

FRANCISCO I. MADERO
Y LA AVIACIÓN
A 110 AÑOS DE SU VUELO



**FRANCISCO I. MADERO
Y LA AVIACIÓN
A 110 AÑOS DE SU VUELO**

CULTURA

SECRETARÍA DE CULTURA



SECRETARÍA DE CULTURA

Alejandra Frausto Guerrero

Secretaria de Cultura



INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
DE LAS REVOLUCIONES DE MÉXICO

Felipe Arturo Ávila Espinosa

Director General

**FRANCISCO I. MADERO
Y LA AVIACIÓN
A 110 AÑOS DE SU VUELO**

Rafael Hernández Ángeles

MÉXICO • 2022

Portada: Francisco I. Madero sostiene una bandera de un grupo de estudiantes, *ca.* 1911.
Colección de Elmer y Diane Powell sobre México y la Revolución Mexicana.
Universidad Metodista del Sur.

Primera edición en formato electrónico, INEHRM, 2022.

Textos e investigación iconográfica: Rafael Hernández Ángeles.

D. R. © Instituto Nacional de Estudios Históricos
de las Revoluciones de México (INEHRM)
Francisco I. Madero núm. 1, Colonia San Ángel, C. P. 01000,
Alcaldía Álvaro Obregón, Ciudad de México.
www.inehrm.gob.mx

Las características gráficas y tipográficas de esta edición son propiedad del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, órgano desconcentrado de la Secretaría de Cultura.

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, la fotocopia o la grabación, sin la previa autorización por escrito del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.

ISBN: 978-607-549-302-2

HECHO EN MÉXICO

Índice

Introducción	7
¿El Primer vuelo?	9
A un presidente volar... ..	33
Madero, la aviación y el <i>Multicolor</i>	41
Fuentes consultadas	63





El señor presidente Francisco I. Madero a bordo del avión "Duperdusin"
en el aeródromo de Balbuena, 30 de noviembre de 1911
Imagen tomada del libro: Víctor Agustín Casasola, *Álbum Histórico Gráfico*,
Cuaderno V, México, Agustín V. Casasola e hijos, Editores, 1921. sp.

Introducción

DE ACUERDO CON LA CRÓNICA PERIODÍSTICA, el 30 de noviembre de 1911 el presidente Francisco I. Madero, acompañado de su familia y miembros de su gabinete, acudió a los llanos de Balbuena para admirar la demostración de los aviadores de la compañía estadounidense Moisant International Aviators. Entusiasmado por la valentía de los pilotos –hombres y mujeres– Madero decidió subir al avión del piloto inglés George Miller Dyott, un Dupardusin y experimentar por sí mismo elevarse por los aires. El vuelo duró escasos 4 minutos. Estoy seguro de que el acto fue espontáneo, ya que tomó por sorpresa a sus familiares y funcionarios que lo acompañaron. Por desgracia, para los interesados en el tema, Madero no dejó testimonio por escrito de esta aventura aérea,¹ y a ninguno de los periodistas que estuvieron ese día en Balbuena se le ocurrió entrevistarlos para conocer sus impresiones. Sólo quedaron algunas fotografías que dan fe del hecho. En una de ellas se puede ver al presidente Madero sonriendo, divertido por la audacia de su hazaña o por el nerviosismo del momento. Sin duda, la sonrisa de un hombre bueno.

Hubiera sido interesante no sólo conocer el testimonio de Madero, sino también de su esposa Sara Pérez que se encontraba entre el público, o de sus demás familiares, como sus padres o su tío Ernesto. El vicepresidente José María Pino Suárez también fue testigo del evento, así como otros miembros de su gabinete, de ninguno de ellos quedó testimonio, sin embargo, con el sentido común que acompaña a la mayoría de los seres humanos, nos inclinamos a pensar que estuvieron nerviosos al ver como el presidente surcó por los aires y aliviados al ver como el piloto Dyott aterrizaba el aparato.

¹ Sus *Memorias* publicadas sólo llegan a 1910. Véase Francisco I. Madero, *Obras Completas de... Memorias. Tomo I*, México, Editorial Clío, 1998.

¿Con que intención Madero voló? Es probable que por simple curiosidad. A diferencia de Porfirio Díaz, quien en febrero de 1910 también fue testigo de la Primera Semana de la Aviación, quien prefirió ver “los toros desde la barrera”, como se dice de manera popular; Madero decidió experimentar la sensación de volar. Hay quienes interpretan esta audacia como un acto de propaganda política en donde buscó demostrar su valentía, pues el vuelo del torero Rodolfo Gaona había despertado gran admiración al pueblo. Si ese fuera el caso, la estrategia resultó contraproducente, ya que de “payaso y ridículo” no lo bajó la prensa antimaderista. Debido a que carecemos de elementos documentales para apoyar una u otra teoría, sólo nos queda especular la razón del hecho.

Entonces, el presente trabajo tiene como objeto conmemorar los 110 años del primer vuelo de un presidente en funciones en el mundo –en octubre de 1910, el expresidente estadounidense Theodore Roosevelt voló en una exhibición aérea, pero ya había concluido su mandato–. Para ello, hicimos una antología hemerográfica sobre este evento y los antecedentes de los vuelos, tanto en globo como el avión, la que dividimos en tres apartados: la primera parte hacemos una breve relación de los antecedentes de los globos aerostáticos en nuestro país hasta el primer vuelo hecho por un latinoamericano, Alberto Braniff el 8 de enero de 1910, su primer accidente y la crónica de la Primera Semana de la Aviación en México, en febrero de 1911. La segunda parte es un rescate de algunas de las crónicas periodísticas del vuelo de Madero y, por último, describiremos el trato que le dieron las revistas satíricas de oposición al gobierno de Madero, en particular, de la revista *Multicolor*.

Sobre el viaje de Madero en avión se han publicado, en revistas especializadas, diarios y blogs personales, la crónica del evento. Con la finalidad de ofrecer la visión periodística de la época, realizamos esta antología de crónicas y testimonios que, espero, le aporten al lector más datos sobre el suceso. Las notas hemerográficas están dentro del cuerpo del texto y están ordenadas cronológicamente.

Una primera versión de este trabajo está en los apuntes de una charla que di en el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México el 30 de noviembre de 2011, al lado de historiadores especializados en la aeronáutica nacional, justo cuando se conmemoraron los 100 años de este acontecimiento, así como los trabajos que se han publicado en la sección: “El Diario de la Revolución”, que pueden consultarse en la página oficial de este Instituto: <https://inehrm.gob.mx/es/inehrm/Diario_de_la_Rev>

Este trabajo es la suma de esfuerzos hechos por el personal de la Biblioteca y Fototeca INEHRM, las historiadoras Natxeli Carolina Mejía Ordoñez, Cecilia Pacheco Andrade y Diana Guadalupe Pérez Moncada y de los becarios del programa: “Jóvenes Construyendo el Futuro”: Lizbeth Analy Cheang Hernández, Oriana Manzano Moctezuma, Ernesto González Jiménez y José Alberto López Olvera, quienes me han ayudado en la transcripción de los artículos y testimonios aquí presentados. Sea pues un reconocimiento para ellos.

¿El Primer vuelo?

A FINALES DEL SIGLO XVIII los avances tecnológicos asombraban al mundo occidental. “El Siglo de las Luces” iluminaba la ciencia, la tecnología y las artes. Las noticias provenientes de la metrópoli sorprendían a los habitantes de la Nueva España y sus ilustres ciudadanos trataban de emular los experimentos científicos. El 19 de mayo de 1784, la *Gazeta de México* informó que, un vecino de la ciudad de Jalapa, Veracruz, don Josef María Alfaro había construido un globo aerostático:

Xalapa. Quedase fabricado en este Pueblo un Globo Aerostático, semejante al que expresan las últimas Gazetas de Madrid, trabajado por D. Josef María Alfaro: consta como de 18 varas castellanas, y se cree tenga el efecto que se desea, según el arreglo y cuidado con que se ha construido, lo que se avisará al público.¹

No sabemos si Alfaro logró elevar su globo. Lo más probable es que no, quizás por esa razón, el 2 de junio de 1784, esta misma publicación advirtió a los súbditos novohispanos que intentaran construir una máquina aerostática:

Por si alguna persona intentase construir en México la Máquina Aerostática, se le advierte que el suelo de la Ciudad se halla elevado respecto a las riveras del mar dos mil seiscientas cincuenta varas (formado el cálculo de lo observado por el método de Bouger). Esta grande elevación hace que el ayre que aquí respiramos es más ligero en proporción a la elevación del terreno, de manera que la

¹ *Gazeta de México*, miércoles 19 de mayo de 1784, p. 83



Proyecto fantástico de ataque a Inglaterra por los franceses. Grabado de 1804.
Un túnel bajo el canal daría paso a la artillería y una escuadra de globos Montgolfier
(inventados en 1783) protegería el transporte de tropas por el agua (pp. 152-153)
Fotomecánico. Acervo INEHRM

Máquina deberá construirse de mayor amplitud por lo respectivo a la capacidad en que se introduce el Gas. Las Máquinas que se han experimentado en París y en Madrid, aquí no se hubieran elevado. Una Embarcación que se sostiene sobre las aguas, se sumergiría en un lago de azeyte.²

Está claro que, para la época, algunos novohispanos conocían ya el invento de los hermanos franceses Étienne y Joseph Montgolfier, quienes el 1 de diciembre de 1783, realizarían el primer vuelo de un globo aerostático. Al año siguiente, el 5 de junio, un globo voló por los jardines de Aranjuez, causando gran conmoción entre los españoles. A partir de ese momento, se inició una carrera tecnológica por perfeccionar el vuelo en globo, ya que, casi de inmediato, se buscó darle un uso militar. En 1804, unos ingenieros franceses le propusieron a Napoleón Bonaparte, invadir a Inglaterra por el aire, con un ataque masivo de globos Montgolfier, que sirviera como distracción mientras se construía un túnel submarino para que pasaran las tropas francesas. Tal y como lo muestra la ilustración.

Por fortuna para los ingleses, este proyecto napoleónico no se llevó a cabo.

La advertencia hecha por la *Gazeta* pareció no causar un efecto inmediato entre los aeronautas, ya que, entre los primeros meses de 1785, este periódico documentó siete casos fallidos de globos aerostáticos en varias provincias de la Nueva España, hasta que, el 6 de febrero de ese año, el capitán del Regimiento Provincial de Tlaxcala, Antonio María Fernández, logró elevar un globo en el patio de su casa. Por la caída del aparato, deducimos que no fue tripulado.³

A partir de ese momento y hasta las primeras décadas del México independiente, fue práctica común, sobre todo en las festividades patrias, ascender globos fabricados de papel o manta, cuyo combustible era el aire caliente de una hornilla, lo que causaba algunas desgracias e incendios al descender.⁴ A pesar de ello, la técnica de elevar los globos fue muy festejada entre los mexicanos de principios del siglo XIX.

De acuerdo con el testimonio periodístico de *La Lima de Vulcano*, el primer vuelo tripulado en nuestro país, lo llevó a cabo el estadounidense Eugenio Robertson, quien se elevó el 12 de febrero de 1835 en la Plaza de Toros de San Pablo a las 11 de la mañana:

² *Gazeta de México*, miércoles 2 de junio de 1784, p. 95

³ Armando de María y Campos, *La navegación aérea en México*, México, Compañía de Ediciones Populares, 1944, pp. 13-14.

⁴ “El haber construido con papel las Máquinas aerostáticas que se han dispuesto en Nueva España: el introducirles llama, práctica muy agena de la que se han acostumbrado los Físicos Europeos, han desgraciado la mayor parte de ellas. Teniendo presente que en las Memorias de la Academia de Suecia se establece como árbitro seguro para evitar incendios embeber con disolución de alambre los materiales combustibles, practique la operación respecto al papel, y verifique ser cierto que en parte se retarda la propagación del fuego. Lo mismo y con mejores resultadas se logra con disolución de cal algo espesa; pero lo mejor que para el intento ha verificado es el empapar el papel con lexía de aquella que usan los Fabricantes de jabón. Si se aplica al papel después de seco un fuego activo, es cierto que la parte a que toca se quema; pero no se observa la llama ni que el incendio se propague. Se habla en virtud de experimentos reiterados. *Gazeta de México*, martes 20 de septiembre de 1785”. p. 393. Por desgracia, no todos los habitantes de la Nueva España sabían leer.

Hemos insertado el día de hoy varias piezas oficiales del gobierno del estado de México, relativas a la proyectada ascensión de Mr. Adolfo Theodore en aquella capital, a fin de acreditar más y más la impericia de este físico supuesto; en contraposición debemos hacer presente que el sr. D. Eugenio Robertson, lejos de padecer algún vacío reprehensible en sus compromisos, los ha desempeñado tan exactamente, que no ha dejado lugar a otros afectos, que a los de admiración y entusiasmo. A las nueve de la mañana del día 12 se franquearon las puertas de la plaza, dando pruebas de seguridad a los primeros que llegaron la presencia de un esferoide, de proporcionada magnitud, henchido ya de gas hidrógeno, cuanto cabe para el efecto que se pretendía. Consecutivamente fueron lanzados los pequeños globos percusores para indicar la dirección del viento. A las once, un poco más, entró Mr. Robertson en su preparada barquilla, donde se despidió tierna y afectuosamente de sus amigos y de otras personas notables que se detenían al vuelo, hasta el debido momento de verificarlo. Lenta, magestuosamente y con toda la expresión de calma en su semblante, recorrió en torno del anfiteatro, para reunir las demostraciones de su urbanidad y finura ante el exmo. Sr. presidente⁵ y respetable público, y concluyó en particular, saludando al general Barrera⁶ que se hallaba en la plaza.

A la sazón quedó libre el globo de las remoras que impedían su ascenso; y tomando una dirección vertical, se elevó muchos pies sobre la plaza, de ahí describió una línea oblicua hacia el sudeste, y después al sudoeste, remontándose hasta un punto que no podía distinguirse a simple vista. De entonces acá todas han sido conjeturas vanas y noticias sin fundamento sobre la suerte del aeronauta, que, en efecto, era ignorada aun ayer en la tarde; pero hoy, a la vez que esto escribimos, debe estar probablemente dentro de esta ciudad, testigo de sus talentos e impavidez.

Después de haber concluido el anterior artículo, hemos sido informados de la llegada de Mr. Robertson. Su viaje aéreo fue tan rápido, que atravesó veinte y dos leguas en menos de dos horas, pues a la una y media de ayer, posó sobre un árbol a inmediaciones de Chalma: allí recibió auxilios para su regreso; y hoy ha sido cumplimentado, según su mérito, por S.E., el presidente, por las personas más visibles, por sus amigos, y por el público todo lo aprecia.⁷

Los vuelos hechos por estos pilotos extranjeros entusiasmaron a algunos compatriotas, quienes los intentaron emular, correspondiendo a Benito León Acosta ser el primer mexicano volador. Así dio fe el diario *El Siglo Diecinueve* la hazaña de este piloto mexicano: *Primera ascensión aerostática del mexicano. D. Benito León Acosta.*

⁵ Se refiere al general Miguel Barragán, presidente del país en esos momentos.

⁶ General Manuel Barrera, empresario que contrató a Eugenio Robertson y que, de acuerdo a la crónica de la época, le pagó por su hazaña 10 000 pesos.

⁷ *La Lima de Vulcano*, 14 de febrero de 1835, p. 4. Sobre el reproche a Adolfo Theodore, se debió a que este aeronauta estadounidense fue contratado por un empresario mexicano para intentar un vuelo en globo tripulado. La función fue programada para el 13 de octubre de 1833; sin embargo, no tuvo éxito, siendo despedido por el respetable bajo una lluvia de cáscaras de naranja y muchos insultos. Sobre este caso consultar: María y Campos, *op. cit.*, pp. 36-40.

