarán una mayor cobertura del espacio aéreo nacional; el desarrollo e investigación y una posible construcción de sistemas aéreos no tripulados de manufactura nacional, permitirá alejarse de la actual dependencia tecnológica extranjera. Dichos proyectos cada vez son más factibles de realizarse en razón del gran interés que han mostrado algunos actores políticos y militares por fortalecer la seguridad y defensa nacionales.

INFRAESTRUCTURA

Uno de los principales desafíos de la Fuerza Aérea Mexicana es contar con una infraestructura adecuada para las exigencias que el propio siglo XXI requiere, ya que actualmente esta institución no cuenta con infraestructura aeronáutica nacional para la fabricación de aeronaves y sus componentes, por lo que depende de otros países o del sector privado para los procesos de adquisición, modernización y reparación del material aéreo, radares y sistemas de navegación.

La Fuerza Aérea Mexicana actualmente cuenta con una flota de 349 aeronaves, 219 aviones y 130 helicópteros para desarrollar sus múltiples funciones de garantizar la seguridad del espacio aéreo

nacional, mantener un adecuado adiestramiento de las tripulaciones, realizar operaciones aéreas para reducir la violencia en el país, vigilancia, interceptación aérea, operaciones contra el narcotráfico, transporte de personal y logístico, así como de apoyo a la población civil en casos de desastre.



La FAM cuenta con aviones de transporte pesado para apoyar a la población en casos de necesidad y para cumplir con las misiones que le confiere la Carta Magna.

Por lo antes expuesto, la Fuerza Aérea Mexicana pretende adquirir 50 aeronaves de ala rotativa y 70 de ala fija, así como contar con más de tres sistemas aéreos no tripulados.

En relación a los sistemas aéreos no tripulados, se tiene el reto de ampliar la cobertura operacional y el empleo de los mismos, ya que brindan una amplia gama de beneficios, por ser aeronaves de bajo costo que proporcionan información útil para diversas misiones.

Respecto al punto anterior, será necesario promover la modernización de la infraestructura aeronáutica militar, mediante la construcción, mantenimiento y adecuación de instalaciones de apoyo terrestre.

De igual forma, otro desafío planteado es contar con la infraestructura adecuada para que la Secretaría de la Defensa Nacional evalúe las actividades desarrolladas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Asimismo, una meta más para la Fuerza Aérea Mexicana es la creación de unidades de mando, vuelo y apoyo de los servicios técnicos, con el fin de realizar un despliegue operativo en todo el territorio mexicano para coadyuvar con las operaciones que realizan las dependencias federales para preservar la seguridad nacional y vigilancia del espacio aéreo.

En lo relacionado a la creación de unidades, se tiene previsto sumar a las 18 Bases Aéreas con que cuenta actualmente la Fuerza Aérea, la cantidad de tres más, para alcanzar 21 en total.

Asimismo, se tiene considerado crear dos regiones aéreas más, contemplándose como reto las siguientes Regiones Aéreas:

- Región Aérea del Noreste.
- Región Aérea del Noroeste.
- Región Aérea del Centro.
- Región Aérea del Este.
- Región Aérea del Oeste.
- Región Aérea del Sureste.

Al contar con dos regiones aéreas más se obtendría un despliegue eficiente y se contaría con mandos más cercanos a las operaciones que se realicen, ya que el amplio territorio nacional exige este despliegue de unidades de mando y control.

Actualmente se cuenta con dos Alas Aéreas para el control de la totalidad de las unidades de vuelo de esta Fuerza Armada, al crear tres Alas Aéreas se facilitará el control operacional de las unidades desplegadas a lo largo del territorio nacional de acuerdo a la situación operativa actual, bajo un mando único que facilite la coordinación con las regiones aéreas para el desarrollo de las operaciones.

De igual forma, incrementar las Estaciones Aéreas Militares de esta Fuerza Armada, llegando a la cantidad de 13, con el fin de contar con mayor presencia militar y despliegue más eficiente de las instalaciones aéreas militares, coadyuvando a la movilidad de personal militar para la realización de

las operaciones aéreas, así como en la aplicación del plan DN-III-E y en caso requerido el apoyo a otras dependencias del gobierno federal.

En virtud de que actualmente se cuenta con Escalones de Mantenimiento de Material Aéreo de 4/o. nivel (especializado) que realizan actividades tanto de material de ala fija como de ala rotativa, se tiene considerado crear un Escalón de Mantenimiento de Helicópteros, especializado en reparaciones de este nivel, para mantener en buenas condiciones de operatividad a las aeronaves militares.

