

RICARDO ALVARADO TAPIA

Archivo Fotográfico, Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM

22



## La apoteosis de Lindbergh en México

**i** Una de las fotografías más conocida de Charles Lindbergh y el Ryan *Spirit of St. Louis* en su primera visita a México. 24 de diciembre de 1927. Fotografía: Vicente Cortés Sotelo, Archivo Fotográfico, IIE, UNAM.

El piloto estadounidense había ganado fama mundial por cruzar el Océano Atlántico en solitario y sin escalas en 1927. Algunos meses después de su proeza llegó a México y fue recibido por miles de personas y un trato por el gobierno de Calles que se asemejaba a una visita de Estado. Su presencia pretendió distender las complejas relaciones diplomáticas con Estados Unidos.

El miércoles 14 de diciembre de 1927, el estadounidense Charles Lindbergh, autor de la hazaña de cruzar por primera vez el océano Atlántico y unir Estados Unidos y Francia en mayo de ese año, aterrizaba a las 14:40 en los llanos de Balbuena, donde sería recibido por una multitud de más de 100 000 mexicanos, entre ellos el propio presidente Plutarco Elías Calles. Arriba de su nave, el *Spirit of St. Louis*, despegó del Bolling Field en Washington D.C. a las 12:25 de la tarde del día anterior, cruzó Texas y entró a México por Matamoros, pero debido a la oscuridad de la noche y la neblina perdió el rumbo. Después de surcar los cielos de Tampico y Veracruz, sobrevoló San Luis Potosí y Michoacán, y fue avistado en Salvatierra, Guanajuato. Más adelante divisó un anuncio que decía “Hotel Toluca” y fue localizado y guiado por los aviones de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) hasta el lugar del aterrizaje donde la gente lo alzó a sus hombros y los dejó junto a Calles y toda la comitiva –el gabinete, embajadores, comisiones del Senado y la Cámara de Diputados y miembros de las Fuerzas Armadas–. Había empleado 27 horas, 15 minutos de vuelo, el segundo viaje más largo sin escalas, sólo seis horas menos que su anterior viaje entre Nueva York y el aeródromo Le Bourget de París, que lo harían el personaje más famoso en el mundo en esos días.

La visita de Lindbergh, un ex estudiante de ingeniería nacido en Detroit en 1902, hijo de inmigrantes suecos, que había dejado la carrera para dedicarse a su pasión, la conducción de aeronaves, y llegó a ser acróbata aéreo y piloto del correo aéreo de la *Robertson Aircraft Corporation*, entre las ciudades de San Luis y Chicago, tenía motivos políticos detrás. Su vuelo “de buena voluntad”, con el propósito de revisar las rutas aeronáuticas, se hacía en momentos en que las relaciones diplomáticas entre los presidentes Calle y el estadounidense Calvin Coolidge no pasaban por un buen momento. Tras la revolución, los problemas por la legislación del artículo 27 constitucional y sus efectos sobre las compañías petroleras extranjeras, el incremento de la deuda externa mexicana y la guerra civil en Nicaragua, tensaban los vínculos diplomáticos. La solución que se planteaba en las negociaciones, a propuesta del embajador de Dwight W. Morrow –tenía poco tiempo de asumir el cargo en México– giraban en torno a la aceptación de Washington del régimen revolucionario y de su Constitución a cambio de que se respetaran los intereses adquiridos por los inversionistas, se comprometieran a reiniciar el pago de la deuda externa y atender las reclamaciones estadounidenses por daños causados durante la etapa revolucionaria.

**ii**

Charles Lindbergh sobre un monoplano mexicano Morane Saulnier 8A. 16 de diciembre de 1927.

**iii**

Ford trimotor en el que llegó el 22 de diciembre a la Ciudad de México Evangeline Lodge Lindbergh, quien aparece al centro. 27 de diciembre de 1927.

**iv**

El fotógrafo Vicente Cortés Sotelo y un miembro de los Talleres Nacionales de Construcción Aeronáutica delante del *Spirit of St. Louis*. Diciembre de 1927.

Fotografías: Vicente Cortés Sotelo, Archivo Fotográfico, IIE, UNAM.

*Lindbergh salió del avión y la multitud se apoderó de él hasta llevarlo ante el presidente Calles, quien lo esperaba desde las 08:45 horas, mientras una banda tocaba el himno estadounidense.*

Atento a la fama que se desplegaba detrás de la proeza de Lindbergh, el propio embajador fue el promotor de la visita en el primer vuelo sin escala entre Washington y Ciudad de México -luego se convertiría en su yerno-, y fue aceptada con igual alegría por Calles, quien ordenó crear una comisión de festejos integrada por representantes de las Secretarías de Relaciones Exteriores (SRE), Educación Pública (SEP) y el Estado Mayor Presidencial. Se asemejaba a una visita de Estado: fue decretado día de fiesta nacional, las oficinas de gobierno cerraron y se invitó a la población a vitorear al joven piloto a su llegada.