94 049

PRIMERA ASCENSION EN MEXICO POR EUGENIO ROBERTSON
Febrero 12 de 1835.



Este célebre aeronauta, el primero que ha viajado por la atmósfera Mexicana, dió el agradable espectáculo de su elevacion á las once y media de la mañana, y descendió á las dos horas en la falda del cerro de Zempoala á 20 leguas de distancia con dirección N. O. E.

Anónimo. *Primera ascensión en México por Eugenio Robertson, 12 febrero de 1835*
Impreso. Fotomecánico. Acervo INEHRM

Ayer hemos experimentado una de esas sensaciones desconocidas que no se sabe si son de temor o de gozo, de dolor o de alegría; de esas sensaciones que saliendo del corazón las lleva la sangre a todo el cuerpo, sintiéndose a un tiempo mismo en el espíritu. Una sensación tan viva cuanto indefinible, no bastan los caracteres de la escritura ni el poder del entendimiento para describirla. Felizmente, como multitud de personas la experimentaron, quedamos dispensados de trasladarla al papel. Esta impresión nos la causó la ascensión aerostática que acaba de verificar el joven D. Benito León Acosta en la plaza de toros de San Pablo. A las nueve de la mañana estaba inflada una tercera parte del globo. A las once estaba casi al concluirse la operación; y a las doce, menos algunos minutos, el intrépido aeronauta arregló con increíble serenidad los preparativos de su viaje y a pocos momentos se colocó en la canasta y partió surcando el éter de oro de un purísimo y diáfano día, recibiendo por despedida ruidoso aplausos y las lágrimas de algunas de sus lindas paisanas. El globo se elevó casi perpendicularmente y ya a una altura considerable, el joven emuló el pabellón mexicano y saludó con el sombrero a la concurrencia de la plaza que lo había visto salir de ella.⁸

A partir de ese vuelo, fueron otros nacionales y extranjeros los que volaron globos aerostáticos, pero sin duda, don Joaquín Cantolla y Rico fue el más célebre de los voladores. El 25 de septiembre de 1863, *La Sociedad* dio la noticia de los primeros vuelos de este osado joven: “A las doce tendrá lugar la ascensión en un globo Mongolfier del joven aeronauta mexicano D. Joaquín Cantolla y Rico”.⁹

Por más de 40 años, de 1863 a 1909, los vuelos de Cantolla¹⁰ fueron célebres en la Ciudad de México. Sus accidentes fueron memorables, y algunos de ellos casi le costaron la vida. Después de un tiempo, obtuvo permiso del gobierno de Porfirio Díaz, de poner su globo, amarrado al suelo –globo cautivo se le conoció–, para ofrecer viajes al público capitalino, como si fuera un juego mecánico actual. Este mismo espectáculo lo llevó a algunas capitales de provincia y de las municipales de Tacubaya y San Ángel. Sin embargo, nunca prosperó como empresario, ya que murió en la pobreza. Sus vuelos en globo quedaron inmortalizados en una vista cinematográfica de Salvador Toscano¹¹. Cantolla y Rico fue uno de esos personajes extravagantes del Porfiriato –al igual que Nicolás Zúñiga y Miranda–. Tras años de golpes y sustos, se retiró de los vuelos en globo, dando paso a la nueva tecnología aérea, traída a México por un admirado suyo: Alberto Braniff.

⁸ *El Siglo Diecinueve*, 4 de abril de 1842. p. 3. De acuerdo con la crónica del diario, el vuelo de León Acosta duró media hora.

⁹ *La Sociedad*, 25 de septiembre de 1863. p. 4

¹⁰ Joaquín Cantolla y Rico nació en la Ciudad de México el 25 de junio de 1837. De padre español y madre mexicana, se educó en el H. Heroico Colegio Militar. Su figura y proezas fueron muy celebradas durante el porfiriato. Trabajó para Telégrafos de México. Falleció el 20 de marzo de 1914 por un derrame cerebral. Para leer parte de su biografía consultar: José Villela Gómez, *Breve historia de la aviación en México*, México, Edición del autor, 1971, pp. 44-53.

¹¹ *Ascensión en globo de Don Joaquín de la Cantolla y Rico*. Director Salvador Toscano, noviembre de 1899.



188

José Guadalupe Posada, *Sr. Joaquín de la Cantoya y Rico*
(famoso aeronauta mexicano), *El Argos*, 1903

La era de los viajes en globo de Cantolla y Rico tuvo un final trágico y romántico. A principios de 1914, Alberto Braniff trajo de Francia un globo tipo Gordon Bennett, equipado para realizar vuelos a gran altura. Enterado Cantolla y Rico de esta adquisición, visitó a Braniff en su casa para felicitarlo y pedirle realizar un vuelo con él. El viaje se realizó el domingo 1 de febrero de 1914. Al día siguiente, en *El Diario*, el periodista Jesús Villalpando escribió una conmovedora crónica del último vuelo de Braniff.

La última hazaña de don Joaquín. A este artículo, que con cariño escribo, le hubiera llamado en lugar de “La última hazaña de don Joaquín”, “En vísperas de ascender en globo” porque tantas impresiones, como en aquella página de Víctor Hugo del “Último día de un condenado a muerte”, me sugiere lo que pasaría por la mente de don Joaquín, la noche que procedió a su última ascensión.

Pero, como no acompañé en su Última Cena, ni en preparativos de viaje al héroe cuya hazaña comento, ni vi, como, desde que terminó el crepúsculo el caballero de la Cantolla y Rico en vísperas de las ascensión, arribó a su triste casa de soltero, como para emprender un largo viaje, a revivir memorias en el alma que cubre la escuálida figura, heredada de don Quijote, ni asistí a aquella ceremonia solitaria en el que el antiguo héroe, llegóse al abandonado armario, cual llegaran los antiguos hidalgos a la vieja panoplia a desprender el arma olvidada que en un tiempo remoto acompañó las primeras hazañas juveniles, para limpiar del polvo aquella bandera que lo acompañó en sus olímpicas ascensiones en primitivos mongolfieres, la que tremolaba como un pendón del triunfo sobre la tierra, en tanto el globo, hinchado con aire caliente, se elevaba, ya de la Plaza Principal o del expectante barrio, entre el clamor de la gente que veía una imagen de la Ascensión del Señor, y desgarrado y maltrecho y algunas veces sin un ojo, descendía del corral de vacas bravas o deslizábase por una fachada, o ensartado caía en la horqueta de un árbol y otros sucesos que comentará algún día un nuevo don José Joaquín Fernández de Lizardi para complementar la epopeya que empezó en el “Periquillo Sarniento”, ni tampoco lo vi avanzar majestuoso hacia el Paseo de la Reforma, en donde un compañero de andanzas, don Alberto Braniff, habíale ofrecido cómodo lugar en globo tan moderno como un aeroplano para efectuar un vuelo perfecto en los aires; como no me constan estos hechos y sólo la intuición del presente, y asegura que así fueron; pláceme considerar, solamente a Don Joaquín de la Cantolla y Rico, en su momento de heroicidad, desde que el pueblo y Valle de México lo vieron ascender en majestuoso globo inflado con auténtico hidrógeno hacia la gloria de la última hazaña de su vida.

Algún día se cantará la vida de don Joaquín, según hay precedentes de episodios correlativos en Rubeláís, Cervantes de Saavedra, Daudet y Rostand, en los viajes extraordinarios de Gargantúa y su hijo Pantagruel, en Don Quijote de la Mancha y Tartarín, hijos todos del maravilloso y poético país de la aventura, y del ridículo. Veráse entonces como se agiganta la triste silueta de este hombre, que es prototipo de nuestra raza.

Inspirado como apóstol, por un solo aspecto temático de la vida, soñó desde niño con ascender en globo. Era muy joven aún, como dicen las historias, cuando emprendió la primera aventura. Tiempos eran en que se establecía en México el telégrafo y fue de los de la primera legión que se unieron a don Elías de la Granja para trabajar en las primeras líneas en México y trabajar en ellas. Y, cuéntese que en sus ocios se dedicaba a construir globos de papel inflados a fuerza de esponjas empapadas de aguarrás, y que, en los días de descanso, a costa de muchos ahorros elévase él en globos fabricados con tela y llenos de humo, y ascendía para dejar en lugar no muy distante, una gloria en el suelo en que caía, o allí mismo una gota de sangre.

Tenacidad y constancia como las de don Joaquín de la Cantolla y Rico, aplicadas generalmente a nuestra raza, nos hubiera bastado para hacer de México uno de los más grandes países de la Tierra, según las teorías de la constancia y el carácter; pues éste admirable hombrecillo, ha dejado en muchas generaciones la impresión de que es un hombre superior, que asciende en globo.

No había fiesta patriótica, ni verbena de barrio, ni acontecimiento nacional en que, como número del programa figurara una hazaña de este señor don Joaquín.

Imponente como un magistrado que protesta ante la representación Nacional, dirigía el hinchamiento del globo, siempre vestido de inseparable levita y sombrero de cubeta, que con él asistieron tal vez a la entrada de Maximiliano de Habsburgo, y llenados fueron del polvo de muchos años de nuestra historia metropolitana y asiendo la bandera nacional, ascendía en el globo de los héroes populares.

Lo conocí en su decadencia, en época en que los aeroplanos con el mismo don Alberto Braniff, vinieron a destronarlo de su puesto del rey del aire; y aquella tarde, en que a un humilde cuartucho de una calle de Guerrero me acerqué para anunciarle, un tanto irónico y un tanto respetuoso, que ya teníamos aeroplanos en México, vi cómo se conmovía aquel olvidado, que se indignaba contra aquellos aparatos, que no se inflaban con gases y, seguro como un apóstol que ha predicado una doctrina que cree verdadera, anatematizó a los aeroplanos...

Entonces comprendí que don Joaquín de la Cantolla y Rico no era un loco, sino un niño o un habitante de otros planetas.

Y es las dos cosas: ¿Quién, si no un niño que construye castillos en el aire se ha pasado casi ochenta años de vida soñando en caminar por los aires, viviendo las horas del día en la oficina de telégrafos, con cien pesos de sueldo cuando menos por dos tercios de su vida sin amar más que sus globos y su ideal, sin hijos, tal vez sin parientes, con su levita pasada - ¡Oh, tan pasada! -, en medio de la ciudad sarcástica y de los compañeros de oficina, irónicos y maldicientes, que aseguran que, come vidrio, tortas con polvo de ladrillo, mostaza y aceite y ¡se purga con tachuelas!

Este hombre debe ser un habitante de la luna. Tiene cuerpo de muñeco construido en patol por diminuto escultor de escuela primaria; está mal hecho; anda sobre la tierra como un escapado; no sabe ni acaba de nacer o si, como un aerolito, cayó de otro planeta; los muchachos lo burlaban,



El globo de Joaquín Cantolla y Rico en la Plaza del Carmen, en San Ángel. *ca.* 1890.
Fotomecánico. Acervo INEHRM

los grandes se mofaban de él, ^{¿EL PRIMER VUELO?} sin embargo, todos sonríen con risa de niño y es tan inofensivo como San Francisco de Asís.

Pues bien: ya sabéis que ascendió como su compañero de globo don Alberto Braniff, el mismo quería disputarle la supremacía del aire. La ciudad se conmovió. Cuando el globo amarillo se elevó en los aires, pasó un escalofrío sobre la ciudad: Tartarín encontró los leones en el África, Don Quijote a Dulcinea y Don Joaquín un globo europeo de los que atraviesan los Andes y van a caer en las estepas de Rusia.

... El globo descendió modestamente en San Ángel y el gran Don Joaquín de la Cantolla y Rico se mareó... con las olas del aire.

Esta es la hazaña. JESÚS VILLALPANDO.¹²

En efecto, este sería el último vuelo de Cantolla y Rico. Días después, cayó de las escaleras de su casa, por lo que sufrió un derrame cerebral, lo que le provocó la muerte, el 20 de marzo de 1914.¹³ Con su muerte se cerró el capítulo del vuelo de los globos aerostáticos en la Ciudad de México. Hoy en día, el vuelo en globo se realiza con fines turísticos y alejados de las grandes ciudades del país.

Hacia 1875, el empresario francés, Ernesto Pugibet estableció la fábrica de cigarros, “El Buen Tono”. Pugibet fue un empresario moderno que buscó mejoras sociales para sus obreros, así como participar de sus ganancias a la sociedad mexicana, a través de donaciones de mobiliario urbano, como un parque, una escuela y una iglesia.¹⁴ Para promocionar sus productos, Pugibet utilizó diversos medios publicitarios: carteles, anuncios en la prensa, calendarios, imágenes coleccionables en sus cajetillas, tiras cómicas y un dirigible, que surcó el cielo de la Ciudad de México en 1908. Maravillado con los aeroplanos fabricados en su país, Pugibet compró un aeroplano marca Bleriot y contrató al piloto francés Raoul Duval para que lo volara. Para desgracia del empresario, el avión de “El Buen Tono” no pudo despegar y tuvo que ser guardado.¹⁵

El honor de volar el primer biplano aeroplano en nuestro país correspondería al *sportman* (hombre practicante de varios deportes) Alberto Braniff, quien el 8 de enero de 1910, recorrió en su avión marca Voisin una distancia de medio kilómetro a 25 metros de altura del nivel del suelo. Braniff, dueño del aeroplano adquirido en Francia, logró esta hazaña, adelantándose a otros pilotos mexicanos.

¹² Jesús Villapando, “La última hazaña de don Joaquín”, *El Diario*, 2 de febrero de 1914. p. 3.

¹³ José Villela Jr., *Pioneros de la aviación mexicana*, ediciones Colofón, 1964, p. 49.

¹⁴ Thelma Camacho Morfín, “Los álbumes de “El Buen Tono”. Fotografía y catolicismo social (México, 1894-1909)”, en *Boletín Americanista*, año LXV. 2, n.º 71, Barcelona, 2015. p. 79

¹⁵ José Villela Jr., *Pioneros de la aviación mexicana...* p. 61.



Ernesto Pugibet, ca. 1910

Imagen tomada del libro: *Residentes prominentes de la Ciudad de México*. s.p.i. p. 129



Alberto Braniff, piloto aviador, retrato, *ca.* 1910
© (11254) Secretaría de Cultura. INAH. Sinafo. FN. México

El avión fue transportado en barco hacia el Puerto de Veracruz en diciembre de 1909, y llevado en piezas en ferrocarril hacia la Ciudad de México en donde fue armado, con la supervisión de un mecánico francés que acompañó a Braniff en la travesía. El aparato fue llevado a la Hacienda de Balbuena, cerca del Palacio de Lecumberri, que era propiedad de la familia Braniff, una de las más ricas del país, para iniciar las pruebas de vuelo. Tras varios intentos fallidos, el 8 de enero de ese año, el avión Voisín logró elevarse por un tiempo breve, consumándose la hazaña ante algunos curiosos que se encontraban cerca de la propiedad. Así informó la hazaña el diario *El Tiempo*:

El motor del biplano de Don Alberto Braniff, adolecía de algunos defectos de fácil corrección, y a esto se debe que en las primeras experiencias que verificara el aeroplanista mexicano, no hubiera alcanzado el éxito que perseguía. El señor Braniff en persona, con su copiloto el señor Ploquin, ayudados de algunos peritos mecánicos, verificaron las correcciones que reclamaba la máquina, y, sin previo aviso, para evitar aglomeraciones que tanto perjudicaron en los primeros experimentos, el señor Braniff verificó el sábado los segundos, en su aeródromo privado de San Lázaro, y obtuvo todo un éxito. Se elevó a una altura de ocho metros y recorrió el biplano el aeródromo, sin tropiezos ni dificultades. Próximamente se verificará una tercera prueba, y para entonces cree poderse elevar a considerable altura.¹⁶

El lunes 10 de enero, Braniff realizó otro vuelo, que fue capturado por un fotógrafo del diario *El Imparcial*, quien dio a conocer la noticia el 11 de enero de 1910. De acuerdo con la crónica del diario:

Es cierto, si, señores: Don Alberto Braniff vuela ya. Ha dejado la tierra donde días antes se arrastraba impaciente el hermoso “Volsin”. Allí está esa bien lograda instantánea que el fotógrafo sorprendió ayer. Es testigo de la anhelada realidad el que esto escribe. Vieron la esperada maravilla cien personas que se encontraban por los alrededores del campo de aviación, y que al presentarse en la calzada el aviador fueron tras de él, y fueron los primeros habitantes de la metrópoli, afortunados de que hubiera pasado por sus ojos la visión del ave amarillenta elevada del suelo. Fue testigo una parte del batallón de zapadores, acampado en la llanura del aeródromo, que vio cruzar por encima de sus tiendas de campaña, a la velocidad de más de cuarenta kilómetros por hora, aquel pájaro gigantesco.