Es menester tener como reto un Sistema Integral de Vigilancia Aérea y Control del Espacio Aéreo con la infraestructura necesaria para complementar la cobertura del espacio aéreo con que se cuenta y realizar actividades de detección y seguimiento de aeronaves, vehículos terrestres, embarcaciones y objetivos de interés.

Para cumplir lo anterior, es necesario instalar y operar permanentemente 5 radares más, con un despliegue en la parte norte de la República, a efecto de ampliar la cobertura de radar a lo largo del territorio nacional.

Otra tarea por realizar es actualizar los equipos sensores de las tres plataformas aéreas existentes, a fin de contar con equipos de vanguardia a las necesidades del siglo XXI.

Cabe destacar que cumplir con este reto permitiría fortalecer el Sistema Integral de Vigilancia Aérea, incrementando las capacidades para generar inteligencia, seguridad en las comunicaciones aire-tierra y coordinación de las operaciones en los puntos del país en donde sea necesario.

Asimismo, el reto de actualizar los equipos sensores de las tres plataformas aéreas, permitiría que el radar aire-aire aumente su precisión en la determinación de la altura del blanco y en la localización de blancos aéreos y marítimos, incrementaría la distancia de detección de 200 a 450 km. y su capacidad de monitoreo de 300 a 500 trazas, incluyendo helicópteros en vuelo normal y estacionario, así como contra medidas electrónicas.

Por otro lado se vislumbra la creación de un Centro de Entrenamiento de Medicina Aeroespacial, con el objeto de contar con los medios necesarios para cubrir esta necesidad, ya que actualmente no se cuenta con un centro de estas características.

Dentro de las proyecciones de esta Fuerza Armada se contempla la creación del Centro de Seguridad Aérea, siendo un organismo dependiente de la Comandancia de la Fuerza Aérea, teniendo como propósito reducir los accidentes e incidentes en las operaciones aéreas a través de:

- Identificación de los riesgos operacionales.
- Prevenir lesiones y decesos de personal, así como daños al material de vuelo.
- Investigación y análisis de los incidentes y accidentes.
- Estructurar planes y programas de seguridad de aplicación general en la Fuerza Aérea Mexicana.
- Mantener un nivel aceptable del riesgo en las operaciones aéreas y actividades conexas que se realizan en las unidades de esta Fuerza Aérea.

En relación al crecimiento que ha tenido y se prevé tenga la industria aeronáutica en México, se tiene como perspectiva que el personal de la Fuerza Aérea se capacite en el ámbito aeroespacial, en colaboración con la Agencia Espacial Mexicana, para adquirir conocimientos y experiencias que desarrollen tecnología e innovación útiles para la seguridad nacional en aspectos de poderío aeroespacial.

En virtud de que la Fuerza Aérea Mexicana participa en forma activa en el consejo consultivo de la Agencia Espacial Mexicana, se tiene como perspectiva incrementar la cooperación con dicha agencia, ya que será de gran utilidad el intercambio de información y cultura, la cual sería de gran utilidad para el desarrollo de las operaciones aéreas en beneficio del país.

ADIESTRAMIENTO MILITAR

El adiestramiento es una actividad de suma importancia en la Fuerza Aérea Mexicana, ya que es el sustento del sistema de seguridad aérea que permite llevar a cabo las operaciones aéreas y en sí todas las actividades de una manera segura y eficiente.

El proceso de modernización de la flota de aeronaves de la Fuerza Aérea Mexicana trae consigo cambios en el adiestramiento debido a la adquisición de las mismas, las cuales están equipadas con tecnología de última generación que aumenta las capacidades de operación de las unidades de vuelo. El reto es lograr una transición al empleo de estas nuevas tecnologías dentro los márgenes de seguridad establecidos por la Comandancia de la Fuerza Aérea Mexicana, para realizar en forma eficiente y segura las operaciones aéreas.

Bajo esta perspectiva es necesario contar con el personal técnico-aeronáutico con un adiestramiento adecuado, utilizando tecnologías como simuladores de vuelo, que permita realizar sus funciones eficientemente y en apego a las normas de seguridad aérea establecidas, con capacidades que permitan explotar al máximo las características de las aeronaves, atendiendo a las misiones generales de las Fuerzas Armadas contempladas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos.