Ya desde la noche anterior a su arribo, alentado por los periódicos, se presentaron en el aeródromo de Balbuena cientos de miles de personas por la carretera de Puebla y la Calzada Balbuena. Lindbergh salió del avión y la multitud se apoderó de él hasta llevarlo ante el presidente Ca-

lles, quien lo esperaba desde las 08:45 horas, mientras una banda tocaba el himno estadounidense. Allí iniciaba el piloto varios días de actividades y recorrido por la ciudad y a bordo de su aeronave, y otras privadas y de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM). En un automóvil convertible fue trasladado hasta la embajada de su país, acompañado por Morrow, el primer secretario de la embajada, Alan Winslow, y sus esposas. El recorrido duró más de una hora por la cantidad de gente que cubrió el camino, vitoreando y lanzando confeti y flores. Las casas, comercios y oficinas de las calles de Balbuena, Moneda, Madero, Juárez, hasta Niza y Londres tenían decoraciones alusivas al evento. El *Spirit of St. Louis* quedó resguardado y vigilado día y noche en los hangares de Balbuena, a donde en los primeros cinco días se acercaron para conocerlo más de 120 000 personas, tanto civiles como militares.

25



## RECORRIDOS

26 Al día siguiente de su llegada, Lindbergh inició su primera actividad protocolaria. De esto, como de su llegada al país, no sólo están los registros de las crónicas periodísticas, sino también el trabajo del fotógrafo Vicente Cortés Sotelo, adscrito al Departamento de Aviación de la Secretaría de Guerra y Marina. Algunas de las imágenes se resguardan en el Archivo Fotográfico del Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM.

El coronel Charles Lindbergh visitó el 15 de febrero el edificio de la SRE y Palacio Nacional, donde sostuvo una breve plática con el presidente Calles, inauguró la Biblioteca Lincoln del Centro Escolar “Benito Juárez” en la Colonia Roma, por invitación del secretario de la SEP, Manuel Puig Casauranc, y visitó la Cámara de Diputados. Por la tarde fue a Balbuena a revisar su avión y realizó seis vuelos sobre la ciudad como pasajero y piloto en un avión Morane Saulnier de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM). Lo acompañaron, entre otros, el piloto aviador Agustín Cañstrejón, el comediante Will Rogers y el general José Álvarez. Por la noche, la SRE le ofreció un concierto en homenaje en el Teatro Esperanza Iris.

El 17 de diciembre hizo una revisión general de su avión y con apoyo del mecánico Arnulfo Cortés cambiaron el aceite del motor. Cortés le mostró el aeroplano “Puebla” diseñado por Antonio Zea, jefe de los Talleres Nacionales de Construcciones de Aeronáuticas. Estuvo también en el Estadio Nacional junto con el presidente Calles y el embajador Morrow para presenciar un festival escolar organizado en su honor al que asistieron más de 60 000 personas.

A las 10:00 del otro día, asistió junto con el embajador al jaripeo que la Asociación Nacional de Charros brindó al humorista Will Rogers en el Rancho “El Charro” y a las 12:00 presenció desde Palacio Nacional un desfile de 180 000 integrantes de la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal en su honor. A las cuatro de la tarde estuvo en el Toreo de Sotelo – las sociedades protectoras de animales le habían solicitado que no asistiera en una corrida del español, Niño de la Palma y de José Ortiz, quien le regaló su capote.

Para el lunes 19, le tocó visitar Xochimilco junto a Morrow y el alcalde de la capital, Arturo de Saracho. Allí comieron y él se fotografió en un set callejero con decoración del *Spirit of St. Louis*, imagen que luego decoraría su biblioteca personal.

El martes 20 de diciembre estuvo en actividades oficiales acompañado por el presidente Calles. Completó siete vuelos en un Fairchild FC-2, M-SCOE llamado *Esíritu de San Diego* de la Compañía Mexicana de Aviación. Llevó al presidente Calles en su primer vuelo, al expresidente Álvaro Obregón y a su hijo Humberto, así como al embajador Morrow y Alan Winslow, entre otros, por el Valle de México. Por la tarde, visitó el Colegio Militar de San Jacinto en compañía de Calles y el secretario de Guerra y Marina, el director del Colegio, secretarios de Estado, embajadores y militares. Presenció una exhibición deportiva-militar y tomó el té en el casino del Colegio.