“¡Alas! ¡Alas! ¡Alas!” Como en el canto de Rilckert, decía Teófilo Gautler, las tenemos hoy. ¡Qué bien dice Jules Claretie: “Todo lo que, desde Ícaro, el hombre había esperado y deseado; lo que unos habían declarado posible, lo que otros habían supuesto irrealizable, se ha hecho hoy una verdad científica. Lo más pesado del aire, se lanza al espacio, vuela y se cierne. Lo más difícil está hecho!”

¹⁶ “El Sportmen Braniff voló el sábado su biplano”. *El Tiempo*, lunes 10 de enero de 1910, p. 2.

Y fortuna es que México sea la primera nación latinoamericana que haya visto en sus aires el aeroplano, justa vanagloria y legítimo orgullo el de don Alberto Braniff, quien nos trajo el flamante sport, y satisfacción para este periódico al anunciar, el primero, a sus lectores, que la aviación entre nosotros es un hecho.

Fue especial para este periódico el realizado ayer antes de la una de la tarde. El señor Braniff, seguro de su éxito, tuvo la galantería de invitarnos. Había venido venciendo desde la llegada del “Voísín” muchos obstáculos que se le fueron presentando. Primero, las malas condiciones del terreno, que fue arreglado convenientemente, debido a la autorización especial del señor General Díaz y del señor Ministro de Guerra, por una sección del Batallón de Zapadores; luego la enorme altura -2,200 metros sobre el nivel del mar- que pudo haberse contrarrestado si el motor hubiera desarrollado desde un principio toda su fuerza, pero esto no se logró, sino después de un cuidadoso arreglo en la graduación del carburador, cuando ya estaba todo comino del éxito, el aire del Norte vino a hacer peligrosa cualesquiera maniobra que se intentara, y como si esto no fuera suficiente, la calidad de la gasolina que tenía mezcla de petróleo, frustró los ensayos del domingo pasado.

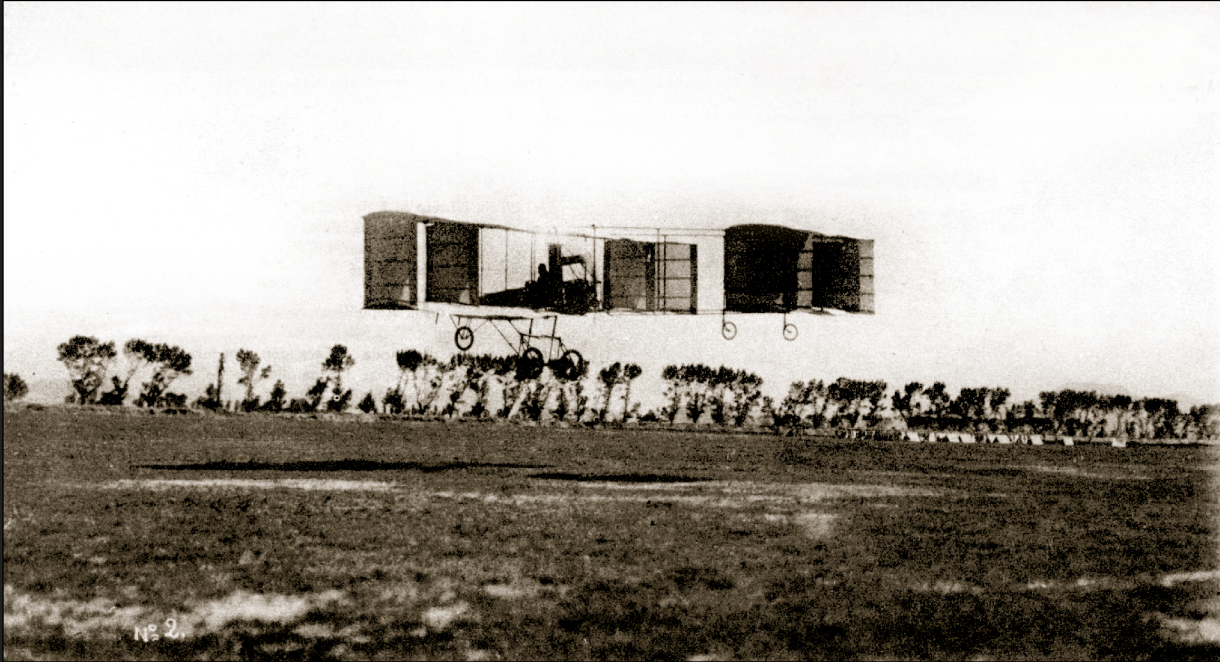
Como todas las posibilidades de éxito estaban a favor del aviador, fuimos invitados para presenciar unas pruebas de ayer después de medio día.

Soplaba un airecillo suave, la mañana había abierto su cielo tranquilo; el aeródromo extendía su sábana cenicienta y en el remoto confín, las tiendas del batallón de Zapadores marcaban el límite del lejano perímetro.

Todo se hizo rápidamente. La salida del Hangar quedó abierta. Salió el aeroplano, el chauffeur pone en movimiento el motor que gira las aspas de la hélice con movimiento vertiginoso y tronador: se presiente que el motor ha desarrollado toda su fuerza. Don Alberto sube; abre todo el escape de la gasolina y arranca el aeroplano, perdido entre una nube de polvo. No volvemos a saber de él sino hasta segundos después, que desaparece la estela de polvo y lo vemos -¡por fin!- irse elevando en el confín remoto, pasar sobre el campamento de donde salen de sus tiendas los soldados admirados del pájaro que cruzó por encima y que a gran velocidad hace un pronunciado viraje y se eleva más y más y sobrepasa la copa de las árboles más altos; vuelve a seguir tierra y después de un perfecto “boule” se eleva más alto; pasa frente al Hangar, donde los espectadores entusiasmados, locos verdaderamente, aplauden y gritan. Y sigue haciendo evoluciones hasta después de la una de la tarde ¡más de veinticinco metros en un primer ensayo y a la altura en que estamos!

La nueva égida de la aviación ha empezado. Pronto tendremos también nuestra “Semana de México”. Un monoplano, tipo Bleriot, pisa ya las tierras de Veracruz, otro camina ya hacia nuestras playas, en cuanto que el “Voísín”, hermosamente tranquilo y rumoroso, atraviesa los planes del Peñón.¹⁷

¹⁷ “Ayer voló el Sr. Braniff en su aeroplano”, *El Imparcial*, 11 de enero de 1910. p. 1.



El primer vuelo de un avión en México: Alberto Braniff lo hizo con un Voisín el día 8 de enero de 1910
Fotomecánico. Acervo INEHRM

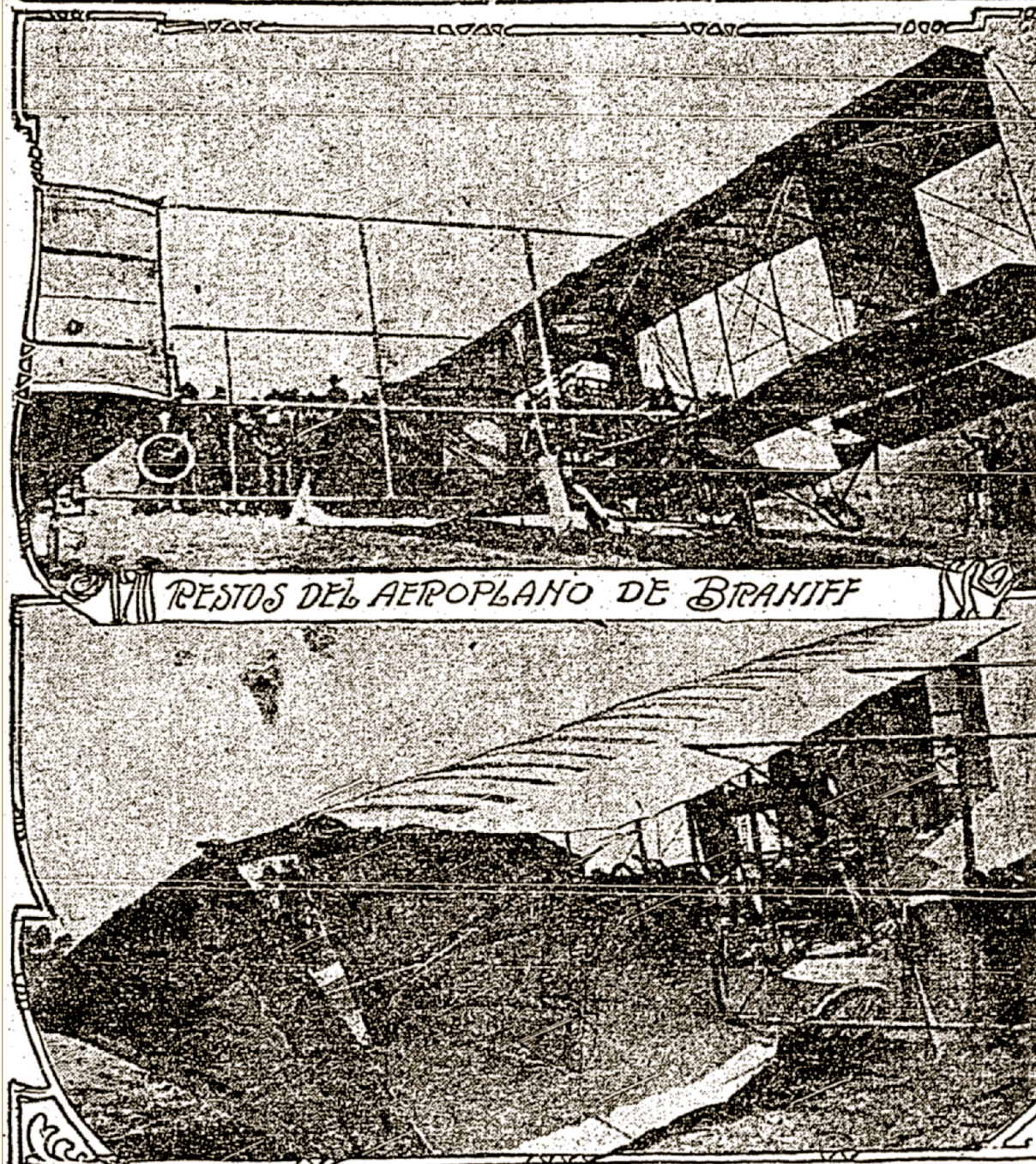
Algunos cronistas de la historia de la aviación en México suelen confundir la foto y la nota con la descripción del primer vuelo realizado por Braniff, sin embargo, lo descrito por *El Imparcial* fue el segundo vuelo que realizó, pero, por razones de exclusiva periodística, la dieron como la primera, por la duración y la altura que tomó el biplano Voisín. Entusiasmado por su éxito, Braniff continuó con sus ascensiones, hasta que, el 30 de enero, su avión quedó destruido, registrándose así el primer accidente aéreo en el país:

Salió como de costumbre; las mismas maniobras preliminares; el arranque; la estela de polvo denunciadora, los “viajes” vuelta a comenzar; algún salto de metro y medio; una “bugía” que no funciona; un cable del “timón de dirección” que se rompe, y esa vergüenza del aviador fueron preliminares de un primer vuelo. Ya todo estaba listo: el motor daba sus revoluciones y desarrollaba su fuerza; sin embargo, se sentía cierta desconfianza, pero ¡caramba! Cuando menos se pensaba, el aparato empezó a volar. Descendió luego, y el aviador, ya con la confianza en el éxito, “picado”, aprovechó el primer viento de frente, y empezó a elevarse. Más, más, por fin, veíamos un vuelo efectivo; y se sostenía; se apreciaban las distancias, cinco, diez, probablemente veinte, treinta con seguridad... todavía más; el aeroplano ya no iba en horizontal, variaba la inclinación hasta 30 y 40 grados, y seguía ascendiendo a gran velocidad, y en un corto espacio. El vuelo era efectivo; pero no se podría continuar, máxime cuando al llegar a una inclinación de 45 grados con el timón de profundidad hacia arriba y la cola muy baja, aquello tendría que tener una resolución: o más arriba i la inmediata caída... A esa altura, la mayor que se ha logrado hasta hoy, en el corto espacio de treinta segundos se apreciaron a la distancia de un kilómetro estos detalles: una reacción del aparato por una maniobra del piloto para buscar el equilibrio, con lo que empezó el descenso; luego la estabilidad del aeroplano en el sentido horizontal y si avance, y a continuación la inclinación a cerca de treinta metros del suelo, sobre la ala izquierda, y el rápido descenso de media tonelada, cargado siempre de una parte a tierra. Muchas familias que presenciaban a inmediaciones del hangar la maniobras tomaron sus automóviles y regresaron a la ciudad, presintiendo una desgracia. Los que quedaron, en automóviles y coches corrieron hacia el sitio del accidente encontrando al aeroplano destrozado, menos el motor y al señor Braniff; contuso de un brazo. No sería un milagro, pero el peso que se cargó del lado del ala izquierda y la reacción de los resortes del chasis, libraron al aviador.¹⁸

¹⁸ *El Imparcial*, 31 de enero de 1910. p. 2.

EL IMPARCIAL.—Lunes 31 de Enero de 1910.

EL VOISIN QUEDO HECHO PEDAZO.