EL MATERIAL DE VUELO

Actualmente se cuenta con una perspectiva al 2030, que indica:

Contar con una Fuerza Armada polivalente, ligera, flexible, de gran movilidad táctica y estratégica, con capacidad de respuesta, sólida moral, espíritu de cuerpo, principios disciplinarios y arraigada vocación de servicio, dotada de recursos humanos, tecnológicos e informáticos de alta calidad, acordes a la potencialidad del país, que pueda hacer frente en diversos ambientes, a amenazas externas e internas, que pongan en riesgo la consecución y/o mantenimiento de los objetivos nacionales...

Actualmente la Fuerza Aérea Mexicana cuenta con 349 aeronaves, de las cuales 131 son helicópteros y 218 aviones, con un porcentaje operacional del 60.17%.

La antigüedad de las aeronaves es la siguiente:

ALA FIJA

21 con menos de 10 años.

95 de 11 a 20 años.

37 de 21 a 30 años.

53 de 31 a 40 años.

6 de 41 a 50 años.

ALA ROTATIVA

14 con menos de 10 años.

31 de 11 a 20 años.

75 de 21 a 30 años.

9 de 31 a 40 años.

2 de 41 a 50 años.

El helicóptero es el transporte local por excelencia debido a la orografía del territorio nacional, lo que constituye el principal medio para materializar el apoyo en casos de desastre en las aéreas más remotas; al respecto la Fuerza Aérea Mexicana cuenta con 131 helicópteros, de los cuales se requiere sustituir por su antigüedad antes del 2018 los modelos Bell 212 y Mi-17.

Los helicópteros Bell 206, que presentan una antigüedad promedio de 21 años, requieren ser reemplazados en el periodo del 2014 al 2015, con el fin de continuar con las labores de fumigado y reconocimiento visual.

El avión de transporte es de gran utilidad para el despliegue masivo de medios humanos y materiales en un periodo limitado de tiempo. La situación actual de éste es la siguiente:



Actualmente la FAM cuenta con 131 helicópteros, medio principal para materializar el apoyo en las áreas más remotas.



El helicóptero Bell 206 es un apoyo eficaz para las misiones de reconocimiento y fumigación.

La mayor antigüedad de la aviación de transporte está representada por los C-130 Hércules con 50 años, los aviones B-727 y 737 con 36 y 30 años de antigüedad promedio respectivamente, mismos que realizan la movilidad estratégica de las Fuerzas Armadas a nivel Nacional, impactando principalmente a las misiones de apoyo a la población civil y transporte de personal que realizan operaciones para reducir la violencia, así como a nivel internacional en la ayuda humanitaria.

De los cinco aviones C-130 Hércules, en promedio sólo tres estarán operando hasta el 2019, por lo cual es urgente su renovación en la presente administración para contar con transporte estratégico.

Los cuatro aviones B-727, presentan fallas recurrentes que obligan a suspender constantemente las misiones, requiriéndose renovarlos para antes del 2020 para no perder el transporte masivo y rápido de personal en una sola salida.

La aviación de reconocimiento obtiene información que es utilizada para reducir los riesgos y amenazas a la Seguridad Nacional y pública, que por otro medio sería imposible o muy riesgoso realizar. Además en algunas aeronaves es factible realizar el apoyo en caso de una situación de fuego a las fuerzas de superficie.

Los aviones F-5 que cuentan con una antigüedad promedio de 32 años se utilizan como interceptores para vuelos ilícitos, actualmente demandan una actualización en su aviónica y armamento, por lo que deben ser sustituidos en el 2025.

Los aviones Pilatus PC-7, con una antigüedad promedio de 30 años deben ser sustituidos antes del 2020 para continuar con la interceptación y seguimiento de blancos, además de proporcionar apoyo ante el fuego enemigo, así como para el entrenamiento en la Escuela Militar de Aviación.

LOGÍSTICA Y MANTENIMIENTO

La antigüedad de las aeronaves influye directamente en la adquisición de refacciones y contratación de servicios mayores, agudizándose el problema debido al déficit presupuestario para este rubro.

La ausencia de tecnología aeronáutica nacional obliga a la Secretaría de la Defensa Nacional a adquirir aeronaves, refacciones y los servicios de mantenimiento en el extranjero o en talleres nacionales especializados, generando una dependencia logística.

Las fallas recurrentes de las aeronaves demandan recursos humanos y materiales en demasía, pero sobre todo ponen en riesgo a la tripulación, pasajeros y/o carga transportada, además de no ser confiables para misiones urgentes.