Por la mañana del 21 fue al edificio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, donde lo recibieron el secretario Román Rosas; Eduardo Hay, subsecretario; Gerardo Estrada y otros miembros del gobierno. Se le entregó una medalla de oro por sus contribuciones a la aviación postal, así como mapas geográficos de México con las principales rutas aéreas, los que seguramente serían utilizados por las compañías extranjeras. Por la tarde estuvo en el aeródromo Balbuena acompañado por José Zertuche, voló en el avión “Puebla” y realizó una exhibición aérea con acrobacias en el *Spirit of St. Louis*. Por la noche cenó en el hotel Mancera con 300 miembros de la Cámara Nacional de Comercio.

El 22 de diciembre, Lindbergh visitó la Zona Arqueológica de Teotihuacán. Más tarde, el general Obregón y el Centro Obregonista le ofrecieron una comida en el restaurante *La Gruta* a la que asistieron gobernadores, miembros de la embajada de Estados Unidos y políticos, entre 400 asistentes. Posteriormente se trasladó a los campos de Balbuena para esperar a su madre quien gracias a las gestiones del embajador y al patrocinio de Henry Ford, salió el día 19 y después de varias escalas llegó a la Ciudad de México.

v Ford trimotor 4-AT-A, C-1077 conocido como "ganso de hoja de lata". 27 de diciembre de 1927. Fotografía: Vicente Cortés Sotelo, Archivo Fotográfico, IIE, UNAM



A su encuentro salieron cuatro aviones de la FAM y el propio Lindbergh. Unas 5 000 personas se encontraban allí a las 15:45 cuando aterrizó Evangeline Lodge Lindbergh, acompañada por Adrián Lejous de la compañía Ford, Alma y William B. Stout, diseñador del avión en el que viajaron -un Ford trimotor 4-AT-A, C-1077-, el más grande visto en México hasta entonces.

La mañana del 23 se le ofreció al piloto un banquete en la embajada estadounidense donde recibió a una comisión Rotaria y otra de correos. Más tarde partieron en automóviles a Cuernavaca, para otra fiesta de homenaje. Regresaron el 24, Lindbergh fue nuevamente a Xochimilco y pasó la Navidad con su madre y la familia Morrow en la embajada.

El 26 de diciembre el ingeniero Juan Guillermo Villasana le obsequió cartas de navegación aérea de la ruta México-Guatemala para su inminente viaje por esa región. El piloto realizó ese día cuatro vuelos en el Ford trimotor en el que llegó su madre, siendo sus pasajeros en esta ocasión la familia Morrow y el general Joaquín Amaro y su esposa.

Asistió al Castillo de Chapultepec para despedirse del presidente mexicano el 27 de diciembre, porque al día siguiente el Ford Trimotor llevaría a su madre de regreso a Detroit y él proseguiría con las siguientes etapas de su gira de buena voluntad por países de Latinoamérica: Guatemala, Belice, Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Colombia, Venezuela, Islas Vírgenes, Puerto Rico, República Dominicana, Haití y Cuba. El recorrido terminó en San Luis, Missouri.

## REGRESOS

De su primer viaje a México, Lindbergh escribiría que tenía interés por conocer el país desde hacía algunos años antes al aterrizaje multitudinario en Balbuena y que éste se reavivó cuando pasó por Arizona y Texas y conoció a varios pilotos y oficiales mexicanos, quienes fueron muy corteses y lo invitaron a visitar el país. Afirmaba que los vuelos ayudarían a que las personas se entendieran mejor.

*Lindbergh afirmaba que los vuelos ayudarían a que las personas se entendieran mejor. En sus relatos para The New York Times describe su asombro por los paisajes, lugares y gente de la capital mexicana.*

En sus relatos para *The New York Times* describe su asombro por los paisajes, lugares y gente de la capital mexicana.

Regresó en varias ocasiones a México con motivos diferentes: para visitar a su prometida Anne Morrow, por negocios como asesor de la Transcontinental Air Transport y la Pan American Airways, en apoyo a las investigaciones del Instituto Carnegie en el área maya y en su labor ambientalista de protección de la ballena gris.

Entre octubre y noviembre de 1928, Lindbergh voló en un Curtiss-Falcon de su propiedad de la Ciudad de México a Chihuahua, invitado junto con varios pilotos por el ingeniero Luis G. León a su hacienda ganadera “Terrenates”. Al aterrizar se rompió la rueda del tren de aterrizaje, por lo que tuvo que regresar a Estados Unidos a conseguir refacciones.