“El Voisín quedó hecho pedazos”, *El Imparcial*, 31 de enero de 1910, p. 2
Hemeroteca Nacional, UNAM

El accidente hizo que Braniff pausara sus vuelos por algunos meses, sin embargo, su hazaña entusiasmó a otros pioneros de la aviación, como Miguel Lebrija, Juan Guillermo Villasana, José Ordoñez, Carlos Michel, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, Pablo Lozano, Manuel Quezada, entre otros anónimos, que se lanzaron a la conquista del aire en nuestro país.¹⁹

Un año después del vuelo de Braniff, *El Imparcial* informó a sus lectores que la prestigiosa empresa Moisant International Aviators realizaría una gira por varias ciudades del país para realizar una demostración de la destreza de los pilotos de esa compañía.²⁰ El encargado de tramitar los permisos de importación de los equipos fue Kenneth L. Bernard, quien se entrevistó con altos funcionarios del gobierno del general Porfirio Díaz, quien otorgó facilidades para que los aviones fueran trasladados por ferrocarril, así como la dispensa del pago de impuestos en la aduana. Obtenidos los permisos correspondientes, la Moisant programó la Semana de la Aviación, primero en Monterrey y después en la Ciudad de México para el mes de febrero de 1911. Debido al interés que despertó esta exhibición, Braniff compró un nuevo avión: un “Farman”, de manufactura francesa para competir con los pilotos extranjeros.²¹

El 19 de febrero de 1911 se inició los tres días de exhibición aérea en la ciudad de Monterrey, Nuevo León, organizados por la empresa Moisant International Aviators:

Los tres días de aviación organizados por el señor Alfredo Moissant, y para los cuales la banca y el comercio suscribieron el dinero necesario para la limpieza del campo de volación (*sic*) y construcción de tribunas, se inauguraron hoy en la tarde en medio de un entusiasmo indescriptible. Desde ayer empezaron a llegar nutridas excursiones de Texas, Tamaulipas y Coahuila, que llenaron por completo los hoteles de la ciudad y dieron a esta un aspecto de animación que no tenía desde hace muchos años. El parque Zambrano fue el destinado para los ejercicios de las maquinas voladoras, y allí se reunió una concurrencia muy grande que pobló desde temprano las tribunas y los campos cercanos

El inaugurador de la serie de vuelos fue el notable aviador francés Rene Simón. Piloteo una maquina “Bleriot” de cincuenta caballos de fuerza que hizo un excelente “décollage,” elevándose

¹⁹ Para conocer más de los primeros vuelos hechos por estos pilotos mexicanos, consultar: José Villela Jr., *Pioneros de la aviación mexicana...*, pp. 51-59.

²⁰ *El Imparcial*, 12 de enero de 1911, p. 1.

²¹ *El conocido sportsman don Alberto Braniff espera en estos días la llegada de un nuevo aeroplano tipo Farman, construido especialmente para volar en México y que se distinguirá por su gran potencia. En cuanto el Farman llegue a México, el señor Braniff comenzará hacer pruebas y a evolucionar en el campo de Valbuena. El Imparcial*, 29 de enero de 1911. El Farman MF 7 fue un biplano hecho en Francia y fue un modelo que se utilizó como avión de reconocimiento durante la Primera Guerra Mundial. Era un avión ideal para el entrenamiento de pilotos y fue utilizado por la escuela de la Moisant International Aviators para enseñar a los nuevos pilotos. En marzo de 1913, el Farman de Braniff fue confiscado por el gobierno de Victoriano Huerta y el piloto fue incorporado al ejército para luchar en contra de los constitucionalistas. Tras el triunfo del constitucionalismo, Braniff se exilió retirándose de la aviación. Falleció en la Ciudad de México el 17 de septiembre de 1966.

admirablemente por encima de los miles de espectadores que lo ovacionan ruidosamente Simón se salió fuera de la radio del campo de aviación e hizo un recorrido por los alrededores de la población, durando en el aire como treinta minutos. Al “aterrizar” frente a las tribunas se le tributo una delirante ovación. Otro de los aviadores, Roland Garros, fue el que hizo el segundo y último vuelo de este día. Empleo también una maquina “Bleriot,” y efectuó una salida limpia y primorosa, elevándose con pasmosa felicidad. Este vuelo fue de altura, en la que alcanzo tres mil pies, hasta aparecer su máquina como un pájaro diminuto.

Recorrió más de veinte kilómetros en el aire, pasando por sobre la parte Norte de la ciudad, y volvió sin incidente alguno al punto de partida. A Garros se le hizo también una ovación estruendosa. Mañana continuaran los vuelos, presentándose otros de los aviadores que trae Mr. Moissant. Vienen siete pilotos aéreos de gran nombradía, con diferentes tipos de monoplanos, biplanos y demolselles. La animación que hay en la ciudad es muy grande.²²

Las noticias de la exhibición aérea en Monterrey entusiasmaron a los capitalinos. Se adecuaron los terrenos de Balbuena, se montó una gradería para 10 000 personas y a ras de suelo se instalaron 2 000 sillas. El costo de la entrada sería de un peso entrada general; 2.50 en las gradas y cuatro pesos la sillería, un precio muy alto, tomando en cuenta que un jornalero en promedio ganaba 50 centavos por día.

El 23 de febrero arribaron a la estación Colonia del ferrocarril los aviadores y sus aparatos, al día siguiente hicieron algunos vuelos de prueba y el 25 de este mes inició la Semana de la Aviación. Se calcula que en los tres primeros días de exhibición asistieron alrededor de 50 000 personas, lo que fue todo un acontecimiento en la metrópoli. El 26 de febrero asistió a la exhibición el presidente Díaz, quien quedó asombrado por el valor de los pilotos, tal y como lo describió la crónica publicada por el diario *El Tiempo*:

El éxito de la semana de aviación está asegurado, no cabe duda, pues las sesiones hasta hoy verificadas en el campo de Valbuena han electrizado al público, atrayendo multitudes de todas las clases sociales, formadas por millares de personas, desde el chiquitín bullicioso hasta el caballero reposado y serio, desde la humilde mujer de la más modesta capa del pueblo, hasta la pulcra dama que recorre en auto las asfaltadas calles de la metrópoli. Y el entusiasmo por el sport aéreo va en aumento y no decaerá en los días que faltan de la semana de exhibición.

Tenía que ser así, porque el espectáculo es nuevo, absolutamente nuevo, no ya para nosotros los mexicanos que recibimos, lo mismo las modas que los inventos y las nuevas aplicaciones de la ciencia, de la mecánica y de la industria, muy atrasadas, sino también para los americanos de los

²² *El Imparcial*. 20 de febrero de 1911. p. 1

Estados Unidos, que van a la vanguardia de los progresos en el Continente, y aún para los europeos, cuyos países son la cuna de muchas de esas sorprendentes novedades. El espectáculo es nuevo, novísimo y tiene que seducir al público, lo mismo en México que en Washington, en San Petersburgo que, en Tokio, en Londres que en el Canadá.

Nosotros habíamos presenciado algunos ensayos de aviación, sin el éxito que los actuales, a los que asistimos boquiabiertos; los verificados por “El Buen Tono”, y los efectuados por el señor don Alberto Braniff, amante de todos los deportes, como los son los hombres viriles y de espíritu templado.

Hicimos a tiempo crónica de los primeros vuelos realizados por los aviadores del “Moissant International Aviator”, en la sesión dedicada a la prensa, y ahora vamos a dar cuenta sólo de los vuelos del sábado y domingo, que han sido los que electrizaron, como al principio decimos, a las multitudes.

Dieciocho o veinte mil espectadores y veintiocho o treinta mil presenciaron los vuelos de los días mencionados, respectivamente, y puede decirse que no hubo una sola persona de las cincuenta mil que asistieron al campo de Valbuena, que haya regresado sin llevar la impresión más grata y honda que todos los presenciales experimentamos ante la habilidad, la serenidad, la sangre fría y el valor de los aviadores.

No sabríamos decir si la admiración del público ha sido mayor, respecto de estas cualidades de los aviadores, o ha nacido ante la perfección y precisión en sus movimientos, de las maravillosas máquinas que nos han traído los voladores.

La heterogénea muchedumbre que presenció los vuelos del sábado y domingo presentaba aspecto sugestivo: aquí se veía una fila de automóviles teniendo a bordo elegantes damas y correctos caballeros y allá estaba un grupo de operarios vistiendo el pantalón de lona y de blusa de lienzo azul; a la vez que a mayor distancia se arremolinaba el bajo pueblo fuera de la línea marcada por la fila de gendarmes y soldados. El resto del amplio campo de expectación estaba henchido de carruajes particulares y no pocos de sitio, desde cuyos asientos admiraban el espectáculo aéreo, las familias de las clases media acomodada y media pobre que, no por carecer de auto, dejan de tener buen gusto y deseo de divertirse y conocer lo bueno.

René Simón verificó el sábado el primer vuelo; fue un vuelo aéreo sensacional, emocionante y de sorpresa para la mayoría de los espectadores que no habían presenciado nada igual.

A las cuatro de la tarde se verificó el grandioso espectáculo aéreo. Simón vestía la indumentaria “ad hoc” y ocupó el puesto correspondiente en el monoplano “Bleriot” – hermosa máquina que sedujo a los espectadores como las mujeres bellas subyugan a los hombres – y cuando Simón se elevó a cierta altura, la emoción del público se tradujo en aplausos calurosos y en hurras y vivas lanzados por los millares de bocas de los espectadores.

Las evoluciones que efectuó Simón no son para descriptas, sino para vistas, porque aún en el caos de la descripción que de ellas se hiciera, viva muy viva, no produciría la intensidad de emoción



El aviador Rolland G. Garros conversa con el General Díaz, 26 de febrero de 1911
Fotomecánico. Acervo INEHRM

que causa el presenciar los vuelos; además, no se podría dar idea exacta de estos, en un relato de periódico confeccionado a toda prisa.

Sólo si diremos que Simón se elevó a cerca de 150 metros y de pronto descendió rápidamente, como si el monoplano cayera obedeciendo, no una dirección inteligente, sino cediendo a las leyes de gravedad.

Creyó el público por un momento – en la expresión de todos los semblantes se retrató esta impresión – que el Bleriot iba a caer pesadamente contra el polvoso pavimento, y hubo un momento de expectación, que se trocó en sorpresa cuando el biplano trazó una curva de abajo hacia arriba volviendo a ascender con la misma rapidez que había descendido.

Fue tan emocionante como la anterior, la sesión de ayer, y estuvo más concurrida, por la circunstancia de que se anunció con anterioridad que asistiría el primer Magistrado. Este aviso atrajo mayor número de familias de la sociedad elegante; había centenares de automóviles, lujosos carruajes y millares de espectadores de todas las clases sociales.

En efecto, asistió el señor Presidente de la República, acompañado del señor don Guillermo de Landa y Escandón, Gobernador del Distrito.

Los detalles de las evoluciones aéreas emocionaron en ese día como en el anterior, al público. El señor general Díaz se manifestó complacido y admirado de la destreza, de la habilidad y del valor de los aviadores, sus proezas obtuvieron como premio el aplauso general y las felicitaciones

del señor Presidente, a quien fueron presentados por el señor Moissant los aviadores, después de verificados los vuelos.²³

La Semana de la Aviación en México hizo que, por un momento, la prensa dejara de darle las primeras planas a la Revolución maderista que se desarrollaba en el Norte y otros estados de la República. Este evento hizo que la gente se interesara en la aviación con mayor fuerza. El diario *La Iberia*, transcribió entrevistas a aviadores hechas por la prensa europea y estadounidense. Aprovechando esta euforia, Braniff organizó un Club de Aéreo, del cual, desde luego, quedó como presidente:

Convocados por el señor Alberto Braniff se reunieron anoche en el Jockey Club distinguidos caballeros con el fin de fundar el “Aéreo Club de México”. El señor Braniff explicó el objeto de la reunión. Dos son las ideas principales que se tienen en cuenta para la formación del aéreo club en México: es la primera que, estando como está, prominentemente colocada la ciudad de México en los círculos comerciales, se derivarán muchos beneficios de poseer una organización semejante en su seno, y de que el hecho se publique en todo el mundo; la segunda es, que existen en la ciudad de México muchos deportistas que colocados en condiciones de realizar tales vuelos aquí, en dos o tres años ocuparán un lugar prominente en el mundo del deporte, siendo ahora el tiempo oportuno de que se funden las primeras bases de un club permanente. También deberá establecerse una escuela. En ella serán aprovechados los servicios de dos o tres aviadores prominentes, que sean de renombre en otras partes, y que entiendan del arte verdaderamente. El club comprará dos o tres aeroplanos del último tipo, probablemente de aquellos que mejor éxito obtengan mañana. Estas máquinas estarán al servicio de los miembros del club, y uno de los instructores listo siempre para enseñar al principiante la manera de manejar el aeroplano, hasta llegar a formar profesionistas en el aire. Hechas las elecciones para la Mesa Directiva, quedó formada así:

Presidente, Alberto Braniff, Vicepresidente, Fernando de Teresa; Tesorero, J. Jesús Pliego; Secretario, Myrtil Schwart; Subsecretario, Edmundo Schwob; Primer vocal, Tomás Braniff; segundo vocal, Manuel García Teruel; tercero, Juan Lara; cuarto, Carlos Müller.

El señor Moissant dispondrá en las tribunas de Valbuena un local para los miembros del Aéreo Club, y éste ofrecerá una rica copa para el aviador que ejecute los vuelos más notables durante la semana de aviación de México.²⁴

²³ “Los habitantes de la capital han presenciado con asombro los atrevidos vuelos de los aviadores”, *El Tiempo*, 27 de febrero de 1911. p. 3.

²⁴ “Hoy principia la semana de aviación. Ayer verificó experimentos uno de los aviadores. Fundación del Aéreo club de México”, *El Tiempo*, 25 de febrero de 1911. pp. 1 y 2.



El presidente Porfirio Díaz observando los primeros vuelos de aeroplano, 26 de febrero de 1911
Fotomecánico. Acervo INEHRM

El gobierno de Porfirio Díaz comisionó a un pequeño grupo de militares para que investigara más sobre los equipos en Estados Unidos y Europa. Sin embargo, la Revolución maderista crece conforme pasan los meses de marzo a abril de 1911. Moralmente derrotado, el dictador presenta su renuncia al Congreso el 25 de mayo de 1911. Días después, sale al exilio para nunca volver. Los combates alejaron a la compañía Moissant del país, pero, ante el triunfo económico de la exhibición, prometieron regresar antes de que concluyera el año, lo que cumplieron ya siendo presidente Francisco I. Madero.



A un presidente volar...

A PRINCIPIOS DEL MES DE NOVIEMBRE, la empresa Moisant International Aviators anunció la Segunda Semana de la Aviación en México, que se llevó a cabo del 24 de noviembre al 3 de diciembre de 1911. A diferencia de la primera semana de febrero de ese año, este evento no despertó el interés entre el público. Parecía que los acontecimientos políticos de los últimos meses habían terminado con la capacidad de asombro de los habitantes de la capital. Para atraer de nuevo al pública en las gradas, la Moisant invitó a personalidades de los deportes y el espectáculo para asistir a sus presentaciones. En esos años, triunfaba en la tauromaquia Rodolfo Gaona, el torero de moda que arrastraba a las multitudes. Aprovechando esta fama, el sábado 25 de noviembre, Gaona asistió a la exhibición aérea y ahí, el piloto inglés George Miller Dyott lo invitó a subirse a su avión. El vuelo de Gaona fue aplaudido por los asistentes, quienes aclamaron al torero cuando descendió del avión y cargado en hombres, como si hubiera triunfado en la arena. Al día siguiente, los diarios resaltaban el valor y aplomo del torero.¹ El domingo 26 se anunció que el presidente Francisco I. Madero asistiría a la función de la mañana. El presidente y parte de su gabinete llegaron al aeródromo de Balbuena, sin embargo, las fuertes ráfagas de viento hicieron imposible que se pudiera llevar a cabo la exhibición para el mandatario, la cual se postergó para el día 30.²

¹ “El Presidente en Balbuena. Gaona en los aires”, *El Tiempo*, 27 de noviembre de 1911. p. 1

² *Ayer domingo, estuvo en el aeródromo de Balbuena, el señor Presidente de la República, don Francisco I. Madero, invitado para presenciar algunos vuelos. Esto no se consiguió, pues soplaba un fuerte viento que impidió a los aviadores lanzarse al espacio. El señor Madero fue invitado a ver de cerca los aeroplanos, y al efecto, recorrió varios hangares. También estuvo en el aeródromo el señor Pino Suárez. El anuncio de que asistiría el señor Presidente a Balbuena, llevó mucho público, cuando se le informó que los boletos servirían para el próximo sábado próximo, pues la mayoría deseaba que se le devolviera el importe... Ídem.*

El 30 de noviembre de 1911 Madero se convirtió en el primer mandatario en funciones en volar en un avión, si bien, en octubre de 1910, Theodore Roosevelt voló en una exhibición aérea, ya había concluido su mandato como presidente.