El incremento del 47% en horas de vuelo durante los últimos seis años generó un desgaste excesivo del material aéreo, lo que obligó a tramitar la baja de 66 aeronaves con más de 20 años, por no ser redituable su reparación, además de no garantizar la seguridad a las tripulaciones y pasajeros.

PERSPECTIVA ACTUAL Y RETOS

A. PESPECTIVA

Se pretende adquirir el siguiente material de vuelo.

PRIMERA FASE

2013-2018

- 24 helicópteros UH-60.
- 24 helicópteros MI-17.
- 36 helicópteros B-407AH.
- 48 aviones T-6C+.
- 1 avión Grumman Gulfstream.
- 8 aviones K.A. 350 ambulancia/tpte. pnal./I.S.R.

SEGUNDA FASE

2019-2024

- 24 helicópteros UH-60.
- 24 helicópteros MI-17.
- 12 helicópteros B-407AH.
- 30 aviones T-6C+.
- 7 aviones C-235.
- 3 aviones C-130J.
- 4 aviones B-737-700.

TERCERA FASE

2025-2030

- 24 aviones interceptores.
- 3 aviones K.A. 350 con sensores de vigilancia.
- 3 EMB-145 con radar aéreo.

La adquisición de aeronaves será para sustituir paulatinamente el material de vuelo con más años de servicio, sin que se tenga la certeza de que después del año 2030 se continúe con la renovación de material de vuelo.

En relación al tipo de material de vuelo y nacionalidad del mismo, se estima que dentro de los próximos 30 años se continuará dependiendo de las empresas extranjeras para mantener la operatividad de las aeronaves.

No se contempla aumentar la cantidad de aeronaves, toda vez que el objeto es la sustitución de material de vuelo por otro de las mismas características.

No se tiene contemplado el desarrollo de tecnología por parte de la Fuerza Aérea Mexicana.



La aviación de reconocimiento proporciona información valiosa para reducir riesgos y amenazas a la seguridad nacional.

Contar con mayor número de aeronaves para reaccionar de forma inmediata a las situaciones actuales futuras.

Mantener mayor número de aeronaves disponibles.

Desventajas

No se cuenta con los elementos suficientes para justificar gran cantidad de aeronaves.

Este reto depende de la situación económica que presente el país.

2. Producción de aeronaves en México

Ventajas

Contar con nuestra propia tecnología.

Desarrollar aeronaves de acuerdo a nuestras necesidades.

Desventajas

Se requiere de un amplio mercado de aeronaves en el país y en el extranjero con el fin de recuperar la inversión.

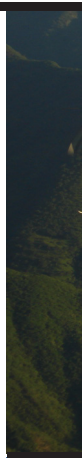
Depende de la situación económica del país.

ÍNDICE

Presentación

<i>Diputado Silvano Aureoles Conejo</i>	15
<i>General Salvador Cienfuegos Zepeda</i>	17
<i>Diputado Manlio Fabio Beltrones Rivera</i>	19
<i>Diputado Jorge Mendoza Garza</i>	21
El origen de la aviación militar en México	25
<i>Sargento 1/o. A. A. Historiador Germán Roberto Ávila Hernández</i>	
Grandes vuelos en México y sus protagonistas	59
<i>Subteniente Historiador José Raúl Solórzano Perea</i>	
La aviación militar durante la posrevolución	97
<i>Sargento 1/o. A. A. Historiadora Martha Teresa Méndez Santos</i>	
Escuadrón 201. Héroes del Pacífico	135
<i>Iván Ríos Gascón</i>	
La Fuerza Aérea Mexicana durante la posguerra (1945-1988)	161
<i>Capitán 1/o. Historiador Antonio Aguilar Razo</i>	
Modernización de la Fuerza Aérea Mexicana (1980-2000)	203
<i>Manuel Ruiz Romero-Bataller</i>	
Retos y perspectivas de la Fuerza Aérea Mexicana en el siglo XXI	241
<i>C. G. Fuerza Aérea Mexicana</i>	

Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915-2015) se terminó de imprimir en Casa Aldo Manuzio, S. de R.L. de C.V., con domicilio en Tennessee 6, col. Nápoles, 03810 México, D.F., en el mes de diciembre de 2014. Para su composición se utilizó tipo Berkeley Oldstyle de 20:24, 12:23, 11:21 y 9:12 pts. La edición consta de 2000 ejemplares.





ALDVS

Comisión de
Defensa Nacional
LXII Legislatura



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

SEDENA
SECRETARÍA DE
LA DEFENSA NACIONAL



CE
CONSEJO EDITORIAL
H. CÁMARA DE DIPUTADOS