Al inicio de febrero de 1929, durante el vuelo inaugural de correo aéreo de Pan American de Miami a Cristóbal, Panamá, piloteó un hidroplano Sikorsky S-38, con escala en la península de Yucatán. Al adentrarse por Honduras observó estructuras prehispánicas que le llamaron la atención por lo que se puso en contacto con el Smithsonian Institution y el Carnegie Institution. Ocho meses más tarde, acompañado por su esposa Anne, el doctor Oliver Ricketson y el arqueólogo Alfred V. Kidder, del Instituto Carnegie, sobrevolaron las zonas arqueológicas de Tikal, Uaxactún, Río Bec, Chichen Itza y Tulum. Tomaron fotografías aéreas que aún se conservan en el Museo Peabody, en el departamento de Etnología de la Universidad de Harvard y en la Biblioteca de la Universidad de Yale.

El 12 de febrero de 1929 se anunció el compromiso de Lindbergh y Anne Morrow. Quince días después ambos salieron a un día de campo accidentado que los

llevó cerca de Tula a bordo del Travel Air C-8135 *City of Wichita*. Al retomar el vuelo de regreso, la aeronave perdió una rueda al chocar con una piedra en el despegue y cuando aterrizaron en la Ciudad de México el avión capoteo quedando boca abajo. Lindbergh se lastimó el hombro, pero Anne llevó mejor suerte: no sufrió lesiones, tan sólo el susto.

El primero de marzo siguiente, Charles Lindbergh, en compañía de su suegra, cuñada y prometida, visitaron el rancho de Antonio Riba Cervantes “La Gavia”, cerca de Toluca. El 9 de marzo inauguró la ruta aérea México-Tampico-Matamoros-Brownsville de la compañía Mexicana de Aviación piloteando un Ford Trimotor, llamado “México” y cinco días más tarde regresó a Estados Unidos, vía Brownsville. Entre el 2 y el 9 de abril se lo volvió a ver en la capital en una visita de carácter personal para la cual empleó una aeronave Curtiss Falcon.

Varios autores mencionan que las hazañas, visitas y amistad del coronel Charles Lindbergh influyeron en los pilotos mexicanos para realizar algunos importantes *raids* y poner el nombre de México en alto. Así, el 11 de junio de 1928, el capitán de la FAM, Emilio Carranza, devolvió la cortesía realizando un vuelo de buena voluntad Ciudad de México-Washington D.C. en un avión similar al de Lindbergh, un Ryan bautizado como *México-Excelsior*, ya que el periódico patrocinó la compra del avión. Desde Washington, Carranza viajó a Detroit para visitar a Lindbergh, quien se dice influyó en la percepción de los estadounidenses hacia el mexicano por lo que le rindieron homenajes similares a los que él recibiera en México. Carranza murió en el viaje de regreso, al estrellar su avión en New Jersey debido a las malas condiciones climáticas.

EL VUELO DEL



29

La hazaña aérea que llevaría al reconocimiento mundial de Charles Lindbergh, nace por una propuesta del hotelero francés Raymond Orteig, radicado en New York, quien en 1919 ofreció un premio de 25 000 dólares al primer aviador que realizara un vuelo sin escalas entre París y Nueva York, o viceversa. Lindbergh se apuntó a la propuesta tiempo después. Con el apoyo económico de hombres de San Luis, pidió fabricar un avión monoplano Ryan NYP, al que bautizó como *Spirit of St. Louis*, matrícula NX211, y el 20 de mayo de 1927 salió del campo Roosevelt en Long Island, Nueva York, para atravesar el Atlántico septentrional, tras un viaje de 5 800 kilómetros, hecho en 33 horas con 33 minutos de vuelo. Aterrizó en el aeródromo Le Bourget, de París. El *Spirit of St. Louis* actualmente se encuentra en exhibición en el Museo del Aire y del Espacio del Instituto Smithsonian, en Washington D.C.

PARA SABER MÁS

DE LOS REYES GARCÍA-ROJAS, AURELIO, Sucedió en Jalisco, México. Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM, 2013.

Ediciones de *Excelsior* y *El Universal*, Ciudad de México, 13-28 de diciembre de 1929.

COCHRANE, DOROTHY, *Pioneering Aerial Archeology by Charles and Anne Lindbergh*, 2016, en <https://cutt.ly/gtQTad>

JOSÉ, JUAN A., Lindbergh en México, 2000, en <http://ito.mx/Ln2y>