Las crónicas publicadas al día siguiente de la hazaña de Madero fueron cortas y sin muchos adjetivos. *El Imparcial* publicó:

Cosa de las tres y media de la tarde, Dyott efectuó el primer vuelo de la tarde, descendiendo a los siete minutos. En seguida empezaron a alinear los aeroplanos en frente de las tribunas. A las cuatro y veinte minutos salió Dyott de nuevo; a los cinco minutos salió Miss Moissant, y al poco rato Miss Quimby y Hamilton. Poco después de las cuatro y media, se presentó el señor Presidente de la República, don Francisco I. Madero, acompañado de su Estado Mayor y de algunas personas de su familia, entre las que se encontraban don Francisco Madero, Sr. y la esposa del señor Presidente de la República, doña Sara P. de Madero. Una vez que se le tributaron los honores de costumbre, el señor Presidente Madero se fue al campo de aviación, y conforme iban aterrizando los aviadores que se encontraban evolucionando en el espacio, eran presentados con el Presidente de la República. A las señoritas Quimby y Moissant les fue obsequiado un ramo de flores. El vuelo de Miss Moissant duró 23 minutos.

El señor Alberto Braniff ayer efectuó dos vuelos, que le valieron los aplausos de la concurrencia. El primero duró diez minutos; el señor Braniff pasó dos veces por las tribunas. El vuelo más sensacional de la tarde fue el que hizo Dyott, llevando como pasajero al señor Presidente Madero, que en medio de vivas y aplausos tomó asiento en el Dupardusin. Dyott dió una vuelta al aeródromo y aterrizó a los cuatro minutos. El señor Madero, al descender del aparato, fue recibido con dianas y aplausos. Dyott surcó dos veces más el espacio, y fue muy aplaudido por los vistosos vol-planés que hizo. Cuando aterrizó fue llamado por el señor Presidente Madero, que se encontraba en las tribunas de honor, y allí fue objeto de calurosas felicitaciones. A las cinco y media de la tarde se retiró el señor Madero, hora en que se dio por terminada la exhibición de aviación de ayer, que resultó muy lucida, no obstante que la concurrencia no fue numerosa. La Banda de Artillería amenizó la fiesta.³

³ *El Imparcial*, 1º de diciembre de 1911. pp. 1 y 9.



Aviadora Mathilde Moisant y Harriet Quimby, primera mujer que atravesó el Canal de la Mancha, el 16 de abril de 1912 a bordo de un monoplano Blériot, Noviembre de 1911
Fotomecánico. Acervo INEHRM

Si bien *El Imparcial* publicó la nota en primera plana, no se compara con las crónicas de las actividades que realizaba el dictador Porfirio Díaz. Una actividad presidencial tan fuera de lo común hubiera provocado algún comentario sarcástico del cronista, sin embargo, el diario no quiso hacer más publicidad que la mínima indispensable. La ironía y el insulto vendrían días después.

La crónica sobre el vuelo de Madero del diario *El Tiempo* fue igual de breve: “El acontecimiento de ayer en Balbuena fue el vuelo que el señor Presidente de la República don Francisco I. Madero, efectuó en un monoplano ‘Duperdessin.’”

A las cuatro y media llegó a Balbuena el señor Madero, que fué recibido con los honores debidos. Después de saludar a las señoritas Moisant y Quimby, se dirigió acompañado de Dyott a examinar un aeroplano. En eso se encontraban, cuando repentinamente Dyott invitó al señor Madero a efectuar un vuelo. El señor presidente, con sorpresa de todos, aceptó gustoso e inmediatamente comenzaron los preparativos para la ascensión. Mientras Dyott arreglaba un monoplano Duperdessin, el señor Madero se puso una blusa Hamilton y una gorra de Dyott. Ya en el traje de aviador, subió a la máquina, en medio de la estupefacción general y de los aplausos del público.

El pájaro de acero se elevó en los aires, y dio una vuelta al aeródromo á una altura de 150 metros o algo más. El vuelo duró cuatro minutos, y el descenso se hizo efectuando Dyott un arriesgado vol-plaine.

Al descender el señor Presidente del monoplano, la concurrencia aplaudió con gran entusiasmo, y la banda de Artillería tocó repetidas dianas.

Hubo otros varios vuelos de mención, entre los que citaremos dos efectuados por Alberto Braniff, que logró elevarse a unos 60 metros, pasando por encima de las tribunas.

Estuvieron en el aeródromo la señora Sara P. de Madero y el señor D. Francisco Madero, Sr., señora esposa y padre del señor Presidente.

Al retirarse el señor Madero, felicitó calurosamente á Dyott y también a las señoritas Moisant y Quimby, y a Braniff.⁴

La crónica de *El Mañana* fue insultante y sarcástica. Aprovechó el vuelo de Madero para criticar el cobro de Gustavo A. Madero a la Hacienda Pública por 700 000 pesos; la “imposición” de José María Pino Suárez, la rebelión zapatista, entre otras cuestiones:

- ¿El Señor Presidente, desea acompañarme en mi ascensión? -dijo el piloto Dyott al Señor Madero.

-Con mucho gusto ¿no?

Y saltó de su palco ligerito y risueño, esperando, como dice “LA HUEVERA,” que el aplauso se desgranara cantando en palmas a la audacia y a la cordura del sencillo demócrata, que

⁴ “El señor presidente de la República voló en aeroplano”, *El Tiempo*. 1 de diciembre de 1911. p. 1

iba a explorar los aires aún a riesgo de encontrarse con algunos pájaros reyistas que al decir del Director del DIARIO OFICIAL fueran en el borriquillo del ridículo.

Dyott envolvió al augusto funcionario en una sábana de gutapercha, le cubrió el rostro con una mascarilla de automovilista en los altos Alpes, dejándole al descubierto el candado para que en el espacio pudieran reconocerlo las águilas; le cubrió las manos suaves acostumbradas a las tersuras de las mesillas magnetizadas, con unos guantes de alambrado de parque, y tomándolo de la frágil cintura lo sentó en el monoplane Diperdusin.

¿Qué ya os dije que la ansiedad del público era infinita?

El aeródromo de Balbuena era casi un panteón de la ciudad de Yautepec a pesar de la plétora de tocados y de la congestión de humanidades elegantes y de incredulidad democrática.

Era un silencio de Alaska, donde podía oírse a grande distancia el crujir de un cheque de 700.000 pesos.

El piloto, dio palanca técnica a la máquina, chirrió el vapor con un ruido de ultraje maderista y el pájaro burgués y el ave libertaria hendieron los aires fríos á la altura imprevista de la Estación de Interoceánico.

Describió coquetamente el monoplane, las rúbricas de las golondrinas cuando marchan para el África, y después de ocho minutos eternos en que el Señor Presidente dialogaba con Eolo, viró el aviador para el aeródromo: primero raudo, después lento y al final paralítico para que descendiera el Supremo Magistrado en medio de una ovación ultra-demente que parecía presentir un gobierno firme, sensato, que abre de par en par las puertas del trabajo a todos los que quieran trabajar.

Cuando el Señor Presidente fue despojado de la indumentaria de goma de que estuvo recubierto, se le acercó el Señor Lic. Pino Suárez y con su natural altivez le preguntó:

- ¿Qué tal, Madero?

-Soberbio ¿no? He mordido el polvo en el espacio. También me pareció ver cruzar el espíritu de Morelos, pero hice como que no lo veía por el asunto ese de Emiliano.

La temporada de aviación, fuera de los triunfos científicos -sin dolo- de los hábiles pájaros humanos, ha sido un éxito político y una paginita de oro para la historia.

Ayer Gaona, el hombre de inconmensurable popularidad que ha reunido el mayor número de sufragios efectivos que pueda exigir el derecho de gentes para la soberanía del pitón y hoy, nuestro sesudo Presidente, único competidor en popularidad nacional con el divino embaucador de las pujantes reses de Veragua.

Ambos, por un íntimo sentimiento de sano patriotismo, han abdicado se sus funciones, para identificarse en un solo pensamiento: la Patria.

¡Madero y Gaona!; ¡León y Parras!

Que vivan, como dice el Señor Bonilla, ambos dos a la par, recíprocamente, á un tiempo mismo y de una manera igual y simultánea.



El presidente de la República, Francisco I. Madero, llegando a los campos de Balbuena a presenciar la exhibición aérea, 30 de noviembre de 1911
Fotomecánico. Acervo INEHRM

El Ejecutivo ha volado; prestémosle alas al Ejecutivo, para que pueda terminar airoosamente con la revolución reyista y con los crímenes del Señor Ché Gómez.

Ahora comprendemos la honda filosofía que encerraban las agresiones del señor Vasconcelos -mil pesos mensuales- al Señor Lic. de la Barra.

Nos sentimos avergonzados de haber lanzado la candidatura de un hombre que no volaba.⁵

El tono que utilizó *El Mañana* sería replicado por las revistas satíricas en las dos semanas siguientes, como veremos en el siguiente capítulo. Madero consideró que la aviación tenía un enorme potencial militar, por lo que envió a los jóvenes Gustavo y Alberto Salinas, Horacio Ruiz, Juan Pablo y Eduardo Aldasoro a la Escuela de Aviación de Nueva York, Garden City. Se contrato al joven piloto estadounidense Bernard P. Morane para asesorar al Ejército federal en su campaña en contra de los oroquistas⁶. Además, a través de la Secretaría de Guerra, solicitó a Francia la construcción de 5 aviones para el Ejército federal. La compra no pudo concretarse por el golpe de Estado de Victoriano Huerta.



⁵ “El señor presidente y Eolo”, *El Mañana*, 1 de diciembre de 1911, p. 2.

⁶ Lawrence Douglas Taylor Hansen, “La aviación militar federal en la Revolución, 1910-1914”, *Sólo Historia*, número 10, octubre-noviembre, 2000. Pp. 77-81

Madero, la aviación y el *Multicolor*

CON LA TOMA DE POSESIÓN de Francisco I. Madero a la presidencia, los ataques de la prensa del Antiguo Régimen aumentaron, en especial en la revista *Multicolor*. El 17 de mayo de 1911, cuando la renuncia de Porfirio Díaz a la presidencia de la República estaba en ciernes, apareció el primer número de la revista *Multicolor*, propiedad del periodista español Mario Vitoria⁷, quien en la presentación señaló el objetivo de la publicación:

Como su nombre lo indica, mi semanario abundará en colores. Además del rojo y el verde, que por lo vivos serán los predilectos, no faltarán algún lila que exhibir semanariamente. El programa de “Multicolor” se reduce a procurar un rato de solaz a sus lectores explotando en broma todo lo explotable, excepto a sus dichos lectores, a quienes explotará en serio 10 centavos en la capital y 15 centavos en los Estados... Habrá lectores que no lo crean y no es difícil que sonrían maliciosamente; pero ya se convencerán de la veracidad de mi afirmación cuando se desternillen de risa al leer sus escritos en los que se proponen tomar el pelo a todo bicho viviente.

La parte del dibujo no dejará nada que desear: cuento con los más notables caricaturistas, a cuya cabeza están el prietito García Cabral, excompañero mío de “Frivolidades” y el mechudo de (Santiago R.) de la Vega, que tan brillante campaña hizo en “La Risa”.

⁷ No hay muchos datos sobre la vida del periodista Mario Vitoria, de origen español, fue jefe de redacción de la revista *Frivolidades*, de humor “colorado” y de doble sentido. Fundó *Multicolor* en mayo de 1911. Por la política editorial de su revista, fue expulsado del país en 1912, regresando en 1913, ya bajo el gobierno de Victoriano Huerta. En 1914 salió de nuevo al exilio y regresó en 1920, como empresario teatral, con mucho éxito. Véase Kathya Millares, “La noche gloriosa de Mario Vitoria y El Chango García Cabral”, *Nexos*, julio de 2011. Versión electrónica: <<https://www.nexos.com.mx/?p=14369>>, rescatado el 15 de octubre de 2021 y Salvador Pruneda, *La caricatura como arma política*, México, INEHRM, 1958, p. 368.

En un principio, Vitoria quiso continuar el estilo de *Frivolidades*, con chistes de doble sentido y de política, sin embargo, a partir del número 3; la revista se dedicó en exclusiva a la sátira política, en contra de la nuevos protagonistas de la política en México, Madero, su hermano Gustavo, los hermanos Francisco y Emilio Vázquez Gómez; el presidente interino Francisco León de la Barra, Pascual Orozco, Abraham González, y por supuesto, Emiliano Zapata.

Durante la campaña electoral, sus sátiras se enfocaron a la candidatura a la vicepresidencia, José María Pino Suárez y el secretario de Comunicaciones, ya siendo presidente Madero, Manuel Bonillas.

Para noviembre de 1911, la sátira había llegado al insulto abierto: a Gustavo A. Madero le apodaban “Ojo Parado” –apodo cruel que compartirían las otras revistas satíricas–, al ingeniero Bonillas de incapaz y tonto no lo bajaban; Zapata era un “Atila suriano”, entre otros personajes; los caricaturistas tomaron los temas más cuestionados en los primeros días de Madero en la presidencia: la supuesta imposición de Pino Suárez a la vicepresidencia, el “cobro con intereses” que la familia Madero hizo a la hacienda pública, por sus contribuciones a la Revolución y la supuesta ayuda financiera de Estados Unidos al movimiento. Las caricaturas hacia el presidente Madero fueron las más mordaces y crueles, siempre dibujado como un enano, de estatura e intelectual, como apuntó Manuel González Ramírez:

La corta estatura del Presidente Madero se convirtió en defecto, y el defecto tomó proporciones de monstruoso, si se comparaba al personaje revolucionario con el viejo caudillo. Esta comparación entre Madero y Porfirio Díaz, en la que se desfavorecía al primero, constituyó el leit motiv de las caricaturas.⁸

Pero no sólo las revistas satírica se ensañaban contra Madero, los diarios del Antiguo Régimen no dejaron de criticar al gobierno maderista⁹.

Tal y como menciona Rafael Barajas Durán –el Fisgón– lo que hicieron estas revistas satíricas opositoras a Madero fue un linchamiento político hacia su persona y a su gobierno¹⁰. Si bien

⁸ Manuel González Ramírez, *Fuentes para la Historia de la Revolución mexicana. II. La caricatura política*, México, Fondo de Cultura Económica, 1955. p. xxxvii

⁹ Como explicó el historiador Charles C. Cumberland: *La prensa de la Ciudad de México, que se volvía más violentamente antimaderista cada día, era fuente de constantes peligros para la administración. El gobierno, comprometido con una política de respeto por las garantías constitucionales, vacilaba en cerrar algún periódico o imponer la censura, y por lo tanto la crítica era desenfrenada. Con excepción de la pequeña Nueva Era y unos pocos periódicos de importancia menor, la prensa de la Ciudad de México se oponía en bloque al gobierno...* Charles C. Cumberland, *Madero y la Revolución mexicana*, México, Siglo Veintiuno, 1977. p. 266

¹⁰ Las sátiras gráficas eran dictadas por las editoriales de las revistas: *Los gacetilleros y los dibujantes a sueldo aprovecharon, gozosamente, la libertad que le dio el nuevo régimen para ponerse al servicio de la agenda de la oligarquía. Hay pruebas de que muchos de los dibujantes de estas publicaciones funcionaban como simples amanuenses. Todos los testimonios concuerdan en que los editores de Multicolor y de El Ahuizote les dictaban la agenda a los dibujantes de la*

se puede intuir que los patrocinadores de *Multicolor* eran personajes del Antiguo Régimen, no están documentados las subvenciones hacia Vitoria, pero si se detiene el investigador a revisar la publicidad de la revista, los anunciantes recurrentes son la Agencia Taurina de México, la fábrica de cigarrillos yucatecos “La Paz”, la Plaza de Toros “El Toreo” y otras publicaciones de la misma casa editorial.¹¹

Multicolor y otras publicaciones –como *La Risa*, *El Ahuizote*, *Frivolidades*, entre otras– abundaron una gran cantidad de temas para ridiculizar a Madero, funcionarios de su gabinete y a su gobierno. Utilizaron para ello muchos temas, como el espectáculo; el teatro, las obras musicales, el circo y el cine, los toros, la vida cotidiana para sus sátiras, y por supuesto la incipiente aviación. Para la presente antología, sólo tomaremos como referencia los dibujos publicados en el *Multicolor*, ya que, la Biblioteca de las Revoluciones de México del INEHRM, conserva en su acervo algunas copias de la publicación y, por otro lado, las otras revistas satíricas no abundaron sobre el tema como *Multicolor*, sin embargo, las pocas caricaturas alusivas al tema que publicaron coincidieron que Madero se había puesto en ridículo, como lo muestra esta caricatura publicada por *La Risa*:¹²

revista... Rafael Barajas Durán (el Fisgón), *El linchamiento gráfico de Francisco I. Madero*, México, Fondo de Cultura Económica, 2019. p. 190

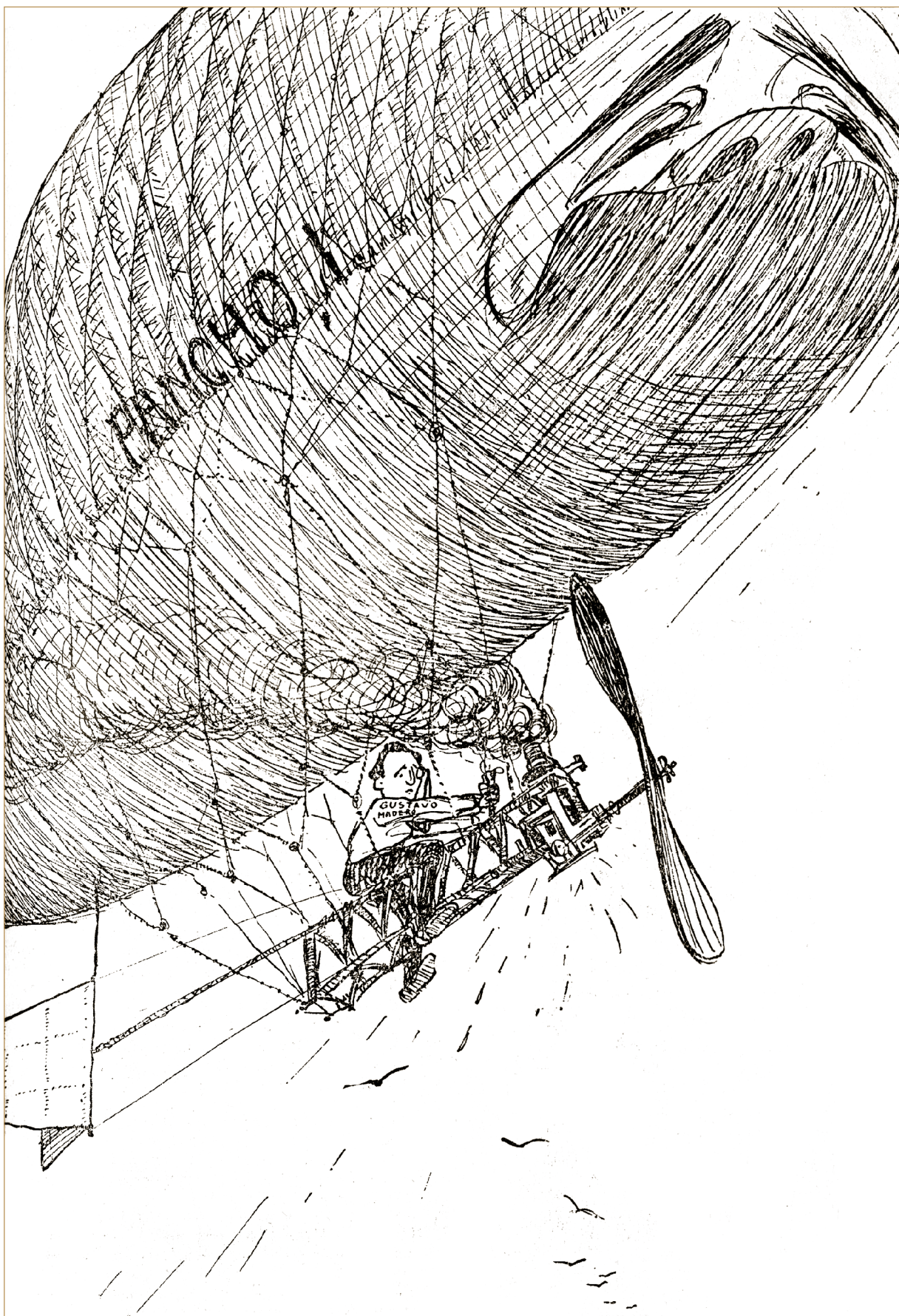
¹¹ Para un seminario de ambiciosa manufactura y circulación, la pobre publicidad que presentaba –en dos páginas– no era suficiente para mantener a su plana editorial. Para Antonio Saborit, *Ante la proximidad a la primera magistratura de Madero nunca debió parecer tan necesaria la dictadura a quienes por años se beneficiaron del orden exigido por el poder. Ellos también contemplaron la fundación de nuevas publicaciones al servicio de sus intereses y las dejaron en manos de quienes creyeron más competentes. Tal fue el caso de Multicolor, un semanario humorístico ilustrado de ambiciosa, llamativa y costosa factura, cuya dirección se dejó en manos de un sujeto extraído de los fondos de la intensa vida teatral de la capital, Mario Vitoria....* Ver: Antonio Saborit *Febrero de Caín y metralla. La Decena Trágica. Una antología*, México, Cal y Arena, 2013. p. XIII

¹² José Clemente Orozco dibujó en *EL Ahuizote* a Madero bajando de un avión vestido de payaso: “Después del vólido”, número 30, 9 de abril de 1911. p. 11. Puede consultarse en línea: <<http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558075bd7d1e63c9fe1a10f6?intPagina=13&tipo=publicacion&anio=1911&mes=12&dia=09>>, Rescatado el 31 de octubre de 2021. *La Risa*, publicación dirigida por José F. Elizondo publicó un dibujo similar, en donde se ve a un Madero arriba de un avión, como un cirquero: “El nuevo volátil”, número 76, 9 de diciembre de 1911. Puede consultarse en línea: <<http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558075bf7d1e63c9fe1a142b?intPagina=3&tipo=publicacion&anio=1911&mes=12&dia=09>>, Rescatado el 31 de octubre de 2021. *Frivolidades*, fiel a su estilo, publicó una caricatura de doble sentido: “En el campo de aviación”, número 102, 10 de diciembre de 1911. P. 15. Puede consultarse en línea: <<http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558075be7d1e63c9fe1a299?intPagina=21&tipo=publicacion&anio=1911&mes=12&dia=10&butIr=Ir>>, Rescatado el 31 de octubre de 2021.



“La Gramática y la aviación. Modo de conjugar el verbo *Ponerse en ridículo*”
La Risa, número 76, 9 de diciembre de 1911, sp.

Cualquier actividad que realizara el presidente Madero, sería motivo de burla de estas publicaciones. Para octubre de 1911, la compañía cigarrera “El Buen Tono”, anunció el cambio de su famoso dirigible publicitario. En el número 24 de la revista, del 26 de octubre de 1911, ya conocido el triunfo electoral de Madero, *Multicolor* publicó una caricatura en donde se ve a un piloto de dirigible tratando de elevar el globo con dificultad. El piloto es Gustavo A. Madero y el dirigible es Francisco. Está claro el mensaje: Francisco es manejado por su hermano Gustavo, el poder detrás de la silla presidencial, y por esa razón, el desastre nacional es inminente:



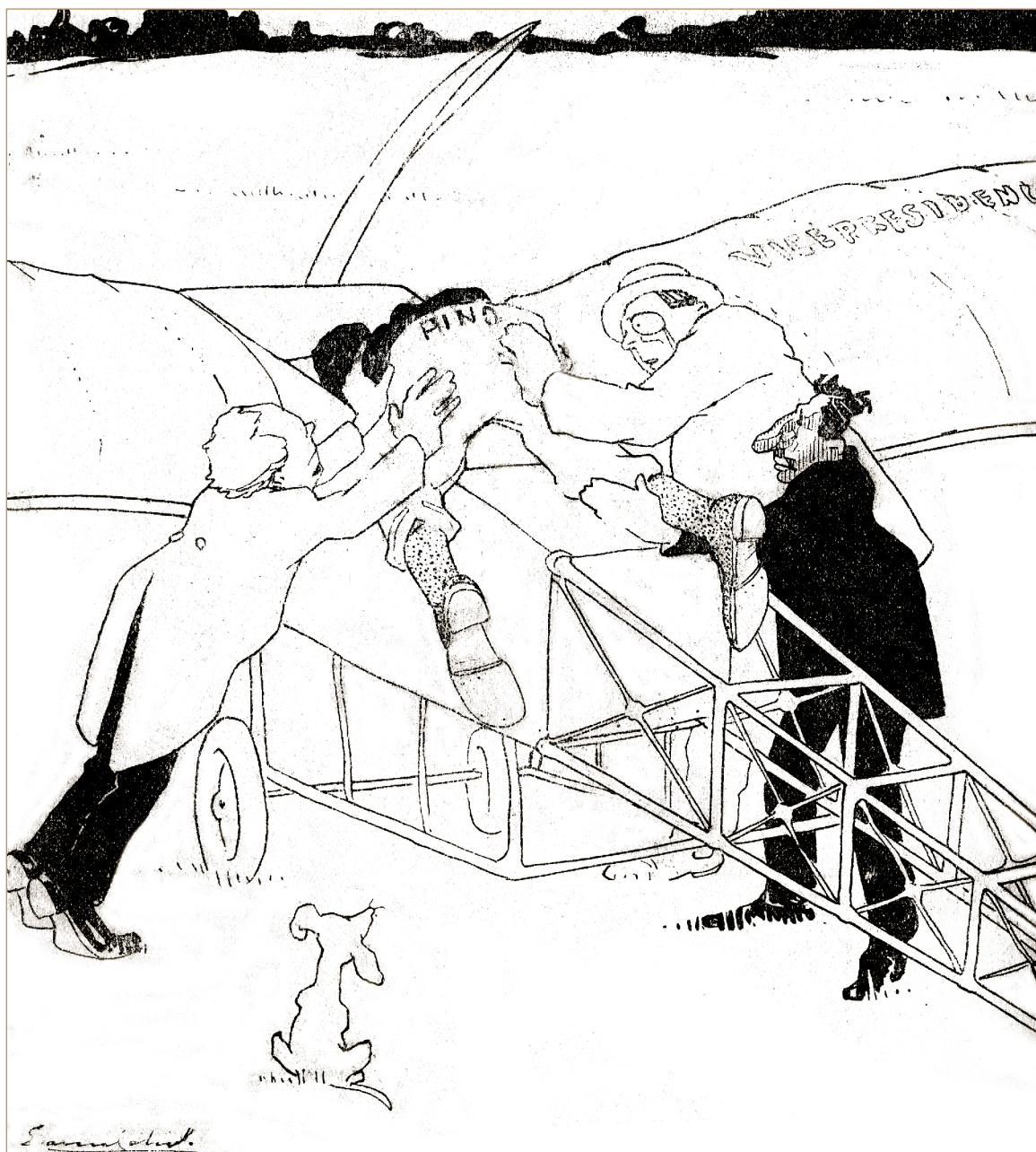
El Nuevo Dirigible: ¡Pancho!, Gustavo Madero
Portada. *Multicolor*, Núm. 24. México, 26 de octubre de 1911. sp.

Para el número 27, del 16 de noviembre de ese año, ya se conocía la fecha de la exhibición aérea de la compañía Moisant International Aviators, por lo que Ernesto “el Chango” García Cabral aprovechó para satirizar la situación política del país:



Ernesto “El Chango” García Cabral, “El espectador: Su vuelo fue corto; pero no estuvo del todo mal. Veremos qué tal lo hace el que acaba de subir.”
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 27, 16 de noviembre de 1911. sp.

Mientras los aviones del general Bernardo Reyes y de los hermanos Francisco y Emilio Vázquez Gómez se estrellan, el piloteado por Gustavo A. Madero y que lleva en la cola a Francisco, se eleva ante un páramo desierto, mientras lo que dialogan en Francisco León de la Barra y el pueblo, quien no parece tener mucha confianza ante el nuevo piloto. En el siguiente número, “El Chango” García Cabral insiste en el tema de la aviación, como metáfora del inminente desastre aéreo:



Ernesto “El Chango” García Cabral, “Ya lo treparon al aparato; pero se puede apostar a que no sube.”
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 28, 23 de noviembre de 1911. sp.

La escena es familiar en la revista, tres personas, Gustavo A. Madero, Juan Sánchez Azcona y Jesús Urueta están subiendo a un torpe piloto –José María Pino Suárez– a un avión llamado vicepresidencia. El lector, como espectador que rompe el plano –la “cuarta pared” en lenguaje cinematográfico– o el perro, juzgan ineficaz al aviador y en consecuencia, será incapaz de mantener el vuelo. Este pesimismo lo reitera la revista en el mismo número con un barco y un automóvil. La editorial es la misma: los nuevos no serán capaces de conducir al país.

En el número 29, del 30 de noviembre de 1911, *Multicolor* hace varias referencias a la “Semana de la Aviación”. Se publica un retrato sin firma de la aviadora estadounidense Mathilde E. Moisant, quien causó gran admiración su destreza al volar su aparato.



La Moissant

Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 29, 30 de noviembre de 1911. sp.

La otra imagen es del torero Rodolfo Gaona, quien logró subir a un avión durante los primeros días de la semana de aviación. La crónica que acompaña al dibujo del “Chango” García Cabral, que destaca la valentía del torero por volar y la mala suerte de su director Mario Vitoria, quien, “por su peso”, o al menos así lo justificó, no pudo hacer lo mismo:

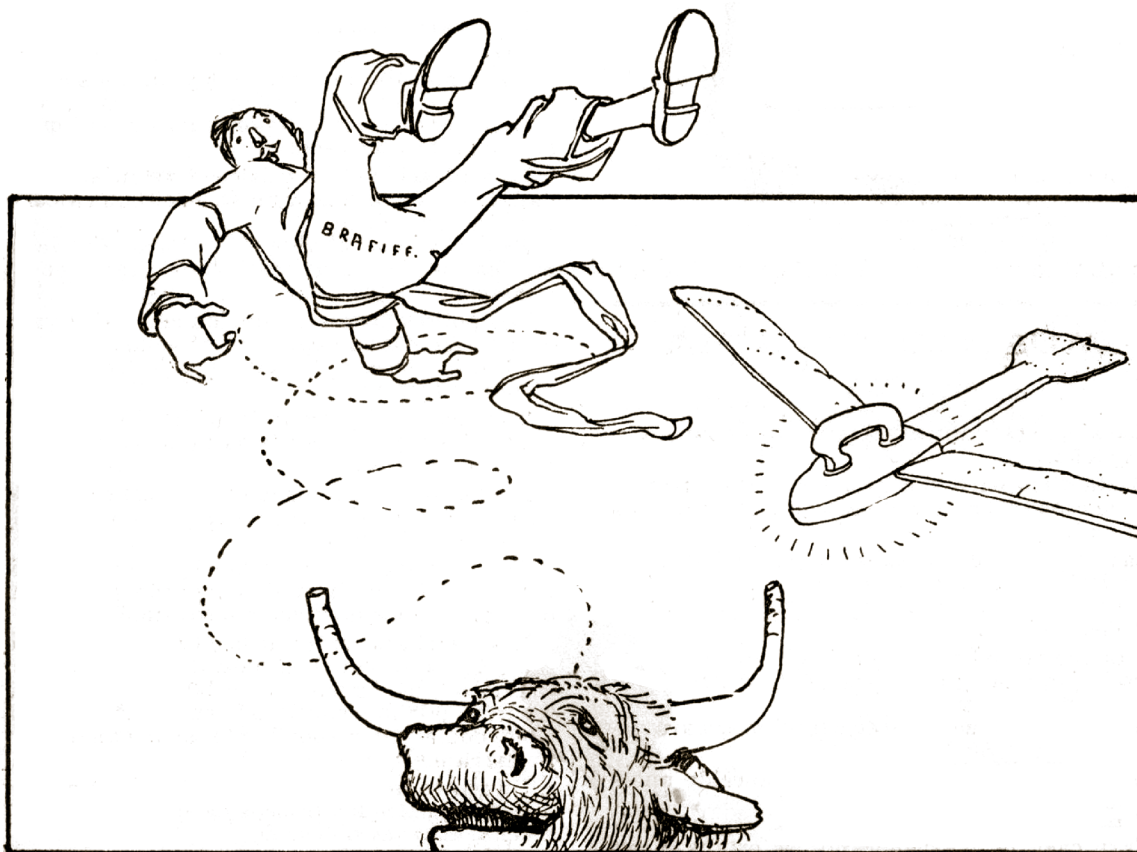


Ernesto "El Chango" García Cabral, "Gaona aviador."
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 29, 30 de noviembre de 1911. sp.

Muchas han sido las veces que he renegado de mi gordura; pero nunca tanto como el sábado último, que, por unos cuantos kilos de más, me vi privado de la dicha de sentirme zopilote humorístico. ¡Malditas carnes!... Mi compañero, más bien dicho, mi alternante, porque han de saber ustedes que debía yo alternar con el Vidal y Flor de los toreros (me refiero a la elegancia), pues bien, mi alternante o séase el excelentísimo señor don Rodolfo Gaona, se dio el gustazo de hacer un vuelo de P.P. y W.

¡Con que serenidad subió a aparato! ¡Cuanta sangre fría en el momento del arranque y ¡qué manera de reírse de mí que no podía subir... por gordo!¹³

El tercer dibujo es una burla para Alberto Braniff, quien no logró lucir en la semana de la aviación como los pilotos estadounidenses y franceses:



Un vuelo de Braniff (en "El Toreo")
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 29, 30 de noviembre de 1911. sp.

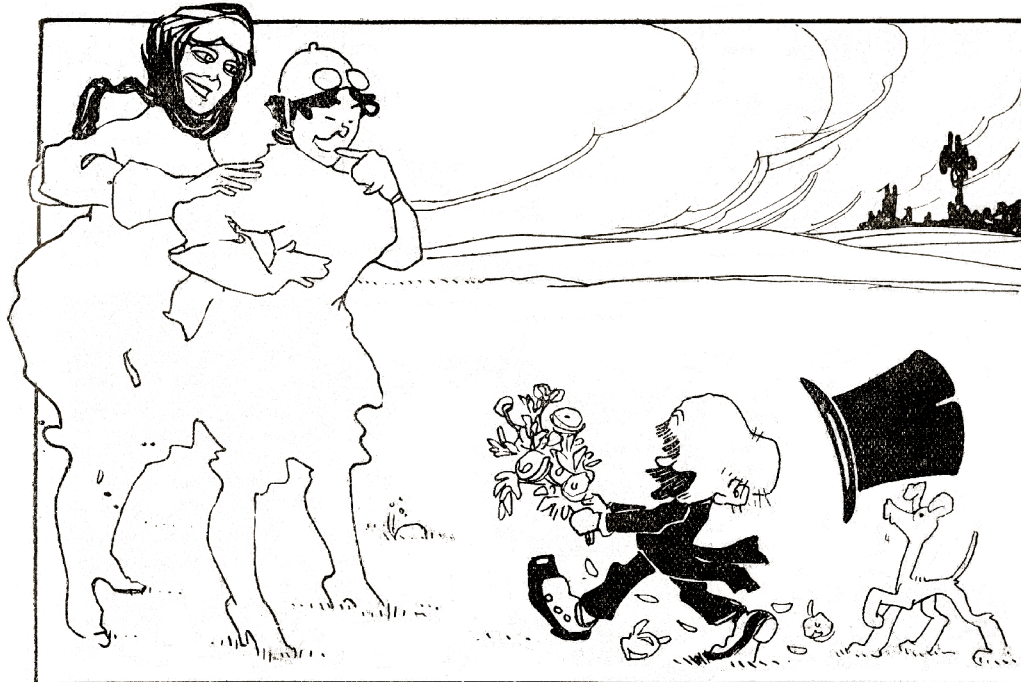
La crónica "humorística" concluye con unos versos aviadores, en donde aprovecha Vitoria para burlarse de nueva cuenta del gobierno de Madero:

¹³ *Multicolor*, número 29, 30 de noviembre de 1911. Sp.

¡A VOLAR! ¡A VOLAR!

Pero olvidemos las miserias nuestras
y esperando el mañana
de la aviación a las gallardas muestras
antemos un hosanna!
y cargan de Jehová las bendiciones
sobre las dulces naves
que inquietan hoy, haciendo evoluciones,
el reino de las aves
¡Bien quisiera, don Pancho, que estos ratos
Fueran uno y eterno...!
Mientras se hablan de vuelos y aparatos,
¡no se habla del Gobierno!¹⁴

Aún no cumplía ni un mes Madero como presidente de la República. En el número 30, del 7 de diciembre de 1911, tomando la crónica de *El Imparcial* de la visita y vuelo de Madero, el 30 de noviembre de 1911, García Cabral dibujó al presidente Madero, desproporcionado a la estatura de las aviadoras Moissant y Harriet Quimby, quien meses después fallecería en un accidente aéreo, como un enano enamorado, sin comparación a la grandeza de las aviadoras:



“... se presentó en el campo de aviación, obsequiando ramos de flores a las Sritas. Moissant y Quimby. (*El Imparcial*)
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 30, 7 de diciembre de 1911. sp.

¹⁴ Ídem.

La crónica de *Multicolor* fue despiadada. Si vieron los redactores con admiración el vuelo del torero Gaona, con burla lo hacen con el de Madero, pues consideran que su vuelo sólo lo hizo por frívolo y en busca de una popularidad que ha perdido:

¡Yo no quiero ser menos que Gaona!

¡Tres!

Son tres los ídolos de nuestro pueblo:

GAONA, MARÍA CONESA y el excelentísimo señor don Francisco I. Madero, Presidente de la República.

Pues bien, estas tres personas distintas y de una sola admiración verdadera, sienten una afición desmedida por el modernísimo deporte de la aviación.

Y en apoyo de mi aserto, a las pruebas me remito.

Gaona voló hace varios días; el señor Madero, por no ser menos que Gaona, voló también, y la Conesa, que hasta ahora es la más prudente, cualquier día de estos se remonta por esas alturas.

Cosa es esta que me trae grandemente preocupado, porque esto de subir en aeroplano es más contagioso de lo que yo creía.

Nuestro mismo director, en un rato de humorismo, quiso ascender a la atmósfera, aunque no lo logró por ser hombre de mucho más peso que nuestro ilustre mandatario y que nuestro admirable torero.

Total: que nos ha invadido el delirio de la altura, la locura aérea, en una palabra.

Y el mal no tiene remedio, por la sencillísima razón de que nosotros los mortales de las capas inferiores, nos sentimos siempre con ganas y ánimos para imitar en todo a las personas que la popularidad consagra como seres superiores.

Y al ver que la Conesa desea ascender, a riesgo de perder, al menor accidente, sus inmensas facultades para el arte de Terpsícore; que Gaona se remonta despreciando olímpicamente su brillantísima carrera de astro taurino, y que el señor presidente subió, ¡naturalmente! más que Gaona, importándole un pepino la nave del Estado, expuesta a naufragar al más ligero viento, todo el mundo siente deseos de hacer una excursión por los aires, aún a costa del pellejo.

Dados los ejemplos, nos sentimos heroicos.

Hasta mi insignificancia tiene un mal pensamiento.

Me digo: «Yo no soy menos que Gaona», y estoy dispuesto a subir cualquier día de estos. Ahí es nada, ascender, aunque no sea más que un momento sobre el nivel de los demás hombres.

¡Nada que subo!

Gaona tuvo que sentirse más alto que nosotros con sólo ocupar un asiento en uno de esos artefactos.

Y el propio señor Madero, gracias al piloto Dyott, a fuerza hubo de reconocer que una vez más quedaba a gran altura entre sus conciudadanos, que le aplauden y admiran como admiran y aplauden a la Conesa y a Gaona.

EL DUENDE.¹⁵

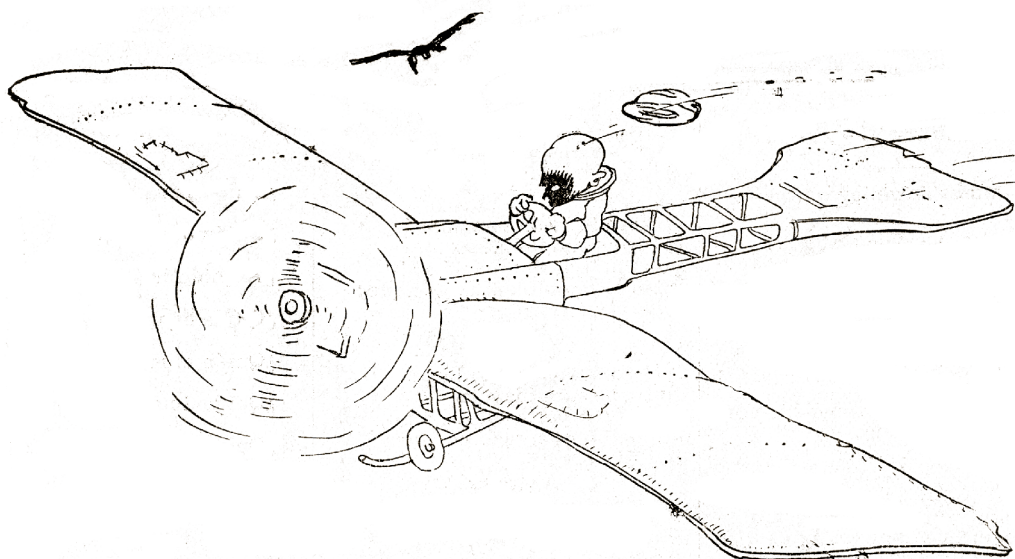
Si quedaba alguna duda sobre la burla hacia la estatura del presidente Madero, las siguientes caricaturas de García Cabral las despejaría.



“Los que mejor volaron” (El enano González, Gaona y Madero)
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 30, 7 de diciembre de 1911. sp.

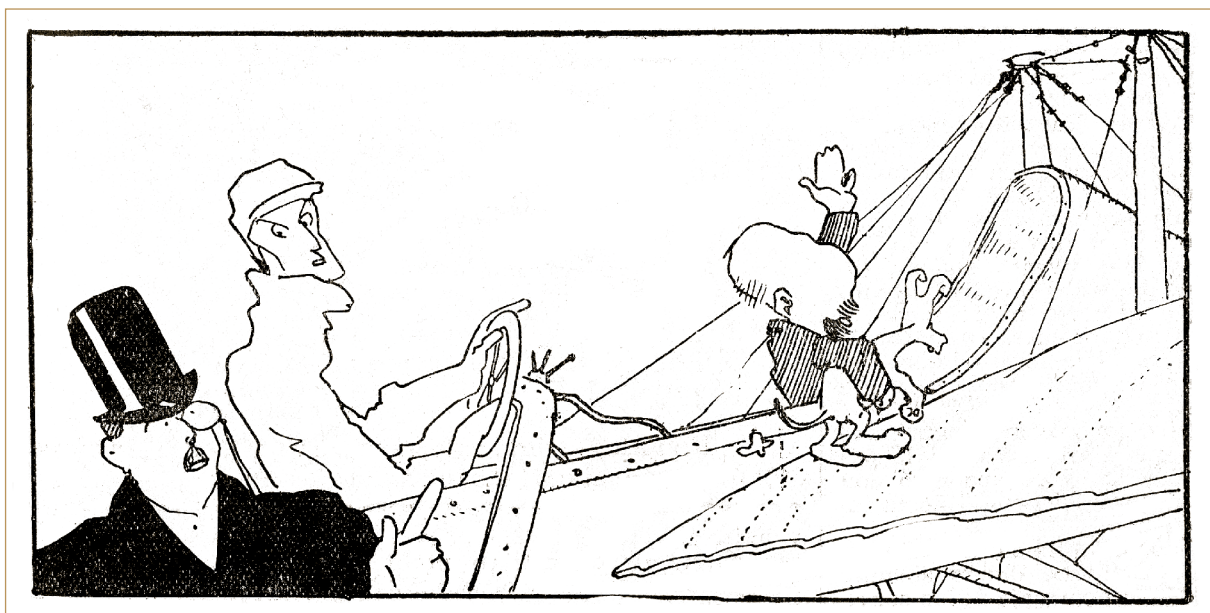
Cabral compara, en estatura, al presidente Madero con el actor enano González, quien actuaba en el teatro de revistas de la época. De nueva cuenta, la figura del torero Gaona se agiganta ante el presidente, pues sostiene a ambos personajes de la mano, como niños, en las alas del avión. Si bien Madero está de espaldas, el sombrero de copa, que usó el día de su vuelo, hace que el lector, cómplice de la broma, lo identifique de manera inmediata.

¹⁵ Multicolor, número 30, 7 de diciembre de 1911. Sp.



“El Sr. Madero rayó a gran altura... ¡Naturalmente!
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 30, 7 de diciembre de 1911. sp.

De nueva cuenta, la estatura de Madero es tema de burlas por parte de *Multicolor* y en la siguiente, aprovechando la anécdota de Vitoria que no pudo subir al avión por su peso, se la atribuyen a Gustavo A. Madero, ya que “por pesado” –impopular– no pudo volar.



“Gustavo. - ¿A mí no me sube Vd.? El aviador. - No señor: Vd. Es muy pesado”
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 30, 7 de diciembre de 1911. sp.

Al comparar los vuelos como un acto de circo, el caricaturista pone a Braniff, Gaona y, por supuesto, como enano, a Madero, interpretando una estrofa de la canción: “Las mariposas”¹⁶, muy popular a principios del siglo xx en México:

Nuestros volátiles



Las lindas mariposas del amor,
que están enamoradas de la luz,
 extienden al volar de flor en flor
 al sol ardiente leves alas de pintado tul.

“Nuestros volátiles”

Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 30, 7 de diciembre de 1911. sp.

¹⁶ Canción de dominio público.

A esta sección de sátira gráfica, se acompaña con unos versos bufos que, por increíble que parezca, no hace alusión al presidente o a su gobierno:

¡Oh, la Aviación!
 No lo dudes, lector, vale la pena
 Concurrir a los campos de Valbuena
 A mirar que aviadoras y aviadores
 Se lancen cual cóndores
 A regiones excelsas a las cuales
 No llegaron Cantolla y sus iguales.
 ¿Qué dijeran, señor, nuestros abuelos
 Al mirar esos vuelos
 Con que sus nietos el espacio cruzan,
 Quedándose tan frescos y campantes
 Como se hallaban antes?
 Pues cosa es que anonada y que sorprende
 Ver que los aires hienden
 Y que el vuelo remonta
 Un gigantesco pajarraco de esos
 Y mirar que después bajan ilesos
 El pájaro en cuestión y quien lo monta.
 Que el asunto progresa, es indudable:
 ¿No nos relata el cable
 Los diarios prodigiosos adelantos
 Del mono y del biplano tal y tantos?
 ¿No nos dice también que son escasos
 Ya los sustos, las planchas y porrazos?
 ¿Qué se cruzan en unos cuantos días
 Los estrechos, los mares y bahías?
 Pues siguiendo la cosa este camión,
 Sin tener de profeta, ni adivino
 Pretensiones ningunas,
 Como cosa hecha veo
 Que habrá viajes (por aire) de recreo

Al alcance de todas las fortunas;
 Y que después a la aviación aérea
 Sucederá la etérea
 Y entonces ya no habrá por qué admirarse
 De que un hijo cualquiera de vecino
 Se marche con la música a otra parte
 Transformando de pronto en peregrino
 Del ancho cielo y vaya a radicarse
 A Mercurio o á Venus o hasta Marte.
 Entonces han de ser cosa frecuente
 Los diálogos, así como el siguiente:
 -<< ¿En dónde piensan usted, don Perengano,
 Pasar este verano?
 -Pues verá usted, aunque allí la vida es cara,
 Yo de muy buena gana lo pasara
 En Venus, donde voy todos los años;
 Pero un doctor muy hábil me receta
 Que, si quiero gozar salud completa,
 Todo en abril los baños
 De cauda de cometa.
 Ayer precisamente
 Hablé con el agente
 De un famoso balneario,
 El mejor, según dicen, que hoy existe
 En el cometa aquel del Centenario >>
 De pensar nada más en tanto y tanto
 Portentoso adelanto
 Que en estas y otras cosas va á lograrse,
 De prever porvenir tan estupendo
 Siento, lector, mis fuerzas agotarse
 Y el escribir y hasta el pensar suspendo.

E.L. QUINTO¹⁷

¹⁷ *Multicolor*, número 30, 7 de diciembre de 1911. Sp. El autor de estos versos pudo haber sido cualquiera de los escritores teatrales que acompañaron a Vitoria en esta revista: Jacinto Capella- cuyo retrato aparece en el mismo número-, Santiago Suárez, Carlos M. Ortega, Arturo Romero y Campa, José Romo, entre otros. Ver: Saborit, *Óp. Cít.* p. XIV

Para rematar, el “Chango” García Cabral, hace referencia de la nueva “profesión” de Madero, que le resta seriedad a su puesto como presidente:



—¿No sabes que hay un libro que se llama «La Sucesión Presidencial?»

—Sí, mano, es un libro del “Volador.”

—¡Qué va á ser del “Volador!” Es de Don Francisco Madero.

—Pues sí, de Don Francisco Madero “El Volador.”

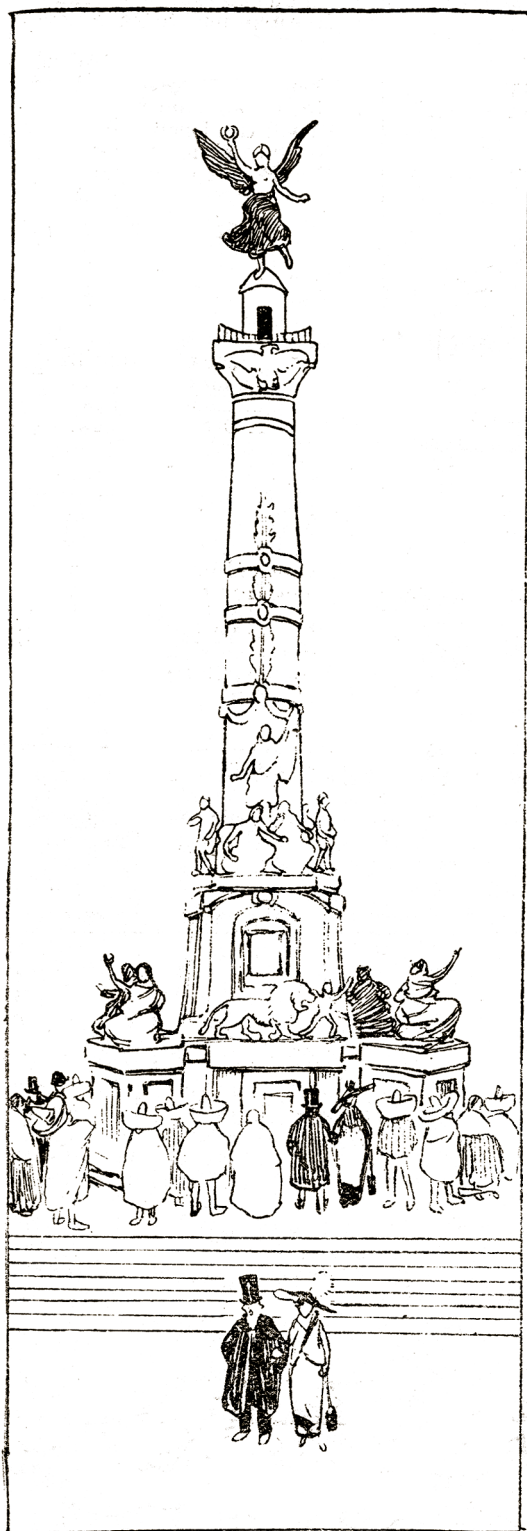
- ¿No sabes que hay un libro que se llama “La Sucesión Presidencial” -Sí, mano, ¿es un libro del “Volador?”

-Qué va a ser del “Volador” Es de don Francisco I. Madero. -Pues sí, de don Francisco Madero “El Volador”

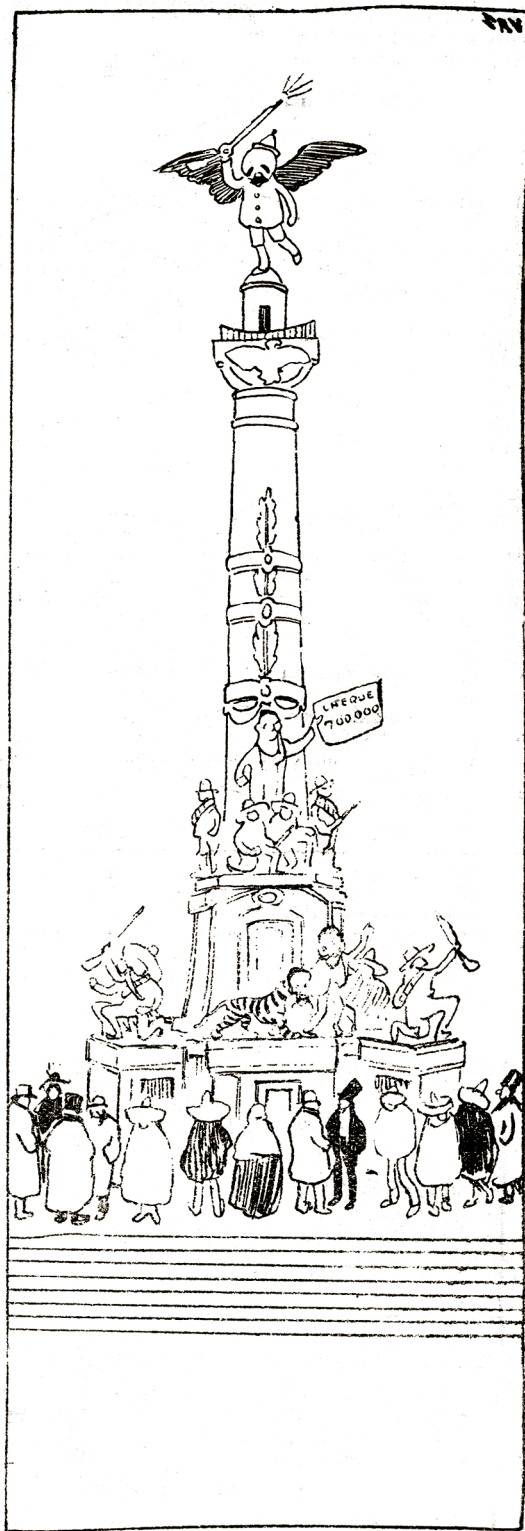
Multicolor, Año I, México, 7 diciembre de 1911, Núm. 30.

En su siguiente número, *Multicolor* insistió en el tema: Santiago R. de la Vega hizo un símil del recién inaugurado monumento a la Independencia con la hipotética “columna de la Revolución”, coronada con un Madero volador, disfrazado de duende y su hermano Gustavo, desfalcando a la Hacienda pública y el general Bernardo Reyes conduce a un tigre con el rostro de Emiliano Zapata, todos rodeados por hordas de revolucionarios:

MEXICO MONUMENTAL



Columna de la Independencia



Columna de la Revolución

Santiago R. de la Vega, "México Monumental. Columna de la Independencia. Columna de la Revolución"
Multicolor, número 31, 14 diciembre de 1911. sp.

El 8 de diciembre de 1911, *El Imparcial* anunció la carrera de automóviles que patrocinó de la Ciudad de México a Puebla y de regreso¹⁸. Esta nota fue aprovechada por *Multicolor*, para señalar el objetivo de los Hermanos Vázquez Gómez y Bernardo Reyes: derrocar al gobierno de Madero:

La carrera Imparcial-Puebla



Emilio.—Nos va ganando el aviador.
Bernis.—Sí; pero se puede caer, y si se cae, ganamos nosotros.

“La carrera Imparcial- Puebla”
Multicolor número 31, 14 de diciembre de 1911, sp.

¹⁸ La carrera inició el 24 y concluyó el 25 diciembre de 1911, siendo triunfador Ubaldo Bassini. Ver: *El Imparcial*, 24 y 25 de diciembre de 1911.

Por último, el caricaturista García Cabral presenta un presidente Madero que volvió a los campos de Balbuena, no para intentar un nuevo vuelo, si no para ocupar el terreno para la cena de Noche Buena, ya que su familia es muy grande y al parecer, todos se benefician del presupuesto:



Ernesto "El Chango" García Cabral
Imagen tomada de la revista *Multicolor*, número 31, 14 de diciembre de 1911. sp.

A partir del número 34, del 4 de enero de 1912, el responsable de *Multicolor* fue el escritor José F. Elizondo, pues Mario Vitoria había sido expulsado del país. A pesar de ello, y en franco desafío al gobierno, Elizondo advirtió que la revista no cambiaba de programa:

Como algunos diarios se han permitido prejuzgar la norma de conducta que observará esta publicación en lo sucesivo, debo expresar francamente que, de acuerdo en absoluto en la marcha

de antier del seminario que hoy dirijo, y seguro de que su vida es necesaria para el bien público, seguiré rectamente la independencia de ideas que hasta hoy ha tenido dentro del humanismo sano que lo ha colocado a la cabeza de los semanarios festivos de la República.¹⁹

El linchamiento gráfico de *Multicolor* y otras publicaciones no cesó. La burla y la ofensa fue así milada por el pueblo llano, quien fue abandonando al presidente, haciendo débil a su gobierno, haciendo más fácil para el Antiguo Régimen dar el golpe de Estado en febrero de 1913. Sobre este abandono escribió Antonio Saborit:

Tras la ruina de Madero el silencio cayó sobre la Ciudad de México. Tal es a veces el orden del escándalo. Y como un imán el silencio que siguió al corto gobierno revolucionario empezó a extraer de esa temporada voces y diálogos que algunas veces lograron transitar hacia la letra impresa. Uno de ellos es el que Madero tuvo con su inspector general de Policía, Emiliano López Figueroa, poco después del pronunciamiento militar en Veracruz. “Ya se que en el Jockey Club se brindó por el triunfo de Félix Díaz”, dijo Madero antes de que López Figueroa le dijera nada sobre la repercusión que había tenido en la capital ese pronunciamiento. El inspector hizo un silencio antes de hablar, acaso más que por esconder su propio parecer que por respeto al enigma que gobierna las pasiones en la opinión pública. “También en las pulquerías, señor Presidente, se ha brindado de la misma manera”.²⁰



¹⁹ José F. Elizondo, “Multicolor no cambia de programa”, *Multicolor*, número 34, 11 de enero de 1912. Sp.

²⁰ Saborit. *Óp. Cít.* pp. LX-LXI.

Fuentes consultadas

Hemerografía

El Ahuizote

El Argos

El Diario

Frivolidades

Gazeta de México

El Imparcial

La Lima de Vulcano

El Mañana

La Risa

El Siglo Diecinueve

La Sociedad

El Tiempo

Bibliografía

BARAJAS DURÁN, Rafael (el Fisgón), *El linchamiento gráfico de Francisco I. Madero*, México, Fondo de Cultura Económica, 2019.

CAMACHO MORFÍN, Thelma, “Los álbumes de “El Buen Tono”. Fotografía y catolicismo social (México, 1894-1909)”, en *Boletín Americanista*, año LXV. 2, n.º 71, Barcelona, 2015.

CASASOLA, Agustín V., *Álbum Histórico Gráfico*, México, S.P.I., 1921.

- CASASOLA, Gustavo, *Seis Siglos de Historia Gráfica de México, 1325-1976, Tomo V y VI*, México, Editorial Gustavo Casasola S. A. 1978.
- CUMBERLAND, Charles C., *Madero y la Revolución mexicana*, México, Siglo Veintiuno, 1977.
- DEL CAMPO GARCÍA, Eliseo Martín, *40 años y siempre con la Aviación mexicana*, Spi.
- GONZÁLEZ RAMÍREZ, Manuel, *Fuentes para la Historia de la Revolución mexicana. II. La caricatura política*, México, Fondo de Cultura Económica, 1955.
- MADERO, FRANCISCO I., *Obras Completas de... Memorias. Tomo I*, México, Editorial Clío, 1998.
- MARÍA Y CAMPOS, Armando de, *La navegación aérea en México*, México, Compañía de Ediciones Populares, 1944.
- MILLARES, Kathya, “La noche gloriosa de Mario Vitoria y El Chango García Cabral”, *Nexos*, julio de 2011.
- PRUNEDA, Salvador, *La caricatura como arma política*, México, INEHRM, 1958.
- ROSS, Stanley R., *Francisco I. Madero. Apóstol de la democracia mexicana*, México, Biografías Ganesa, 1959.
- RUIZ ROMERO, Manuel, *Aviación General. Una crónica de la aviación general Mexicana*, Edición del autor, 2007.
- VILLELA GÓMEZ, José, *Breve historia de la aviación en México*, México, Edición del autor, 1971.
- VILLELA JR. JOSÉ, *Pioneros de la aviación mexicana*, Ediciones Colofón, 1964.
- SABORIT, Antonio, *Febrero de Caín y metralla. La Decena Trágica. Una antología*, México, Cal y Arena, 2013.
- TAYLOR, HANSEN, Lawrence Douglas. “La aviación militar federal en la Revolución, 1910-1914”, *Sólo Historia*, número 10, octubre-noviembre, 2000.



**FRANCISCO I. MADERO
Y LA AVIACIÓN
A 110 AÑOS DE SU VUELO**

Fue editado por el INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS
HISTÓRICOS DE LAS REVOLUCIONES DE MÉXICO

en marzo de 2022 en la Ciudad de México.



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA

