



SUA(y)ED
Filosofía / Letras



Facultad de Filosofía
y Letras

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
SISTEMA DE UNIVERSIDAD ABIERTA Y EDUCACIÓN A DISTANCIA

**Francisco Sarabia: identidad generacional
y memoria histórica**

TESIS

Que para obtener el título de
LICENCIADA EN HISTORIA

PRESENTA

ITZEL ALEJANDRA REYES AVALOS

DIRECTOR DE TESIS:

LIC. ERNESTO PEÑALOZA MÉNDEZ

Ciudad Universitaria, Cd. Mx., marzo 2021.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
A. ANTECEDENTES E INTERÉS DEL TEMA.....	4
B. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	6
Negativo 68.....	7
Negativo 72.....	8
Negativo 73.....	9
C. HIPÓTESIS.....	9
D. OBJETIVOS.....	10
D.1. OBJETIVO GENERAL.....	11
D.2. OBJETIVOS PARTICULARES.....	11
E. MARCO TEÓRICO METODOLÓGICO.....	14
F. ESTADO DE LA CUESTIÓN.....	27
F.1. ESTUDIOS PIONEROS.....	28
F.2. LA AVIACIÓN EN LA CRÓNICA.....	30
G. ORGANIZACIÓN DE LA TESIS.....	38
CAPÍTULO 1 LA CONSTRUCCIÓN DE UNA IDEA.....	41
1.1. PLANEADOR Y DIRIGIBLES.....	43
1.2. EL INVENTO MÁS AUDAZ.....	48
1.3. INICIOS DE LA AERONÁUTICA EN MÉXICO.....	68
1.4. DEL ESPECTÁCULO A LAS CAMPAÑAS MILITARES.....	72
1.5. BIPLANO “SONORA”.....	82
1.6. INVESTIGACIONES PIONERAS.....	87
1.7. DE LAS CAMPAÑAS MILITARES AL CORREO AÉREO.....	89
1.8. AVIACIÓN CIVIL Y COMERCIAL.....	90
1.9. LA SUCESIÓN PRESIDENCIAL.....	92
1.10. LA MUERTE DEL PILOTO EN EL IMAGINARIO.....	96
1.11. CHARLES LINDBERGH.....	98
1.12. EMILIO CARRANZA.....	102
1.13. AMELIA EARHART.....	109
1.14. FIGURAS MÍTICAS.....	115

CAPÍTULO 2	VOYANT TOOLS	117
	HEMEROGRAFÍA	119
	2.1. PASOS BÁSICOS PARA VISUALIZAR EL <i>CORPUS</i>	123
	ESPECIFICACIONES	123
	A. CONOCIMIENTO DE CAUSA	124
	B. ABRIR HERRAMIENTA	124
	C. EXPLORAR EL <i>CORPUS</i>	125
	2.2. LA MUERTE DE FRANCISCO SARABIA.....	126
	A. GRÁFICAS	127
	B. CIRRUS.....	127
	C. SUMARIO	129
	D. CONCORDANCIAS.....	129
CAPÍTULO 3	CONQUISTADOR DEL CIELO	132
	3.1. ANÁLISIS DE REPRESENTACIÓN	135
	3.1.1. CATEGORÍA 1: PERSONAJE DESTACADO	136
	3.1.2. CATEGORÍA 2: GRUPO O PERSONAJES CON ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS	138
	CONSIDERACIONES FINALES	144
	NEGATIVO 68	147
	NEGATIVO 72	147
	NEGATIVO 73	148
	CANCIONES	149
	FUENTES CONSULTADAS	151

INTRODUCCIÓN

A. ANTECEDENTES E INTERÉS DEL TEMA

Desde 1953 los académicos del Archivo Fotográfico Manuel Toussaint (AFMT) del Instituto de Investigaciones Estéticas (IIEs) se han dedicado a organizar, preservar y difundir imágenes de sitios arqueológicos, coloniales y de otros periodos de interés histórico y artístico.¹ A partir del 2000 iniciaron la digitalización de los acervos pertenecientes al AFTMT, con la intención de aprovechar las muchas ventajas que ofrecían las, entonces llamadas, nuevas tecnologías. Principalmente, la importancia que tiene la digitalización de una imagen analógica, lo que permite disminuir notablemente la manipulación del material físico con el fin de crear nuevas vías de conservación, además de abrir la posibilidad de incluir recursos de descripción mucho más precisos, al tiempo de poner a disposición de los usuarios métodos de descripción mediante bases de datos, así como proporcionar herramientas de consulta confiables para el estudioso en las áreas de humanidades.

En 2012 Cristina Cortés Herwin donó al IIEs de la UNAM 113 negativos fotográficos en plata sobre gelatina con un soporte en papel de varios formatos fechados entre 1915 y 1943, la mayor parte de ellos en formato panorámico, además de impresos fotomecánicos y una muy poca cantidad de negativos de formatos 6×6” y 5X4”. Gracias al *Programa de Apoyo Financiero para el Desarrollo y Fortalecimiento de los Proyectos Unitarios de Toda la UNAM en Línea (PAPROTUL)* se diseñó el proyecto: *Estabilización, digitalización y documentación de la Colección de fotografías panorámicas “Vicente Cortés Sotelo”*, con número de registro 1400, cuyo responsable es el maestro Ricardo Alvarado Tapia, el objetivo de dicho proyecto fue:

prolongar el buen estado general de conservación y facilitar el acceso a las imágenes de la colección, se planteó la necesidad de convertir el contenido

¹ El AFMT pertenece al Instituto de Investigaciones Estéticas de la Universidad Nacional de México. En 1936 el historiador Manuel Toussaint y Ritter fundó el Instituto, posteriormente en 1953 inició las labores necesarias para la organización de los materiales reunidos hasta ese momento. El volumen del material fotográfico que resguarda supera las 750,000 imágenes Disponible en: http://www.esteticas.unam.mx/acervo_afmt Fecha de consulta: 8 de octubre 2017.

icónico de las fotografías analógicas a formato digital a través de la creación de archivos maestros digitales perfectamente formateados y de excelente calidad, destinados a contribuir a la protección de los originales, disminuyendo su manipulación y facilitando el acceso a la información visual a través de diferentes plataformas y como representante del documento de origen respecto a su integridad y aspecto físico.²

El primer acercamiento a este proyecto de conservación se dio por mi interés en teoría de la fotografía de mediados del siglo XX y la materia “Análisis e investigación histórica IV y V (Curaduría e investigación histórica)” impartida por el maestro Ernesto Peñaloza Méndez (2014-2015) en la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Posteriormente realicé mi servicio social (2015-2016) en el AFMT. Mis tareas incluyeron distintas fases del proyecto: análisis y registro del estado de conservación, limpieza y estabilización adecuada de negativos (se sustituyeron las cajas y sobres originales por cajas de polipropileno libre de ácido), digitalización, edición digital y documentación.

Es importante mencionar que para esta investigación consideré como relevante destacar que los recursos computacionales agilizan el análisis de diversos objetos de estudio; por ejemplo, en el caso de los archivos patrimoniales permiten el estudio iconográfico y pueden suscitar una reflexión con un nuevo poder de sugerencia metodológica diferente al formato tradicional de ponencia o ensayo académico.³ Por otra parte, el proyecto de digitalización de los negativos de la Colección Vicente Cortés Sotelo ha contribuido a la divulgación de su legado histórico.⁴

² Alvarado Tapia, Ricardo, PROYECTO PAPROTUL_1400: ESTABILIZACION, DIGITALIZACIÓN Y DOCUMENTACIÓN DE LA COLECCIÓN DE FOTOGRAFÍAS PANORÁMICAS “VICENTE CORTÉS SOTELO”, 1 de julio de 2016. Disponible en: <http://www.esteticas.unam.mx/vcs/>
<https://archivos.gob.mx/Legajos/pdf/Legajos08/06Digitalizacion.pdf> Fecha de consulta: 9 de enero de 2017.

³ Destaco el trabajo realizado por Aurelio de los Reyes para ilustrar la Historia de la Revolución mexicana del COLMEX y después los efectuados por Andrés Ríos Molina *La psiquiatría más allá de sus fronteras. Instituciones y representaciones en el México contemporáneo*.

⁴ El proyecto de estabilización de la Colección VCS motivó a otra tesis. *Vid.*: Ponce Hernández Alejandro, *La gestión de un nuevo orden: reforma, profesionalización y problemáticas de la*

B. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Existen diversas crónicas y estudios referentes a la historia de la aviación que muestran una predisposición conceptual del “héroe aviador” así como una conciliación entre lo que se ha escrito y las representaciones simbólicas del piloto, al menos en países como México. Sin embargo, hace falta una interpretación desde la Historia visual indispensable para el entendimiento de una identidad generacional, pero sobre todo para la memoria. En el presente trabajo me dediqué al análisis de tres negativos de Francisco Sarabia tomadas por Vicente Cortés Sotelo, fotógrafo oficial de la Fuerza Aérea Mexicana⁵, fechadas el 24 de mayo de 1939 [negativos 68, 72 y 73]. Establecí la selección con base en el material que me permitieron estabilizar en el AFMT. Lo primero que se observa en las imágenes es la pose del piloto y su avión modelo *Granville-Miller & De Lackner R6H Gee-Bee* bautizado “Conquistador del Cielo”; su vestimenta resalta la estructura social y la importancia de las relaciones entre estratos (el piloto, los niños y hombres obreros uniformados con overoles de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas); los hangares del aeropuerto de la Ciudad de México, el encuadre de la toma y las banderas de México y Estados Unidos pintadas en la máquina.

policía de la Ciudad de México: 1923-1928, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 2018, 135 pp.

⁵ Secretaría de la Defensa Nacional. Dirección General de Archivo e Historia. Sección de Historia, en *Departamento de Dirección de Archivo Militar*, caja número 796 D/111/ 6-10969, Cortés Sotelo Vicente, Mayor Aux. Supernumerario y Mayor P.A., año 1932, Fecha de consulta: 28 de octubre de 2015.

Cabe señalar que existe un cúmulo de fotografías que involucran los elementos anteriores⁶. También debe considerarse que, a la fecha, no he encontrado copias de la Colección de Vicente Cortés Sotelo en noticias escritas, o en archivos históricos como el de la Secretaría de la Defensa Nacional, Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, Archivo Histórico Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Hemeroteca Nacional o el Archivo General de la Nación. Por lo que, para esta investigación recorro a tres negativos de plata sobre gelatina **inéditos**:

⁶ A la fecha he localizado 2988 documentos y fotografías relacionados con la aviación en el catálogo de la Fototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH, SINAFO). Treinta de estas fotografías son de Francisco Sarabia y “El Conquistador del Cielo”.

En el catálogo en línea de *Magnum Photos* hay 145 fotografías relacionadas con la aviación. En ninguna aparece Francisco Sarabia. Palabra clave “aviation”. Disponible en: <https://pro.magnumphotos.com/CS.aspx?VP3=SearchResult&VBID=2K1HZOBR3MH3FJ&SMLS=1&RW=1366&RH=625>

En el catálogo en línea de la *National Gallery of Canada* hay una fotografía de un dirigible, 1910 ca. No hay fotografías de Francisco Sarabia. Palabra clave “EARLY AVIATION”. Disponible en: <https://www.gallery.ca/cpi/collection.20century.php#sortBy=category1>

En el catálogo en línea del *INTERNATIONAL CENTER OF PHOTOGRAPHY* hay 3 fotografías de David Seymour y una fotografía de Amelia Earhart. Palabras clave “aviation” “photography”. Disponible en: <https://www.icp.org/search-results/aviation%20photography/all/all/relevant/0>

En la *Library of Congress of the United States Legislative Information* hay 8 imágenes relacionadas con la muerte de Francisco Sarabia. Palabras clave: “Francisco Sarabia”. Disponible en: <https://www.loc.gov/search/?q=francisco+sarabia&sp=1>

En el catálogo de *Getty Images* hay 422456 Imágenes, ninguna es de Francisco Sarabia, pero sí de Emilio Carranza. Palabra clave: “Aviation”. Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/fotos/aviation?family=editorial&phrase=Aviation&sort=mostpopular#license>

Fechas de consulta: 15 de octubre y 12 de noviembre de 2016.



Negativo 68. Francisco Sarabia, archivo digital del negativo original, en Vicente Cortés Sotelo. Fotografía panorámica, mayo 24 de 1939. Disponible en: <http://www.esteticas.unam.mx/vcs/#s=pano2305> Fecha de consulta: 19 de junio de 2016.



Negativo 72. Francisco Sarabia, archivo digital del negativo original, en Vicente Cortés Sotelo. Fotografía panorámica, mayo 24 de 1939. Disponible en: <http://www.esteticas.unam.mx/vcs/#s=pano2305> Fecha de consulta: 19 de junio de 2016.



Negativo 73. Francisco Sarabia, archivo digital del negativo original, en *Vicente Cortés Sotelo. Fotografía panorámica*, mayo 24 de 1939. Disponible en: <http://www.esteticas.unam.mx/vcs/#s=pano2305> Fecha de consulta: 19 de junio de 2016.

C. HIPÓTESIS

Mucho se ha dicho sobre la fotografía en cuanto testimonio del pasado, pero poco se ha hecho por relacionarla con la Historia Conceptual. Partiendo de esto, me propongo utilizar el método de las Humanidades Digitales (HD) para construir mi interpretación de identidad generacional entorno a la muerte del piloto aviador Francisco Sarabia, misma que le precede y le permite identificarse claramente con la imagen de pilotos contemporáneos a él, conformando su

particular historia de la aviación. La capacidad discursiva de la fotografía del héroe representó las condiciones morales de las élites. De tal manera los usos políticos de su figura; por ejemplo, las banderas pintadas en su avión fueron símbolos de hermandad entre México y Estados Unidos. Además, muestran la intención de reconstruir las mentalidades políticas y la representación de los soldados y del “hombre civilizado”.

Ahora bien, la hipótesis del presente trabajo plantea que la historia conceptual permite visualizar el culto al héroe aviador, de tal manera que:

Creencias + conducta + estructura/procesos sociales = **un personaje** que trascendió por su fallecimiento tuvo un efecto inmediato en la vida cotidiana; las connotaciones de “héroe” crearon una identidad generacional; por ejemplo, en sus producciones fotográficas. Me apoyaré de la definición de *héroe* con un enfoque histórico, esto me permitirá hacer presente algo del pasado. Gracias a los recursos computacionales de las Humanidades Digitales complementaré el discurso visual con el cruce de información.

Para fines del presente trabajo me limito al año de 1939, lo hago metodológicamente o como línea de análisis a partir de mi interés por las Humanidades Digitales (como detallaré en mi metodología) tomando en cuenta las noticias que informaron sobre la muerte del piloto.

D. OBJETIVOS

Me he planteado varias etapas que van desde definir el concepto “héroe aviador”, visualizar noticias de la muerte de Sarabia con un software de código abierto, hasta una interpretación fotográfica.

D.1. OBJETIVO GENERAL

El objetivo general es proponer una metodología de trabajo para visualizar un *corpus* con las Humanidades Digitales, pretendo explicar mi proceso, útil para el cruce de información obtenida en las noticias que transcribí. Esto me permitirá explicar la construcción del arquetipo del piloto aviador.

D.2. OBJETIVOS PARTICULARES

- Creación de una interpretación de identidad generacional, basada en el análisis a tres **retratos inéditos** de Sarabia fechados el 24 de mayo de 1939. Actualmente se encuentran resguardados para su consulta pública en <http://www.esteticas.unam.mx/vcs/index.html>

De los 113 negativos que conforman la Colección, analizaré los negativos:

Negativo 72 aparece Francisco Sarabia posando junto al “Conquistador del Cielo”, el fotógrafo escribió una dedicatoria al piloto y al pueblo de México:

[Esquina inferior derecha]

*Con toda mi estimación
al Pueblo de mi Patria.*

Mayo 24 de 1939
Francisco Sarabia.

[firma]

Cortés.

CINE-FOTO.

MEX. D.F.

MAYO 24 1939.

PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN.

Negativo 73 (aunque es una copia del 72) Vicente Cortés Sotelo escribió un poema y agradecimientos dedicados al aviador:

[Esquina inferior izquierda]

SARABIA NOBLE Y VALIENTE
QUE SIN HACER GRAN ALARDE,
TE ELEVASTE POR EL AIRE
TEMERARIO, AUDAZ, SONRIENTE.

AGUILA QUE EN RAUDO VUELO
HASTA NUEVA YORK, LLEGASTE
NUESTRA PATRIA ESTÁ DE DUELO
PORQUE PRONTO LA DEJASTE.
por VICENTE CORTÉS SOTELO.

[Esquina inferior derecha]

[firma]

Cortés.

CINE-FOTO.

MEX. D.F.

PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN

MAYO 24 1939.

_RECUERDO

PRO-MONUMENTO A FRANCISCO SARABIA, EMILIA CARRANZA, PANLO L. SIDAR Y
CARLOS ROVIROSA.

Negativo 68 posan Francisco Sarabia y los mecánicos aeronáuticos de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas que modificaron la aeronave modelo *Granville-Miller & De Lackner R6H Gee-Bee* conocido como "Conquistador del Cielo", en él inauguró las rutas: Ciudad de México-Chetumal,

Chetumal-Mérida, Mérida-Ciudad de México, México-Guatemala y Ciudad de México-Nueva York.

[Superior derecha]

FRANCISCO SARABIA
HEROE NACIONAL CON LOS MECANICOS
QUE ARREGLARON EL AVION
"CONQUISTADOR DEL CIELO" PARA SU
VUELO MÉXICO, NEW-YORK.
MAYO 24-1939.

[Sin firma ni leyenda]

- Presentar una metodología basada en elementos de visualización de *corpus* enfocada en administrar y preservar los registros digitales: *Voyant Tools*⁷, además de difundir el conocimiento histórico en el contexto de las sociedades digitales. Mi pasión por este trabajo, en general, me ha llevado a un creciente interés en busca de ejemplos con este mismo enfoque.
- Aportar un ejemplo de las funciones del software *Voyant Tools* creado en *McGill University* y *University of Alberta* por un grupo de expertos en Ciencias de la computación en 2016 cuyo sistema es de código abierto. Es indispensable destacar que dicha herramienta no es una técnica fija y prescriptiva.

⁷ *Voyant Tools* es un proyecto de código abierto bajo la licencia *Creative Commons By Attribution*. El desarrollo de esta herramienta estuvo a cargo de Stéfán Sinclair (McGill University) y Geoffrey Rockwell (University of Alberta) en 2016. En términos generales "es un entorno de lectura y análisis para textos digitales basado en web." Sinclair, Stéfán y Geoffrey Rockwell, 2016. *Voyant Tools*. Web. <http://voyant-tools.org/> [la traducción es propia] Vid <http://voyant-tools.org/docs/#!/guide/about> Fecha de consulta: 16 de febrero de 2018.

Véase también: Gutiérrez, Silvia, *Análisis de corpus con Voyant Tools*, 2019. Fecha de consulta: 21 de junio de 2019, en: <https://programminghistorian.org/es/lecciones/analisis-voyant-tools>

E. MARCO TEÓRICO METODOLÓGICO

Los estudios sociológicos que examinan las nociones del término identidad, lo definen como el conjunto de repertorios culturales de nuestro entorno y de nuestro círculo de pertenencia; esto quiere decir que no podemos explicar ninguna interacción social sin que sepamos quién es nuestro interlocutor y “quién soy yo”, por ejemplo, en una conversación, al observar una fotografía, o ver una película entendemos que las imágenes pertenecen a las referencias culturales que conocemos y nos definen con todo lo que nos rodea.

Max Weber⁸ refirió el concepto de identidad bajo el término de “conciencia de comunidad étnica”:

[...] La creencia en la comunidad de origen, en unión con la semejanza en las costumbres, favorece la cogida de la acción comunitaria de una parte del grupo étnico por el resto, porque la conciencia de comunidad fomenta la imitación [...] El contenido de la acción comunitaria posible sobre bases “étnicas” permanece indeterminado [...]⁹

⁸ Maximilian Karl Emil Weber (1864-1920) nació en la ciudad de Erfurt, Prusia. Su padre, Max se convirtió en abogado y parlamentario de los liberales nacionales en la política de Wilhelmine; provenía de una familia de comerciantes e industriales de Westfalia en el negocio textil. Su madre, Helene, provenía de las familias Fallenstein y Souchay, ambas de línea hugonote, que durante generaciones había producido servidores públicos y académicos. El hermano menor de Max Weber, Alfred, también fue un influyente economista político y sociólogo.

Educado en las universidades de Heidelberg y Berlín, Weber se formó en derecho. La forma en que entendió a Kant fue a través de la psicología moral y la antropología filosófica. Sus líneas de investigación estuvieron encaminadas a la libertad de valores y el relativismo de valores en la ética política. Sus trabajos encontraron ecos en las tesis de “Dialéctica de la Ilustración” de Theodor Adorno y Max Horkheimer. Incluso los estudios de Weber fueron precursores en los trabajos elaborados por Michel Foucault en su proyecto posmodernista de deconstruir la individualidad de la Ilustración.

Disponible en: <https://plato.stanford.edu/entries/weber/> Fecha de consulta: 17 de marzo de 2020. La traducción es propia.

⁹ Weber, Max, “Capítulo IV. Comunidades étnicas”, en *Economía y sociedad*, trad. José Medina Echavarría, Juan Roura Farella, Eugenio Ímaz, Eduardo García Máynez y José Ferrater Mora, España, Fondo de Cultura Económica de España, 2002, 322 p.

En México, algunas de las investigaciones elaboradas para articular las diferentes concepciones de identidad desde distintas disciplinas, por ejemplo, las propuestas por el sociólogo Gilberto Giménez¹⁰ para explicar por qué identidad y cultura son imprescindibles para dimensionar la importancia del concepto en contextos como el académico, y en este caso al estudio de Francisco Sarabia. Mientras que, el especialista mencionado se refiere al concepto de identidad y cultura como

[...] dimensión general y abstracta de la vida social, sino también como variedad de “mundos concretos de creencias y prácticas” [...] En este sentido hablamos de “las culturas”, en plural [...] La cultura tendría que concebirse entonces, al menos en primera instancia, como *el conjunto de hechos simbólicos presentes en una sociedad*. [...] En efecto, la cultura no puede existir en forma abstracta, sino sólo en cuanto encarnada en “mundos culturales” concretos que implican, por definición, una referencia a contextos históricos y espaciales específicos.¹¹

En cuanto a las distinciones simbólicas que constituyen las identidades sociales, considera que éstas se relacionan con

[...] el mundo de las representaciones sociales materializadas en formas sensibles, también llamadas “formas simbólicas”, y que pueden ser

¹⁰ Simeón Gilberto Giménez Montiel, es un destacado doctor en Sociología e investigador emérito del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, institución a la que se incorporó desde 1982. Ha desempeñado investigaciones en el desarrollo de las ciencias sociales en México, introdujo nuevos campos disciplinarios como la socioantropología de los santuarios, la antropología de las sectas religiosas, el análisis del discurso, la sociología del derecho y la sociocrítica de la literatura. También desarrolló innovaciones metodológicas y teóricas, como el uso de la semiótica en el análisis de la religión y de la cultura. Desde hace dieciocho años es fundador y coordinador del Seminario permanente Cultura y Representaciones Sociales, que funciona en forma ininterrumpida en el Instituto de Investigaciones Sociales, así como de la revista electrónica de ciencias sociales que lleva el mismo nombre.

Disponible en: <https://www.iis.unam.mx/investigacion/investigadores/investigadores-de-sociedad-y-cultura/dr-gimenez-montiel-simeon-gilberto/> Fecha de consulta: 17 de marzo de 2017.

¹¹ Giménez, Montiel, Gilberto, *Estudios sobre la cultura y las identidades sociales*, 1ª Edición, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes / Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), 2007, 23, 30-31 pp.

expresiones, artefactos, acciones, acontecimientos y alguna cualidad o relación. En efecto, todo puede servir como soporte simbólico de significados culturales: no sólo la cadena fónica o la escritura, sino también los modos de comportamiento, las prácticas sociales, los usos y costumbres, el vestido, la alimentación, la vivienda, los objetos y artefactos, la organización del espacio y del tiempo en ciclos festivos, etc.

En consecuencia, lo simbólico recubre *el vasto conjunto de los procesos sociales de significación y comunicación*. Este conjunto puede desglosarse, a su vez, en tres grandes problemáticas:

1. Los *códigos sociales*, que pueden entenderse ya sea como *sistemas articulatorios* de símbolos, en diferentes niveles, ya sea como *reglas* que determinan las posibles articulaciones o combinaciones entre los mismos en el contexto apropiado.
2. La *producción del sentido* y, por tanto, de ideas, representaciones y visiones del mundo, tanto en el pasado [...], como en el presente [...]
3. La *interpretación* o del *reconocimiento*, que permite comprender la cultura también como “gramática del reconocimiento” o de “interconocimiento” [...] presentes en una determinada sociedad.¹²

De esta manera, el concepto de identidad es fundamentalmente relacional y situado; se da en el conjunto de nuestras pertenencias sociales: a una nación, a una familia, a una religión, a un partido político, a una comunidad, etcétera. Implica también características de inclusión en determinados grupos con propiedades distintivas que tienen que ver con nuestro carácter, estilo de vida, creencias, preferencias de todo tipo.

Este concepto es importante porque explica fenómenos de una dimensión de identidad generacional. Desde un enfoque histórico, en el caso de la figura del piloto Francisco Sarabia puedo definir **identidad generacional** a aquella colectividad representada en él cuya manifestación se vio materializada en formas simbólicas: fotografías, canciones, noticia escrita e ilustrada, e inclusive otras expresiones populares. Estos procesos sociales de significación y comunicación parten de los ideales del Estado durante 1939. Los códigos que articularon el reconocimiento de su figura heroica son: el comportamiento del piloto aviador, su vestimenta, los récords mundiales de velocidad y distancia, la maquinaria para realizar los vuelos, las exhibiciones aéreas y, el estilo

¹² *Ibíd.*, 32- 33 pp.

fotográfico que abordaré a lo largo de esta investigación máxime porque cuando se emplean fotografías se sobrentiende de un modo general una comunidad actual, o los recuerdos de una que existió, como señaló Weber, cuando se emplean expresiones de aquellos conceptos de identidad “[...] se conservan en las leyendas heroicas comunes, o comunidades de lenguaje o dialectales, y finalmente, una comunidad de culto.”¹³ Como primera aproximación al tema considero que esa identidad generacional nació y creció entre 1903 y 1939, cuando la aviación era un gran acontecimiento como veremos en el primer capítulo para entender la figura del “héroe aviador”, además de situarla en su contexto y circunstancias sociales e históricas es imprescindible tener en cuenta que él es un fragmento de los elementos/circunstancias entorno a la denominada “historia de la aviación”.

En ese sentido, Zygmunt Bauman ha identificado la extracción de los “conceptos jerárquicos de cultura” socialmente aceptados y aprobados en las estructuras sociales a través de otras funciones, sea artefacto o personajes protectores de una élite generación tras generación, el resultado: **ideología de una cultura aceptada**, es decir

[...] la fusión entre las virtudes individuales y la asignación estructural de un grupo al cual el individuo pertenece parece estar bien fundada sobre la <<lógica objetiva>> de la estructura social [...] Es decir, la cultura de una sociedad consiste en todo aquello que se ha de saber o creer para operar de una manera aceptable para sus miembros.¹⁴

El análisis que presento encuentra sustento teórico en la propuesta elaborada por uno de los teóricos más importantes de la Historia conceptual,

¹³ Weber, Max, *op. cit.*, 322 p.

¹⁴ Bauman, Zygmunt, *La cultura como praxis*, trad. Albert Roca Álvarez, España, Paidós, 2002, 110-111 y 137 pp.

Reinhart Koselleck¹⁵. Atendiendo a su criterio para referirse a los lenguajes y significaciones sociales en donde todo concepto se articula con un cierto contexto, volviéndolo así comprensible a partir del vínculo texto/contexto, de esta manera se hace evidente que las realidades históricas son el recuento del lenguaje, una necesidad de los individuos por definir herramientas de interpretación.

Apoyándome de los postulados de Gilberto Giménez, fenómenos como cultura e identidad permiten explicar un contexto específico desde una perspectiva anacrónica pues resulta “[...] imposible no remitirnos al espíritu de los tiempos que vivimos [...]”¹⁶.

Entre los elementos que componen la historia cultural mexicana los distintos personajes legendarios son admirados y estudiados en el recuento orgulloso de su desempeño y de su influencia. Al respecto, algunos autores afirman que el amplio periodo revolucionario desembocó sustancialmente en lo mismo: “el progreso como justificación y sentido últimos de México”.¹⁷

La exposición y apropiación de la imagen de los pilotos aviadores a través de noticias en periódicos pudo haber tenido miradas muy diversas en los círculos sociales dominantes de la época: los mismos pilotos, militares y empresarios. Sus logros e imagen fueron utilizados en noticias escritas ligados a la idea de progreso, a la guerra o la modernización tecnológica con repercusiones en los modos de apropiación y percepciones de la profesión del aviador y su entorno. Se generó un choque generacional -antiguos versus modernos-, de donde surgiría un culto al héroe aviador y sus proezas en el cielo.

¹⁵ Reinhart Koselleck (1923 a 2006) fue un historiador alemán especializado en historia intelectual y social. Disponible en: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd119120224.html>
Fecha de consulta: 23 de abril de 2019.

¹⁶ Giménez, Montiel, Gilberto, “Presentación”, *op. cit.*, 9 p.

¹⁷ Monsiváis, Carlos, “Notas sobre la cultura mexicana en el siglo XX”, en *Historia general de México*, Daniel Cosío Villegas (coord..) et. Al., tomo 2, El Colegio de México, México, 1380 p.

Estos héroes del aire eran personajes mediáticos, tenían su público, eran uno de los instrumentos en el que las sociedades reprodujeron, registraron y circularon el arquetipo de *héroe nacional*. Su figura representaba la manifestación de valores morales y patrióticos, así como las relaciones entre el ejército y los jóvenes. Tuvieron la cualidad de ser personajes excepcionales y rebasar los límites espacio-tiempo. Paradójicamente, “[...] la raigambre de los héroes en un espacio y un tiempo específicos es otro elemento fundamental de su figura”¹⁸. Esa destreza del análisis al héroe lo desarrollaron Federico Navarrete y Guilhem Olivier¹⁹ en lo que denominaron “El héroe entre el mito y la historia”: una colección de diecisiete autores de las ponencias presentadas en el Coloquio Internacional homónimo, en conjunto con el Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos y la UNAM en la ciudad de México del 15 al 17 de abril de 1997.

Además de explicar los casos particulares de héroes en la historia de México, el libro es en sí mismo un objeto cultural representativo y descriptivo del *héroe*

[...] que aparece como un ser cuyas características son tan amplias y tan diferentes según las culturas y las épocas, que uno podría inclusive pensar que el concepto mismo carece de un significado único [...] que por tanto actúan como punto de intersección entre distintos tiempos históricos [...]

¹⁸ Navarrete, Federico y Olivier, Guilhem (coordinadores), “Presentación”, en *El héroe entre el mito y la historia*, México, Instituto de Investigaciones Históricas- Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000, 7 p.

¹⁹ Federico Navarrete Linares es investigador titular C del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM. Doctor en Estudios Mesoamericanos, sus líneas de investigación son La Imaginación Histórica y la tradición oral. Disponible en: <http://www.historicas.unam.mx/investigacion/investigadores/navarrete.html>. Fecha de consulta: 29 de junio de 2017.

Guilhem Olivier es investigador titular B del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM. Doctor en estudios Latinoamericanos. Sus líneas de investigación son la Historia Cultural, paleografía y traducción de códices. Disponible en: <http://www.historicas.unam.mx/investigacion/investigadores/olivier.html> Fecha de consulta: 29 de junio de 2017.

Son recordados más allá de los límites temporales de su existencia terrenal o divina.²⁰

A partir de los planteamientos expuestos hasta ahora, entiendo el concepto de **héroe** como un personaje de memoria atemporal caracterizado por ir más allá de las fronteras y capacidades humanas; estas razones fluyen en distintas sociedades y culturas, en diferentes niveles de interacción del espectador y los medios de divulgación de esta figura mediante los actos de ver, oír y analizar.

Debido a que muchos intentos por volar no tuvieron éxito, los aviones eran considerados trampas mortales pues los pilotos tenían que ascender y aterrizar contra el viento, de este modo la aeronave alcanzaba la velocidad necesaria en relación con el aire. Para descender, debían ir en contra del viento que operaba como freno por el aumento de la presión hacia arriba y se obtenía un descenso más seguro.²¹ Por aquel entonces los aviones todavía eran muy inseguros por su fabricación frágil: reforzados con alambre, con estructura de madera, cubiertos de tela barnizada.²² Así, el acto de volar y los pilotos condujeron a un ferviente interés por parte de las Instituciones, las sociedades y la prensa. Estas particularidades representaron una generación de *vuelos de buonavoluntad* y récords.

En este contexto, la fotografía cobra un papel fundamental -como explicaré en el último capítulo- porque de no haber contado los aviadores con la

²⁰ Navarrete, Federico y Olivier, Guilhem (coordinadores), *op. cit.*, 5-9 pp.

²¹ Al contrario, si descendían en favor del viento, el aeroplano bajaba con una velocidad acelerada por la disminución de la presión, lo cual hacía difícil y peligroso aterrizar; también ya fuera ascendiendo o descendiendo en favor del viento, éste podía levantar la cola, haciéndola dar un salto mortal. Dejar o tocar tierra con el viento de lado era peligroso porque el viento podía inclinar la máquina y si se encontraba cerca del suelo no podría enderezar a tiempo. *Vid.* Guillermo Villasana, "Noticias del extranjero", en *Revista Tohtli*, Órgano de la Escuela Nacional de Aviación, México, tomo 1, número 2, febrero de 1916, 43 p.

²² Stoff, Joshua, (1996), Stoff, Joshua, (1996), "Picture history of early aviation. 1903-1913", Dover Publications, 6 (VI) p.

divulgación fotográfica no hubiesen podido ser vistos y admirados. Sus hazañas quedaron registradas, exteriorizadas y admiradas mediante las imágenes como expresión de culto al héroe. Algunos de esos fragmentos momentáneos de realidades, mentiras y/o medias verdades captadas mecánicamente por la cámara en distintos contextos sobreviven al paso del tiempo, sean las reconstrucciones de procesos o la interpretación del fragmento visual de los hechos del pasado. El quehacer histórico tiene que situarse en el estudio del documento visual, señala Boris Kossoy²³, con la conciencia de que “[...] jamás será explotado suficientemente su potencial informativo [...]”²⁴. De esta forma

[...] el registro de los paisajes urbanos y rurales, la arquitectura de ciudades, las obras de implantación de las vías del ferrocarril, los conflictos armados, las expediciones científicas [...] los retratos de estudio [...]son una expresión cultural de las sociedades, admirada y exteriorizada mediante la fotografía a través de sus costumbres.²⁵

En las escenas plasmadas en las imágenes de los pilotos aviadores es posible observar una integración efímera de figuras antagonistas y la facultad privilegiada para viajar a través de diferentes latitudes. Volar fue considerado como un acto heroico, cumpliendo con las características propuestas por Navarrete y Guilhem, donde los llamados héroes a menudo dominaron el tiempo/espacio²⁶. Representaron un tipo de relación entre los simbolismos

²³ Boris Kossoy es un fotógrafo, arquitecto, teórico e historiador de la fotografía. Doctor en Sociología por la Escuela de Sociología y Política de São Paulo. Sus investigaciones se enfocan en diferentes aspectos de la fotografía y su relación teórica, histórica y poética con nuestras realidades. Actualmente es profesor en el programa de posgrado de su *alma mater*. Disponible en: <http://boriskossoy.com/nota-biografica/> Fecha de consulta: 23 de abril de 2017.

²⁴ Kossoy, Boris, “Capítulo 1. Fotografía e historia. el advenimiento de la fotografía: un nuevo medio de conocimiento del mundo”, en *Fotografía e historia*, trad. Paula Sibilía, Argentina, la marca, 2001, 22 p.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Navarrete, Federico y Guilhem, Olivier, “Presentación”, en *El héroe entre el mito y la historia*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, 9 p.

parcialmente establecidos por los héroes populares, definieron una identidad generacional de la cultura de guerra y transporte caracterizados por la magnificación de su facultad de volar.

Por otra parte, los postulados de Siegfried Kracauer²⁷ remiten a dos nociones que se dirigen a los destinos del ente fotografiado: primero “[...] La última imagen de un hombre es su propia *historia*. De ella se excluyen todas las características y determinaciones que no están relacionadas significativamente con la verdad designada [...], por lo cual en su historia sólo se incorporan fragmentos.”²⁸ Segundo

[...] La última imagen de la memoria perdura en el tiempo por su carácter de inolvidable; la fotografía que no ve y comprende esta imagen se debe colocar esencialmente en relación con el momento de su surgimiento [...] Sin embargo, si la fotografía es una *función del tiempo fluyente*, entonces su significado objetivo se modificará, según si pertenezca al ámbito del presente o alguna etapa del pasado.²⁹

Por las características propias de cada fotografía, es posible identificar los distintos planos de una noticia. Por ejemplo, permiten observar una representación del tiempo pues hacen visible toda clase de ideas e historias colectivas o individuales, aunque en la mayoría de los casos, tienen acepciones que permiten que pertenezcan a niveles opuestos.

²⁷ “Siegfried Kracauer (1889-1966) Influidado por Walter Benjamin, György Lukács y la Escuela de Frankfurt, se exilió en 1941 a EE.UU. donde publicó su famoso ensayo *De Caligari a Hitler* (1947) [...]” Disponible en: http://www.ite.educacion.es/formacion/materiales/24/cd/m6_2/siegfried_kracauer.html Fecha de consulta: 11 de agosto de 2017.

²⁸ Kracauer, Siegfried, “La fotografía”, en *La fotografía y otros ensayos. El ornamento de la masa 1*, trad. Laura S. Carugati, Barcelona, Gedisa, 1ª Edición, 2008, 24 p.

²⁹ *Ibíd.*, 27 p.

El consumo masivo de imágenes acompañadas de textos ayuda a constituir los “discursos históricos e ideológicos”³⁰, es la característica que nos permite considerar la fotografía como un testimonio, guía para el estudio de los cambios experimentados por las ideas en determinados contextos temporales³¹. Son una fuente histórica para la memoria, contienen fórmulas de emoción³² para “hacer sentido del mundo y los acontecimientos humanos”³³. En la medida en que circulan las imágenes, estas expresan fragmentos del imaginario que pervive en las sociedades dentro de las cuales son reproducidas, como explicó en 1960 Elias Canetti³⁴ en “Masa y poder”, quien hizo un estudio formal en el que definió “masa abierta” caracterizada por

³⁰ Burke Peter, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*, trad. Teófilo de Lozoya, 1ª Edición, Barcelona, Crítica, 2005, 285 pp.

³¹ Siguiendo los planteamientos del sociólogo Ricardo Pozas sobre el consumo generado por la red productiva global “[...] integrada por todos los nichos competitivos a escala mundial, ha creado una tendencia a la uniformidad y homogenización de los hábitos de consumo, redefiniendo las tradiciones de los mercados locales, fundadas en identidades culturales particulares y símbolos de consumo propios, que adscribían *status* e identidad propia a los individuos de los productos nacionales y locales.” *Vid* Pozas Horcasitas, Ricardo, “Prefacio”, en *Los nudos del tiempo: la modernidad desbordada*, 1ª Edición, México, Instituto de Investigaciones Sociales- Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, 12 p.

³² Se trata de la noción y la transmisión de los *Pathosformeln* (“Fórmulas de Emoción”) propuesta por Aby Warburg y definidas por Carlo Ginzburg: “[...] los *Pathosformeln* dependen de contingencias históricas, ya que las reacciones humanas frente a esas fórmulas [...] en el seno de las cuales, los tiempos más o menos breves de la historia se entrelazan con los tiempos muy largos y evolutivos: la violencia de la colonización; el terror y la veneración; el terror y sus gestos; la yuxtaposición violenta de lo antiguo y de lo contemporáneo [...]” *Vid.*: Ginzburg, Carlo, “Prefacio”, en *Miedo, reverencia, terror. Cinco ensayos de iconografía política*, trad. Carlos Antonio Aguirre Rojas, 1ª Edición, México, Contrahistorias, 2014, 5- 10 pp.

³³ Dorotinsky, Deborah, “La imagen y la historia”, en *La fotografía como fuente histórica y su valor para la historiografía*, en *Revista Fuentes humanísticas: Nacionalismo y cultura. Historia*. Año 17, número 31 (segundo semestre, 2005), Departamento de Humanidades, número 31, julio-diciembre de 2005, México, Universidad Autónoma Metropolitana- Azcapotzalco, 117 p.

³⁴ Elias Canetti nació el 25 de julio de 1905 en Ruse, Bulgaria. Premio nobel de literatura en 1981. Egresado de la escuela de Frankfurt, en 1924 influenciado por las conferencias del crítico y escritor austriaco Karl Kraus, escribió el primer esbozo sobre psicología de masas. De 1929 a 1935 publicó varias obras de teatro, novelas y comedia. Luego de que Hitler ocupara Austria en 1938, Canetti se movió a Londres; en 1939 y durante las siguientes dos décadas se concentró en escribir *Masse und Macht* [“Masa y poder”] publicada en 1960 en Hamburgo. Su principal línea de investigación fue el estudio de las estructuras de poder en sistemas totalitarios. Elias Canetti murió el 14 de agosto de 1994. Disponible en: <https://www.nobelprize.org/prizes/literature/1981/canetti/biographical/> Fecha de consulta: 9 de abril de 2017. [La traducción es propia]

[...] integrar en ella a todo aquel que se pone a su alcance. Todo ser con forma humana puede formar parte de ella. La masa natural es la masa abierta, cuyo crecimiento no tiene límites prefijados. [...] Abierta debe entenderse aquí en sentido amplio; lo es por todas partes en cualquier dirección. [...] existe mientras crece. Su desintegración comienza a penas ha dejado de crecer. [...] porque con la misma rapidez con la que se constituyó, la masa se desintegra en esta forma espontánea es una configuración frágil. Su apertura, que le posibilita el crecimiento, es, al mismo tiempo, su peligro. Siempre permanece vivo en ella el presentimiento de la desintegración que la amenaza. Mediante un aumento acelerado intenta escapársele. Mientras puede lo incorpora todo; pero como lo incorpora todo, tiene que desintegrarse [...]³⁵.

En ese mismo camino, Thomas Klapper³⁶ ha identificado los efectos de las comunicaciones de masas, *cooperante* en los efectos que “[...] a veces constituyen una causa mayor y necesaria, y en ocasiones causa suficiente”³⁷ para expresar y reproducir valores, costumbres, problemáticas, aspiraciones, ideales, prácticas cotidianas, identidades generacionales, políticas, étnicas, religiosas, familiares y cualquier otra expresión por las que no “podemos prescindir” de las relaciones que existen entre el pasado, el presente y el futuro.³⁸

³⁵ Canetti, Elias, “Masa abierta y cerrada”, en *Masa y poder*, trad. Del alemán Horst Vogel, España, Alianza, 2013, 15-16 pp.

³⁶ “Joseph Thomas Klapper (1917-1984) fue un sociólogo investigador de los efectos sociales de los medios de comunicación en las audiencias, tanto en la creación de opinión como en la conducta humana. Su línea de investigación se basa en el terreno conceptual de los efectos limitados de los medios, entendiéndolo que éstos más que crear o modificar valores, refuerzan los existentes. Asimismo, orienta su investigación para conocer en qué medida los medios condicionan el gusto del público o si determinadas programaciones despiertan la violencia o conducen a la pasividad y la indiferencia de la opinión.” Disponible en: <https://www.infoamerica.org/teoria/klapper1.htm> Fecha de consulta: 15 de junio de 2017.

³⁷ Klapper, Joseph Thomas, “Capítulo I: Introducción”, en *Efectos de las comunicaciones de masas. Poder y limitaciones de los medios modernos de difusión*, traducción José Aurelio Álvarez Remón, Aguilar ediciones, España, 1974, 9 p.

³⁸ Hobsbawm, Eric, “Capítulo 3. ¿Qué puede decirnos la historia sobre la sociedad contemporánea?”, en *Sobre la historia*, trad. Jordi Beltrán y Josefina Ruiz, 1ª Edición, Barcelona, Critica, Biblioteca de Bolsillo, 1998, 38 p.

Ahora bien, la fotografía es una fuente para la historia y la configuración de la memoria colectiva; un medio material en el que se construyen realidades a partir de la conexión con el espectador. Dicha conversión simbólica sólo es posible en la medida en que se magnifican y sobredimensionan los elementos que registra. La apropiación de su contenido establece una presencia inmediata con el mundo pues “[...] a través de las imágenes que conocemos los acontecimientos contemporáneos de cualquier índole.”³⁹

Como se puede notar, existen diferentes fuentes que señalan y reiteran un lugar particular al que se dirige la fotografía, abordada en el contexto de las sociedades en las que se encuentra.

Francisco Sarabia permite tener una descripción visual de la construcción del héroe; dicho personaje fue recordado por romper el récord de velocidad y tiempo estimado en 10 horas y 47 minutos entre México y Nueva York a bordo de su avión modelo *Granville-Miller & De Lackner R6H Gee-Bee* conocido como “Conquistador del Cielo”. Despegó el 24 de mayo de 1939 y días después de batir la marca, en el trayecto de regreso, murió cuando la aeronave cayó en el río Potomac en Estados Unidos. El 8 de junio de 1939 el piloto aviador viajaba rumbo a la Ciudad de Lerdo, Durango a bordo del “Conquistador del Cielo” que se desplomó en el Río Potomac.⁴⁰ Este accidente fue noticia en periódicos como “El Porvenir”, “El Nacional”, “Excélsior”, “El Universal” y “El Informador”, aunque en la mayoría de ellos la crónica es idéntica, algunos dedicaron una plana a la muerte del aviador –en la sección Militar de la Secretaría de la Defensa Nacional o en Primera Plana–. Para fines de este trabajo tomé en cuenta aquellos periódicos que circularon en mayo-junio de 1939, en el *corpus* seleccionado elegí “El Informador” (Guadalajara, Jalisco 8 junio 1939), “El Porvenir” (Monterrey 8 y 12 de junio 1939) y “El Nacional” (Ciudad de México 25 de mayo y 12 de junio), por su ubicación geográfica.

³⁹ Barthes, Roland, *La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía*, Barcelona, Paidós Comunicación, 1989, 10ª edición, 132-133 pp.

⁴⁰ *El Nacional*, sección “Página militar de la Defensa Nacional”, 11 de junio de 1939.

El análisis de la identidad de Sarabia, a partir de los tres negativos y de *Voyant Tools*, es posible gracias al sustento metodológico de las Humanidades Digitales que permiten el cruce de información. Aunque comúnmente el término “humanidades” se refiere a disciplinas como derecho, filosofía, filología, historia, geografía, pedagogía, los estudios sobre las artes, religión, antropología, psicología, sociología, ciencia política, ciencias de la comunicación y el urbanismo, entre otras, esta categoría no es cerrada

[...] algunas resultan pertenecer de maneras periféricas, eventuales y marginales, mientras que otras plantean la gran relevancia que esa categorización tiene en su práctica. Se trata de saberes profesionalizados, estrechamente vinculados con la universidad y el quehacer académico [...] la función de las humanidades no sólo busca cubrir los aspectos requeridos por las instituciones que las sustentan, sino que pretenden que el desarrollo de sus prácticas dentro de tales instituciones tenga efectos en el contexto social y cultural, que de algún modo se modifiquen las prácticas de colectivos más amplios que los académicos.⁴¹.

Las *Tecnologías de Información y Comunicación* (TIC) son una herramienta valiosa, fuente de soporte que enmarca estrategias para preservar y difundir vía la red los patrimonios culturales (escrito, filmado o grabado), por ejemplo. Marcan también un momento coyuntural en los procesos de significación e historia de las sociedades, por ende, los proyectos de preservación y difusión son tratados con enfoques multidisciplinares (bibliotecología, archivonomía, ciencias de la computación, lingüística, etcétera).

Algunos estudios han indicado que el principal desafío de las investigaciones humanísticas y científicas son las premisas sobre el conocimiento para hacerlo operativo en ambientes computacionales. Las

⁴¹ Barrón, Francisco, Ocampo, Marat et All. (2018) “Humanidades digitales, pensamiento computacional. Pasajes de una historia” en *Humanidades digitales: recepción, institucionalización y crítica*. México, RedHD, Bonilla Editores, 124 y 127 p. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/329487444_Humanidades_Digitales_pensamiento_computacional_Pasajes_de_una_historia Fecha de consulta 14 de febrero de 2020.

Humanidades Digitales⁴² son un nuevo campo multidisciplinario que busca entender el impacto y la relación de las tecnologías de cómputo en el quehacer de los investigadores. Por ejemplo, es a través de los medios digitales actuales que los archivos patrimoniales pueden estudiarse desde otras perspectivas pues se agiliza el análisis de diversos objetos de estudio y surgen otras formas de explicar determinados sucesos en un contexto donde la tecnología está al servicio del conocimiento. Permite generar nuevos elementos para la enseñanza de las humanidades, crear base de datos con recursos digitales (captura, estructuración, documentación, preservación y disseminación de los datos) e incrementa la divulgación científica. Pienso que esta metodología resulta conveniente, aunque no es el único camino.

El software abierto *Voyant Tools* identifica las concordancias⁴³ de las fuentes hemerográficas elegidas. La herramienta no sólo proporciona el texto en gráficas y nubes, como veremos más adelante, sino que habilita navegación directa a palabras seleccionadas, búsqueda de concordancias y la posibilidad de realizar cambios continuos en el medidor de frecuencias. Esta práctica se vuelve eminente en gráficas que muestran circunstancias completas y en detalle del texto que se refleja en representaciones ilustrativas. Esta producción de representación del texto implica, inevitablemente, la manipulación, comprensión y perspectivas propias.

⁴² El término Humanidades Digitales es también conocido con los términos de Recursos Digitales para las Humanidades, Cómputo para las Humanidades, Cómputo en las Humanidades, Informática Digital y Cultura e Informática para las Humanidades. *Vid.* Russell, Isabel Galina, *¿Qué son las Humanidades Digitales?*, en *Revista Digital Universitaria*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, volumen 12, número 7, 11 de julio de 2011, 3 p.

⁴³ Retomando el estudio de Isabel Russell, el término concordancia se utiliza en lingüística. Son una lista de todas las palabras de un texto, sus frecuencias y el contexto en dónde aparece la palabra. Previo a la aparición de la computadora, se realizaban pocas concordancias para obras completas, debido al tiempo y el esfuerzo que requerían para su elaboración. *Vid.* Russell, Isabel Galina, *Ibíd.*

F. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Gracias al inaudito invento del avión, cronistas e investigadores en todo el mundo se han dado a la tarea de estudiar el legado de dicha maquinaria. Es factible situar el inicio de las investigaciones relacionadas con el acto de volar en México hacia mediados del siglo XX. A partir de ese momento los estudios han avanzado, sin embargo, poco se han diversificado. Las distintas disciplinas que abordan el tema son física, derecho, historia, estudios urbanos y de transporte, las fuentes de estudio van de noticias en periódicos y crónicas a biografías.

Para esta investigación tomé en cuenta aquellos textos académicos y crónicas que estudian los inicios de la aviación en México. A la fecha he encontrado 11 libros, cabe destacar que en este trabajo optaré por irme por el lado de la aviación como espectáculo.

F.1. ESTUDIOS PIONEROS

Los primeros trabajos académicos relacionados con la historia de la aviación fueron realizados en 1944, *La navegación Aérea en México* de Armando de María y Campos⁴⁴; el libro es una recopilación de fuentes hemerográficas entre

⁴⁴ Armando de María y Campos (23 de mayo de 1897- 10 de diciembre de 1967) fue un periodista e historiador mexicano. Su principal eje de estudio fue el teatro y la Revolución mexicana. Fue el padre del exembajador y exdirector general para Asia-Pacífico, Alfonso de María y Campos Castelló en 2016. Principales obras: *Mis triviales pecados* (1916); *La hermana de mi novia, poemas* (1918); *Los toros en México en el siglo XIX* (1938); *Muerte y resurrección del teatro en Checoslovaquia, crónica* (1941); *Imagen del mexicano en los toros* (1953); *La Revolución Mexicana a través de los corridos populares, 2 v.* (1962). Disponible en:

1773 y 1943 incluye periódicos y gacetas de México, Francia, España y Sudamérica; un almanaque enciclopédico⁴⁵ de vuelos en globo aerostático. En el *Apéndice* presenta “EFEMERIDES DE LA NAVEGACIÓN AEREA Y DE LA AVIACION MEXICANA”, este apartado comienza en 1785⁴⁶ y termina en 1943⁴⁷. A partir de esos datos sobre los primeros vuelos en globos aerostáticos es notoria la intención de Maria y Campos por realizar una recopilación de hazañas “patrióticas” y “heroicas” –como el mismo autor menciona, por lo que proporciona los primeros acercamientos al tema.

Posteriormente, en 1946 el Teniente Coronel del Estado Mayor Enrique Sandoval Castarrica y la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) publicaron *Historia Oficial de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana*, es evidente la tradición nacionalista institucional

Nunca, en nuestra Historia, los acontecimientos del devenir nacional [1942 el entonces presidente Manuel Ávila Camacho] hicieron pensar en que, alguna vez, fuerzas armadas mexicanas tuvieran que ser llevadas a hacer la guerra más allá de nuestras fronteras, pero a partir de entonces, el país

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/lecturas/T4/LHMT4_025.pdf

Fecha de consulta: 16 de septiembre de 2016.

⁴⁵ Respecto al primer hombre que voló en España, de Maria y Campos dedica un capítulo a este acontecimiento basándose “EN EL *Almanaque Enciclopédico Español para 1844*, compuesto y arreglado a todos los Obispos de España por Manuel Torrijos, de Madrid, encontré una curiosísima nota sobre “el primer hombre que voló en España”. Reproducirlo en su propia salsa, sin quitarle punto ni nube, contribuye a fijar históricamente la tentativa del primer aeronauta español, poco conocida hasta ahora: [...]” *Vid.*: de Maria y Campos, Armando, “EL PRIMER HOMBRE QUE VOLO EN ESPAÑA”, en *La navegación aérea en México*, México, Compañía de Ediciones Populares, S.A., 1944, 24 p.

⁴⁶ “1785. – “La Gaceta de México”, publicación de la época colonial, en dos números correspondientes a este año daba cuenta de que, en el aeropuerto de Veracruz, el Capitán del Regimiento Provincial de Tlaxcala, don Antonio María Fernández, había efectuado la soltada de varios globos aerostáticos.” *Ibíd.*, 175 p.

⁴⁷ “1943. – Se inaugura en terrenos que fueron del antiguo rancho Azcárate –allí las fuerzas mexicanas se organizaron para recibir a los invasores franceses el 5 de mayo de 1862 –la Escuela de Aviación de México –que tiene por nombre aquella fecha.

La Escuela está bajo la dirección del General Piloto Aviador Alfredo Lezama, tiene 5 Instructores y capacidad para instruir a 400 pilotos cada año. Su dotación: 20 aparatos, 2 hangares de gran capacidad, 3 pistas de aterrizaje y desprendimiento de fortalezas aéreas, salones de estudio, casino, dirección, sala de banderas y de oficiales, almacén, oficinas, etc.” *Vid.*: *Ibíd.*, 183-184 pp.

estuvo dispuesto a dar su aportación de sangre, la que fuera necesaria, en la medida y sitio que le tocara en defensa de su soberanía y de las libertades humanas.⁴⁸

El autor destaca el trabajo en conjunto que México realizó con Estados Unidos para entrenar tropas mexicanas. Pero Sandoval no proporciona bibliografía y aparato crítico. No menciona las hazañas de los primeros pilotos aviadores mexicanos. Otra importante contribución del texto es la clara intención del Estado por mantener la historia oficial del Ejército mexicano, por lo cual unifica la historia de sus fuerzas armadas.

F.2. LA AVIACIÓN EN LA CRÓNICA

Hacia finales del siglo XX, los estudios que abordaron la historia de la aviación se desarrollaron desde una postura cronológica enfocados en presentar el origen y evolución aeronáutica, es decir, fechas, nombres; destinados a su difusión.

La primera de estas crónicas se publicó en 1971 por el ingeniero José Villela Gómez⁴⁹ bajo el título *Breve Historia de la Aviación en México*. Las fuentes son “casi en su totalidad documentos, datos y fotografías del archivo aeronáutico, propiedad del autor.⁵⁰ El objetivo de Villela es escribir la historia aviación en México. El texto carece de bibliografía y aparato crítico pese a que

⁴⁸ Sandoval, Enrique, “Antecedentes”, en *Historia oficial de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana*, México, Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), 1946, 19 p.

⁴⁹ Ingeniero José Villela Gómez. Principales obras: *Pioneros de la aviación mexicana* (1964); *Breve historia de la aviación en México* (1971).

⁵⁰ Villela, Gómez, José, “Reconocimiento”, en *Breve historia de la aviación en México*, México, Ediciones Colofón, 1971, 7 p.

menciona hechos o rupturas para la historia de la navegación aérea. Afirma que el inicio de la aviación surgió con la invención del globo, fabricado por José y Estaban Montgolfier, en 1783 en la Villa de Annonay, Francia⁵¹. Para el autor el tema de la aviación se ve estrechamente ligado, en primer término, con asuntos nacionalistas, por lo que creyó necesario “[...] **delinear la conquista del aire en nuestra patria** [...]”⁵². Menciona que la figura más antigua relacionada con el vuelo es: Anáhuac⁵³, posteriormente la leyenda de “Los voladores” que, “con la conquista se pierde todo vestigio de los sueños y anhelos de nuestras razas aborígenes por el vuelo.”⁵⁴ Y a decir verdad, esa aseveración del autor me parece errónea porque a la fecha “los voladores” mantienen la costumbre de volar, además que no cabría comparar su tradición con la aviación puesto que ellos realizan un rito característico de su etnia. En cambio, la aviación desde sus inicios fue concebida como un medio de entretenimiento y conquista, no un rito para definir grupos étnicos. Pasemos ahora a la noción de Villela sobre las noticias de los vuelos aerostáticos:

Con tanta ascensión aerostática, el público se entusiasmó tanto con el nuevo sistema de locomoción, que **no tardó en convertirlo en un pasatiempo callejero**. Fueron tantos los globos de todos tamaños que se elevaron por todos los rumbos de la ciudad, y tantos los materiales empleados en su manufactura y relleno, que no tardó en haber numerosos accidentes [...] Esto motivó a que el 25 de octubre de 1858 se publicara un “bando de policía”, en el que se prohibía la elevación de globos aerostáticos sin contar con el permiso oficial [...]”⁵⁵

⁵¹ Villela, Gómez, José, *Breve historia de la aviación en México*, México, Ediciones Colofón, 1971, 12 p.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ *Ibid.*, 15-18 pp.

⁵⁴ *Ibid.*, 20-22 pp.

⁵⁵ *Ibid.*, 39 p.

El autor considera inseparable la relación entre la aviación y las instituciones del gobierno mexicano para aprovechar su uso –por ejemplo, con el vuelo de Braniff, o el uso de la aviación como arma de combate y reconocimiento en el norte del país⁵⁶–. Menciona la creación de la Escuela Militar de Aviación (1915-1919), el museo de aviación (1933) y la aviación naval (1943)⁵⁷. Considera importante presentar una cronología de la aviación creada por y para el Estado; en cambio la información de los pilotos aviadores y los récords que impusieron a principios del siglo XX es escasa. Las imágenes presentadas en el libro, aunque son numerosas y muy variadas, todas representan un tipo fotográfico: resaltar un nacionalismo y deber patriótico con las instituciones gubernamentales y el pasado revolucionario militar que simbolizó el mayor logro mexicano. Hay imágenes de globos aerostáticos, notas periodísticas, fotografías del primer hidroavión manufacturado en México en 1917, pilotos aviadores durante la revolución mexicana, pilotos del escuadrón 201, biplanos y entrenadores tipo *Fairchild*.

En 1974 Salvador Novo⁵⁸ escribió *Historia de la Aviación en México* financiada, impresa y publicada por encargo de la *Compañía Mexicana de Aviación* para celebrar el 50° Aniversario de su fundación. Novo escribió una cronológica de 1924 a 1974. Los datos son poco precisos, el principal enfoque es la historia y declive de la *Compañía Mexicana de Aviación*. El rigor académico es dudoso pues no proporciona bibliografía que sustente la información dada, por ejemplo, el vuelo que él denomina como “el primero en la ciudad de México” realizado por el piloto aviador Martín Mendía el 30 de diciembre de 1911⁵⁹.

⁵⁶ *Ibíd.*, 50-70 y 89-116 pp.

⁵⁷ *Ibíd.*, 167- 180, 186 y 191 pp.

⁵⁸ Salvador Novo (Ciudad de México, 30 de julio de 1904- 1974) fue poeta, ensayista, historiador y cronista de la ciudad de México, en: Novo Salvador, *La historia de la aviación 1904-1974*, México, Compañía Mexicana de Aviación, 1974, 1 p.

⁵⁹ Novo, Salvador, *La historia de la aviación 1904-1974*, México, Compañía Mexicana de Aviación, 1974, 27 p.

En 1987 Rafael R. Esparza y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) publicaron el libro *La aviación. Historia de las comunicaciones y los transportes en México*, con el propósito de “homenajear a quienes se han distinguido en la invaluable tarea de integrar y modernizar al país, y por lo mismo forman parte de la historia cotidiana.”⁶⁰ El autor comienza con una crónica del Festival de Globos Aerostáticos Tripulados de la ciudad de México en 1982.⁶¹ Posteriormente, explica los primeros vuelos en globo y el papel de los espectadores, se enfoca en los vuelos, aviones, compañías y los principales representantes de la aviación. Resulta imperioso subrayar que el autor enaltece la carrera del aviador Roberto Fierro Villalobos⁶², lo compara con otros aviadores y récords. En tal caso, Esparza menciona a Francisco Sarabia a partir de una:

[...] reflexión a la carrera de Roberto Fierro como piloto, vista hoy, con la perspectiva que da el tiempo: [...] rara vez consiguió obtener el aplauso que merecía. Por una cosa o por otra –fuese por la sombra que le hizo Carranza, fuese porque los vaivenes de la política cortaron sus proyectos–, el caso es que Fierro, aunque realizó tres grandes vuelos, cada uno impecable, nunca llegó a suscitar la pasión que acompañó al “México-

⁶⁰ Esparza, Rafael R., “Presentación”, en *La aviación. Historia de las comunicaciones y los transportes en México*, 1ª Edición, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1987.

⁶¹ *Ibíd.*, 3-4 pp.

⁶² General Roberto Fierro Villalobos, nació en el poblado de Guerrero, Chihuahua, el 7 de noviembre de 1897. En 1922 egresó de la Escuela Militar de Aviación como Teniente piloto aviador. Fue un destacado militar, pionero de vuelos de larga distancia sin escalas, visionario de la aviación militar y civil; precursor de la era jet en México. Realizó varios vuelos de buena voluntad: México-La Habana y algunos países de Centroamérica.

Participó en múltiples hechos de armas en los combates de San Miguel de Babicora, El Valle, Ciudad Juárez, Chihuahua, Tierra blanca, Ojinaga, Torreón y Cuatro Ciénegas, Coahuila. Asimismo, participó en los Combates de Ocotlán, Jalisco; en los bombardeos y combates sobre Morelia, Valle de Santiago, Palo Verde y la Piedad de Cabadas; sobre trenes enemigos en las Juntas, Jalisco, en la estación de Colima y el Puerto de Manzanillo. A principios de 1924, fundó la primera compañía de aviación civil y comercial. Fue Director de Aeronáutica Civil. Tomó parte en la ley de comunicaciones y transportes en lo que respecta a la aviación nacional y creó la reserva aérea. Gobernador interino del Estado de Chihuahua; ejerció el mando de la Comandancia de la F.A.M. entre 1914 y 1965. Durante su gestión la F.A.M. adquirió aviones tipo jet de *Havilland Vampire Mk. III* y *Lockheed T-33*. Falleció el 19 de julio de 1985. Disponible en: <https://www.gob.mx/sedena/documentos/gral-de-div-p-a-roberto-fierro-villalobos> Fecha de consulta: 19 de marzo de 2017.

Excélsior” en veintiocho [1928] o al “Conquistador del Cielo” en treinta y nueve [1939].⁶³

Un aspecto singular del texto es la descripción breve de fotografías⁶⁴ menciona que “muchas de las fotografías que se conservan de Cantolla revelan ese aspecto suyo de monigote de palo; lo que no muestran es que a esa rareza añadía otra más, como la de comerse o beberse [...]”⁶⁵. El autor pasa por alto a las aviadoras que también desempeñaron acciones y récords en la historia de la aviación. Sólo en un párrafo habla de la aviadora Amelia Earhart, primera mujer en cruzar el atlántico; además el 9 de mayo de 1932 rompió el récord que había fijado Roberto Fierro Villalobos de Nueva York a México “Volando en un Lockheed “Vega” oro y negro con el que despegó de Balbuena a las seis en punto de la mañana, Earhart recorrió la distancia que la separaba del aeropuerto de Newmark en dos horas menos que el piloto mexicano, ya que empleó sólo 14 horas 19 minutos en el trayecto.”⁶⁶

Posteriormente, en cinco líneas refiere que “[...] el 14 de diciembre de ese mismo año [1932] Emma Catalina Encinas se convirtió en la primer mujer en recibir su título de piloto aviador y [...] el 6 de junio de 1933, María Marcos Cedillo, también ya titulada [...] acabo por estrellarse en un cerro cerca de San Luis Potosí.”⁶⁷ Esta es la única información que el autor da sobre las mujeres, es decir, no proporciona descripciones de su aspecto físico, su formación

⁶³ Esparza, Rafael R., “3.3 El romanticismo de los grandes vuelos”, en *La aviación. Historia de las comunicaciones y los transportes en México*, 1ª Edición, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1987, 134-135 pp.

⁶⁴ El autor menciona en el aparato crítico de la página 7 el trabajo de: “Ciro B. Ceballos: *Panorama mexicano, 1880-1910*, cit. por [de] Maria y Campos (2), pp. 159-160.”

⁶⁵ *Ibíd.*, 7 p.

⁶⁶ Esparza, Rafael R., *La aviación. Historia de las comunicaciones y los transportes en México*, 1ª Edición, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1987, 144 y 275 pp.

⁶⁷ *Ibíd.*, cita a Villela, 463.465 pp.

académica, ni a otras aviadoras como Mathilde Moisant, Harriet Quimby o Bessie Coleman.

En 1995 Emilio Carranza C. publicó una cronología basada en fuentes hemerográficas, comenzando con el invento del globo aerostático el 5 de junio de 1783 efectuado por los hermanos Joseph Michael (140-1810) y Jacques Étienne (1745-1799) Montgolfier⁶⁸ en Annonay, Francia; el primer vuelo de los hermanos Wright, hasta los modernos y supersónicos *Concorde*. Igual que de Maria y Campos, Carranza se centra en Europa, principalmente Francia y México. Por otra parte, no menciona a Francisco Sarabia a pesar de que habla de la aviación militar y comercial en México⁶⁹.

En 1996 Manuel Ruiz⁷⁰, con el apoyo de la “Biblioteca de la historia aeronáutica de México” publicaron cuatro volúmenes en los que ofrecen

⁶⁸ Sobre los hermanos Montgolfier, el autor comenta que fueron “[...] fabricantes de papel en Annonay, Francia, inventaron el globo de aire caliente, basándose en el principio de que cuando un gas es calentado se dilata y disminuye su densidad. Estos globos poseían una abertura en su parte inferior en la cual ardía un fuego; el globo se llenaba de aire caliente, más liviano que el aire frío del exterior hasta que su peso total [...] llegaba a ser menor que el peso del aire desplazado. Entonces el globo se elevaba.” *Vid.*: Carranza, Emilio C., *Resumen histórico de la aeronavegación*, 1ª Edición, volumen 36, México, Biblioteca del oficial mexicano. Secretaría de la Defensa Nacional, 1995, 9-10 pp.

⁶⁹ NOTA: El autor menciona que el auge de la aviación ocurrió en México gracias a Guillermo Villasana, precursor e impulsor de la aviación; Alberto Braniff fue un entusiasta de la aviación; Ernesto Pugibet introdujo al país el primer avión *Blériot*, utilizado con fines publicitarios; Juan Pablo Aldasoro, asegura el autor, fue el primer piloto en el mundo que sobrevoló la Estatua de la Libertad en la bahía de Nueva York a finales de 1912; José González Salas, fue Ministro de Guerra y Marina del Gabinete del Presidente Madero; Gustavo Salinas Camiño realizó el primer bombardeo aéreo realizado en América y el mundo; los primeros pilotos militares mexicanos fueron: Gustavo Salinas Camiño, Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, Alberto Salinas Carranza y Horacio Ruiz; y el único piloto aviador “de gran importancia”, entre 1928 y 1930, que el autor menciona es Roberto Fierro Villalobos. *Vid.*: *Ibíd.*, 57-66 pp.

⁷⁰ Manuel Ruiz Romero nació en Ugijar (Granada, España) el 11 de abril de 1936. Residió en México desde 1960. Fue periodista e historiador aeronáutico. Fundador y director de las revistas “Aeronáutica” y “Aviación Internacional”, de 1966 a 1992. Fundador y jefe de información de la Revista “Aeropuertos” de ASA, de 1974 a 1975. Fundador y primer presidente de la “Asociación Mexicana de Cultura e Historia Aeronáutica, A.C.”; tesorero y editor de “Quauhtli”, revista de historia aeronáutica de México. Ha sido galardonado con la medalla “Francisco Sarabia, Conquistador del Cielo” y con la presea “Manuel Sosa de la Vega”. Fue miembro correspondiente del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire de España, de un subgrupo llamado Grupo de Investigación de la Universidad de Sevilla y de la Academia Uruguaya de Historia Aeronáutica. Disponible en:

información de las leyendas de la aviación. El primer volumen lleva por título *Los orígenes*⁷¹, inicia con las creencias mitológicas y religiosas entorno a la idea de *volar*. Continúa con las primeras ascensiones en globo cuando: “Lograda la Independencia el país inicia una nueva era a la que muy pronto se va a incorporar la aerostación que ya ha mostrado a nivel mundial algunos avances, aunque en México los inicios de los vuelos con aerostatos tripulados fueron bastante desalentadores.”⁷² Coincide con todos los autores mencionados hasta ahora, que en 1835 Benito León Acosta a los 24 años de edad fue el primer aeronauta mexicano⁷³ “héroe legendario de todo el país durante muchos años, inspirador de poemas llenos de ferviente patriotismo y [...] recibió los mayores honores del gobierno de la República, [...] hoy olvidado de todos [...]”⁷⁴

Bajo esa tesitura, Ruiz explica que muchos de los espectáculos de finales del siglo XIX como el globo aerostático formaron parte del circo y el teatro pues sirvió de sustentación a trapevistas y equilibristas⁷⁵. Durante la primera década

https://investigacion.us.es/sisius/sis_showpub.php?idpers=3829

y

<http://smeal.com.mx/eventos/evento/?Id=22> Fecha de consulta: 29 de agosto de 2016.

En: Ruiz, Romero, Manuel, *50 Aniversario del AICM*, disponible en Biblioteca del Centro de Información y Documentación Aeronáutica (CIDA)-Organismos Internacionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil. (Información proporcionada por Patricia Legorreta Hernández, técnico especializada de la Biblioteca CIDA, y por Manuel Ruiz Solís, jefe de la Biblioteca CIACI. Fecha de consulta: del 29 de agosto al 2 de septiembre de 2016.

Principales obras: *Grandes vuelos en la aviación mexicana* (1986); *Legendarios de la Aeronáutica de México* (1997); *100 años de la Aviación en México (Tomo I y Tomo II)*, (2011).

⁷¹ Ruiz Romero, Manuel, *Los orígenes*, 1ª Edición, volumen I, México, Biblioteca de la historia aeronáutica de México, 1996, 207 pp.

⁷² Ruiz Romero, Manuel, *op. cit.*, 30 p.

⁷³ “En los periódicos de la capital del país, a finales de marzo de 1842, aparecieron unos avisos en los que se decía que D. Benito León Acosta, alumno [...] del Colegio de Minería [...] iba a realizar su primera ascensión aerostática [dedicada] al general y presidente “Benemérito de la Patria”, don Antonio López de Santa Anna. [...] El 3 de abril de 1842 [...] a las doce “el intrépido aeronauta” se introdujo en la canastilla y muy pronto soltaron las amarras y el globo inició una espectacular ascensión [...] Entonces el aeronauta desplegó una bandera nacional y la tremoló con una mano [...]” *Vid.: Ibid.*, 37-38 pp.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ Ruiz Romero, Manuel, *op. cit.*, 69 p.

de 1900 destacaron los trabajos del científico aeronáutico mexicano Juan Guillermo Villasana⁷⁶, y el ingeniero Alfredo Robles Domínguez⁷⁷. Sus fuentes son la *Revista del Ejército y Marina* (México), *Journal des Sciences Militaires* (Francia) y *Journal of the Royal Unites Service Institution* (Gran Bretaña).

Un año después, en 1997, Ruiz y editorial Alianza publicaron *Legendarios en la aeronáutica de México*. El autor enfatiza, como en la mayoría de sus libros, en la necesidad de contribuir y reunificar la historia aeronáutica de México pues en general, los historiadores e historiadoras han ignorado esta parte de la historia. Para el autor la aviación está “al servicio de la humanidad”. Hacia 1930 la principal función del avión ha sido, principalmente, de transporte. Lo novedoso de la explotación de los usos aéreos es que, en la actualidad, el transporte de personas y mercancías no tiene el mismo significado –para las sociedades, Instituciones privadas y de gobierno, prensa y fotógrafos – que en el siglo XX.

En 1999 Ruiz Romero en conjunto con la UNAM y la SCT, publicaron *La aviación civil en México*. En el libro describe la organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), también menciona la “Asociación Mexicana de Cultura de Historia Aeronáuticas” formada “[...] el 6 de junio de 1998, coincidiendo con el 81° aniversario del primer vuelo de correo aéreo en México [...]”⁷⁸; el objetivo de esta asociación fue rescatar, conservar y difundir las actividades de la aviación mexicana, tanto civil como militar.

En 2002, Ruiz y la Biblioteca de la historia aeronáutica de México publicaron el *Diccionario biográfico aeronáutico de México*, el objetivo fue

⁷⁶ *Ibíd.*, 175-178 pp.

⁷⁷ “Alfredo Robles Domínguez nació en Guanajuato, Guanajuato, el día 31 de julio de 1876 y a los 11 años se trasladó a la Ciudad de México donde hizo sus estudios. Graduado de ingeniero se dedicó, principalmente, a la construcción y a él se deben los planos, cálculos y ejecución de importantes edificios ubicados en [el centro de la ciudad [...] en avenida Cinco de Mayo.” *Víd.: Ibíd.*, 92 p.

⁷⁸ Ruiz Romero, Manuel, *La Aviación Civil en México*, 1ª Edición, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1999, 70 p.

rescatar “[...] nuestro brillante pasado aeronáutico [...]”⁷⁹. Realizar una historia local o microhistoria⁸⁰ y paralelamente rendir un homenaje a los aeronautas e ingenieros mencionados.

Por último, en el 2011, como parte del Proyecto del Pabellón Aeroespacial, CFE-SCT-Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicaron dos tomos escritos por el cronista Manuel Ruiz titulados *100 años de la Aviación en México*, presentó la misma historia de la aviación que ya había escrito en los 90s. Como en la mayoría de sus libros, Ruiz Romero insiste en una revisión y actualización de la historia de la aviación en México.

G. ORGANIZACIÓN DE LA TESIS

El presente trabajo se organiza en tres capítulos, me di a la tarea de estudiar los principales elementos que definen al *héroe aviador* relacionado con las innovaciones militares y transporte aéreo. En el primer capítulo expongo las circunstancias sociales y políticas para adentrarme en el tema del desarrollo de la aviación; en el segundo capítulo propongo una metodología de visualización de *corpus* útil para un cruce de información; hacia el último capítulo propongo dos categorías que permiten analizar los estilos fotográficos de representaciones aéreas.

Tal como puede notarse en el primer capítulo, presento un panorama general de los cambios significativos que experimentaron las estructuras

⁷⁹ Ruiz, Romero, Manuel, “Introducción”, en *Diccionario biográfico aeronáutico de México*, México, Biblioteca de la historia aeronáutica de México, 2002, 6 p.

⁸⁰ *Ibídem*.

políticas y económicas durante el periodo revolucionario. La idea que subyace en este apartado es establecer la manera en que la aviación avanzó y cómo las ideas respecto a sus usos han tomado un carácter más común en la vida cotidiana. Es por ello que en el texto inicio hablando sobre los inventos pioneros realizados por los hermanos Joseph-Michael y Jacques Étienne Montgolfier, George Cayley, Ferdinand von Zeppelin y los hermanos Orville y Wilbur Wright. Posteriormente señalo las ascensiones realizadas por distintas personas, entre las que destacan Alberto Santos-Dumont y Louis Blériot. Hacia principios del siglo XX la divulgación. El uso novedoso de la aviación enmarcada por su condición de arma y medio de transporte transformó los usos y las percepciones de movilidad, tiempo y combate en diferentes niveles tanto militares, políticos, económicos, sociales y culturales en países como México Estados Unidos, Francia, Italia y Alemania, con elementos que marcaron profundamente el desarrollo industrial de las guerras en un período que va de 1917 a 1939. En este acercamiento se mencionan hazañas realizadas por hombres y mujeres específicamente la proeza de Charles Lindbergh, Emilio Carranza y el vuelo de buena voluntad de Amelia Earhart a la ciudad de México como antecedentes a la mítica muerte de Francisco Sarabia. Finalmente se apuntan las principales figuras míticas.

Para el *Capítulo 2*, realice una investigación hemerográfica. En un primer instante establezco los resultados del *corpus*, haciendo especial énfasis en las concordancias. En este apartado señalo los elementos cuantitativos de las representaciones ligadas a la noticia de la muerte de Sarabia. *Voyant Tools* me permitió observar 5 documentos con 10918 total de palabras y 2891 formulario de palabra única. Creado en 35 segundos atrás. Conocer cuantas veces se repiten; en segundo lugar, independientemente de las muletillas que pudieran tener los autores pude ubicar el lenguaje y el uso conceptual del *héroe*. Con este cruce de información es posible observar cómo los regímenes, las sociedades y los medios de comunicación articulan las prácticas y discursos

para producir desde su perspectiva una identidad social⁸¹. El análisis de sistemas-mundo me permite comparar las similitudes de un sistema reconociendo dinámicas y tendencias en la historia de las sociedades para identificar la identidad social de los individuos, las élites, los grandes personajes, cualquier proceso, fenómeno o hecho histórico para *impensar*⁸².

El capítulo termino estableciendo una visualización hemerográfica. Comparar las fuentes hemerográficas permitió identificar los registros originales de la mítica muerte del piloto Francisco Sarabia para confrontarlos con las investigaciones de esta tesis, apoyada en nuevas formas del estudio histórico, como las Humanidades Digitales; lo anterior dado que los estudios sociales “[...] no pueden ser abordados sólo desde una disciplina y una sola tradición”⁸³: estos elementos son y sólo pueden ser multidisciplinares.

En el *Capítulo 3*, el propósito fue presentar el objeto de estudio desde una perspectiva técnica, forma y contenido; de acuerdo con los imaginarios dominantes, en 1939 la muerte de Sarabia representó motivaciones, intenciones, intereses y propósitos. Para ello presentó un ejemplo para leer una imagen, así como algunos ejemplos de estilo fotográfico.

⁸¹ Al respecto, el sociólogo Gilberto Giménez señala que la *identidad social* es: “la representación de sí mismo y de los grupos de pertenencia que definen la dimensión social de la identidad. Por lo demás, los procesos simbólicos comportan, [...] cuyos mayores efectos es precisamente la constitución de identidades y alteridades (u otredades) sociales.” *Vid.*: Giménez, Montiel, Gilberto, “Capítulo 5. Identidad y memoria colectiva”, en *Teoría y análisis de la cultura*, volumen 1, 1ª Edición, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), 2005, 89 p.

⁸² Immanuel Wallerstein señala que *impensar* es el acto de reconstruir nuestras ciencias sociales eliminando las suposiciones engañosas y constrictivas, es decir, eliminar sus bases históricas cuestionando su “importancia”. *Vid.*: Wallerstein, Immanuel, “Introducción: ¿Por qué impensar?”, en *Impensar las ciencias sociales*, México, Siglo XXI- Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CIICH-UNAM), 2003, 3- 6 pp.

⁸³ Pozas Horcasitas, Ricardo, “Introducción”, en *Modernización e identidades sociales*, Giménez Montiel, Gilberto y Pozas, Ricardo, 1ª edición, México, Instituto Francés de América Latina, Instituto de Investigaciones Sociales- Universidad Nacional Autónoma de México, 1994, IX p.

CAPÍTULO 1 LA CONSTRUCCIÓN DE UNA IDEA

*Miles de historias en cada barrio.
Cierta día Don Palabras me contó una extraña historia
de cómo nacen las cosas cada vez que uno las nombra
[...] El tiempo vive en la memoria*

Don palabras⁸⁴
(fragmento)

En el presente capítulo considero el proceso de la aviación como una construcción cultural con una serie de características que me permiten indagar sobre la existencia de costumbres y modas basándome en fotografías, noticias, récords, accidentes aéreos, trabajos historiográficos, un culto al héroe aviador y biografías escritas por los propios pilotos.

Tal como señalaré en los siguientes párrafos, el aspecto cultural del proceso mortuorio de los pilotos caídos en acción está relacionado con el tema del transporte. En tanto que, como indica Margarita Camarena⁸⁵, puede definirse que: “los transportes se desarrollan paralelamente a la evolución de la sociedad. [...] La contribución del transporte al desarrollo social puede apreciarse desde

⁸⁴ Aunque en esta investigación la Historia Oral no es parte de mi metodología, no me cabe la menor duda que la historia de todos nosotros surge gracias a los símbolos y el poder de las palabras, de escucharnos unos a otros gracias a la tradición oral. Con estas estrofas hago un recordatorio: “el tiempo vive en la memoria”.

Maldita Vecindad y los Hijos del 5to Patio - Don Palabras, 6 de marzo de 2011, recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=QlqbRLeuXFo> segundos 31 a 52. Fecha de consulta: 9 de abril de 2017.

⁸⁵ Doctora en Ciencia Política, académica e investigadora de tiempo completo en el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma México. Sus temas de investigación son los estudios urbanos y regionales en México Disponible en: <https://www.iis.unam.mx/investigacion/investigadores/investigadores-de-estudios-urbanos-y-regionales/dra-camarena-luhrs-margarita-rosa/> Fecha de consulta: 14 de mayo de 2016.

diferentes ángulos, [...] partiendo de sus determinantes, o bien observando su influencia como factor de esa evolución [...]”⁸⁶.

En ese sentido, es posible acercarme, aunque sea de manera escueta y general, a una definición de **transporte**, lo entiendo como: un medio básico global de traslado que contribuye a la transformación, desarrollo y cohesión de las sociedades bajo conceptos de movilidad, seguridad y economía. Satisface la necesidad de movilizar mercancías, animales, objetos, plantas, personas, materia prima, producción en masa. Su carácter de despliegue y movimiento tiene una arista desde la perspectiva histórica y social al establecer relaciones sociales, políticas, económicas, culturales o religiosas pues condiciona los modos y funciones que adopta el traslado de personas u objetos dotados de incalculables significados.

Para apoyar los elementos anteriores mencionados quiero destacar a grandes rasgos la propuesta de Camarena en tanto a los tres períodos de la evolución del transporte en el país:

Primer período. El reconocimiento del territorio y de sus riquezas en Mesoamérica. A través de la exploración del terreno se construyeron las primeras rutas que comunicaron las diversas regiones y grupos sociales que contribuyeron a consolidar los dominios y a delimitar sus áreas de influencia y posteriormente sobre este conocimiento geográfico se fundaría la red de comunicaciones terrestres. El intercambio de productos, las actividades de defensa o conquista y la conducción de mensajes se realizaron por caminos adecuados para el tránsito de personas.

Segundo período. En la conquista española la introducción de caballos y mulas el desarrollo de la actividad económica agrícola y minera señala un segundo trazo de las vías de acceso y explotación de la riqueza natural. Sobre este trazo se aplicaron nuevos criterios y adelantos técnicos para el uso del espacio. España logró centralizar el poder político debido a las rutas para ampliar la red de comunicaciones. El virreinato contaba con 16 caminos principales, 13 menos importantes y 4 ramificaciones de las redes provinciales de caminos de herradura. A partir de la independencia de 1810 a construcción de caminos para carretera y la incorporación del ferrocarril impulsaron la integración del territorio y la comunicación.

⁸⁶ Camarena Luhrs, Margarita, *El transporte, ritmo de México*, 1ª Edición, México, Instituto de Investigaciones Sociales/ Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, 65 p.

Tercer período. La consolidación del sistema capitalista impulsó y exigió una serie de cambios en el transporte. El ferrocarril impulsó la expansión comercial de la agricultura, la minería y la sustitución, aunque no eliminación, de los recursos anteriores del transporte.

La redefinición de los criterios coloniales para el poblamiento y desarrollo urbano en nuevas regiones. La reorientación de la participación de los diversos grupos sociales en el mercado interno y externo, y la integración del país a nivel internacional. En este período destaca el aumento en la movilidad y en los movimientos migratorios, constituyeron un impulso significativo a la comunicación social.

Cuatro años después de la inauguración del ferrocarril en México-Veracruz, realizada en 1883, el sistema federal de carreteras alcanzó su máxima expresión.⁸⁷

El papel que desempeñó el ferrocarril en el advenimiento y desarrollo de la sociedad capitalista en Inglaterra en el siglo XIX transformó las industrias de mercancías en el mundo. El crecimiento de las ciudades en Europa central y sus periferias propiciaron la explotación de las minas con mayor rapidez, lo cual estimuló a su vez la construcción de ferrocarriles porque las minas necesitaban medios de transporte para trasladar grandes cantidades de carbón desde el lugar de explotación hasta los puntos de embarque. Así, el ferrocarril estimuló la apertura de caminos y comunicaciones hacia lugares antes aislados del comercio mundial; introdujo cambios en las nociones de velocidad y volumen en el traslado de personas y mercancías; estimuló a otras industrias como las del hierro y acero.⁸⁸ Retomando a Camarena, en México la construcción de los ferrocarriles no se constituyó en factor que precediera al surgimiento del capital industrial característico de la época a nivel mundial, más bien ese proceso respondió de la demanda de nuestra economía local.

1.1. PLANEADOR Y DIRIGIBLES

⁸⁷ *Ibíd.*, 12-15 pp.

⁸⁸ Hobsbawm, Eric, *Las revoluciones burguesas. Europa 1789-1848*, Trad. F. Ximénez de Sandoval, Madrid, Guadarrama, 1964, 59-72 pp.

A diferencia del ferrocarril y los barcos, la **aviación**⁸⁹ llegó para transformar nuestra vida cotidiana. A lo largo de la historia de la humanidad las representaciones de mitos como el de Ícaro y Dédalo, u observaciones teóricas como las de Leonardo Da Vinci en el siglo XV y expresiones literarias como “Cinco semanas en globo” de Julio Verne en 1863, contribuyeron a la idealización de volar. A principios del siglo XX notablemente la noticia escrita se interesó en los pilotos y los vuelos, el deseo de volar surgió por la necesidad de conquistar el cielo.

Fuera de la ficción, en el siglo XVIII la idea de volar se materializó en Francia en 1783 por los hermanos Joseph-Michael y Jacques Étienne Montgolfier con las ascensiones en globos más ligeros que el aire: fabricaron el globo de aire caliente basándose en el principio que cuando un gas se calienta se dilata y diluye su densidad. Los globos poseían una abertura en su parte inferior en la cual ardía el fuego, el globo se llenaba de aire caliente, más liviano que el aire frío del exterior hasta que su peso total llegaba a ser menor que el peso del aire desplazado. Entonces el globo se elevaba.⁹⁰

En Inglaterra el ingeniero Sir George Cayley publicó en 1809 los primeros resultados teóricos con pruebas y experimentos sobre aerodinámica, consideraciones en el diseño de alas (sustentación y gravedad), resistencia, empuje del motor y estabilidad. Usando sus teorías basadas en el vuelo de los

⁸⁹ Se llama aviación al uso de todo aparato volador (aeronave) que se desplaza dentro de las zonas bajas de la atmosfera. Las aeronaves pueden clasificarse en dos grandes grupos: a) aparatos más pesados que el aire: aeroplanos, hidronaves, autogiros, helicópteros, veleros y planeadores; b) aparatos más ligeros que el aire: los globos libres y los dirigibles. La fuerza ascendente en todos los aparatos de este grupo se debe al principio de Arquímedes. Las sustancias más ligeras que el aire que se han utilizado para llenar globos son, además del aire caliente, el hidrogeno, el gas del alumbrado y el helio. *Vid.:* De la Malla, Fernando, “Capítulo II. Aeronáutica y astronáutica”, en *Nociones de Tecnología Aeronáutica*, 2ª Ed., Madrid, Dossat, 1963, 19-33 pp.

⁹⁰ Carranza, Emilio C., *Resumen histórico de la aeronavegación*, 1ª Edición, volumen 36, México, Biblioteca del oficial mexicano. Secretaría de la Defensa Nacional, 1995, 9-10 pp.

pájaros diseñó el primer planeador más pesado que el aire, a diferencia de los globos aerostáticos.⁹¹

A principios del siglo XX el dirigible diseñado por Count Ferdinand von Zeppelin en la *Zeppelin Company*⁹² [Ilustración 1] marcó la ruptura entre el deseo de volar por sí mismo y el deseo de crear una máquina más pesada que el aire, **un nuevo medio de transporte, y un arma alemana** de guerra con alcances ilimitados entre continentes en cuestión de velocidad, tiempo y distancia [Ilustración 2,3 y4]. Por otra parte, la gran cantidad de nuevos tipos de aviones construidos durante la Primera Guerra Mundial demostraron la efectividad de la aviación como maquinaria auxiliar del ejército en tierra.⁹³

Con la invención y perfeccionamiento de los globos y dirigibles, la teoría aeronáutica se dividió en *aerostación*: aparatos menos pesados que el aire, como los globos y los dirigibles; y *aviación*⁹⁴: aparatos más pesados que el aire, como los aeroplanos, los helicópteros o los ornitópteros (aparatos con alas batientes como las de los pájaros).⁹⁵

⁹¹ Crouch, Tom, "Sir George Cayley. British inventor and scientist", en *Encyclopædia Britannica*, December 23 th 2019, Disponible en: <https://www.britannica.com/biography/Sir-George-Cayley> Fecha de consulta: 6 de febrero de 2020.

⁹² De Syon, G., (2002), "Introduction: Visions of the Sublime", in *Zeppelin! Germany and the Airship, 1900-1939*, The Johns Hopkins University Press Editors, 3 p. Disponible en: https://books.google.com.mx/books?id=T-NBzwJgbn8C&pg=PA15&source=gbs_toc_r&cad=4#v=onepage&q&f=false Fecha de consulta: 26 de agosto de 2017. [La traducción es propia]

⁹³ Artola, Ricardo, "Armamento", en *La Segunda Guerra Mundial*, 3ª Edición, Madrid, Alianza, 2015, 219 p.

⁹⁴ "Inauguración de las clases teóricas sobre aviación", en *Revista Tohtli*, sección escuela, México, Escuela Nacional de Aviación, [s.f.], tomo 1, número 6, 129-132 pp.

⁹⁵ *Ibidem*.

De Syon, G., (2002), *op. cit.*, 3 p. Disponible en: https://books.google.com.mx/books?id=T-NBzwJgbn8C&pg=PA15&source=gbs_toc_r&cad=4#v=onepage&q&f=false Fecha de consulta: 26 de agosto de 2017. [La traducción es propia]



FERDINAND GRAF VON ZEPPELIN

463974805

Ilustración 1. Retrato del general alemán Ferdinand Adolf Heinrich August Graf von Zeppelin (1838-1917), fabricante de aeronaves y fundador de *Zeppelin Airship Company*, 1933. (Foto de *The Print Collector/Print Collector/Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/portrait-of-ferdinand-graf-von-zeppelin-early-fotograf%C3%ADa-de-noticias/463974805> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.



90779492

Ilustración 2. *Zeppelin III* en vuelo, Alemania, 29 de abril de 1910. Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917), comenzó a trabajar en planes para una aeronave llena de gas después de retirarse del ejército en 1873, y construyó su primer dirigible en 1900. Tenía un marco cilíndrico rígido cubierto de

goma, algodón y contenía celdas de gas llenas de hidrógeno. Fue dirigido por timones y conducido por dos motores de combustión interna *Daimler*. Zeppelin continuó su investigación y **en 1910 lanzó el primer servicio aéreo comercial para pasajeros. Los zepelines continuaron utilizándose en vuelos comerciales hasta fines de la década de 1930**, cuando las preocupaciones de seguridad después de una serie de desastres, incluido el de “Hindenburg” en 1937, pusieron fin a la popularidad de la aeronave. (Foto de SSPL/Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/ferdinand-graf-von-zeppelin-began-working-on-fotograf%C3%ADa-de-noticias/90779492> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.



Ilustración 3. Zeppelin LZ 10 dirigible “Schwaben”, el primer Zeppelin exitoso, Alemania, 1911 ca. El “Schwaben” realizó 234 vuelos antes de estrellarse y prenderse fuego el 28 de junio de 1912. (Foto de SSPL/Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/ferdinand-graf-von-zeppelin-began-working-on-fotograf%C3%ADa-de-noticias/90779493> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.



Ilustración 4. Las multitudes observan el desembarco del *Graf Zeppelin LZ 127*, Hanworth, Reino Unido, 18 de agosto de 1931. Comandado por su constructor Hugo Eckner y pilotado por los capitanes von Schiller y Wiedeman, realizó un aterrizaje no programado en Hanworth causando caos en el parque aéreo. El zepelín tenía 236 metros de largo y 30,5 metros de diámetro. Estaba propulsado por cinco motores Maybach de 12 cilindros, lo que le daba una velocidad máxima de 128 km / h, y podía viajar hasta 10,000 km antes de repostar. Ferdinand Graf von Zeppelin (1838-1917) comenzó a diseñar y construir dirigibles accionados por motor (que se conocieron como Zeppelin) después de retirarse del servicio militar en 1873, y construyó el primer dirigible en 1900. (Foto de *Daily Herald Archive/SSPL/Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/crowds-watch-the-landing-of-the-graf-zeppelin-fotograf%C3%ADa-de-noticias/102730053> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.

1.2. EL INVENTO MÁS AUDAZ

El 17 de diciembre de 1903, en Carolina del Norte, en la colina de Kill Devil de las arenas de Kitty Hawk, los hermanos Orville y Wilbur Wright lograron ascender tres

metros en el aire durante 12 segundos que transformaron los principios teóricos del uso bicicleta y cambiarían para siempre la percepción del espacio/tiempo en un biplano⁹⁶ con 12 metros de envergadura alta y se elevaba deslizándose sobre un riel de aproximadamente 18 metros de largo por medio de un carro bajo con dos ruedas pequeñas, provisto de patines –como trineo–, para aterrizar sobre nieve o arena.⁹⁷ Además, agregaron la posibilidad de llevar un pasajero sentado junto al piloto, en lugar de acostado como en sus otras versiones, por lo que el gobierno norteamericano compró el biplano de los Wright el 2 de agosto de 1909⁹⁸

[Ilustración 5,6,7 y 8].



Ilustración 5. Orville Wright volando un planeador en Kitty Hawk, Carolina del Norte, Estados Unidos, 10 de octubre de 1902. Fotografía del planeador que se está lanzando. Orville Wright (1871-1948) y su hermano Wilbur (1867-1912) fueron pioneros de los aviones estadounidenses autodidactas. Realizaron una extensa investigación y pruebas con planeadores para establecer un diseño para una máquina voladora más pesada que el aire capaz de un vuelo sostenido y controlable. Una característica crucial de su diseño fue la posición propensa del piloto, que redujo la resistencia del

⁹⁶ Un biplano es un avión con dos alas que suelen ir unidas al fuselaje por medio de unas varillas y cables llamadas riostras.

⁹⁷ Morris, Lloyd y Smith, Kendall, “Introducción”, en *Techo ilimitado. Historia de la Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica, desde Kitty Hawk hasta el avión Supersónico*, trad. Florián Mazían, México y Buenos Aires, Hermes, 1955, 21 p.

⁹⁸ Stoff, Joshua, (1996), *op. cit.*, 18 p.

aire considerablemente en comparación con los diseños anteriores que tenían al piloto en posición vertical. Después de diseñar con éxito su planeador, los hermanos instalaron un motor de gasolina en la máquina, al que llamaron 'Flyer'. El 17 de diciembre de 1903 con Orville en los controles, el Flyer realizó el primer vuelo sostenido del mundo en Kitty Hawk. (Foto de SSPL / *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/photograph-of-the-glider-being-launched-orville-fotograf%C3%ADa-de-noticias/90746030> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.



Ilustración 6. Orville y Wilbur Wright, Imagen de los hermanos Wright con Orville viendo a Wilbur tomar lecturas al aire libre, 1908 ca. (Foto de Fotosearch/*Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/picture-of-the-wright-brothers-with-orville-fotograf%C3%ADa-de-noticias/96816192> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.



Ilustración 7. El primer avión inventado por Wilbur y Orville Wright, volando en un lugar no especificado, 1° de enero de 1904. (Foto de Keystone-France / Gamma-Keystone a través de *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/the-first-plane-invented-by-wilbur-and-orville-fotograf%C3%ADa-de-noticias/107422602> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.



Ilustración 8. Fotografía de stock. "Richmond, Virginia, EE. UU. - 3 de diciembre de 2012: sello cancelado de los Estados Unidos para conmemorar a los hermanos Wright por inventar el primer avión". Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/foto/wilbur-and-orville-wright-stamp-imagen-libre-de-derechos/458933179> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.

En Francia también lograron vuelos en una máquina más pesada que el aire, fueron pioneros Alberto Santos-Dumont en su biplano tipo *Canard* (con la cola de frente) llamado *14 bis* [Ilustración 9, 10, 11 y 12]; también los de Claude Grahame-White [Ilustración 13, 14 y 15], Gabriel Voisin [Ilustración 16 y 17], Henri Farman [Ilustración 18, 19 y 20], Hubert Latham [Ilustración 21], Louis Paulhan [Ilustración 22] y Pierre Levavasseur. El más famoso de todos, Louis Blériot [Ilustración 23, 24 y 25] realizó el primer vuelo registrado de larga distancia el 25 de julio de 1909 al cruzar el canal inglés.⁹⁹



Ilustración 9. Postal del pionero aviador brasileño Alberto Santos-Dumont, ganador del Premio Archidiácono por el primer vuelo observado oficialmente a más de 25 metros, en su *14-bis*, el 23 de octubre de 1906. (Foto de Popperfoto a través de *Getty Images / Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/vintage-postcard-of-the-pioneer-brazilian-fotograf%C3%Ada-de-noticias/151223221> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.

⁹⁹ *Ibíd.*, 7 (VII) p.



Ilustración 10. Vista frontal de un monoplano *Demoiselle*, diseñado y construido por Alberto Santos-Dumont (1873 – 1932), 28 de junio de 1909, *Airplane Album* – Vol 3 Página 3 (Foto de *Hulton Archive* / *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/front-close-up-view-of-a-demoiselle-monoplane-fotograf%C3%Ada-de-noticias/3305599>
Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 11. Pionero brasileño de la aviación Alberto Santos-Dumont (1873-1932), sobrevolando su avión sobre el Bois de Boulogne, en París, portada del periódico francés *Le Petit Journal*, 25 de noviembre de 1906. (Foto de *Leemage / Universal Images Group* a través de *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/brazilian-pioneer-of-aviation-alberto-santos-fotograf%C3%Ada-de-noticias/146140714> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.



Ilustración 12. Santos-Dumont en su avión, 1907. Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/santos-dumont-seated-in-his-plane-photograph-fotograf%C3%Ada-de-noticias/514677696> Fecha de consulta: 20 de abril de 2020.



Ilustración 13. Claude Grahame-White (1879-1959) en su biplano *Farman* en Brooklands, Surrey, Reino Unido, 26 de mayo de 1910. (Foto de la agencia de prensa de actualidad / *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/claude-grahame-white-in-his-farman-bi-plane-at-fotograf%C3%Ada-de-noticias/3252836> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 14. Claude Grahame White en la Primera Carrera Aérea Internacional en Hendon, Inglaterra, 25 de septiembre de 1913. (Foto de la agencia de prensa de actualidad / *Getty Images*)



Ilustración 15. Reino Unido: Fotografía autografiada de la serie *Daily Mirror* que muestra a Claude Grahame-White (1879-1959) derrotado en el premio de £ 10,000 de Londres a Manchester y mostrando una gran deportividad liderando los vítores del ganador, M (Louis) Paulhan. En 1906, el *Daily Mail* ofreció un premio de £ 10,000 al primer aviador que volara con éxito de Londres a Manchester en menos de 24 horas. El primero en intentarlo fue el aviador británico, Claude Grahame-White, en un biplano Farman en abril de 1910. Graham-White fue alumno del aviador francés Louis Blériot (1872-1936), abrió escuelas de vuelo en París y Hendon, ganó muchas carreras aéreas durante 1910, y cruzó el Atlántico. (Foto de SSPL / Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/autographed-photograph-from-the-daily-mirror-fotograf%C3%Ada-de-noticias/90772855> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.

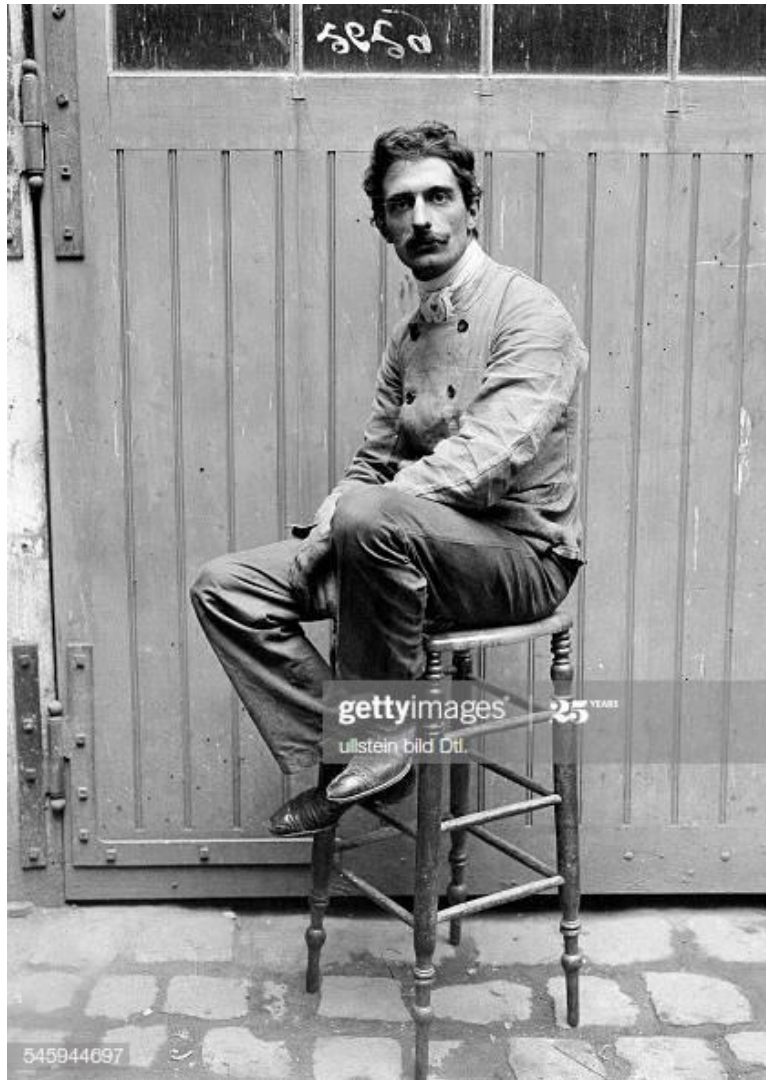


Ilustración 16. Retrato del piloto Gabriel Voisin. (Foto por ullstein bild / ildstein bild / foto a través de *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/gabriel-voisin-bruder-von-charles05-02-1880-fotograf%C3%Ada-de-noticias/545944697>
Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 17. Biplano Voisin, 1910. Los hermanos Gabriel (1880-1974) y Charles Voisin (1882-1912), pioneros de la aviación francesa, produjeron su primer biplano comercialmente exitoso en 1907. En 1912 habían construido 75 máquinas basadas en el modelo original. (Foto de *Oxford Science Archive / Print Collector / Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/voisin-biplane-1910-the-brothers-gabriel-and-fotograf%C3%Ada-de-noticias/463913133> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 18. Henri Farman con Gabriel Voisin. Los constructores de aviones franceses Henri Farman (l) y Gabriel Voisin (d). (Foto de © Hulton-Deutsch Collection / CORBIS / Corbis a través de *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/the-french-aircraft-constructors-henri-farman-fotograf%C3%Ada-de-noticias/613465530>
Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 19. El biplano de Henri Farman construido con la ayuda de Gabriel Voisin. 24 de abril 190. (Foto de Apic / Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/henri-farmans-biplane-in-1909-built-with-the-fotograf%C3%Ada-de-noticias/89858807> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.

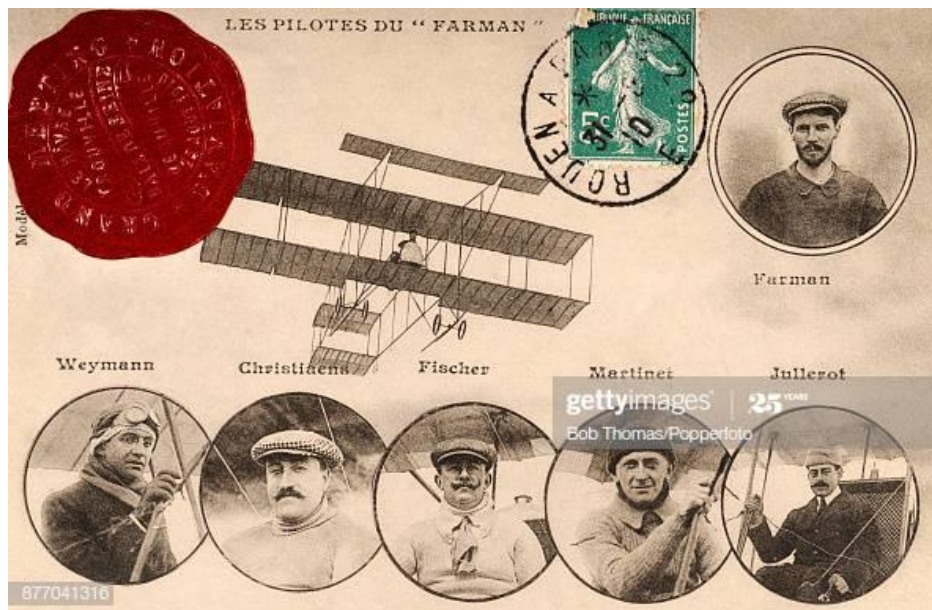


Ilustración 20. Postal con un grupo de pioneros de la aviación que voló el biplano Henri Farman, incluyendo, de izquierda a derecha: Charles Weymann, Josef Christiaens, Jules Fischer, el teniente Martinet y Henri Jullerot, 1910 ca. (Foto de Bob Thomas / Popperfoto a través de Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/vintage-postcard-featuring-a-group-of-aviation-fotograf%C3%Ada-de-noticias/877041316> Fecha de consulta: 22 de abril de 2020.



Ilustración 21. Monoplano *Antoinette IV*, diseñado por Hubert Latham, en vuelo haciendo un récord de resistencia. *Airplane Album* – Vol 2 Página 79 (Foto de *Branger / Hulton Archive / Getty Images*), 5 de junio de 1909. Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/the-antoinette-iv-monoplane-designed-by-hubert-fotograf%C3%Ada-de-noticias/3305076> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 22. Louis Paulhan – Pionero de la aviación a los mandos de su biplano *Voisin* durante la *Gran Semaine d'Aviation de la Champagne* cerca de Reims en Francia, agosto de 1909. (Foto de Paul Popper / Popperfoto a través de Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/vintage-french-postcard-featuring-the-aviation-fotograf%C3%Ada-de-noticias/1169853228> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 23. El histórico primer vuelo del canal costero (Francia a Inglaterra) por Louis Bleriot en su monoplano, las multitudes rodean el avión después de su aterrizaje en Dover en el sur de Inglaterra, 25 de julio de 1909. (Foto de Bob Thomas/Popperfoto a través de *Getty Images/Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/early-aviation-25th-july-1909-the-historic-fotograf%C3%Ada-de-noticias/79036262> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 24. *Ambroise Goupy II* de Louis Bleriot, volado por primera vez en 1909. Sirvió como precursor del clásico caza biplano de la Primera Guerra Mundial. (Foto de *Hulton Archive / Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/louis-bleriots-ambroise-goupy-ii-first-flown-in-fotograf%C3%Ada-de-noticias/2664837>
Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 25. Louis Blériot (1872-1936) dejando Calais para cruzar el Canal de la Mancha en 1909 (foto en blanco y negro). (Foto de la *Colección histórica Graphica / Imágenes Heritage / Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%Ada-de-noticias/louis-bl%C3%A9riot-leaving-calais-to-cross-the-fotograf%C3%Ada-de-noticias/904571570>
Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.

Los avances de la industria aeronáutica estuvieron impulsados por los conflictos de la Gran Guerra¹⁰⁰. La industrialización de la guerra evolucionó de la artillería terrestre y marina a la aviación, en buena medida por las necesidades estratégicas que conformaron el destino del mundo a inicios del siglo XIX.¹⁰¹

¹⁰⁰ Millett, Allan R., y Murray, Williamson, “La revolución en las operaciones militares 1919-1939”, en *Historia de la segunda guerra mundial. La guerra que había que ganar*, trad. Jorge Beltrán Ferrer, Barcelona, Crítica, 2004, 4ª Edición, 32-46 p.

¹⁰¹ Lowe Norman, “I. El mundo en 1914: estallido de la primera guerra mundial”, en *Guía ilustrada de la historia moderna*, trad. Guillermina del Carmen Cuevas Mesa, 3ª Edición, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, 17- 18 pp.

Además fue una de las consecuencias de la *revolución científica y tecnológica del siglo XX*¹⁰².

Los pilotos que vivieron durante este periodo se apegaron al entendimiento del descubrimiento de la aviación; narraciones sobre su origen y de los primeros hombres y mujeres en elevarse fueron preservadas de generación en generación en diferentes soportes como la fotografía, lo que posteriormente dio origen al perfeccionamiento y caracterización de la maquinaria. A grandes rasgos, los inventos y pruebas aéreas dividieron la aviación en dos planos: los pioneros e inventores y los pilotos famosos por ganar concursos, atravesar canales o inaugurar rutas. El plano de los pioneros e inventores es el momento donde surgió una idea y se materializó con capital y conocimientos; el plano de los pilotos es el momento donde surgieron las grandes leyendas, aunque, como veremos más adelante, ellos pudieron manifestarse en cualquier momento y nivel, sea militar, comercial o privado.

1.3. INICIOS DE LA AERONÁUTICA EN MÉXICO

La situación social a partir de 1908 dio alas a una multitud de descontentos por la escasez de frijoles, la producción de maíz bajó y la situación en el campo era crítica. Hubo, además, temblores y heladas terribles. El deterioro del poder político de Porfirio Díaz coincide con las declaraciones, publicadas en marzo, al

¹⁰² El historiador británico Erick Hobsbawm señala que la visión corta del siglo XX abarcó desde la Primera Guerra Mundial en 1914 hasta la caída de la URSS en 1991. Empero, se contraponen a su propuesta del siglo XIX, extendiéndose desde la Revolución Francesa en 1789 hasta la Primera Guerra Mundial, periodo largo característico por la civilización capitalista liberal, burguesa y euro centrista, el inicio del corto siglo XX con la Primera Guerra Mundial marca el declive de esa civilización occidental del siglo XIX. *Vid.*: Hobsbawm, Eric, "Vista panorámica del siglo XX", en *Historia del siglo XX*, trad. Juan Fací, Jordi Ainaud y Carme Castells, 1ª Edición, Buenos Aires, 1999, 15-19 pp.

periodista James Creelman, director del *Pearson's Magazine*, hombre de confianza del presidente Roosevelt y del secretario Taft. Aquella entrevista detonó el descontento político de los opositores al régimen de Díaz, la lucha se desató con la declaración:

[...] adoptamos una política patriarcal... guiando y restringiendo las tendencias populares, con entera fe en que la paz forzada permitirá a la educación, la industria y el comercio desenvolver los elementos de estabilidad y unión de un pueblo de suyo inteligente, suave y sensible. México tiene ahora una clase media que antes no tenía. La clase media es el elemento activo de la sociedad... Los ricos están demasiado ocupados en sus riquezas y sus dignidades para ser útiles al mejoramiento general.¹⁰³

A partir de una arista económica, efectivamente la clase media había cambiado y surgió un proyecto coyuntural que daría pie a la aviación. Los precursores de globos aerostáticos fueron Benito León Acosta y Joaquín de la Cantolla; Miguel Lebrija Urtutegui considerado el primer aeronauta mexicano por volar en una máquina más pesada que el aire sobre la Catedral Metropolitana y el primero en alcanzar alturas superiores a 1 000 metros en 1908.¹⁰⁴ Cuatro años después, con la ayuda de sus hermanos Jacobo y Roberto, sus amigos Juan Guillermo Villasana y Antonio Sánchez Saldaña, armaron el aeroplano *Deperdussin* de tipo militar equipado con motor *Anzani* de 80 caballos de fuerza.¹⁰⁵

El 8 de enero de 1910 se efectuó el primer vuelo de un aeroplano tripulado y controlado en México piloteado por el empresario francés Alberto Braniff Ricard a bordo de un *Voisin* de fabricación francesa que despegó en los

¹⁰³ González, Luis, "IV. Ocaso del porfiriato", en *Historia general de México*, Daniel Cosío Villegas (coord.) et. Al., tomo 2, El Colegio de México, México, 990-991 pp.

¹⁰⁴ Ruiz, Romero, Manuel, *Legendarios de la Aeronáutica de México*, 1ª Edición, México, Alianza, 1997, 34 p.

Ávila Hernández, Germán Roberto, "Origen de la aviación militar en México", en *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915-2015)*, Secretaría de la Defensa Nacional, Cámara de Diputados, LXXII Legislatura, México, 2015, 36 p.

¹⁰⁵ Ruiz, Romero, Manuel, *op. cit.*, 10-38 pp.

llanos de la Hacienda de Balbuena¹⁰⁶ de la Ciudad de México. Además, fue el primero efectuado en un país latinoamericano, y el hecho de que el avión volara a la altura de la Ciudad (2250 msnm¹⁰⁷) proporcionó aún más méritos a la hazaña. El mismo Braniff escogió los llanos de Balbuena porque estaban situados junto a la estación del ferrocarril de San Lázaro, por donde el avión llegó desde Veracruz desarmado en cajas; los llanos tenían áreas libres de obstáculos y no se requería de inversión para utilizarlos, ya que eran propiedad de su familia.¹⁰⁸

Gracias al éxito de las exhibiciones de Alberto Braniff los espectáculos aéreos se consolidaron dentro de las estrategias propagandísticas de algunas empresas; en febrero de 1910 el dueño de la fábrica tabacalera “El Buen Tono, S.A.” Ernesto Pugibet contrató al piloto francés Maurice Raoul Ourea Duval por cuatro mil francos al mes para que piloteara un avión *Bleriot XI* en una exhibición aérea con fines meramente propagandísticos, pero no se llevó a cabo. La compañía vendió la aeronave a Miguel Lebrija, quien sí logró elevarla el 14 de mayo del mismo año.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Tuvieron que realizarse, entre otras cosas trabajos de acondicionamiento del terreno a fin de que el avión se desplazara por el suelo, despegara y volviera a aterrizar sin contratiempos graves. Esta labor estuvo a cargo de un pelotón de zapadores enviado por el mando militar de la plaza, en respuesta a la petición del gobernador del Distrito Federal. En: NA, ASA, “Inicios de la aviación en México”, en *Archipiélago. Revista cultural de nuestra América*, vol. 14, núm. 54 (2006), 2010 -08 -06, Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe, 55 p.

¹⁰⁷ Metros sobre el nivel del mar (msnm)

¹⁰⁸ NA, ASA, op. cit, 55 p.

¹⁰⁹ Ávila Hernández, Germán Roberto, op. cit., *Ibidem*. Y Villela Gómez, José, *Breve Historia de la Aviación en México*, México, 1971, 87 p.

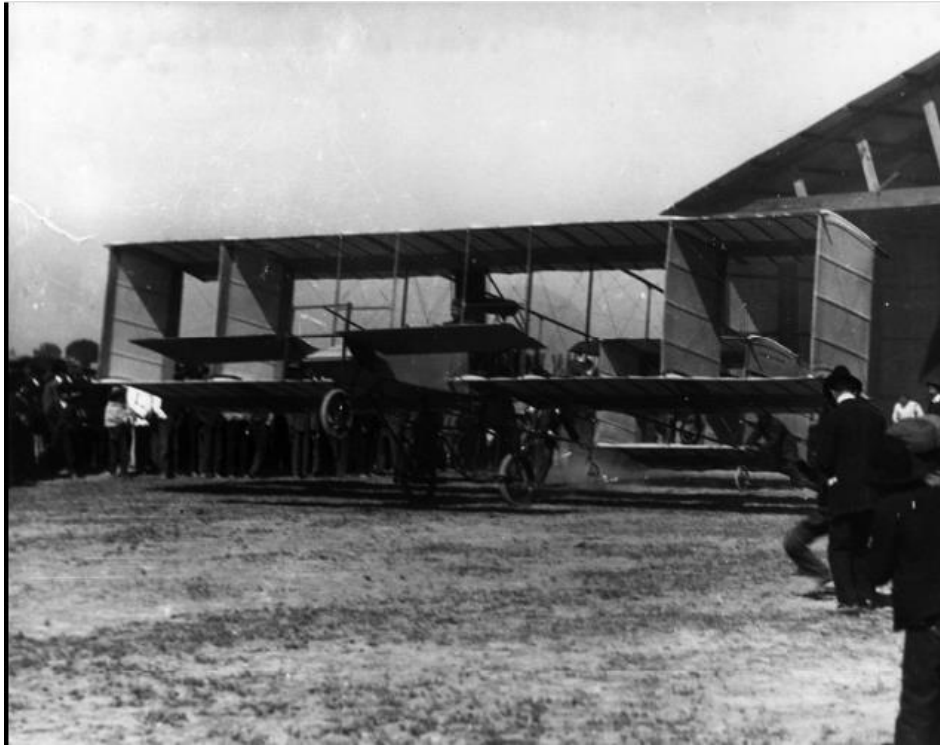


Ilustración 26. “Albetto Braniff a bordo del aeroplano *Voisin* antes del despegue”, Ciudad de México, Distrito Federal, 1910, plata sobre gelatina, 3A453203, Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia. Disponible en: https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A453203 Fecha de consulta: 19 de marzo de 2020.

En términos generales, 1910 fue un año de bonanza económica. El entusiasmo político se retrajo y “[...] al hambre se le distrajo con inauguraciones, desfiles, procesiones, cohetes, repiques, cañonazos, discursos, músicas, luces, verbenas, serenatas, exposiciones y borracheras.”¹¹⁰ El primero de septiembre Porfirio Díaz puso en servicio el manicomio de La Castañeda, y el día 3, colocó la primera piedra de una cárcel.

En octubre, Francisco I. Madero escapó de la cárcel de San Luis, desde su refugio de San Antonio Texas declaraba el Plan de San Luis y en él nulas las elecciones, desconocía al gobierno de Díaz, desaprobaba los abusos del Porfiriato, exigía el sufragio efectivo y la no reelección y “[...] señalaba el 20 de

¹¹⁰ González, Luis, *op. cit.*, 998 p.

noviembre y las seis de la tarde para que todo mundo agarrase las armas contra el tirano.”¹¹¹ “El campo se movió con lentitud, pero con éxito”, declaró José Vasconcelos.

En Chihuahua harían armas contra el dictador grupos de campesinos caudillos encabezados por Pascual Orozco, Pacho Villa, José de la Luz Blanco y Abraham González. En Coahuila, los comerciantes Eulalio y Luis Gutiérrez. En Baja California, el sinaloense José Marí Leyva se metió hasta Ensenada; en Guerrero se alzaron los Figueroa, y en Zacatecas, el liberal Luis Moya. Todos acataban como jefe a Francisco I. Madero salvo aquel grupo dirigido por los hermanos Flores Magón, compuesto por gente de varias nacionalidades.

1.4. DEL ESPECTÁCULO A LAS CAMPAÑAS MILITARES

El 19 de febrero de 1911 la empresa *Moissant International Aviators* realizó una presentación en la Ciudad de México con el fin de promocionar la venta de sus aviones y las inscripciones a su escuela de aviación. Durante las exhibiciones se hicieron demostraciones enfocadas a exponer la eficacia en campañas militares de los aviones modelo *Blerior/Mosaint*, *Demoiselle* y *Curtiss*. En la capital, Rene Simon y Roland Garros simularon un vuelo de bombardeo y reconocimiento sobre una batería de artillería enemiga ubicada en el Cerro de la Estrella, Iztapalapa; en aquella ocasión el bombardeo fue realizado con naranjas que simulaban grandas de mano. En el puerto de Veracruz, el piloto Roland Garros

¹¹¹ *Ibíd.*, 1000 p.

sobrevoló un par de barcos de la Armada Francesa y dejó caer un ramo de flores sobre el acorazado *Glorie*.¹¹²

La renuncia del gabinete de Porfirio Díaz fue presentada el 24 de marzo, aprobada por el propio Díaz. Abril fue el mes de las caídas. Cayeron poblaciones de México y Puebla por obra de Emiliano Zapata, cayó la ciudad de Durango, cayó Agua Prieta y varias minorías estadounidenses. El gobierno de Díaz decidió entonces dialogar con los rebeldes. No hubo manera de arreglarse. Sorpresivamente Pascual Orozco, Francisco Villa, José de la Luz Blanco y el italiano José [Giuseppe] Garibaldi atacaron Ciudad Juárez el 8 de mayo y el 10 de mayo cayó Ciudad Juárez en poder de los maderistas, lo que permitió a Madero instalar su gobierno provisional. Las pocas fuerzas del dictador intentaron negociar la paz, el 17 de mayo, pero Madero se opuso. Exigían principalmente la “renovación completa del gabinete”, los aliados de Díaz firmaron los convenios.

Aunque la rendición de Ciudad Juárez no derrumbó al porfiriato, fue un acontecimiento determinante para la revolución, cobró auge en todo el país, la Ciudad de México fue amagada por los revolucionarios del sur y además hubo manifestaciones sangrientas y tumultuosas que exigían la renuncia de Díaz, que estaba enfermo. La firma del Tratado de Ciudad Juárez el 21 de mayo concluyó con la renuncia y el exilio del dictador. Al día siguiente fueron conocidos en la capital los términos. El 24 hubo manifestaciones callejeras contra el dictador, la revolución casi triunfaba. Y por fin, el 25 Porfirio Díaz presentó su renuncia y puso provisionalmente en la presidencia al ministro de Relaciones Francisco León de la Barra para pacificar al país para que convocara a elecciones generales; se acordó la amnistía por delitos de sedición y el licenciamiento de

¹¹² Ávila Hernández, Germán Roberto, *Ibidem*.

Ruiz, Romero, Manuel, *Los orígenes*, 1ª Edición, volumen I y II, México, Biblioteca de la historia aeronáutica de México, 1996, 133-146 pp.

las fuerzas revolucionarias, lo que significó que se aplazaba el cumplimiento del Plan de San Luis Potosí y dejaba pendientes las reformas económicas, políticas y sociales que los maderistas habían prometido. Además, la maquinaria administrativa, el poder judicial y ejército porfirista siguió manejando los grandes negocios. En tanto a las operaciones militares, las más importantes se desarrollaron a lo largo de las vías férreas del norte entre noviembre de 1910 y mayo de 1911, “[...] tanto porque **los ferrocarriles fueron indispensables** para el transporte de las tropas y de los elementos de campaña como por el contacto que establecían con la frontera para el abastecimiento de armas y provisiones.”¹¹³



Ilustración 27. (De izquierda a derecha) Pascual Orozco, Alberto Braniff, Pancho Villa y Giuseppe Peppino Garibaldi, mayo de 1911, México. (Foto de APIC / Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/pascual-orozco-alberto-braniff-pancho-villa-and-fotograf%C3%ADa-de-noticias/112072842> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020. [Probablemente la fotografía fue tomada poco antes de la toma de Ciudad Juárez para tomar el control de la frontera a favor de Madero, mayo de 1911].

¹¹³ González, Luis, *op. cit.*, 1001-1006, 1078, 1080 y 1085 pp.

El interinato no satisfizo ni a los campesinos ni a los obreros, pero uno de los problemas más serios se suscitó en Morelos a causa del desarme de las fuerzas zapatistas. Por una parte, “[...] Zapata exigió el cumplimiento del artículo tercero del Plan de San Luis Potosí que ofrecía la restitución de tierras comunales a los pueblos; por la otra, los hacendados presionaron al gobierno para que activara el desarme y el licenciamiento de los zapatistas porque les invadían propiedades.”¹¹⁴

La tercera vez que iniciaron el desarme de las fuerzas zapatistas fue por la traición de Francisco De la Barra, envió grandes contingentes militares a Morelos al mando de Victoriano Huerta el 23 de agosto; ocasionó que Madero se distanciara

Entre julio y agosto de 1911 se crearon numerosos partidos políticos y los que ya existían reanudaron sus actividades: el Liberal Radical y el Popular Evolucionista postularon a De la Barra para presidente de la República; el Católico, a Madero; el Reyista o Republicano a Bernardo Reyes, quien aceptó su candidatura el 1 de agosto [...] el Partido Liberal Nacional se formó con miembro del PLM y lo presidía Fernando Iglesias Calderón postuló a Madero.¹¹⁵

Madero asumió la presidencia constitucional de la república el 6 de noviembre de 1911. Inmediatamente, el 9 de noviembre de 1911, el presidente recibió a la agrupación de la *Moisant*: los pilotos Donald Patrick Hamilton, George M. Dyott, André Houpert, Charles H. Willard y John Alexander Douglas McCurdy [Ilustración 28], y las pilotos Harriet Quimby y Matilde Moisant [Ilustración 30, 31 y 32]. Realizaron las exhibiciones a bordo de cinco aviones *Bleriot/Moisant*, un biplano y un monoplaza modelo *Deperdussin* y un *Curtis*. El 30 de noviembre de aquel año, Madero se convirtió en el primer mandatario en el mundo en participar en un vuelo a bordo de un *Deperdussin* de dos plazas, con motor de

¹¹⁴ *Ibíd.*, 1086 p.

¹¹⁵ *Ibíd.*, 1088 p.

80 c.f., piloteado por George M. Dyott. Además, compró cinco aviones a la compañía *Moisant International Aviators* para proveer de armamento al Ejército Federal; inscribió a cinco pilotos mexicanos en la escuela *Moisant Aviation School*, la primera escuela de vuelo de América. Los tenientes Horacio Ruiz Gaviño, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez y los generales Alberto Leopoldo Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña, sobrinos de Venustiano Carranza, gobernador de Coahuila.¹¹⁶



Ilustración 28. Presidente Francisco I. Madero, 1911; aeronave *Deperdussin* de dos plazas. Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, Fuerza Armada Mexicana.

¹¹⁶ Ávila Hernández, Germán Roberto, *op. cit.*, 39 p.

Taylor, Lawrence, "Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana, 1913-1915"; en *Revista Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, v. 56, núm. 1 (221), jul. /sep., 2006, 181- 183 pp.



Ilustración 29. Piloto aviador J.A.D. McCurdy sentado en el ala de un avión temprano, California, 1900. (Foto de © CORBIS / Corbis a través de *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/man-named-j-a-d-mccurdy-sits-on-the-wing-of-an-fotograf%C3%ADa-de-noticias/615290142> Fecha de consulta: 21 de abril de 2020.



Ilustración 30. En 1911, Harriet Quimby se convirtió en la primera mujer en los Estados Unidos en recibir su licencia de piloto. Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/in-1911-harriet-quimby-became-the-first-woman-fotograf%C3%ADa-de-noticias/515421830> Fecha de consulta: 22 de abril de 2020.



Ilustración 31. Richmond, Virginia, EE. UU. - 29 de junio de 2012: sello postal de los Estados Unidos con la primera mujer en Estados Unidos en obtener una licencia de piloto, Harriet Quimby. Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/foto/harriet-quimby-stamp-imagen-libre-de-derechos/471443021?adppopup=true> Fecha de consulta: 22 de abril de 2020.



Ilustración 32. Retrato de la pionera de la aviación estadounidense Matilde Moisant (hermana de John Moisant) obtuvo su licencia de piloto a mediados del verano de 1911 se convirtió en la segunda mujer estadounidense en hacerlo después de Harriet Quimby. (Foto de *Hulton Archive / Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/american-aviation-pioneer-matilde-moisant-who-fotograf%C3%ADa-de-noticias/2666691>
Fecha de consulta: 22 de abril de 2020.

El programa de entrenamiento estaba dividido en cuatro partes:

[...] la primera parte era teórica, contemplaba teoría de vuelo y conocimientos básicos del aeroplano. La segunda etapa consistía en realizar prácticas, en las cuales los alumnos armaban y desarmaban cada una de las partes de su aeronave con el fin de conocer su funcionamiento. En la tercera parte [...] los aprendices contemplaban una fase en la cual realizaban carreras por tierra y vuelos a muy escasa altura. Finalmente, y a criterio del propio alumno, se le permitía emprender un vuelo libre.¹¹⁷

¹¹⁷ Ávila Hernández, Germán Roberto, *op. cit., íbidem*.



Ilustración 33. Cinco pioneros de la historia aeronáutica mexicana: Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo Aldasoro Suárez, Horacio Ruiz Gaviño, Eduardo Aldasoro Suárez, junto a un *Morane Saulnier-Moisant*. Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Como se puede notar, la noción de **progreso** de las facciones revolucionarias maderistas asentaron “[...] nuevas concepciones de lo social y en nuevos actores sociales y políticos (como los campesinos, obreros, industriales, profesionistas, etcétera), [...] y de nuevas instituciones científicas con objetivos epistémicos diferentes”¹¹⁸, favoreciendo el desarrollo de la aviación.

En las fuerzas armadas algunos de los pilotos militares que habían sido parte del Ejército Federal se pasaron al revolucionario, como Federico Cervantes, Gustavo y Alberto Salinas, estos últimos conformaron la Flotilla Aérea del Ejército Constitucionalista. Los constitucionalistas idearon un nuevo

¹¹⁸ Saldaña, Juan José, “La política social y la política científica de la Revolución”, en *Las revoluciones políticas y la ciencia en México. Ciencia y política en México de la Reforma a la Revolución Mexicana*, Tomo II, México, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2010, 178 p.

modo de ataque. Utilizaron un biplano *Martin Pusher* que habían adquirido en Estados Unidos¹¹⁹, lo nombraron “Sonora”; del cual hablaré más adelante.

En 1912 en Chihuahua, durante la revuelta encabezada por el general revolucionario Pascual Orozco en apoyo a Francisco I. Madero, los rebeldes utilizaron aeroplanos piloteados por extranjeros para transportar armamento y correspondencia en la frontera norteamericana; por su parte, la División del Norte comandada por el general Victoriano Huerta –contra los orozquistas– usó dos aviones *Bleriot* también comandados por pilotos extranjeros, que sirvieron en tácticas de exploración y mensajería.¹²⁰

Dos días después del asesinato de Madero y del vicepresidente, José María Pino Suárez, en la Decena Trágica (22 de febrero de 1913), el nuevo gobierno encabezado por Victoriano Huerta autorizó el primer experimento de un bombardeo aéreo en el país. Para el 7 de abril de ese año Huerta pidió a Lebrija que realizara otro ataque con bombas *Martin Hale*. La prueba fue todo un éxito, aunque cuando aterrizó el avión, su fuselaje se quebró repentinamente en la parte central debido a que el avión no pudo alejarse rápidamente del centro de la explosión.¹²¹

El régimen de Huerta duró algo más que el de Madero, casi diecisiete meses. Su carrera militar consistió en el desempeño de “[...] misiones relacionadas con las dos grandes tareas del ejército mexicano durante el Porfiriato: la modernización y la pacificación.”¹²² Otro aspecto importante por

¹¹⁹ Ávila Hernández, Germán Roberto, “Origen de la aviación militar en México”, en *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915- 2015)*, Cámara de Diputados, LXXII Legislatura, México, 2015, 44-45 pp.

¹²⁰ Taylor, Lawrence, “Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana, 1913-1915”; en *Revista Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, v. 56, núm. 1 (221), jul. /sep., 2006, 175-20 pp.

¹²¹ Villela Gómez, José, *Pioneros de la aviación mexicana*, México, Ediciones Colofón, 1964, 79 p.

¹²² Ibarrola, Bernardo y Josefina MacGregor, “El huertismo: contrarrevolución y reforma”, en *Gran Historia de México Ilustrada. De la Reforma a la Revolución, 1857-1920*, Javier

destacar, como proponen los historiadores Josefina MacGregor y Bernardo Ibarrola¹²³, es el uso de toda clase de métodos represivos, organizó el ejército más numeroso que México haya tenido, sin embargo Huerta “[...] no fue capaz de cumplir el objetivo de pacificación del país que se fijó desde el primer momento; tampoco pudo conformar un gobierno estable a pesar de haber contado con la participación de algunos de los personajes más notables de la época [...]”¹²⁴

1.5. BIPLANO “SONORA”

Frente a la crisis generada por el golpe de Estado huertista, el gobernador provisional de Sonora, Ignacio L. Pesqueira convocó a una reunión para que la legislatura estatal desconociera a Huerta como presidente el 5 de marzo de 1913. Para entonces, la aviación era más que un nuevo invento y en abril, el gobierno del sonoreño entró en negociaciones con la compañía *Glenn L. Martin* en Los Ángeles, California, con el fin de comprar un avión para apoyar las

Garcidiego (coord.), Planeta, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2001, 322 p.

¹²³ Josefina MacGregor es Doctora en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, donde también es profesora de tiempo completo. Sus campos de conocimiento son la Historia del siglo XIX y la Historia Contemporánea (siglo XX), sus líneas de investigación son el Porfiriato, Revolución mexicana y la Historia social, económica y cultural del periodo 1857-1940. Disponible en: <http://www.posgrado.unam.mx/historia/macgregor-g%C3%A1rate-josefina> Fecha de consulta: 14 de febrero de 2020.

Bernardo Ibarrola Zamora es Doctor en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid y Doctor en América Latina contemporánea por el Instituto Universitario de investigación Ortega y Gasset. Su campo de conocimiento es la Historia contemporánea (siglo XX), sus líneas de investigación son la Historia política y militar de Iberoamérica, siglos XIX y XX. Disponible en: <http://www.posgrado.unam.mx/historia/ibarrola-zamora-bernardo> Fecha de consulta: 14 de febrero 2020.

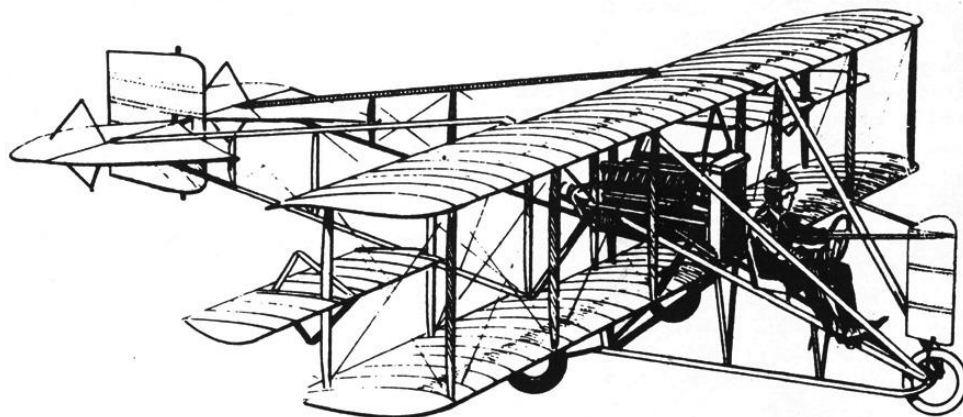
¹²⁴ Ibarrola, Bernardo y Josefina MacGregor, *op. cit.*, *Ibidem*.

operaciones llevadas a cabo por la División del Noroeste al mando del General Álvaro Obregón en la frontera México-Estados Unidos.

Con un costo de 5000 dólares, el primer avión de la Revolución fue un biplano modelo *Martin Pusher* con motor *Curtis* con capacidad de transportar 150 libras de carga y dos personas. Al mismo tiempo, contrataron al mecánico australiano Thomas J. Dean y al piloto Didier Masson. El avión fue transportado en cajas a través de la frontera hasta Hermosillo entre el 15 y 16 de mayo. Fue ensamblado de nuevo, bautizado “El Sonora” o “El gran pájaro rojo” –por el color de su pintura– y, transportado por ferrocarril hasta el campamento insurrecto en estación Moreno, cerca del puerto de Guaymas, que estaba defendido por el Ejército Federal.

Durante la revolución, la facción del norte se apegó al entendimiento del uso de la aviación como arma: el primer bombardeo aéreo sobre embarcaciones militares fue el 30 de mayo de 1913, a bordo del “Sonora”, piloteado por Didier Masson y acompañado por el capitán Joaquín Bauche Alcalde, despegó de la Estación Moreno con dirección a la plaza de Guaymas, dejaron caer bombas las cuales no lograron detonar y los federales no pudieron responder al ataque. El 21 de junio Dean y Masson atacaron los cañones huertistas “Tampico” y “Guerrero” con bombas elaboradas en los talleres de Hermosillo. La operación fracasó. Sin embargo, el “Sonora” se convirtió en el primer avión de las fuerzas constitucionalistas, en un símbolo de superioridad tecnológica y elevó el espíritu de combate de las fuerzas rebeldes que dominaron el espacio aéreo, ésta fue una ventaja sobre la artillería de los federales, además motivó a los constitucionalistas a avanzar hacia el sur. En agosto de ese mismo año, el piloto Didier Masson renunció a la causa constitucionalista y Gustavo Salinas Camiña asumió el mando del “Sonora”.¹²⁵

¹²⁵ Taylor, Lawrence, *op. cit.*, 179-185 pp. Taylor, Lawrence, *La gran aventura en México: el papel de los voluntarios extranjeros en los ejércitos revolucionarios mexicanos, 1910-1915*, México, Consejo para la Cultura y las Artes, volumen 2, 1993, 30 p. Y: Ávila Hernández, Germán Roberto, *op. cit.*, 45 p.



EL MARTIN PUSHER

Ilustración 34. Biplano modelo *Martin Pushe*. Imagen disponible en: https://www.cultura.gob.mx/centenario-ejercito/bombardeo_aeronaval.php Fecha de consulta: 8 de agosto de 2017.

Por otra parte, el 24 de febrero de 1914 la tripulación del cañonero “Tampico”, bajo las órdenes del teniente Hilario Rodríguez Malpica, se pasó al bando constitucionalista y se trasladaron del puerto de Guaymas al puerto de Topolobampo, Sinaloa, con el fin de esperar órdenes del general Álvaro Obregón. El 15 de abril ocurrió el primer combate aeronaval en la historia y el segundo enfrentamiento entre las embarcaciones federales y las Fuerza Aérea Constitucionalista; el teniente Rodríguez Malpica, bajo la orden de Obregón, izó una bandera en la asta mayor de la embarcación esta acción delató su ubicación y los federales atacaron la tripulación del “Tampico”.

Durante el ataque, el “Sonora” piloteado por Gustavo Salinas acompañado por el mecánico naval Teodoro Madariaga sobrevolaron a una altura de más de 900 metros, lanzaron sus bombas, fabricadas con trozos de tubería y dinamita; aunque no dieron en el blanco esta vez sí lograron detonar, lo que provocó la retirada de los federales y los constitucionalistas consiguieron el control de los estados de Sinaloa y Sonora. Además, “[...] fue el preámbulo de la derrota definitiva de las fuerzas del general Victoriano Huerta y el triunfo de la causa revolucionaria, consumada el 13 de agosto de 1914, con la firma de los

Tratados de Teoloyucan, Estado de México.”¹²⁶ El triunfo de la facción constitucionalista sobre Huerta y posteriormente sobre sus antiguos aliados, Zapata y Villa, dejó a Venustiano Carranza la tarea de consolidar, dirigir y reconstruir la actividad política posrevolucionaria. Los grupos de sectores estratégicos carrancistas desplazaron a los representantes del porfiriato.

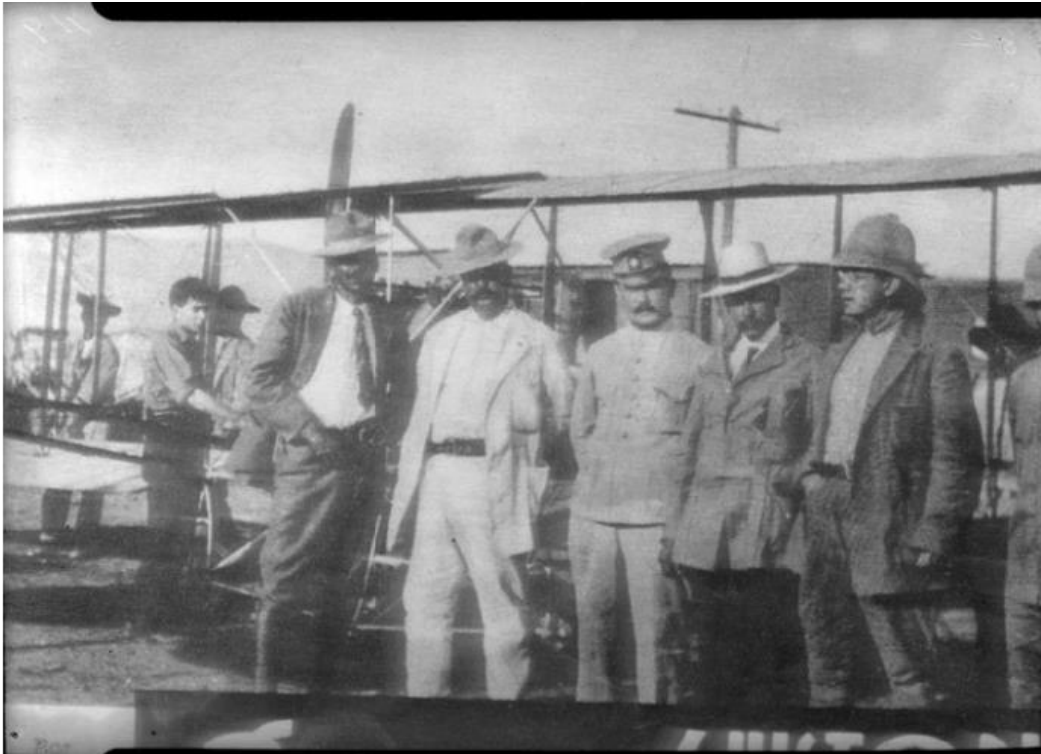


Ilustración 35. “Álvaro Obregón después de visitar el puerto de Topolobampo”, Sonora, México, 1914, Casasola: Fotógrafo, 3A56058, Fototeca Nacional, Instituto Nacional de Antropología e Historia. [Ver: Historia Gráfica de la Revolución Mexicana, Tomo 3, pág. 784. v.f. 33423] https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A56058



¹²⁶ Ávila Hernández, Germán Roberto, *op. cit.*, 45-49 pp.

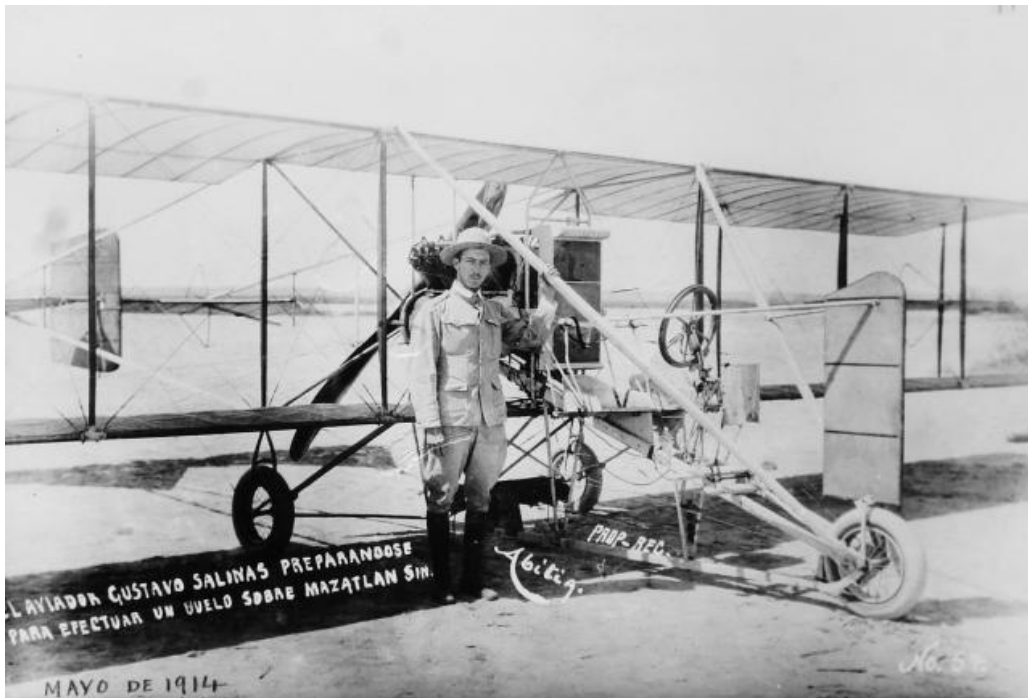


Ilustración 36. Gustavo Salinas, mayo de 1914, foto de Jesús Abitia. Archivo de la Secretaría de la Defensa Nacional.

En tanto a la incorporación oficial de la aviación y las atribuciones que ésta tuvo, el 15 de noviembre de 1915, por decreto del presidente Venustiano Carranza la aviación comenzó a formar parte del ejército constitucionalista quedó a su cargo el Mayor Alberto Leopoldo Salinas Carranza. También comenzaron construcciones aeronáuticas nacionales; se impulsó la preparación de pilotos y mecánicos. Con la inauguración de la Escuela Militar de Aviación y los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA),¹²⁷ ubicadas en los Campos de Balbuena, siguieron los lineamientos de una política educativa e industrial. La aviación en México tuvo tres periodos: la construcción de una figura heroica asociada al progreso, su uso a nivel comercial y el transporte turístico. Todo quedó registrado en fotografías y testimonios periodísticos de los que aún se conservan archivos.

¹²⁷ Plasencia de la Parra, Enrique, "Aviación", en *Historia y organización de las fuerzas armadas en México, 1917-1937*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas (Serie Historia Moderna y Contemporánea, 52), 2010, 57 p.

Por otra parte, tal como señala Hans Tobler¹²⁸, los conflictos internos entre las facciones revolucionarias se caracterizaron por un frecuente cambio de unidades enteras de tropas de una facción a otra durante las guerras civiles debido a la falta de orientación de muchos soldados pues su principal interés eran las oportunidades de ascenso “[...] Al cambiar de bandera, los objetivos ideológicos no habrían tenido importancia [...]”¹²⁹. Otra manera de indicar la relación de la aviación con el ejército fue la transformación del soldado en una **profesión** con una “movilidad” específica. Si algo caracterizó a la cultura dirigente y al Ejército Nacional Mexicano en el siglo XX fue su capacidad de convertir las novedades estadounidenses en oportunidades para imitar ideas de modernidad.

1.6. INVESTIGACIONES PIONERAS

La gran tarea del grupo dominante carrancista era la institucionalización de su sistema político y la reestructuración del económico. Para ello era necesario mantener a los grupos subordinados, este proceso sería largo y difícil, en el caso de los campesinos (el grupo más numeroso) la demanda más radical: la reforma agraria. Por otro lado, fue necesario admitir un nuevo sistema para

¹²⁸ Hans Werner Tobler fue un investigador especializado en historia general, geografía e historia económica, se centró en la historia reciente de América Latina y en temas de historia comparativa. En 1970-1971 realizó investigaciones sobre la historia de México a finales del siglo XIX y XX como Investigador Visitante en el Colegio de México. Hasta 2006 fue profesor de Historia Moderna en la ETH, Zúrich. Disponible en: <https://gess.ethz.ch/en/the-department/people/person-detail.NzgwMzk=.TGlzdc81MjcsNjE4MTlwODY=.html> Fecha de consulta 18 de agosto de 2019.

¹²⁹ Tobler, Hans Werner, “Capítulo 3. Estado y sociedad: la creación del nuevo sistema político”, en *La Revolución mexicana. Transformación social y cambio político, 1876-1940*, 1ª Edición, presentación de Friedrich Katz, trad. de Juan José Utrilla y Angelika Scherp, México, Alianza, 1994, 503 p.

controlar la economía, volver al dominio nacional de la minería y el petróleo que se encontraban en manos de empresas extranjeras. La conveniencia de este paso era evidente, pero había pocos intereses en común entre los planes de los capitalistas extranjeros y los de los nuevos líderes.¹³⁰ De ahí que la intervención de la aviación resultara repentina y necesaria.

Algunos de los hombres que destacaron en la historia de la aviación trabajaron de 1915 a 1920 en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (TNCA) bajo la dirección de Alberto Leopoldo Salinas Carranza, Francisco Santarini Tognoli y Juan Guillermo Villasana López. En este periodo se construyeron aeroplanos series *A, B, C, D, E y F*, la hélice *Anáhuac*¹³¹ (los aviones de hélice basan su operación en el desplazamiento del aire y la reacción que éste provoca por efecto de la aceleración que recibe, es decir el empuje, por parte de la hélice), motores estrella o radiales (enfriados por aire): *Trébol* y *Netzahualcóyotl* ambos de tres cilindros y 40 caballos de fuerza (c.f.), *Aztatl* de seis cilindros y 80 c.f., y el *S.S. México* de diez cilindros y 150 c.f. Esta fase concluyó con el gobierno de Venustiano Carranza.¹³² El asesinato de Carranza el 21 de mayo de 1920 no significó que el programa constitucionalista desapareciera. El movimiento de Agua Prieta buscaba reacomodar las fuerzas dentro del grupo dominante. “El triunfo de Álvaro Obregón sería la última vez que un levantamiento militar tendría buen éxito.”¹³³

Entre 1920 y 1924 sobresalieron los inventos del ingeniero Ángel Lascuráin y Osio: el aparato *Serie B* de 1920 y el *Parasol Escuela México* de 1924, adaptó los aviones *Salmson*. En esta etapa el teniente Ralph Ambrose

¹³⁰ Meyer, Lorenzo, “El primer tramo del camino”, en *Historia general de México*, Daniel Cosío Villegas (coord.) et. Al., tomo 2, El Colegio de México, México, 1988, 1185 p.

¹³¹ Romero Navarrete, José Antonio, “La hélice Anáhuac un siglo después”, en *Revista ciencia*, Querétaro, Universidad Autónoma de Querétaro, noviembre del 2011, 11 p.

¹³² Dávila Cornejo, Héctor, *Alas mexicanas. Historia de las construcciones aeronáuticas nacionales*, 1ª Edición, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1998, 85 p.

¹³³ Meyer, Lorenzo, *op. cit.*, 1186 p.

O'Neill, Consultor Técnico del Departamento de Aviación, promovió la clausura de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas e inició labores para adquirir aviones extranjeros. Comenzaron los inicios de la aviación civil mexicana, desapareciendo por completo la militar.¹³⁴

De 1927 a 1942 los ingenieros Antonio Zea, Roberto de la Barrera, Salvador Mariscal y General Juan Francisco Azcárate Pino, dirigieron el “resurgimiento”¹³⁵ de los diseños y construcciones aeronáuticas nacional, apoyados por el Estado, influenciados por el éxito del primer vuelo trasatlántico de Charles Lindbergh; sobre este personaje hablaré más adelante. Es importante tener presente que los pilotos aviadores tenían conocimientos de mecánica, eso explicaría las modificaciones de sus aviones.

1.7. DE LAS CAMPAÑAS MILITARES AL CORREO AÉREO

La aviación también formó parte del sistema dedicado a transportar documentos, mercancía y dinero, el correo aéreo inició formalmente en julio de 1917; las primeras entregas estuvieron a cargo del teniente Horacio Ruiz Gaviño entre la ruta de Pachuca, Hidalgo y la Ciudad de México¹³⁶.

¹³⁴ Flores, Alfonso, “Aviación militar, un siglo en el aire”, en *América Vuela*, México, Distrito Federal, n° 135, septiembre-octubre, 2010, 24 p.

¹³⁵ Dávila Cornejo, Héctor, *op. cit.*, 11 p.

¹³⁶ El teniente Horacio Ruiz Gaviño recibió órdenes para trasladar a Pachuca el biplano Serie A, número 6, de manufactura nacional, con motor Hispano-Suiza de 150 a 160 caballos de fuerza, el cual embarcó el día 4 de julio de 1917 a bordo de un vagón del Ferrocarril Central, [...], junto con los pilotos aviadores capitán 2/o Benjamín J. Venegas, el teniente Ascencio Jiménez, así como por el mecánico Francisco Santarini, varios aspirantes y técnicos. [...] el día 6 [...] Ruiz Gaviño realizó los últimos ajustes y chequeos al avión, partiendo a las 6:48 horas hacía Pachuca, para una vez ahí regresar a la Ciudad de México por la ruta de la línea ferroviaria.”



Ilustración 37. Sello postal. Disponible en: <https://articulo.mercadolibre.com.mx/MLM-552361285-avion-biplano-primer-correo-aereo-mexico-50-anos-1967- JM?quantity=1> Fecha de consulta: 17 de marzo de 2020.

1.8. AVIACIÓN CIVIL Y COMERCIAL

Los recursos destinados para el desarrollo de la aviación permitieron que paulatinamente se incorporara a los tres modos de transporte que prevalecen en la actualidad: militar, civil y comercial. En 1920 se estableció una línea de servicio regular entre Tuxpan, Tampico y el Distrito Federal; en 1924 se inauguró la primera línea aérea en el continente, “Compañía Mexicana de Aviación” que ya en 1929 cubría 21 mil kilómetros. En 1934 se funda la empresa Aeronaves de México (Aeroméxico), sería después, junto con la anterior, empresas estatales.¹³⁷

Chiapas se convirtió en el lugar ideal para emprender una empresa que facilitara el desarrollo aeronáutico comercial por la producción cafetalera. En Tuxtla, Gutiérrez, Francisco Sarabia fundó con sus hermanos Jesús y Santiago

Vid. Solórzano Perea, José Raúl, “Grandes vuelos en México y sus protagonistas”, en *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915- 2015)*, Cámara de Diputados, LXXII Legislatura, México, 2015, 64-65 pp.

¹³⁷ Novo, Salvador, *La historia de la aviación en México*, Compañía Mexicana de Aviación, 50° aniversario de su fundación, México, 1974, 27-29 pp.

la empresa “Sarabia Hermanos”. Hacia 1933 contaba con aviones trimotores *Stinson* y *Fokker*, *Lockheed Vega*, *Bellanca* y *Travelair* y entrenadores *Spartan*. En 1935 se transformó en “Transportes Aéreos de Chiapas” cuyos servicios incluían envío de animales, productos agrícolas (especialmente café y chicle), personas, y cuanto se pudiera ofrecer.¹³⁸ Obtuvieron concesiones del gobierno de Lázaro Cárdenas a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), se le autorizó volar las rutas de Tuxtla Gutiérrez a Oaxaca, San Cristóbal de las Casas, Tapachula, Pichucalco, Isla Mujeres, Cozumel, Mérida e Ixtepec. “En una época en la que las principales aerolíneas establecidas en México eran total o parcialmente de extranjeros [...]”¹³⁹

En muchos aspectos los albores de la aviación definieron los rasgos característicos de la identidad generacional del joven al servicio de la nación y del pueblo. La educación de las minorías selectas en México fue la estrategia aceptable de la alta sociedad para consolidar el Estado e ingresar a la industria de la guerra y el transporte. Las novedades estadounidenses fueron referentes para imitar la modernidad social y tecnológica. “Los medios de comunicación lograron instalar los hábitos de consumo frecuentes en las primeras décadas del siglo pasado.”¹⁴⁰ En ese sentido, Francisco Sarabia Tinoco fue parte de aquella generación, nació en Ciudad Lerdo, Durango, el 3 de julio de 1900; vivió unos años en Estados Unidos y en 1917 estudió mecánica automotriz en el *Sweeney Automobile School*, en Kansas City, Missouri. Pero, prefirió estudiar aviación en la *Chicago Aeronautical School* donde se graduó el 8 de agosto de 1926. Sus

¹³⁸ Ruiz, Romero, Manuel, *Legendarios de la Aeronáutica de México*, 1ª Edición, México, Alianza, 1997, 160-166 pp.

Ruiz, Romero, Manuel, *La Aviación Civil en México*, 1ª Edición, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1999, 70 p.

¹³⁹ Ruiz, Romero, Manuel, *Ibíd.*, 154 p.

¹⁴⁰ Monsiváis, Carlos, “Los reporteros gráficos”, en Cascada, Agustín Víctor, et al., *El poder de la imagen y la imagen del poder. Fotografías de prensa del porfiriato a la época actual*, 1ª Edición, México, Universidad Autónoma de Chapingo, 1985, 59 p.

primeros vuelos fueron como parte de un circo aéreo¹⁴¹, luego se estableció en Torreón y compró un avión serie *Warco* y un *Curtiss* para transportar pasajeros y cereales desde Morelia al resto del país.

El “invento más audaz de la humanidad” se consolidó como un producto privado, institucional, un arma al alcance de las naciones exclusivo para militares y profesionales adiestrados. Por eso, la hazaña de romper récords de velocidad, tiempo y distancia se convirtió en un anhelo tangible en el que hombres y mujeres arriesgaron sus vidas para conquistar y unir naciones a través de los cielos. El acto de volar pasó a ser el espectáculo más peligroso del siglo XX. Un aspecto relevante en los procesos del segundo y tercer decenio del siglo XX fue la composición de los militares quienes también eran políticos y constructores del Estado. El piloto era un modelo asumido por las élites confiado a representar el progreso y el triunfo de la humanidad en el cielo pues la aviación unió continentes.

1.9. LA SUCESIÓN PRESIDENCIAL

Fuera de la prensa, la faz del caudillo era el factor político dominante de todos los movimientos revolucionarios triunfantes. En 1920 Obregón pretendió disminuir el poder de los militares reorganizando el ejército. “Lo logró parcialmente con la creación de las reservas, dio de baja a un número considerable de generales, jefes, oficiales y tropa [...] Lo precario de la

¹⁴¹ *El Nacional*, sección “Página militar de la Secretaría de la Defensa Nacional”, 11 de junio de 1939.

estabilidad lograda quedó claramente confirmado a finales de 1923, al plantearse la sucesión presidencial [...]”¹⁴²

En 1924, al asumir la presidencia, Plutarco Elías Calles era considerado como representante del ala progresista del grupo de Sonora. Hacia 1928 el equipo obregonista culpó a Calles por el asesinato de Obregón, sin embargo, uno de los últimos actos de Calles fue proclamar la creación de un partido que agrupó a todas las corrientes de la coalición gobernante: el Partido Nacional Revolucionario (PNR). En su informe al Congreso del 1° de septiembre de 1928 señaló que era “[...] preciso concluir ya con la etapa caudillista e iniciar la construcción de un mecanismo que permitiera resolver pacíficamente la sucesión presidencial. el nuevo partido constituía el primer paso.”¹⁴³

Hacia 1934, Calles y su gabinete reconocieron la necesidad de preparar la sucesión presidencial: postularon al ex gobernador de Michoacán, ex presidente del PNR y secretario de Guerra, general Lázaro Cárdenas, no pertenecía a la generación de los anteriores líderes revolucionarios, sino a un grupo más joven en relativa independencia y pugna respecto a Calles; por ejemplo, “[...] en 1929 Calles se manifestó contra la continuación del reparto de tierras, Cárdenas, como gobernador de Michoacán, no obedeció la consigna.”¹⁴⁴

Por su parte, Calles pensó someter a Cárdenas de manera institucional; para ello formuló el “Plan Sexenal” (preparado en 1933 bajo la administración de Abelardo Rodríguez), en términos generales el plan no era bien visto entre algunos observadores extranjeros que llegaron a temer que en México comenzaría a construirse una sociedad socialista, aunque diferente a la

¹⁴² Meyer, Lorenzo, “El primer tramo del camino”, en *Historia general de México*, Daniel Cosío Villegas (coord.) et. Al., tomo 2, El Colegio de México, México, 1988, 1188 p.

¹⁴³ *Ibíd.*, 1189-1193 pp.

¹⁴⁴ González Navarro, Moisés, *La Confederación Nacional Campesina*, México, Costa-Amic, 1968, 100 p.

soviética.¹⁴⁵ Para entonces, el gobierno de Calles tuvo que dar seguridades a Washington, en un sentido meramente a dar cumplimiento a la Constitución de 1917.

El triunfo de Cárdenas sobre el “Jefe Máximo” fue asegurado con la rápida eliminación de los elementos callistas en el Gabinete, en las fuerzas armadas, en las Cámaras Legislativas, en los gobiernos estatales y el Partido, el apoyo obrero fue canalizado a través de la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM), [...] los campesinos por primera vez fueron agrupados en una organización propia: la Confederación Nacional Campesina (CNC). [...] el régimen cardenista y la CNC favorecieron definitivamente al ejido como la forma ideal de propiedad rural, comprometiéndose a poner fin al latifundio; y lo lograron. Desde un principio, el presidente Cárdenas intentó la modernización del país siguiendo una línea diferente [...] Para 1937 su política se permeó de un claro espíritu nacionalista y anticapitalista [...]¹⁴⁶

Si bien el régimen cardenista tuvo intenciones de encaminar una política hacia una “democracia socialista”, señala Meyer, esta meta no era lo suficientemente fuerte. Hacia finales de 1934 la economía nacional continuaba en manos de extranjeros, “[...] la reforma agraria no había modificado fundamentalmente la estructura de la tendencia de la tierra.”¹⁴⁷ En enero de 1935 el gobierno federal suspendió exenciones de varias empresas extranjeras petroleras, además “[...] el estallido de la huelga entre los obreros de la Huasteca, llevaron a la Asamblea Popular de los Pueblos de México (APPM) a actuar y a pedir al Departamento de Estado que hiciera una vigorosa representación en su favor ante México.”¹⁴⁸ Los petroleros pidieron ayuda a Washington, fue una época hostil y el gobierno de Cárdenas no mostró tener la intención de escuchar las demandas norteamericanas. Hasta noviembre de

¹⁴⁵ Howland Cox, George, "Mexico's Industrialization Program", en *World Affairs*, Vol. XCVII, 1934, 106-109 pp.

¹⁴⁶ Meyer. Lorenzo, “VIII. El régimen cardenista y la solución definitiva del problema petrolero”, en *México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero 1917-1942*, México, El Colegio de México, 1981, 304- 305 pp.

¹⁴⁷ Meyer. Lorenzo, *op. cit.*, 305 p.

¹⁴⁸ *Ibíd.*, 307 p.

1937, las relaciones con empresas petroleras, principalmente la compañía angloholandesa El Águila y la administración cardenista continuaron frágiles. Sin embargo, el Estado mexicano publicó un acuerdo entre el presidente Cárdenas y El Águila para la explotación conjunta de importantes yacimientos de Poza Rica.¹⁴⁹

Algunos de los aspectos importantes de la política cardenista fueron la conciliación con la Iglesia –bajo los preceptos de la Constitución–; usó la reforma agraria para hacer la paz con cierto éxito. Desde luego no deberíamos idealizar demasiado las políticas pacificadoras sino entender que reflejaban la determinación de Cárdenas de traer orden y estabilidad al país.

Apenas se consumó la expropiación petrolera –el clímax de la administración cardenista en marzo de 1938 hubo un consecuente boicot de las compañías afectadas generando desconfianza y debilidad en la moneda mexicana 1939 fue un año de incertidumbre económica.¹⁵⁰ Al respecto, Meyer menciona que “[...] el Decreto en virtud del cual el Estado Mexicano tomaba los bienes de 16 compañías petroleras fue más una nacionalización que una simple expropiación; [...] encaminada a operar un cambio sensible en la estructura económica del país, característica primordial de la nacionalización.”¹⁵¹

En 1939 el Gobierno cardenista adquirió aviones extranjeros con facilidades de pago; ese año murió Francisco Sarabia. Pero fue hasta la década de los setenta que la Armada de México auspició la creación de aparatos fumigadores agrícolas, además patrocinó la construcción de seis aviones

¹⁴⁹ *Ibíd.*, 320 p.

¹⁵⁰ Knight, Alan, “Lázaro Cárdenas”, Fowler, Will (coord.), en *Gobernantes, mexicanos. II: 1911-2000*, tomo II, 1ª Edición, México, Fondo de Cultura Económica, 2008, 192-201 pp.

¹⁵¹ Meyer, Lorenzo, *op. cit.*, 333 p.

Tonatiuh diseñados por en el Instituto Politécnico Nacional, destinados al servicio militar.¹⁵²

1.10. LA MUERTE DEL PILOTO EN EL IMAGINARIO

El destino del hombre después de la vida ha sido una interrogante para la humanidad desde tiempos inmemoriales; grandes pueblos han formulado una base ideológica que les permitiera pensar en esta reflexión; infinidad de mitos y leyendas se construyeron alrededor del poder del lenguaje, de símbolos particulares. Se puede considerar la representación de la muerte como una construcción cultural con una serie de peculiaridades que permiten especular sobre la supervivencia de costumbres y rituales funerarias basándose en la memoria histórica. Aunque también debemos considerar que, en cuanto identidad, no existen mentalidades ni un espíritu uniforme compartidos por todos en las sociedades.

El desfile del 16 de septiembre de 1918 irrumpió de manera coyuntural, participó por primera vez la Escuela Militar de Aviación y aparecieron los primeros aviones de fabricación nacional¹⁵³, las demostraciones aéreas se

¹⁵² Dávila Cornejo, Héctor, *Alas mexicanas. Historia de las construcciones aeronáuticas nacionales*, 1ª Edición, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1998, 12 p.

¹⁵³ Saldaña, Juan José, *op. cit.*, “Capítulo V. La ciencia revolucionaria”, 182 p.

Secretaría de la Defensa Nacional, “Evolución (Fuerza Aérea Mexicana)” e “Historia de la Escuela Militar de Aviación”, en *gobierno.mx* (*sitio web*), 17 de junio- julio de 2015, disponible en: <https://www.gob.mx/sedena/documentos/evolucion-fuerza-aerea-mexicana>

consolidaron como un espectáculo. Las representaciones de admiración y asombro hacia los héroes intrépidos se relacionaban con una clase privilegiada. En este panorama, los pilotos comenzaron a servir como base para el discurso nacionalista plasmado en la historia de la aviación mexicana; entre los elementos que permiten asociarlos con el culto al héroe destacan las expresiones: biografías, anécdotas, crónicas y los nombres en náhuatl atribuidos a los nuevos motores y artefactos; las construcciones aeronáuticas, los ingenieros y el personal especializado igualaron o mejoraron a las máquinas construidas en el extranjero. Los proyectos tecnológicos permiten observar el creciente nacionalismo de aquella época que sobrevolaba México, por ejemplo, con la hélice *Anáhuac*.

En 1918 la aviación mexicana comenzó a ser noticia en América Latina cuando Samuel Rojas Rasso –primer piloto aviador en graduarse de la Escuela Militar de Aviación el 22 de febrero de 1918– realizó la *vuelta invertida* o *looping loop*¹⁵⁴ convirtiéndose en el primer piloto aviador en realizar acrobacias aéreas en América Latina, imponiendo además un récord de altura el 17 de julio de ese año a bordo del avión serie “A” con motor *Aztátl* de 80 hp (*horsepower*) con hélice *Anáhuac*, diseñada por el Ingeniero Juan Guillermo Villasana, la cual hizo posible alcanzar alturas de vuelo nunca antes logradas en México.¹⁵⁵

En la prensa mexicana el culto al héroe aviador estuvo marcado por los recorridos fúnebres de los pilotos fallecidos y los restos de sus aviones alrededor del Zócalo de la ciudad de México. El arquetipo del aviador comenzó a dividir la brecha generacional entre la experiencia de comprender la aviación por

<https://www.gob.mx/sedena/acciones-y-programas/historia-de-la-escuela-militar-de-aviacion>
Fecha de consulta: 9 de septiembre de 2017.

¹⁵⁴ Esta maniobra consiste en realizar una vuelta perfecta en la que la entrada y la salida se efectúen a la misma altura. *Ibíd.*, 71 p.

¹⁵⁵ *Ibidem*.

Vid. Romero Navarrete, José Antonio, “La hélice Anáhuac un siglo después”, en *Revista ciencia*, Querétaro, Universidad Autónoma de Querétaro, noviembre del 2011, 12-19 p.

combates en rebeliones (1920), y los récords de velocidad, tiempo y distancia (1920-1939).

1.11. CHARLES LINDBERGH

En cuanto a la representación del piloto, la figura mítica más conocida y popular de la aviación del siglo XX fue sin duda Charles Lindbergh (también conocido como Lindy). Luego de realizar un vuelo del 20 al 31 de mayo en 1927, a bordo del avión modelo *Wright Bellanca* bautizado “Spirit of St. Louis”, conectó por primera vez la ciudad de Nueva York con París. En sus memorias, Lindbergh plantea que casi cancela la hazaña pues desde febrero eran cuatro los proyectos anunciados para realizar la travesía de Nueva York a París: Lindbergh, Byrd, Fonck, Chamberlin, Davis y Nungesser.

El 28 de marzo de ese año, el Comité de Admisión de la *National Aeronautic Association* aprobó la inscripción al premio *Orteig*. Lindbergh asegura que fue esta aprobación la que retrasó (70 días) la ejecución del vuelo Nueva York-París debido a que de no cumplir con las reglas hubiera perdido 25.000 dólares.¹⁵⁶ Aquel vuelo significó más que la unión de dos continentes. En el imaginario colectivo lo impensable se había hecho realidad.

Las memorias del piloto comprueban la emoción del momento, afirmó que “[...] Si los aeroplanos logran hacer eso, entonces ya no habrá límite al futuro de la aviación.”¹⁵⁷ Las fotografías también significaron la representación exacta de

¹⁵⁶ Lindbergh, Charles A., *El águila solitaria*, trad. Fernando Trias Beristain, México, Cumbre S. A., 1954, 66-68 y 94-95 pp.

¹⁵⁷ *Ibíd.*, 12 p.

sus emociones, con sus propias palabras describe su llegada a Francia como: “ahogarse en un mar humano tal y como lo muestras las imágenes.”¹⁵⁸ En sus memorias “El águila solitaria” publicada en 1954, describe la sensación de volar

[...] excesivamente divino para ser efectuado por el hombre. A veces el mundo de lo alto se nos antoja demasiado bello, demasiado maravilloso, demasiado distante para ser visto por ojos humanos, como si se tratara de una visión experimentada al término de la vida, a guisa de puente hacia la muerte [...].¹⁵⁹

Las expectativas que Lindbergh veía en la aviación son notorias, desde la percepción de sí mismo como un afortunado hombre que volaba, por un lado, y las “[...] ilimitadas posibilidades que la aviación ofrecerá, cuando los aeroplanos puedan volar sin escala entre Nueva York y París [...]”¹⁶⁰

Para terminar, su visión del mundo que lo rodeaba concede una perspectiva y un modo de percepción de los pilotos de inicios de siglo XX. También provee un nuevo enfoque pues es una visión única a partir de la prensa y el público. Cabría afirmar que Lindbergh fue héroe para sí mismo, y su avión tuvo para él gran valor histórico¹⁶¹.

¹⁵⁸ *Ibíd.*, suplemento fotográfico entre las páginas 226 y 227.

¹⁵⁹ *Ibíd.*, 265 p.

¹⁶⁰ *Ibíd.*, 421 p.

¹⁶¹ “El adiós definitivo al “Spirit of St. Louis”. En 1928, el glorioso avión realizó sobre el Forest Park de Washington, D.C., su último vuelo, para ser entregado seguidamente a la Smithsonian Institution de la capital norteamericana y ser exhibido allí permanentemente, como una reliquia histórica.” *Vid. Ibíd.*, suplemento fotográfico, 227 p.



Ilustración 38. American Commercial Photographers, St. Louis, Mo., [*Charles Lindbergh, retrato de cuerpo entero, de pie, de frente, al lado del "Spirit of St. Louis"*], archivo digital de positivo, en *Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C.*, 1927. Disponible en: <https://www.loc.gov/pictures/item/93511692/> Fecha de consulta 19 de agosto de 2019.



Ilustración 39. Charles Lindbergh llega al aeródromo de Croydon, Londres, después de un vuelo desde el aeródromo Evere en Bruselas en su monoplano Ryan, *Spirit of St. Louis*, el 29 de

mayo de 1927. Una multitud de alrededor de cien mil acudió a verlo llegar, ocho días después de completar el primer vuelo transatlántico en solitario. (Foto de *Central Press / Hulton Archive / Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/american-aviator-charles-lindbergh-arrives-at-fotograf%C3%ADa-de-noticias/914866620>
Fecha de consulta: 23 de abril de 2020.



Ilustración 40. Ilustración vintage de Charles Lindbergh volando el Espíritu de San Luis desde Nueva York a París; cromolitografía, 1930. (Foto de *GraphicaArtis / Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/vintage-illustration-of-charles-lindbergh-fotograf%C3%ADa-de-noticias/566423451> Fecha de consulta: 23 de abril de 2020.



Ilustración 41. Fans de Lindbergh. Charles Lindbergh en el balcón de una torre de control para dirigirse a una multitud de alrededor de cien mil personas, a su llegada al Aeródromo Croydon,

Londres, desde el Aeródromo Evere en Bruselas, 29 de mayo de 1927. Ocho días antes, Lindbergh había realizado el primer vuelo transatlántico en solitario, aterrizando en el Aeródromo Le Bourget, París. (Foto de *Fox Photos / Hulton Archive / Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/american-aviator-charles-lindbergh-stands-on-fotograf%C3%ADa-de-noticias/3318625> Fecha de consulta: 23 de abril de 2020.



Ilustración 42. Charles Lindbergh trabajando en avión (Título original). Lindy juega con motor en Portland, Maine, sin fecha. Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/lindy-tinkers-with-motor-at-portland-maine-fotograf%C3%ADa-de-noticias/515171268> Fecha de consulta: 22 de abril de 2020.

1.12. EMILIO CARRANZA

Entre los ídolos del siglo pasado destacó Emilio Carranza¹⁶² (sobrino del pionero de la aviación mexicana Alberto Salinas Carranza), el 2 de septiembre de 1927

¹⁶² Nacido el 9 de diciembre de 1905 en Ramos Arizpe, Coahuila. Hijo de Sebastián Carranza y María R. de Carranza. Estudió la primaria y secundaria en Eagle Pass, Texas y el 31 de julio de 1923 ingresó a la Escuela Militar de Aeronáutica y se graduó el 15 de abril de 1925, de incorporó al campo de Aviación Militar de Balbuena para recibir instrucciones de vuelo bajo el mando de

realizó el primer vuelo sin escalas Ciudad de México- Ciudad Juárez en tiempo récord de 10 horas y 30 minutos a bordo de un avión de diseño nacional “Tololoche”¹⁶³ modelo “Quetzalcóatl II”, nombrado “Coahuila”. Carranza recibió Mención Honorífica el 10 de septiembre en la Orden General de la Plaza.¹⁶⁴ Sin embargo, el vuelo que transformó las prácticas diplomáticas con Estados Unidos se organizó durante el gobierno de Plutarco Elías Calles, quien desde 1924 se abstuvo de no lesionar los intereses norteamericanos, mantener una buena relación¹⁶⁵. Esto como respuesta al vuelo de “buenavoluntad” Washington, D.C.- Ciudad de México que había realizado Charles Lindbergh el 13 de diciembre de 1927, con una duración total de 27 horas y 15 minutos.¹⁶⁶

Daniel B. Gish, del ejército norteamericano. Emilio comenzó su carrera como aviador el día 9 de mayo de 1925.

Archivo Histórico de la Defensa Nacional, Archivo de Cancelados, Expedientes personales: capitán 1° piloto aviador Emilio Carranza Rodríguez, X1/111/7-21073, México.

¹⁶³ Los aviones modelo “Quetzalcóatl” eran construidos a base de madera por lo cual recibieron el apodo de “tololoches”, vocablo de origen náhuatl “ (Del náhuatl *tololontic*, de *tolontic* ‘redondo’, de tollin ‘juncia, espadaña’.) m. 1. Instrumento musical, especie de contrabajo. || 2. Planta cucurbitácea trepadora, de frutos esféricos del tamaño de una naranja y de pulpa amarga. Disponible en: <http://www.academia.org.mx/obras/obras-de-consulta-en-linea/diccionario-breve-de-mexicanismos-de-guido-gomez-de-silva> Fecha de consulta: 1 de junio de 2016.

¹⁶⁴ Vid. Solórzano Perea, José Raúl, “Grandes vuelos en México y sus protagonistas”, en *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915- 2015)*, Cámara de Diputados, LXXII Legislatura, México, 2015, 75 p.

¹⁶⁵ Salazar, Delia y Eduardo Flores, “México y el buen vecino”, en *revista Historias, Soldados mexicanos en el frente. México y la Segunda Guerra Mundial*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/ Dirección de Estudios Históricos, 1998, 84 p.

¹⁶⁶ Disponible en: <http://www.charleslindbergh.com/history/log.asp> Fecha de consulta: 19 de diciembre de 2019.



Ilustración 43. Plutarco Elías Calles (izquierda) y Charles Lindbergh (derecha), 1927 ca. (Foto de John Graudenz / *ullstein bild* a través de Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/pilot-flieger-usa-mit-pr%C3%A4sident-calles-in-fotograf%C3%ADa-de-noticias/545074139?adppopup=true> Fecha de consulta: 19 de abril de 2020.



Ilustración 44. Charles Lindbergh (derecha) a su llegada a México recibido por el gobernador Álvarez (izquierda) y por el embajador estadounidense Morrow, 1927 (Foto de *ullstein bild* / *ullstein bild* a través de Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/lindbergh-charles-august-pilot-flieger-usa-fotograf%C3%ADa-de-noticias/545352229> Fecha de consulta: 19 de abril de 2020.

El 19 de abril de 1928 el Departamento Aeronáutico solicitó autorización al presidente Plutarco Elías Calles a fin de que el capitán Emilio Carranza realizará un *vuelo de buenvoluntad* sin escalas de la Ciudad de México a Washington D.C. El patrocinio del primer vuelo México-Washington, a bordo de un avión *Ryan Brougham*, “[...] estuvo a cargo de un fondo generado por

suscriptores al periódico nacional “Excélsior”, con el objetivo de construir una aeronave para realizar el vuelo [...] con la consigna de llevar un mensaje de buenavoluntad”¹⁶⁷, en el avión bautizado “México-Excélsior”.

El “Excélsior” y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas construyeron una pista para el despegue. Y en las oficinas del periódico realizaron el estudio de la ruta, la distancia del vuelo y el diseño de la pista a cargo de la Comisión Técnica: Eduardo L. Aguilar, gerente del periódico, el licenciado Gustavo Espinosa Mireles, el ingeniero Juan Guillermo Villasana, jefe del Departamento de Aeronáutica Civil.¹⁶⁸

Los preparativos de esta aventura fueron plasmados diariamente en las columnas del periódico promotor, avivando las expectativas de los mexicanos. Gracias a tal publicidad, la Compañía de Petróleo El águila brindó su apoyo patrocinando la gasolina para realizar el tan esperado vuelo.¹⁶⁹

El 11 de junio de 1928 Emilio Carranza despegó en el “México-Excélsior” de la ciudad de México. Pero un aterrizaje forzoso en Mooresville, Carolina del norte a las 3:45 horas del día 12 de junio, le impidió realizar el vuelo sin escalas. Finalmente aterrizó en Nueva York, tras revisiones y ajustes a su avión Emilio Carranza estuvo listo para regresar a México. El entonces secretario de Guerra y Marina, general Joaquín Amaro, le notificó en un telegrama que debía regresar de inmediato. Carranza salió de Nueva York el 12 de julio de 1928 en medio de una fuerte tormenta. Cuando volaba sobre Mount Holly, New Jersey, el “México-Excélsior” cayó abatido por la tempestad. El gobierno mexicano se preparó para recibir el cuerpo de Carranza con honores; a su llegada a Nuevo León fue

¹⁶⁷ Solórzano Perea, José Raúl, *op. cit.*, 76 p.

¹⁶⁸ Solórzano Perea, José Raúl, “Grandes vuelos en México y sus protagonistas”, en *Secretaría de la Defensa Nacional, Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915-2015)*, Cámara de Diputados, LXXII Legislatura, México, 2015, 75-76 pp.

¹⁶⁹ *Ibíd.*, 76 p.

homenajeados en una caravana hasta la Ciudad de México donde sus restos fueron depositados en la Rotonda de los Hombres Ilustres.¹⁷⁰ Además de recibir un trato de héroe, con su vuelo inició una nueva generación y renovación de pilotos aviadores y la inauguración de rutas entre México y Estados Unidos.

Como ya mencioné, las fotografías cumplieron un papel importante en la construcción del héroe, su figura influyó no sólo en las sociedades en México. Los mismos pilotos se percibían tal y como la prensa los describía: “héroes que sacrificaron sus vidas por los aviadores del mañana”.¹⁷¹



Ilustración 45. Imagen 1: Harris & Ewing, [Airplane “Mexico Excelsior”], archivo digital del negativo original, en *Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C.*

¹⁷⁰ Cfr. Solórzano Perea, *op. cit.* 80-82 pp.

¹⁷¹ Fierro, Villalobos, Roberto, “Capítulo X. Aguiluchos en silueta”, en *Roberto Fierro Villalobos. Piloto Aviador. Esta es mi vida*, México, 1964, 192 p.

Las expectativas que Lindbergh veía en la aviación son notorias, desde la percepción de sí mismo como un afortunado hombre que voló, por un lado, y las “[...] ilimitadas posibilidades que la aviación ofrecerá, cuando los aeroplanos puedan volar sin escala entre Nueva York y París [...]” La prensa para él fue fundamental porque era el medio ideal para el contacto con el público. Vid. Lindbergh, Charles A., *El águila solitaria*, trad. Fernando Trias Beristain, México, Cumbre S. A., 1954, 265- 421 pp.

20540 USA, 1928. Disponible en: <https://www.loc.gov/item/2016888844/> Fecha de consulta 19 de marzo de 2018.



Ilustración 46. (Captura original) Carranza justo antes de despegar, bajo la lluvia nocturna, en un vuelo sin escalas a la Ciudad de México. “El Capitán Emilio Carranza, el as de México, que voló a Washington desde la Ciudad de México para regresar el vuelo de buena voluntad de “Lindy”, justo antes de que saliera bajo una lluvia nocturna en un vuelo sin escalas de regreso a la Ciudad de México. El despegue fue una sorpresa, solo 3 mecánicos lo presenciaron. Recorrió 2400 millas para tener éxito.” (Foto por George Rinhart / Corbis a través de *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/mexicos-lindy-hops-off-capt-carranza-just-fotograf%C3%ADa-de-noticias/530854838> Fecha de consulta: 18 de marzo de 2020.



Ilustración 47. (Captura original) el Capitán Emilio Carranza, piloto militar mexicano de 22 años, intentará romper el récord de buena voluntad de Lindy en un vuelo sin escalas desde la Ciudad de México a Washington, DC. Utilizará un avión que prácticamente duplica el Espíritu de San Luis de Lindbergh, excepto que tendrá visibilidad completa. Después de recorrer el este de los Estados Unidos, planea hacer un vuelo sin escalas desde la ciudad de Nueva York a la ciudad de México. Muestra fotográfica: El Excelsior México que utilizará en los vuelos. (Foto de George Rinhart / Corbis a través de Getty Images). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/mexico-to-washington-without-a-stop-aim-of-22-fotograf%C3%ADa-de-noticias/540436938> Fecha de consulta: 18 de abril de 2020.



Ilustración 48. (Captura original) (Título original) Nación rinde homenaje al héroe mexicano muerto. Nueva York: soldados estadounidenses levantando el ataúd con el Capitán Emilio Carranza, falleció tras realizar el vuelo de buenavoluntad sin escalas a la ciudad de México, hacia el carro de armas. Diez mil lideraron la solemne procesión fúnebre desde la Iglesia Funeraria de *Campbell* hasta la estación de Pensilvania. (Foto de George Rinhart / Corbis a través de *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/nation-pays-tribute-to-dead-mexican-hero-new-fotograf%C3%ADa-de-noticias/530843134> Fecha de consulta: 15 de marzo de 2020.

1.13. AMELIA EARHART

Las mujeres tuvieron un papel importante en la historia de la aviación. Conocida como *The first lady of the sky*, Amelia Earhart¹⁷² logró la más grande hazaña en

¹⁷² Amelia Mary Earhart nació el 24 de julio de 1897 en Atchison, Kansas. Conocida popularmente como la primera mujer del cielo *The first lady of the sky* o *America's Darling*. La crisis humanitaria por los conflictos de la Primera Guerra Mundial cambió su visión del mundo,

1932, se convirtió en la primera mujer en volar a través del Atlántico en 14 horas y 56 minutos.

La disputa internacional por conquistar los aires sorprendió con su visita a México en abril de 1935. Programó su vuelo en un viaje sin escalas desde Los Ángeles, California, con destino a la ciudad de México; el primero hasta entonces¹⁷³. Después de 13 horas y 23 minutos llegó a los campos de Balbuena el 20 de abril de 1935. El presidente Lázaro Cárdenas manifestó que la invitación de volar de los EE. UU. a la ciudad de México fue por la necesidad de “fomentar la solidaridad continental”¹⁷⁴. Este acontecimiento consignó “[...] la importancia de la integración de la mujer en las fuerzas productivas en el difícil periodo de las guerras mundiales [...]”¹⁷⁵.

primero decidió prepararse como voluntaria de primeros auxilios en la Canda's Spadina Military Hospital, en Toronto, Canadá.

En de 1921 tomó una decisión que cambiaría su vida y la historia de la aviación tras romper récords de velocidad, tiempo y distancia: comenzó clases de vuelo con la pionera aviadora Neta Snook, quien durante la primera Guerra Mundial trabajó para el Ministerio del Aire británico en Elmira, Nueva York. Ese mismo año, Amelia compró su primer avión. Era un biplano serie *Kinner Airster* de dos plazas pintado de amarillo brillante y lo bautizó “El canario” [“The Canary”]. Finalmente obtuvo el certificado de piloto aviador el 16 de mayo de 1923, número 6017, por la Federación Aeronáutica Internacional (*Fédération Aéronautique Internationale*). Fue contemporánea del piloto Charles A. Lindbergh, y en 1932 se convirtió en la segunda persona y la primera mujer en volar a través del Atlántico, sólo cinco años después de que Lindbergh.

En 1933 y 1935 continuó rompiendo récords. En 1937 comenzó el vuelo alrededor del mundo convirtiéndose en la primera persona en volar desde el Mar Rojo a la India. Aunque existen diversas teorías sobre su muerte, la última vez que se le vio viva partió desde Lae, Paúpa Nueva Guinea. Desapareció en el océano Pacífico el 2 de julio de 1937.

Vid: Goldstein, Donald M. y Dillon, Katherine V., (1997), “Amelia. The centennial biography of an aviation Pioneer”, en *Amelia Earhart. Beyond the Grave*, Taylor Trade Publishing, 1-12 pp. [La traducción es propia]

Cfr. “Achievements”, *The family of Amelia Earhart*, disponible en: <https://www.ameliaearhart.com/achievements/> Fecha de consulta: 19 de agosto de 2019.

¹⁷³ The New York Times, *Amelia Earhart Sets Off on Hawaii-to-U.S. Mainland Flight*, January 11, 1935.

¹⁷⁴ *Excelsior*, 19 de abril de 1935, 1ª sección, 1 p.

¹⁷⁵ Monroy Nasr, Rebeca, “A corazón abierto: una aproximación metodológica a la investigación fotohistórica”, en `+5,399 p.

Ciertamente la principal intención de fomentar viajes internacionales por parte del Estado mexicano era no quedarse atrás en aquella creciente modernidad.¹⁷⁶ A su llegada, se la fotografió escribiendo un mensaje desde la Secretaría de Relaciones Exteriores¹⁷⁷. Este hecho sugiere la intención del Estado por controlar la crisis por la Segunda Guerra Mundial y las intenciones de Lázaro Cárdenas de fortalecer las buenas relaciones con el país vecino.¹⁷⁸ Y demuestra que, en cuanto negocio, los medios de comunicación contribuyeron a la difusión de la irrupción de la mujer en la aviación.

Las fotografías de su visita a México brindan mucha más información de la que sus propios autores/creadores se propusieron sobre las condiciones socioculturales. Dio un viso laboral y social a la mujer, como señala Monroy, además de propiciar grandes cambios y fuertes pugnas ideológicas porque “[...] En todas las fotografías, el esposo de Amelia sale en segundo plano, es más, en ocasiones no se le percibe como parte del entorno del homenaje en el que participaba su mujer. [...]”¹⁷⁹. Sin duda, este hecho colocó en las mentalidades colectivas las primicias de un momento de aprendizaje a muchos niveles que mostraron la capacidad de injerencia y de presencia de la mujer en los espacios político-públicos.

En la prensa nacional, su imagen rompió con papeles de roles de madre, esposa, etcétera. Resulta evidente la importancia de las fotografías como una forma de inserción sutil, de contribución a la ideología de la época: su

¹⁷⁶ *Ibíd.*, 395 p.

¹⁷⁷ Archivo General de la Nación, Fondo Díaz, Delgado y García, caja 82/3, abril de 1935. *Cfr.* Monroy Nasr, Rebeca, *op cit.*, 396, 398-399 pp.

¹⁷⁸ Campuzano Rosales, Antonio, “El Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana”, en *Historia de los ejércitos mexicanos*, México, Secretaría de la Defensa Nacional/ Secretaría de Educación Pública/ INEHRM, 2013, 494 p.

¹⁷⁹ Monroy Nasr, Rebeca, *op cit.*, 299 p.

característico cabello corto y usando pantalones u (como los que usaban los hombres).¹⁸⁰



Ilustración 49. New York World-Telegram y The Sun Newspaper Photograph Collection, [*Amelia Earhart, saludando, sentada afuera de la cabina en la cima de un autogiro, en Los Ángeles, después de completar el vuelo transcontinental*], archivo digital de positivo, en *Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA*, 1932. Disponible en: <https://www.loc.gov/pictures/item/99402740/> Fecha de consulta 19 de agosto de 2019.

¹⁸⁰ De Syon, G., (2012), *Sexing Political culture in the History of France*, “Chapter 9. The Female Flier, National Icon in Interwar France”, Cambria Press, 211 p.



Ilustración 50. Amelia Earhart (1898 - 1937) (centro) rodeada por una multitud de a su llegada al aeródromo de Hanworth después de cruzar el Atlántico. Andrew Mellon, embajador de los Estados Unidos en Gran Bretaña, la felicita por su vuelo en Lockheed Vega. (Foto de la agencia de prensa de actualidad / *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/american-aviator-amelia-earhart-is-surrounded-fotograf%C3%ADa-de-noticias/2673292> Fecha de consulta: 24 de abril de 2020.



Ilustración 51. Comienzo de un vuelo planeado alrededor del mundo en un avión modelo *Lockheed Electra* 'Flying Laboratory', pilotado por la aviadora estadounidense Amelia Earhart (1898-1937) y Fred Noonan, vuelan sobre el puente Golden Gate en Oakland, California, el 17 de marzo de 1937. El viaje tuvo que ser abandonado después de que el avión se estrellara en

Hawai. Un intento posterior terminó cuando los aviadores desaparecieron en el Pacífico y la pareja finalmente se presumió muerta. (Foto de Keystone / *Hulton Archive* / *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/the-lockheed-electra-flying-laboratory-piloted-fotograf%C3%ADa-de-noticias/3159718> Fecha de consulta: 24 de abril de 2020.



Ilustración 52. ESTADOS UNIDOS - 1 DE NOVIEMBRE: Amelia Earhart (1897 - 1932) habla sobre aeronáutica con jóvenes estudiantes de Newark, Nueva Jersey. (Foto de *Transcendental Graphics* / *Getty Images*). Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/aviatrix-amelia-earhart-discusses-aeronautics-fotograf%C3%ADa-de-noticias/88803741> Fecha de consulta: 22 de abril de 2020.



Ilustración 53. Amelia Earhart (1898-1937) sonriendo mientras se para cerca de su avión, sin fecha. Disponible en: <https://www.gettyimages.com.mx/detail/fotograf%C3%ADa-de-noticias/amelia-earhart-american-aviator-smiling-as-she-fotograf%C3%ADa-de-noticias/517330650> Fecha de consulta: 22 de abril de 2020.

1.14. FIGURAS MÍTICAS

En el centro de la composición de una figura, los héroes que surgieron durante la primera Guerra Mundial tuvieron la característica de ser personajes míticos; acumularon victorias (se consideraba “victoria” derribar aviones en combates). En conjunto, los países involucrados en los conflictos bélicos de las guerras mundiales necesitaron crear leyendas de sus propios héroes nacionales: Georges Guynemer por Francia (54 aviones derribados), Eddie Rickembaker por los Estados Unidos (26 victorias) y Francesco Baracca por Italia (43 victorias) todos ellos tripularon aviones *Spad* y *Nieuport*, de fabricación francesa, el

primero de los cuales fue diseñado por Louis *Blériot* pionero del diseño aéreo.¹⁸¹ Por su parte, Manfred Von Richthofen mejor conocido como el “barón rojo” a bordo de un avión tipo *Albatros* consiguió para Alemania más de 80 victorias aéreas.

Hoy en día conocemos a estos personajes destacados gracias a la difusión de sus proezas que se han podido conservar en periódicos, revistas, fotografías, películas, programas de radio, memorias escritas, testimonios, música, entre otras expresiones culturales. Las visiones que de esas figuras quedaron registradas en noticias escritas y fotografías, derivaron en un símbolo único e irrepetible de la aviación y la memoria en torno a ella. Aportaron ideales de la época. Si bien, no se desarrollaron en todo el mundo, sí influyeron en algunas sociedades durante el siglo XX como hemos visto en este capítulo.

¹⁸¹ A partir de una perspectiva colonizadora las líneas aéreas regulares pudieron construir un instrumento de colonización indirecta de los países del llamado tercer mundo. *Vid.* Domínguez, Ignacio y Perinat Santiago, *La aviación*, México, SALVAT EDITORES, S.A., 1973, 20 p.

*De los medios de comunicación
en este mundo tan codificado
con internet y otras navegaciones
yo sigo prefiriendo
el viejo beso artesanal
que desde siempre comunica tanto*

Mario Benedetti¹⁸²

En la introducción mencioné una propuesta para conceptualizar al héroe; asimismo, es posible una revisión a partir del análisis del discurso (AD) entendido como el conjunto de frases que pueden situar una línea interpretativa contextual; por ejemplo, una nota periodística tiene correlación de manera consciente o inconsciente con las representaciones y las prácticas socioculturales y conductuales.

La memoria y el olvido pueden estudiarse a través de textos, estilos editoriales y lexicográfica de determinados hechos. El interés de los grupos dominantes por destacar o rechazar publicaciones, aceptar o negar valores morales, políticos, económicos o religiosos, me permiten observar qué ideales reivindican o desacreditan acciones sociales procurando ciertas normas de comportamiento en torno a la presencia de figuras míticas/heroicas representadas en noticias. Al respecto, el criterio del lingüista Adrián Gimete-Welsh consiste en delimitar hasta qué punto la “realidad” de los lectores/observadores constituye su propio lenguaje puesto que: el estímulo-respuesta se combina entre el sujeto y el ambiente en una relación de carácter

¹⁸² Benedetti, Mario. “Mass media”, disponible en: <https://open.spotify.com/track/3u7ghLLLu81tsRiLt4wyc1?si=irkOejQ7SP6NjrjvJsuFkA>

histórico-social, pues todos los procesos de comunicación son también procesos de producción ideológica¹⁸³.

Francisco Sarabia rompió el récord de velocidad y tiempo estimado en 10 horas y 47 minutos entre México y Nueva York a bordo de su avión “Conquistador del Cielo”. Despegó el 24 de mayo de 1939 y días después de batir la marca, en el trayecto de regreso, murió cuando la aeronave cayó en el río Potomac en Estados Unidos. El 8 de junio de 1939 el piloto aviador Francisco Sarabia Tinoco, viajaba rumbo a la Ciudad de Lerdo, Durango a bordo del “Conquistador del Cielo” que se desplomó en el Río Potomac, Estados Unidos.¹⁸⁴ Este accidente fue noticia en periódicos como *El Porvenir*, *El Nacional*, *Excélsior*, *El Universal* y *El Informador*, aunque en la mayoría de ellos la crónica era idéntica, algunos dedicaron una plana a la muerte del aviador –en la sección Militar de la Secretaría de la Defensa Nacional o en la Primera Plana. Para fines de este trabajo se tomaron en cuenta aquellos periódicos que circularon en mayo-junio de 1939 en el *corpus* seleccionado elegí *El Informador* (Guadalajara, Jalisco 8 junio 1939), *El Porvenir* (Monterrey 8 y 12 de junio 1939) y *El Nacional* (Ciudad de México 25 de mayo y 12 de junio), por su ubicación geográfica.

A continuación, explico, a grandes rasgos, los pasos que seguí para visualizar el *corpus* de 3 periódicos que documentaron la muerte de Sarabia, las transcripciones las realicé en 5 documentos de *Word*. Mi propuesta es analizar el potencial ilustrativo y cuantitativo de los documentos utilizando *Voyant Tools*. Las preguntas guía serán: ¿Qué fenómeno social quiero investigar? ¿Qué relaciones sociales mantenidas y promovidas a través del lenguaje escrito se pueden explicar con la figura del piloto?

¹⁸³ Gimete-Welsh, Adrián S., “Capítulo V. El modelo generativo transformacional”, en *Introducción a la lingüística. Modelos y reflexiones actuales*, 2ª Edición, México, Universidad Autónoma de Puebla, Fondo de Cultura Económica, 1994, 190-240 pp.

¹⁸⁴ *El Nacional*, sección “Página militar de la Defensa Nacional”, 11 de junio de 1939.

Secretaría de la Defensa Nacional

PAGINA MILITAR

¡AGUILA QUE CAE!



El águila que cae, símbolo de la fuerza y del valor, es el emblema de la Secretaría de la Defensa Nacional. Este símbolo representa la caída del imperio azteca y el nacimiento de la nación mexicana.

El águila que cae, símbolo de la fuerza y del valor, es el emblema de la Secretaría de la Defensa Nacional. Este símbolo representa la caída del imperio azteca y el nacimiento de la nación mexicana.



El "as" de la aviación civil, Francisco Sarabia, frente al "Condor" antes de su primer vuelo de entrenamiento.

ULTIMO VUELO DE SARABIA

Francisco Sarabia, un "as" de la aviación civil, realizó su último vuelo de entrenamiento en un "Condor" antes de su primer vuelo de entrenamiento. Este vuelo fue un momento histórico para el piloto, quien demostró su habilidad y valentía en el aire.

SUS DATOS BIOGRAFICOS

Francisco Sarabia nació el 12 de julio de 1911, en Ciudad Juárez, Durango. Sus padres fueron don Juan Sarabia y doña María. Estudió en el Colegio de San Juan de los Rios y en el Colegio de San Juan de los Rios. Fue piloto de aviación civil y militar.

Francisco Sarabia nació el 12 de julio de 1911, en Ciudad Juárez, Durango. Sus padres fueron don Juan Sarabia y doña María. Estudió en el Colegio de San Juan de los Rios y en el Colegio de San Juan de los Rios. Fue piloto de aviación civil y militar.

DEL VALOR

El valor es una cualidad que define a un hombre. Es la capacidad de enfrentar las dificultades y superarlas. El valor es el fundamento de la grandeza.

LOS MAS IMPORTANTES RAIDS INTERNACIONALES DE MEXICANOS

Los mexicanos han realizado importantes raids internacionales, demostrando su valentía y habilidad. Estos raids han sido un orgullo para la nación mexicana.

LOS MAS IMPORTANTES RAIDS INTERNACIONALES DE MEXICANOS

Los mexicanos han realizado importantes raids internacionales, demostrando su valentía y habilidad. Estos raids han sido un orgullo para la nación mexicana.

LIBROS Y REVISTAS

Hay una gran variedad de libros y revistas disponibles para los lectores. Estos materiales ofrecen información valiosa sobre la historia, la cultura y la actualidad.

INTERNACIONALES DE MEXICANOS

Los mexicanos han participado en importantes eventos internacionales, demostrando su talento y capacidad. Estos eventos han sido un orgullo para la nación mexicana.

INTERNACIONALES DE MEXICANOS

Los mexicanos han participado en importantes eventos internacionales, demostrando su talento y capacidad. Estos eventos han sido un orgullo para la nación mexicana.

SECRETARIA DE LA DEFENSA NACIONAL
DIRECCION TECNICA MILITAR.—COMISION DE CULTURA MILITAR.—MONEDA NUMERO 4

HORA CULTURAL DEL EJERCITO Y LA MARINA
Viernes 16 de Junio de 1939

Anfiteatro Bolivar de la Escuela Nacional Preparatoria
Jueves 15 de Junio de 1939

Interesante Tema Militar
TRANSMISITR A CONTROL REMOTO:
X.E.R.F. desde la hora 18:30 hrs.
X.E.R.F. desde la hora 19:30 hrs.
X.E.R.F. desde la hora 20:30 hrs.

Invitados al Público Lector de Esta "Pagina Militar"

CHINOS ENFEROS LOS GNERALES DEL FEROZ NACIONAL

Se anuncia una alianza entre españoles e italianos

El conde Ciano visitará al Sr. Gral. Franco

MISTERIOSO Regresa el C. FERROCARRIL Presidente a la Capital

Acusados de tumulto

Los individuos que lepiden la nave norteamericana.

EMPIERON EL JUEGO PERERINOS DE JISCO

EL FERRETRO FUE COLOCADO EN UN CAPTALGO EN LA PLAZA DE LA CONSTITUCION

Vibrantes llamadas de Honor y la campana mayor de catedral tocando dobles al ser condecorado el cadáver

Una salva de 18 disparos de artillería en el Panteón y un majestuoso toque de "silencio", presentación de armas

MEXICO, junio 11.— Más de doscientas mil personas desfilaron ante el cadáver de Sarabia en la Capilla ardiente instalada en la Secretaría de Comunicaciones.

MEXICO, junio 11.— El cadáver de Sarabia fue trasladado a la plaza de la Constitución por la fuerza de honor de los Veteranos de la patria.

MEXICO, junio 11.— El juego de pelota fue prohibido en el Parque "Dona" por el primer jefe del programa especial para celebrar el centenario del juego de pelota en Estados Unidos.

Los chinos envenenaron en masa a funcionarios nipones

Se investiga la causa del accidente REUNION DE EX AZARISTAS ESPAÑOLES

El Compañero del Cielo será desarmado totalmente.

Visitas de cortesía

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles se reunió en un salón de la Secretaría de Comunicaciones.

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles se reunió en un salón de la Secretaría de Comunicaciones.

En una fiesta se sirvió vino adulterado

Immediatamente se procedió a hacer violentas averiguaciones

Asociación Pro... MEXICO, junio 11.— Los papas...

Se ha afirmado que el...

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

PERERINOS DE JISCO MEXICO, junio 11.— El juego de pelota fue prohibido en el Parque "Dona" por el primer jefe del programa especial para celebrar el centenario del juego de pelota en Estados Unidos.

La Secretaría de Comunicaciones tocara la Marcha de Honor en su honor que las escuadras cubrieron de flores el féretro.

Strauss en Viena dirigió la Sinfónica MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

FONDO DE PREVISION MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

Las emanaciones de gasolina asfixiarán al Gran Sarabia

MEXICO, junio 11.— El juego de pelota fue prohibido en el Parque "Dona" por el primer jefe del programa especial para celebrar el centenario del juego de pelota en Estados Unidos.

El ferretro fue colocado en un capatago en la plaza de la Constitución.

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

El ferretro fue colocado en un capatago en la plaza de la Constitución.

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

El ferretro fue colocado en un capatago en la plaza de la Constitución.

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

Importantes mejoras en los ferrocarriles

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

Y vendrán numeroso a las incursiones al país.

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

Los chinos envenenaron en masa a funcionarios nipones.

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

Los chinos envenenaron en masa a funcionarios nipones.

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

NECESITAMOS

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

MEXICO, junio 11.— El grupo de ex azaristas españoles...

GUITARRAS VALERIANAS
DE GRAN CONCIERTO
Casa VEERKAMP
 CARRILES ALMACENES DE MUSICA
 MEXICO, D.F. PASADENA 31

EL NACIONAL

AL SERVICIO DE LA COLECTIVIDAD

LIBROS QUE ILLUMINAN EL PENSAMIENTO MODERNO
Libreria Culture
 DISEÑAN EL LIBRO DE TEXTO PARA EL MEXICO
 MEXICO, D.F. MEXICANA 12

NUM. 3,625.—2a. EPOCA

México-Durango
 SANIT. NOROCC.

MEXICO, D. F., JUEVES 23 DE MAYO DE 1939

REGISTRADO COMO ARTICULO
 DE LA CLASE 24 A ADICION
 COMAROS EL 21 DE FEB. DE 1930

ARO X.—TOMO XVI

GLORIOSA HAZAÑA

SARABIA HA AFIRMADO LA AMISTAD ENTRE DOS PUEBLOS, DIJO HULL

SERA UN HECHO EL PACTO TRIPARTITA

CONCLUSION EN PLAZO CORTO DE ESTE DOCUMENTO

Los Acuerdos Adoptados por el Gabinete Británico son Unánimes en Favor de la Firma de la Alianza

NEGOCIACIONES A EFECTO DE HACERLO

De Llegar a un Entendimiento, que es Seguro, la Intervención de Francia se Juzga Como Decisiva

Por FREDERICK HUGH (Corresponsal de la United Press)

LONDRES, mayo 23.—Además de haber acordado en la reunión del Gabinete la adhesión al ultimatum de Hitler, el gobierno británico ha acordado con la formación de un pacto de "alianza aérea" en secreto, según ha podido saberse en fuentes diplomáticas. La proposición de intervención puede ser seguida de una serie de consultas entre los Estados Mayores de las tres potencias que se firman.

Se resume que los reportes de las fuentes diplomáticas en Ginebra, según se ha podido preparar una propuesta que incluye las ideas de Roosevelt, Roosevelt como base la constituirá a las que se han hoy en el "Comité" reunido de los miembros del Gabinete.

VENEDICION SOBRE LA PONTILLA

Una crecida multitud de vendedores de artesanías relacionadas con la Armada que exhibieron en el "Club" en la tarde de ayer.

CONQUISTAS DE LOS MAESTROS

El Senador Downey hace Elogios de Nuestro País

WASHINGTON, mayo 23. (A. N. P.).—El senador Downey, de la categoría de primer año en el Senado, hizo un elogio a este país, en un discurso que pronunció en el Senado, el día de ayer. Downey, representante de MICHIGAN, expresó que se siente orgulloso de haber nacido en este país, y que desea contribuir a su bienestar y progreso.

LA PRESA DE LA ANGSTURA

Significación de Esta Magnífica Obra de Irrigación que se Hace en una Región de Sonora

Sobre el río Yaqui, que tiene su nombre pronunciado en la afirmación de los Estados Unidos y el Gobierno de México, se construye la presa de la Compañía Mexicana de Irrigación, después de haberse concluido el estudio de la obra. Esta obra de irrigación, que se construye en la zona de Sonora, tiene una longitud de 100 kilómetros y servirá para regar una gran zona de terreno fértil.

VENEDICION SOBRE LA PONTILLA

Una crecida multitud de vendedores de artesanías relacionadas con la Armada que exhibieron en el "Club" en la tarde de ayer.

ENORME INTERES EN LOS EE. UU. POR LA PROEZA DE SARABIA

Cordell Hull ha Encomiado el Gran Vuelo

Su Valeroso Acto, Dijo, Evoca la Administración y es Ocaso por lo que Significa Para los dos Países

IRONIC COMENTARIO DEL "AS" MEXICANO

De Haber Hecho un Aterrizaje Forzoso, por Falta de la Gasolina, Hadrón Completado en un Viaje 137

Por CAROL KENWORTHY (Corresponsal de la United Press)

WASHINGTON, mayo 23.—El piloto mexicano Francisco Hernández, quien voló en un avión biplano de la Compañía Mexicana de Aviación, desde la ciudad de México a la ciudad de Nueva York, aterrizó en la ciudad de Nueva York después de haber volado durante 137 horas y 45 minutos.

UNA POLITICA DEMOGRAFICA

El jefe del Departamento de Asuntos Civiles, Robert H. Hines, ha anunciado el voto del avión de guerra, se examina en los siguientes términos: "Este avión de guerra es un ejemplo de la política demográfica que se está haciendo en México y Nueva York, para con ello ha demostrado lo que la aviación puede hacer para el país."

GOBERNACION Y TRES CASOS COMPROBADOS

De los Mencionados por un Periódico Mexicano, dice de Ellos Están Dentro de la Ley en la Materia

OTTO KNIEB NO ESTÁ EN NINGUN REGISTRO

Sin Embargo, Afirma el Oficial Mayor Lamm que se Investiga lo que Sobre el Particular Habiere

La Secretaría de Gobernación ha apegado sobre nuevas declaraciones de los señores Otto Knieb y Otto Knieb, que se encuentran en el expediente de este señor. Dichas declaraciones dicen así:

CIRCULAR AL PERSONAL

Este telegrama tuvo por objeto hacer saber a los señores Otto Knieb y Otto Knieb, que se encuentran en el expediente de este señor. Dichas declaraciones dicen así:

SESION DE DIPUTADOS

Varios Asuntos

Estableció dos Récords, uno en el Despegue y otro Volando en una sola Etapa 3600 Kilómetros en 10 Horas, 47 Minutos, 45 Segundos y un Quinto

AMELIA EARHART EMPLEO 14 HORAS

LA SALIDA DE MEXICO

Todo el País Estuvo Presente del Desarrollo de la Singular Proeza de Sarabia.—Ajetreo de Telefonos, de Radios y Expectación Unánime

Nota de MARIO ALVAREZ

Monitoreo el récord exitoso de vuelo sin escala entre México y Nueva York, Francisco Hernández, cuando el día de ayer se despegó desde la ciudad de México.

En su Compendio del Gobierno, el señor Hernández, en un momento de su vuelo, se detuvo en la ciudad de Nueva York, donde se detuvo por 14 horas.

En su Compendio del Gobierno, el señor Hernández, en un momento de su vuelo, se detuvo en la ciudad de Nueva York, donde se detuvo por 14 horas.

En su Compendio del Gobierno, el señor Hernández, en un momento de su vuelo, se detuvo en la ciudad de Nueva York, donde se detuvo por 14 horas.

TRIUNFO DE LA AVIACION MEXICANA

Con la proeza realizada por Francisco Hernández, un nuevo capítulo en la historia de la aviación mexicana se abrió. Este vuelo, que se realizó en un avión biplano de la Compañía Mexicana de Aviación, es un ejemplo de la política demográfica que se está haciendo en México y Nueva York, para con ello ha demostrado lo que la aviación puede hacer para el país.

Tuvo que Luchar con el mal Tiempo en casi toda la Ruta y Elevarse Hasta 16000 Pies. Inexacto que se haya Detenido.—Castillo Nájera lo Felicitó a Nombre del Gral. Cárdenas

NEUVA YORK, mayo 24. (UP).—El aviador mexicano Francisco Hernández, cuando el día de ayer se despegó desde la ciudad de México, tuvo que luchar con el mal tiempo en casi toda la ruta y elevarse hasta 16,000 pies. Inexacto que se haya detenido. Castillo Nájera lo felicitó a nombre del Gral. Cárdenas.

Los datos extraordinarios señalan un tiempo de recorrido de diez horas cincuenta y tres minutos, rompiendo todos los récords, para el anterior establecido por Amelia Earhart en un vuelo de 1931 era de catorce horas treinta y cinco minutos.

El avión de Hernández fue muy bien manejado por el piloto, quien se mantuvo a una altura constante de 16,000 pies, lo que le permitió superar las dificultades de la ruta.

El avión de Hernández fue muy bien manejado por el piloto, quien se mantuvo a una altura constante de 16,000 pies, lo que le permitió superar las dificultades de la ruta.

El avión de Hernández fue muy bien manejado por el piloto, quien se mantuvo a una altura constante de 16,000 pies, lo que le permitió superar las dificultades de la ruta.

El avión de Hernández fue muy bien manejado por el piloto, quien se mantuvo a una altura constante de 16,000 pies, lo que le permitió superar las dificultades de la ruta.

El avión de Hernández fue muy bien manejado por el piloto, quien se mantuvo a una altura constante de 16,000 pies, lo que le permitió superar las dificultades de la ruta.

El avión de Hernández fue muy bien manejado por el piloto, quien se mantuvo a una altura constante de 16,000 pies, lo que le permitió superar las dificultades de la ruta.

LUCHA CONTRA LOS "ELICONDOS"

"Luchando contra los elementos que se han organizado para trabajar en contra de la aviación mexicana, el gobierno ha tomado medidas para combatirlos."

"Luchando contra los elementos que se han organizado para trabajar en contra de la aviación mexicana, el gobierno ha tomado medidas para combatirlos."

"Luchando contra los elementos que se han organizado para trabajar en contra de la aviación mexicana, el gobierno ha tomado medidas para combatirlos."

"Luchando contra los elementos que se han organizado para trabajar en contra de la aviación mexicana, el gobierno ha tomado medidas para combatirlos."

"Luchando contra los elementos que se han organizado para trabajar en contra de la aviación mexicana, el gobierno ha tomado medidas para combatirlos."

"Luchando contra los elementos que se han organizado para trabajar en contra de la aviación mexicana, el gobierno ha tomado medidas para combatirlos."

"Luchando contra los elementos que se han organizado para trabajar en contra de la aviación mexicana, el gobierno ha tomado medidas para combatirlos."

"Luchando contra los elementos que se han organizado para trabajar en contra de la aviación mexicana, el gobierno ha tomado medidas para combatirlos."

DODGE
SEAN A PUERTAS. LLAMAS
Y CAPAS. PETACA-EN-
TERALMENTE EQUIPADO Y
CHAL. AUTOMOTRIZ NACIONAL, S.A.
TEL. 1065 - ESCOBEDO 15 DE MAYO

El Periódico de la Frontera
MEXICO
MONTERREY, N. L., JUEVES 8 DE JUNIO DE 1939. BIBLIOTECA NACIONAL
MEXICO.

**EN NUESTRA EDICION
EXTRAORDINARIA DE LAS
10 DE LA MAÑANA DE HOY**

El cadáver del piloto Sarabia será traído a México en un avión militar

El avión que se usó para traer el cadáver del piloto Sarabia será traído a México en un avión militar. El avión que se usó para traer el cadáver del piloto Sarabia será traído a México en un avión militar. El avión que se usó para traer el cadáver del piloto Sarabia será traído a México en un avión militar.

El Presidente Roosevelt hizo el ofrecimiento a Castillo Najera

La SRA. ESPOSA DEL INFORTUNADO "AS" MEXICANO VENDRA EN OTRO AVION. SU HERMANO ACOMPAÑARA EL CADAVAR. Los familiares saldrán el próximo viernes y el avión de la Guardia "Boeing B-17", saldrá el sábado a las 3.30 de la madrugada.

Se nombró una comisión para hacer prontas investigaciones

SE CREE QUE EL "INVESTIGADOR DEL CASO" LLEVABA MUCHA GARCIA, PERO SE DICE QUE SARABIA SE CONSIDERABA SEGURO. El pequeño militar, llamado en compañía de su madre sobre el cadáver del piloto dijo: "AUN ASI, QUIERO SER AVIAADOR".

EL VIEJO AVION SE HABIA ISTRILLADO DOS VECES

TORREON, Junio 7.—El avión que se usó para traer el cadáver del piloto Sarabia, se había iestrillado dos veces antes de ser usado para traer el cadáver del piloto Sarabia. El avión que se usó para traer el cadáver del piloto Sarabia, se había iestrillado dos veces antes de ser usado para traer el cadáver del piloto Sarabia.

EL SENSACIONAL REGRESO DEL HEROE DE MEXICO

WASHINGTON, Junio 7.—Cuatro minutos después de haber aterrizado, para realizar un vuelo de mil aeroplanos, el héroe de México, el piloto Sarabia, regresó a México en un avión militar. El héroe de México, el piloto Sarabia, regresó a México en un avión militar.

ALMA MEXICANA

Cuando la vida se arrojó sobre el cadáver de la esposa del infortunado piloto Sarabia, se encontró a la esposa del infortunado piloto Sarabia. Cuando la vida se arrojó sobre el cadáver de la esposa del infortunado piloto Sarabia, se encontró a la esposa del infortunado piloto Sarabia.

QUE NOGALES SEA UN PUERTO LIBRE DE ENTRADA

MEXICO, Junio 6.—El Embajador de México en Washington, Sr. Carlos de Cárdenas, pidió al Secretario de Relaciones Exteriores que se declarara puerto libre de entrada a Nogaless. El Embajador de México en Washington, Sr. Carlos de Cárdenas, pidió al Secretario de Relaciones Exteriores que se declarara puerto libre de entrada a Nogaless.

Espera Ud. una información pública completa de la tragedia que se desarrolló en la ciudad de Washington. Espera Ud. una información pública completa de la tragedia que se desarrolló en la ciudad de Washington.

EL REGRESO DEL HEROE

EN LA CAPITAL AZTECA LA ALEGRIA Y LOS PREPARATIVOS PARA RECIBIR A SARABIA EN TRISTEZAS Y DOLOR TAMBIEN SE TROCARON EN ENTUSIASMO

México, Junio 7.—El avión que se usó para traer el cadáver del piloto Sarabia, se había iestrillado dos veces antes de ser usado para traer el cadáver del piloto Sarabia. El avión que se usó para traer el cadáver del piloto Sarabia, se había iestrillado dos veces antes de ser usado para traer el cadáver del piloto Sarabia.

EL HONOR A LOS RES DE SARABIA

MEXICO, Junio 7.—El Embajador de México en Washington, Sr. Carlos de Cárdenas, pidió al Secretario de Relaciones Exteriores que se declarara puerto libre de entrada a Nogaless. El Embajador de México en Washington, Sr. Carlos de Cárdenas, pidió al Secretario de Relaciones Exteriores que se declarara puerto libre de entrada a Nogaless.

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos.

El Presidente en los valles

El Presidente en los valles. El Presidente en los valles. El Presidente en los valles.

Los monarcas británicos en unidos

Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos.

Los lobos en un delegado a Moscú

Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú.

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos.

El Presidente en los valles

El Presidente en los valles. El Presidente en los valles. El Presidente en los valles.

Los monarcas británicos en unidos

Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos.

Los lobos en un delegado a Moscú

Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú.

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos.

El Presidente en los valles

El Presidente en los valles. El Presidente en los valles. El Presidente en los valles.

Los monarcas británicos en unidos

Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos.

Los lobos en un delegado a Moscú

Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú.

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos.

El Presidente en los valles

El Presidente en los valles. El Presidente en los valles. El Presidente en los valles.

Los monarcas británicos en unidos

Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos.

Los lobos en un delegado a Moscú

Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú.

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos

El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos. El Gral. Cárdenas puso su veto a los cinco mil pesos.

El Presidente en los valles

El Presidente en los valles. El Presidente en los valles. El Presidente en los valles.

Los monarcas británicos en unidos

Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos. Los monarcas británicos en unidos.

Los lobos en un delegado a Moscú

Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú. Los lobos en un delegado a Moscú.

2.1. PASOS BÁSICOS PARA VISUALIZAR EL CORPUS

Voyant Tools es un sitio web de código abierto (.org) que se despliega en un navegador, permite un análisis y lectura de textos. Es un proyecto académico diseñado para facilitar la lectura y las prácticas interpretativas para estudiantes, académicos de humanidades digitales, así como para el público en general.¹⁸⁵

Como un primer acercamiento explicare cómo utilizar *Voyant Tools*, conveniente para elaborar comparaciones a gran escala sobre un conjunto de textos pues agiliza el cruce de textos que de otra manera tendrían que identificarse con métodos laboriosos.¹⁸⁶

Especificaciones

1. El programa no requiere la instalación de ningún tipo de software.
2. Requiere únicamente conexión a Internet.
3. Puede utilizarse con cualquier sistema operativo, en laptop, celular o tableta. [En Windows el texto puede guardarse en *Bloc de notas*, *Word*, en Mac *TextEdit*, y en Linux *Gedit*]
4. La visualización de textos permite segmentar la información del corpus tanto con fines léxicos, estadísticos, palabras clave en contexto o exportar datos.

¹⁸⁵ “Voyant Tools is a web-based text reading and analysis environment. It is a scholarly project that is designed to facilitate reading and interpretive practices for digital humanities students and scholars as well as for the general public.” Disponible en: <https://voyant-tools.org/docs/#!/guide/about> Fecha de consulta: 12 de diciembre de 2017. [La traducción es propia]

¹⁸⁶ Destaco el taller impartido por Silvia Gutiérrez “Seminario Interdisciplinario de Bibliología. Taller Las humanidades digitales en la visualización de información para colecciones, catálogos y archivos” en el Instituto de Investigaciones Bibliográficas de la UNAM, en 2016. También puede consultarse la guía en español disponible en: <https://programminghistorian.org/es/lecciones/analisis-voyant-tools>.

5. La herramienta permite el uso de formatos csv, png y htm.

6. Los textos para analizar pueden ser en formato PDF, XML, HTML RTF, y MS Word.



7. La presente visualización la realicé con documentos de *Word*.

A. CONOCIMIENTO DE CAUSA

Lo primero que debe hacer es buscar la información que desee explorar.

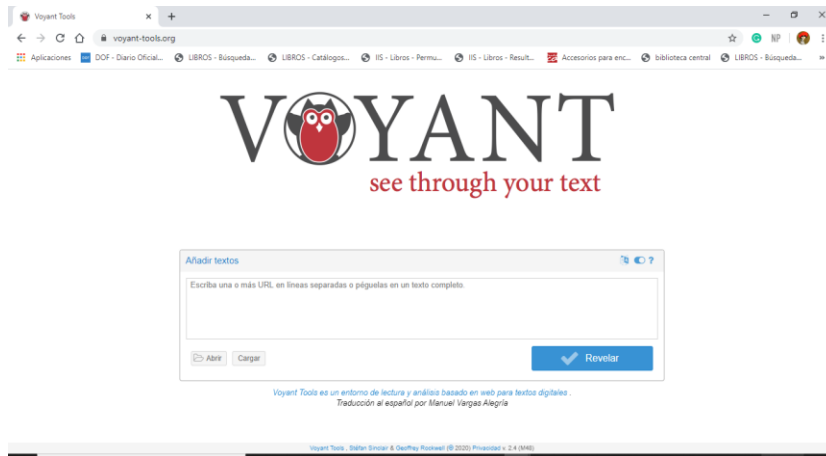
A. Segmentación

B.1. Para el siguiente paso es necesario identificar el contexto (fecha, lugar, autor, idioma, etc.).

B.2. Según los vocablos o frecuencia de palabra que desee visualizar deberá definir los criterios de análisis.

B. ABRIR HERRAMIENTA

<https://voyant-tools.org/>



- C.1.** La página de inicio tiene la opción de adjuntar nuestro archivo, escribir un URL, o pegar el texto copiado o abrir y seleccionar alguna carpeta.
- C.2.** La opción que utilizaremos para esta tesis será *Cargar nuestra primera transcripción en Word. Una vez cargados el o los archivos pulsa Revelar.
- C.3.** . Si pulsa el ítem Cargar abrirá una ventana con nuestro explorador de archivos, puede cargar uno o varios archivos.

C. EXPLORAR EL CORPUS

A continuación, el programa revelara listados, gráficas y números.

- D.1.** Cirrus: nube de palabras que muestra los términos frecuentes. Las palabras o letras de mayor frecuencia aparecerán notoriamente de mayor tamaño.

D.2. Lector: debajo del corpus hay una barra rectangular que revela la cantidad de texto que tiene el o los documentos.

D.3. Tendencias: grafico de distribución que muestra los términos del o los documentos, segmentado en colores y frecuencias.

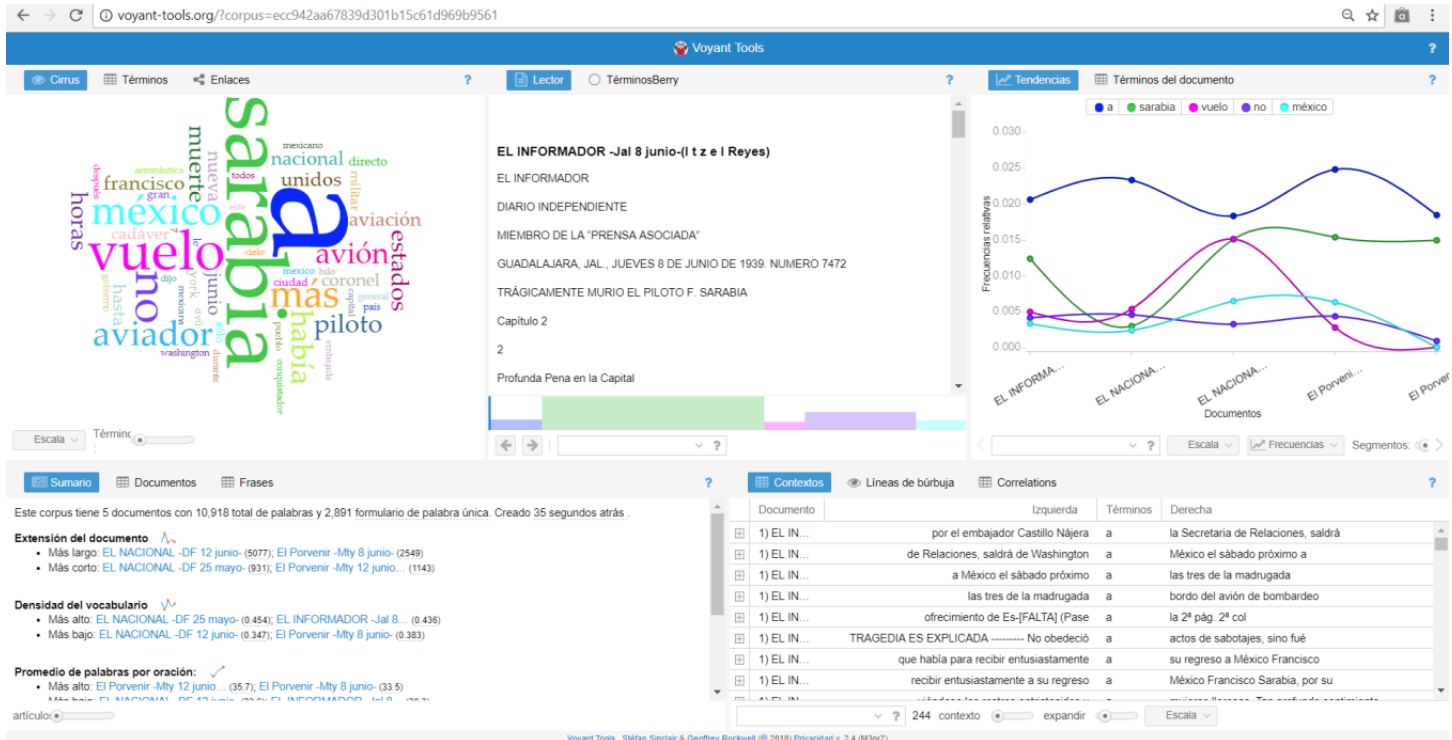
D.4. Sumario: muestra una visión general de ciertas estadísticas textuales del corpus.

D.5. Contextos: concordancia (frecuencias) de una palabra clave con un breve contexto circundante.

2.3. LA MUERTE DE FRANCISCO SARABIA

De los 5 documentos transcritos en *Word*: EL INFORMADOR –Jal 8 junio–, EL NACIONAL –DF 12 junio–, EL NACIONAL –DF 25 mayo–, EL PORVENIR –Mty 8 junio– y EL PORVENIR –Mty 12 junio–, el programa muestra el primer resultado de concordancia: *Sarabia* es igual a 100, *vuelo* es igual a 54, *México* es igual a 38, *aviador* es igual a 35, *avión* es igual a 30, *piloto* es igual a 29, *estados* es igual a 26, *horas* es igual a 26, *muerte* es igual a 26, *aviación* es igual a 23, *nacional* es igual a 23 y *héroe* es igual a 3; son términos aludidos en el contexto del piloto. También revela su frecuencia, incluido un gráfico de tendencias de palabras: Sarabia (100), vuelo (54) y México (38). Las gráficas finales son las siguientes:

A. GRÁFICAS



<http://voyant-tools.org/?corpus=ecc942aa67839d301b15c61d969b9561>

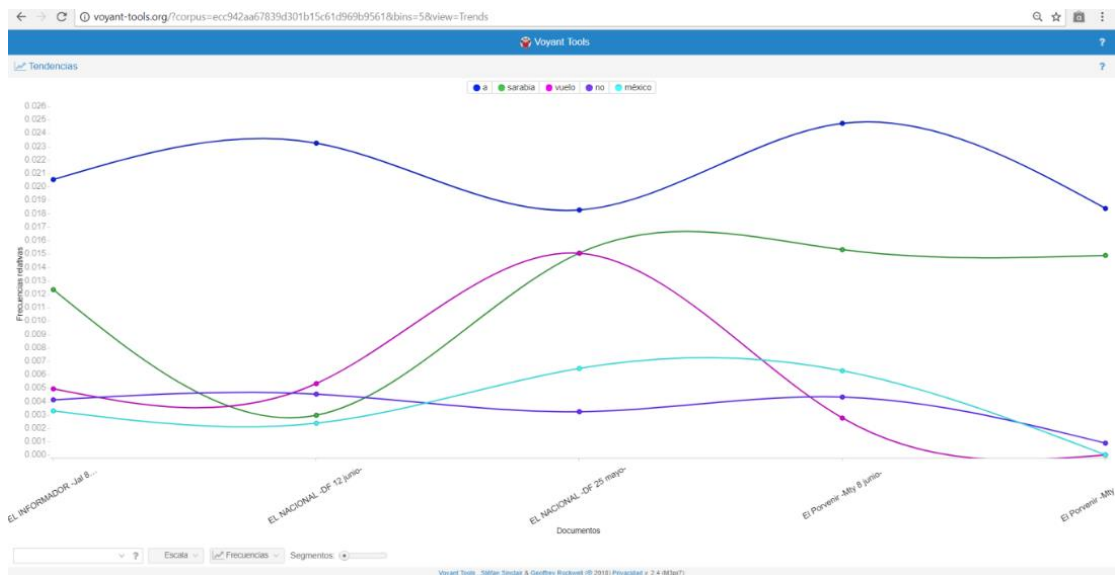
B. CIRRUS

Las palabras frecuentes son: *a*, *Sarabia*, *vuelo*, *no* y *México*.¹⁸⁷ El programa nos muestra en la opción “Cirrus” una nube con términos de mayor frecuencia:

¹⁸⁷ N. Es un error mío que el software haya categorizado la preposición “a”.



<http://voyant-tools.org/?corpus=ecc942aa67839d301b15c61d969b9561&view=Cirrus>



<http://voyant-tools.org/?corpus=ecc942aa67839d301b15c61d969b9561&bins=5&view=Trends>

C. SUMARIO

En el botón “Sumario” encontramos el resumen del **corpus con un total de 10 918 total de palabras**, la densidad de vocabulario y las frecuencias de otras palabras:

← C voyant-tools.org/?corpus=ecc942aa67839d301b15c61d969b9561&view=Summary

Voyant Tools

Sumario

Este corpus tiene 5 documentos con 10,918 total de palabras y 2,891 formulario de palabra única. Creado hace 5 minutos atrás.

Extensión del documento

- Más largo: EL NACIONAL -DF 12 junio- (9277); El Porvenir -Mty 8 junio- (2549)
- Más corto: EL NACIONAL -DF 25 mayo- (931); El Porvenir -Mty 12 junio- (1143)

Densidad del vocabulario

- Más alto: EL NACIONAL -DF 25 mayo- (0.454); EL INFORMADOR -Jul 8- (0.430)
- Más bajo: EL NACIONAL -DF 12 junio- (0.347); El Porvenir -Mty 8 junio- (0.383)

Promedio de palabras por oración

- Más alto: El Porvenir -Mty 12 junio- (35.7); El Porvenir -Mty 8 junio- (33.5)
- Más bajo: EL NACIONAL -DF 12 junio- (23.8); EL INFORMADOR -Jul 8- (28.3)

Palabra más frecuente en el corpus (244): **la** (190), **que** (54), **el** (43), **no** (38)

Palabras diferenciadas (comparado con el resto del corpus)

- EL INFORMADOR -Jul 8-: **el** (5), **de** (4), **l** (3), **de** (3), **profundamente** (4)
- EL NACIONAL -DF 12 junio-: **que** (21), **que** (10), **que** (9), **que** (9), **que** (9)
- EL NACIONAL -DF 25 mayo-: **que** (4), **que** (7), **que** (6), **que** (3), **que** (3)
- El Porvenir -Mty 8 junio-: **que** (10), **que** (4), **que** (6), **que** (6), **que** (3)
- El Porvenir -Mty 12 junio-: **que** (6), **que** (5), **que** (5), **que** (4), **que** (4)

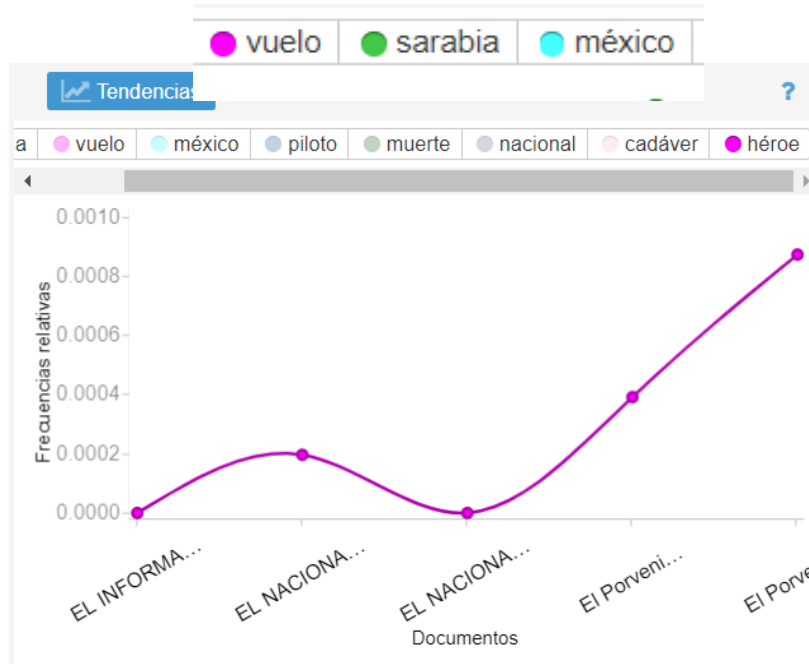
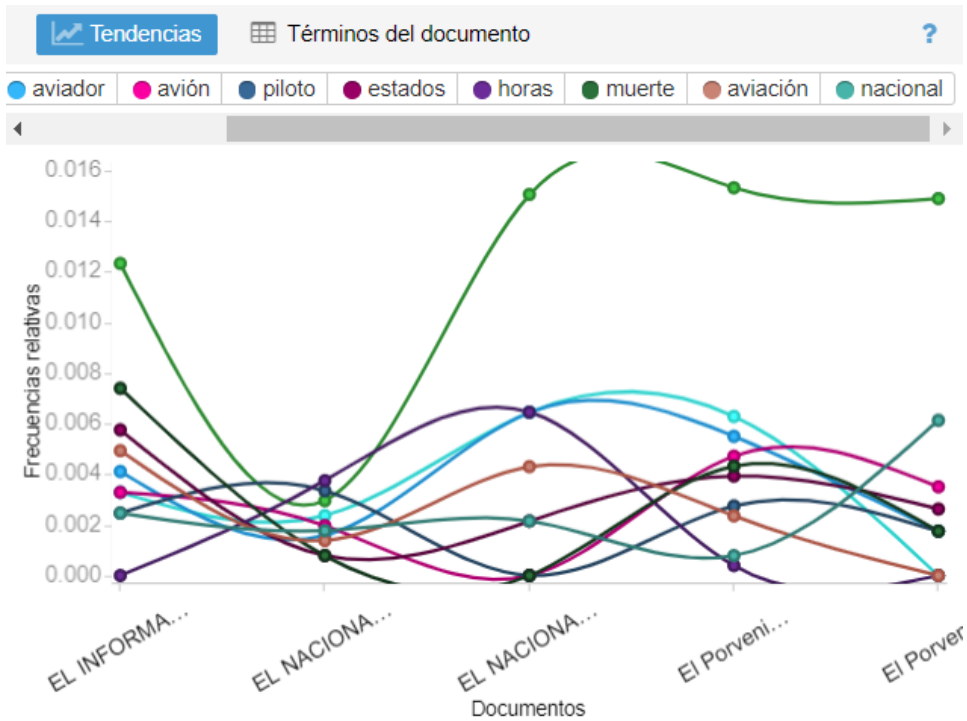
artículo:

Voyant Tools - Stefan Sinclair & Geoffrey Rockwell (© 2010) - Privacidad v 2.4 (30/07)

<http://voyant-tools.org/?corpus=ecc942aa67839d301b15c61d969b9561&view=Summary>

D. CONCORDANCIAS

El detonador de la herramienta para manipular palabras comienza en la opción “Términos”, me permite seleccionar y conocer la frecuencia de: Sarabia, vuelo, México, aviador, avión, piloto, estados, horas, muerte, aviación, nacional y héroe:



La representación del héroe en “El Nacional”, “Excélsior”, “El Porvenir” y “El Informador” se logró a partir de la muerte de Francisco Sarabia luego de

llegar a Nueva York el miércoles 24 de mayo de 1939. En esta época la divulgación de proezas aéreas eran un producto definitorio para la creación de una imagen de estabilidad y progreso; los avances tecnológicos alcanzados modificaron sustancialmente la vida cotidiana de algunas sociedades. Sarabia y su avión modelo *Granville-Miller & De Lackner R6H Gee-Bee* bautizado “Conquistador del Cielo”, representaron un punto central para entender una generación. Exaltó la valentía individual de los héroes, como señala el historiador Jean Delumeau sobre las razones ideológicas por resaltar el papel y la importancia que tienen en el imaginario colectivo; podría decirse que detrás del discurso ideológico y fotográfico la magnificación de su muerte se debió a un sentimiento de miedo pues

Desde la Antigüedad hasta fecha reciente [...] el discurso literario apoyado por la iconografía (retratos a pie, estatuas ecuestres, ademanes y paños gloriosos) ha exaltado la valentía –individual– de los héroes que dirigen la sociedad. [...] el nuevo discurso ideológico copió ampliamente el antiguo y también tuvo tendencia a camuflar el miedo para exaltar el heroísmo [...]¹⁸⁸

Si bien la noticia podría no hacer referencia a un acto planeado, la tragedia representa un homenaje a la memoria del piloto para externar o hacer presentes las fortalezas anímicas de la hazaña. El *corpus* se interpreta como una parte de la construcción del héroe. Por su parte, los diplomáticos y jefes de Estado participan en el acto mientras se rodean de hálitos patrióticos y de hermandad con el país vecino.

Lo anterior me permitió tomar como punto de partida la propuesta de Voyant tolos, la cual sirve para destacar cómo las estrategias de la comunidad de humanistas digitales invitan a reflexionar sobre el uso de herramientas, métodos y objetos de conocimiento provenientes de la tecnología; además de poner en acción el mundo perceptible, se trata de sociedades digitales, si bien no son homogéneas, resulta interesante considerar que varios aspectos de

¹⁸⁸ Delumeau, Jean, *El miedo en occidente (Siglos XIV-XVIII). Una ciudad sitiada*, trad. Mauro Armíño y Francisco Gutiérrez, Barcelona, Taurus, 2015, 9 p.

visualización de textos pueden decir cómo los discursos de ciertas épocas tienen poder sobre la percepción de un personaje. Esto significa que la formación futura del discurso histórico estará conformada necesariamente por la vinculación entre la investigación correspondiente y el desarrollo de la tecnología.

En cuanto a la construcción del héroe, las fuentes hemerográficas consultadas brindaron información sobre la muerte de Francisco Sarabia. Mientras que Voyant tools permitió el acceso a una de las tantas formas de interpretación/visualización de textos. Al inicio del primer capítulo se mencionaron las diferencias sobre la conceptualización de la muerte de los pilotos, es decir, se consideraba heroica y trágica la muerte en acción de vuelo, también es posible que hayan existido diferencias en torno a la creencia de las causas de su muerte. Estas HD son las que me permitieron categorizar el análisis fotográfico, como veremos en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 3 CONQUISTADOR DEL CIELO

*No hay, no podría haber, imágenes en la conciencia.
Pero, la imagen es un cierto tipo de conciencia.
La imagen es un acto y no una cosa.
La imagen es conciencia de algo*

Jean Paul Sartre¹⁸⁹

En los capítulos anteriores destacué la repercusión de las hazañas de los pilotos aviadores durante las primeras tres décadas del siglo XX en México y Estados Unidos. En recapitulación, se trata de personajes mediáticos, extraordinarios, leyendas que se han conservado, en fragmentos o intactos, a lo largo del tiempo. Se nota en cada una de las imágenes el encuadre fotográfico, las poses del piloto, las multitudes, los desfiles fúnebres, así como la minuciosidad y captura del momento, los aviones en el aire (la mayoría encuadres son horizontales por las dimensiones del avión), la instantaneidad con que fueron hechas y la composición del estilo fotográfico del aviador. Durante el instante captado se vieron involucrados diplomáticos, militares, políticos, presidentes, periodistas, niños, y curiosos observadores, por lo que he clasificado la composición en distintos estilos: individual, colectivo, infraganti. Actualmente existe un gran número de estas imágenes en agencias fotográficas privadas y fototecas públicas, los formatos abundan (negativo, positivo, microfilm, etc.), aunque en su totalidad no varía el estilo, la pose, la ocasión, entre otros.

¹⁸⁹ Sartre, Jean Paul, *La imaginación*, trad. Carmen Dragonetti, Madrid, SARPE, 1984, 202 p.



Ilustración 54



Ilustración 55

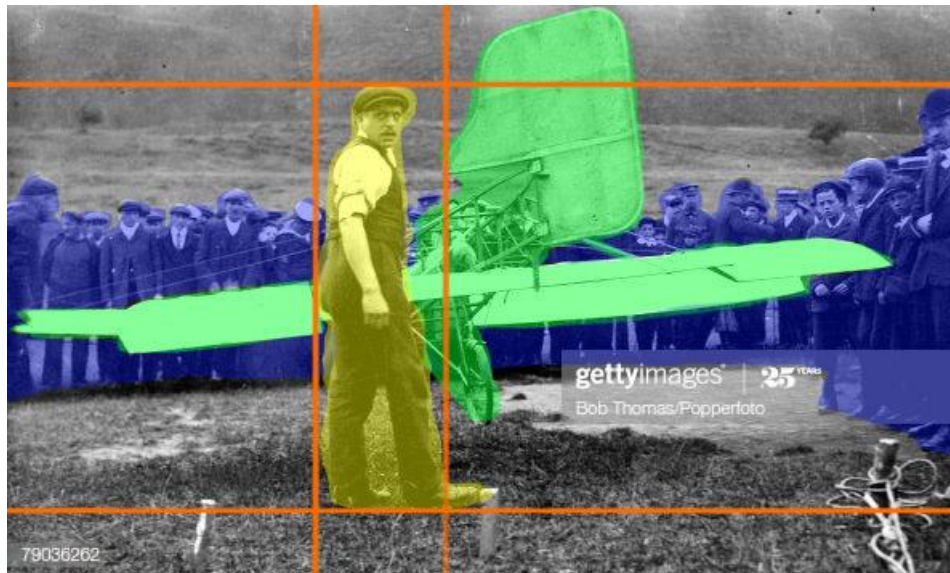


Ilustración 56

Las condiciones técnicas y capitalistas facilitaron los adelantos fotográficos que se difundieron a lo largo de todo el país; surgieron y coexistieron otros usos: de carácter científico se abocaron en establecer

registros antropológicos y arqueológicos; para ilustrar la información en las planas de la prensa.¹⁹⁰

El retrato captó la atención de propios y extraños, su relevancia fue más allá de ella; se desprenden memorias colectivas, institucionales, individuales, científicas, religiosas, etcétera. Finalmente, a finales del siglo XIX la popularización de los usos fotográficos y los continuos desarrollos tecnológicos consolidaron la imagen instantánea en todo el mundo en un medio masivo de comunicación visual.¹⁹¹ Esta popularidad le confiere al piloto un destacado papel en la vida cotidiana de las sociedades en 1939. Aunado a ello, las representaciones populares plasmadas en canciones, se nombraron calles, municipios, aeropuertos¹⁹² y escuelas resultan ser una fuente útil de información. En este trabajo he puesto especial atención en la identidad de Sarabia a partir de tres imágenes que se relacionan con su muerte y mi interpretación en tanto al cruce de las fuentes hemerográficas se complementó gracias a *Voyangt Tools*, porque las HD constituye un espacio en el que convergen los sistemas de cómputo y las humanidades.

Tal como han señalado diversos historiadores, el proceso significativo de las fotografías es un suceso complejo. Por ejemplo, Rebeca Monroy propone “Los zapatistas de la Revolución de 1910 lejos estaban de ser heroicos, diáfanos o líderes impolutos, pues la prensa ilustrada de los años revolucionarios se encargó de mostrar su faz como seres envilecidos, rufianes, ladrones, indígenas, campesinos, indígenas amenazantes y malévolos de la

¹⁹⁰ Cfr., De la Torre Rendón, Judith, “Las imágenes fotográficas de la sociedad mexicana en la prensa gráfica del porfiriato”, en *Historia Mexicana*, vol. 48, núm. 2, México, El Colegio de México, 1998, 343- 344 pp.

¹⁹¹ Meyer, Eugenia, “Introducción”, en *Imagen histórica de la fotografía en México*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/ Secretaría de Educación Pública, 1978, 8 p.

¹⁹² Por ejemplo: El Aeropuerto Internacional de Torreón Francisco Sarabia o el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Perú.

población civil.”¹⁹³ En dicha faz interactúan cuatro elementos, el fotógrafo que plasma en un momento/espacio determinado una idea, la mesa de redacción en la sección de diagramación del diario, el personaje/objeto mismo que se preserva a través del tiempo y “[...] es necesario que también el receptor del discurso grafico pueda comprender el lenguaje a través del cual se expresa el discurso [...]”¹⁹⁴ Finalmente, la fotografía y precisamente la imagen de Sarabia, es un ejemplo del proceso significativo y de la intención comunicativa que se establece a partir de dichos elementos.

Respecto a la faz del piloto, en la mayoría destaca el encuadre fotográfico horizontal; se siguió una composición específica de manera que las líneas de fuga guían al aviador en primer cuadro y al avión en segundo. En las fotografías de Sarabia los atributos del aviador diáfano, aventurero, heroico o líder impoluto comparten una mezcla simbólica con el paradigma nacional del “hombre civilizado”. A partir de los elementos de interpretación, puedo reconocer y establecer cuáles son las repercusiones del proceso fotográfico: qué fragmentos de dicho lenguaje construyeron la figura del héroe a través de la aportación de esta interpretación histórica.

El último capítulo del presente trabajo contempla las distintas maneras en las que reflejaron la muerte a partir de expresiones gráficas y escritas, lo anterior con base en el *corpus* que propuse en el segundo capítulo.

3.1. ANÁLISIS DE REPRESENTACIÓN

¹⁹³ Monroy Nasr, Rebeca, “De irredentos y bandoleros: la fotografía de prensa del zapatismo”, en Ariel Arnal, *Atila de tinta y plata. Fotografía del zapatismo en la prensa de la ciudad de México entre 1910 y 1915*, 1ª Edición, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010, 11 p.

¹⁹⁴ Ariel Arnal, *op. cit.*, 152 p.

Los ejemplos hemerográficos seleccionados permiten analizar la representación del héroe a partir de distintas etapas del proceso mortuorio. La mayoría de las noticias pueden relacionarse con el entorno trágico de la pérdida de un ídolo tanto en el plano nacional como humano con apego a los hechos. A continuación, propongo dos categorías para analizar las representaciones de identidad generacional a partir de un análisis visual:

Categoría 1: Personaje destacado.

Categoría 2: Grupo o personajes con elementos complementarios.

3.1.1. CATEGORÍA 1: PERSONAJE DESTACADO

Para ejemplificar la *CATEGORÍA 1: PERSONAJE DESTACADO* tomé como referencia fotografías de biplano, monoplano y al piloto Claude Grahame-White [ilustraciones 57, 58 y 59]. En el caso de las ilustraciones 57 y 58 las líneas de dirección son bastante claras, la intención es dar dirección hacia el objeto de importancia. En la ilustración 59 a pesar de que el elemento de mayor importancia (el piloto) no está en primer plano la composición de la foto nos ayuda a dirigir nuestra atención hacia él, quien sobresale de todo lo demás y es el único rostro que vemos. Habría que señalar que me apoyé de las líneas horizontales y verticales para encontrar el espacio del encuadre. La composición de la fotografía involucra un equilibrio pues en la mayoría de este tipo de imágenes hay un balance; se puede notar la intención de la escena, el objeto está muy cerca del centro.

Los contextos que rodean las imágenes mencionadas son de distinta cualidad, la escena 57 y 58 se llevan a cabo en el ámbito de demostración, los aviones representan un logro, altura, dimensión; la toma parece planeada. La escena 59 el personaje sonrío y el movimiento de su brazo plantea triunfo; la toma es totalmente espontánea. Las características que presentan las escenas permiten especular sobre una primera etapa del estilo fotográfico de la aviación.

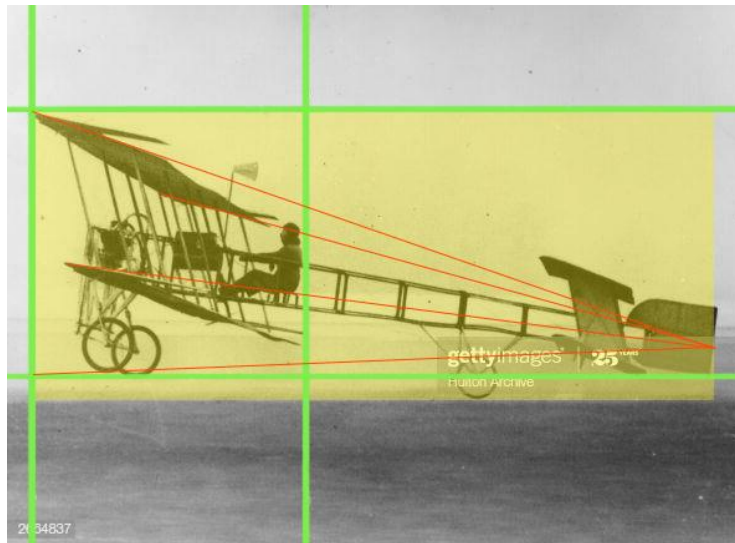


Ilustración 55.



Ilustración 56.



Ilustración 57.

3.1.2. CATEGORÍA 2: GRUPO O PERSONAJES CON ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS

La CATEGORÍA 2: GRUPO O PERSONAJES CON ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS se caracteriza por la presencia de multitudes (niños, jóvenes, adultos), el piloto aviador y los aviones. Para ejemplificar esta categoría quiero destacar las ilustraciones 60, 61 y 62. En el caso de la ilustración 60 los elementos de contraste ayudan a formar una muy buena silueta del piloto y el avión a pesar del claroscuro del fondo en contraste con los elementos que tenemos al frente, la escena está muy bien representada, sabemos que se trata de un avión sin tener que verlo completo. La ilustración 61 es un claro ejemplo de la intención del fotógrafo, el piloto Francisco Sarabia en primer plano muy cerca del centro de la escena; en segundo plano, la aeronave “Conquistador del Cielo” luce imponente en cuanto al tamaño del aviador; por último, el tercer plano, un hangar de los campos de Balbuena y la hélice de un avión. Ahora bien, en la ilustración 62 el primer plano

se caracteriza por la presencia de un grupo de hombres, 33 parados y 16 niños y jóvenes sentados, los elementos de vestimenta de los trabajadores es uniforme (overoles y camisa clara, en el centro, un hombre de traje con corbata y camisa clara, a su derecha, Francisco Sarabia de traje y corbata; en segundo plano, la parte delantera del “Conquistador del Cielo”, las banderas de México y Estados Unidos entre lazadas y una inscripción: “México-Nueva York”; en tercer plano, los hangares del aeropuerto en Balbuena y al fondo el edificio de los “Talles Nacionales de Construcciones Aeronáuticas”. Es importante destacar que en las ilustraciones 58 y 59 el personaje destacado es un arquetipo de héroe aviador. Si hacemos *close up* veremos una cruz pintada con tinta blanca y agradecimientos escritos por Vicente Cortés Sotelo [ilustración 62, 63, 64 y 65].



Ilustración 58

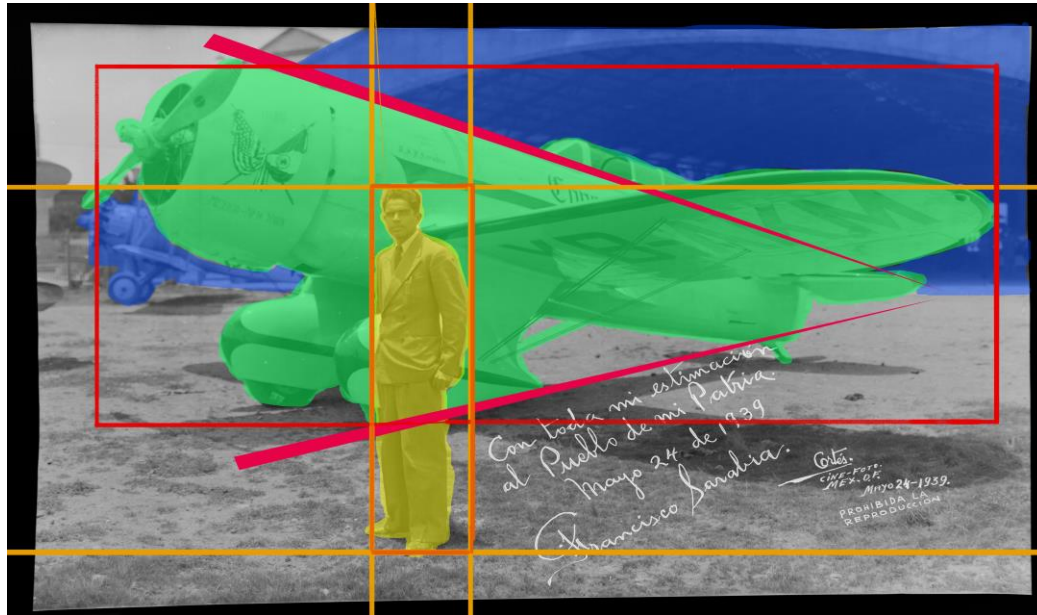


Ilustración 59



Ilustración 60



Ilustración 61



Ilustración 62

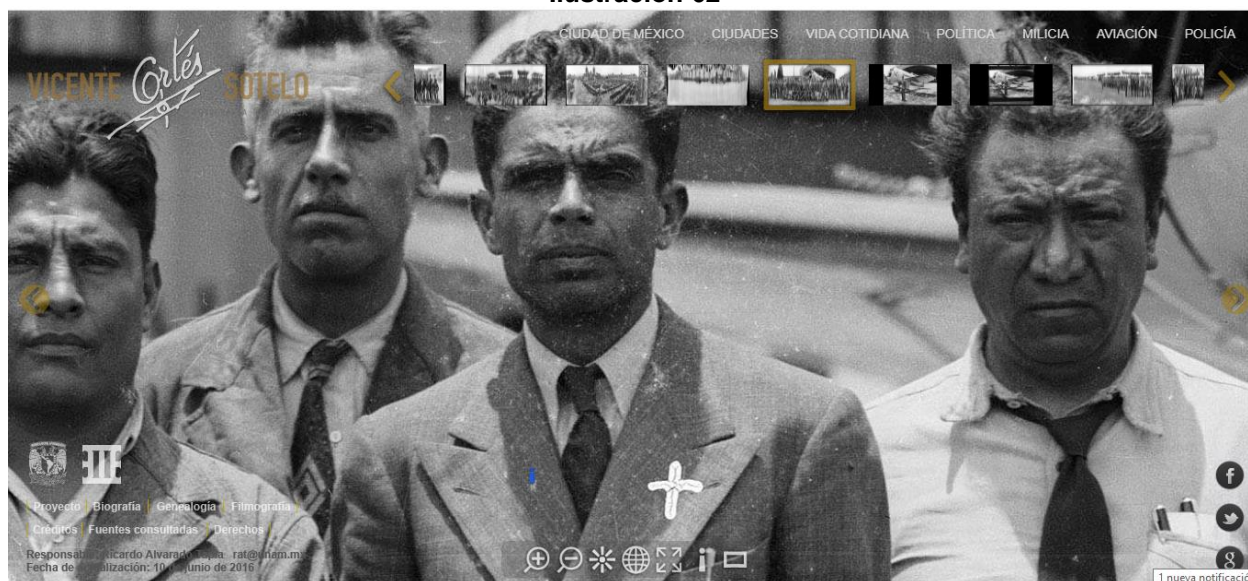


Ilustración 63

A partir de la composición del fotógrafo se podría especular que la figura de Sarabia muestra dos lecturas. La primera será el instante/contexto alrededor del disparo fotográfico, mientras que el segundo momento será *a posteriori* reconocimiento/estudio de la imagen. Otros elementos por destacar son tres intenciones: la opinión inherente del fotógrafo, la imagen simbólica del héroe y mi acercamiento al objeto de estudio para determina desde donde se contextualiza. A simple vista, el aspecto formal de las fotografías [Negativo 68,

72 y 73] propuestas para la *Categoría 2* indicarían que se trata de una foto de grupo, quizá institucional. Pese a ello, el fotógrafo Vicente Cortés representa dichas composiciones realizando un culto al héroe. Pertenece a una generación de profesionales dedicados a representar ideales en un contexto meramente identitario, al lado del crecimiento industrial y la norteamericanización de los hábitos de consumo de las fotografías, las noticias centradas en proezas aéreas fueron frecuentes en las primeras décadas del siglo pasado. Por su parte, las fotografías de Francisco Sarabia representaron su hazaña, su muerte como drama político y solidaridad; no estuvieron dirigidas a periódicos o revistas, sin embargo, arrojan valiosa información para entender el contexto del piloto y una posible asociación con la cultura de guerra porque, además, los aviones eran un “arma universalmente atrayente.”¹⁹⁵

Por su parte, los primeros aviadores perfilaron la identidad de una generación de héroes que terminaría con Francisco Sarabia ya que fue el último aviador cuyos restos fueron depositados en la Rotonda de las Personas Ilustres.¹⁹⁶ A su funeral en el Zócalo del Distrito Federal, asistieron más de 300 mil personas, además hubo un día de luto nacional.¹⁹⁷ Su muerte reforzó su historia porque existió la sospecha de sabotaje por parte del gobierno norteamericano.¹⁹⁸ El hecho de ser el último as de la aviación en ser enterrado en la Rotonda de las Personas Ilustres demuestra el fin de una época, de una

¹⁹⁵ Morris, Lloyd y Smith, Kendall, *Techo ilimitado. Historia de la Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica, desde Kitty Hawk hasta el avión Supersónico*, trad. Florián Mazían, México y Buenos Aires, Hermes, 1955, 9- 537 pp.

¹⁹⁶ Emilio Carranza (1905-1928), Carlos Roviroso (1904-1930), Pablo L. Sidar (1895-1930) y Francisco Sarabia (1900-1939). *El Universal*, 12 de junio de 1939, página de espectáculos.

¹⁹⁷ *Ibidem*.

Ibid., 9 de junio de 1939, 1,2,7 10 pp.

Ibid., 10 de junio de 1939, 1,7, 12 y 13 pp.

¹⁹⁸ *Ibid.*, 11 de junio de 1939, 1,3 y 9 pp.

generación que admiraba a los pilotos.¹⁹⁹ En Estados Unidos su muerte también causó conmoción, especialmente en la *Feria Mundial de Nueva York* en donde el pabellón mexicano “[...] vivió dos fases: la primera se inauguró el 15 de abril de 1939. El piloto mexicano Francisco Sarabia [...] llegó a tiempo para participar en la apertura [...]”²⁰⁰, para el cierre del pabellón de México por el luto a Sarabia, el físico Albert Einstein lamenta los hechos ocurridos.²⁰¹ Otro homenaje oficial fue durante “La Hora Nacional”, en cuya transmisión se presentó por primera ocasión un corrido a su memoria, escrito por Rodolfo Lozaca, compuesto por Mario Talavera, el cual fue interpretado por la orquesta DAPP.²⁰²

Su muerte conmocionó a una generación que decidió preservar su memoria cambiando el nombre de su municipio Paso Viejo, en Misantla Veracruz, al de Francisco Sarabia. “Al parecer la razón principal para el cambio de nombre era el hecho de que [...] los vecinos y seguramente los pequeños propietarios, quisieron distinguirse del grupo de los ejidatarios que, en parte, no eran originarios del pueblo.”²⁰³

¹⁹⁹ *Ibíd.*, 12 de junio de 1939, 1 y 8 pp.

²⁰⁰ Peñaloza, Ernesto y Schmelz, Itala, “Luis Márquez en la Feria Mundial de Nueva York, 1939-1940”, en *Coloquio Internacional de Historia del Arte*, Alberto Dallal (ed.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 2010, 139 p.

²⁰¹ *Excélsior*, 22 de junio de 1939, 39 p.

²⁰² *El Universal*, 11 de junio de 1939, s/n.

²⁰³ Giraud, Laura y Sánchez, Martínez, Cecilia, *De Paso Viejo a Francisco Sarabia, en Misantla, Veracruz. Memoria e historia de una comunidad rural mexicana, siglos XIX y XX*, 1ª Edición, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2009, 107 p.

CONSIDERACIONES FINALES

A lo largo de los tres capítulos que integran el presente trabajo, busqué exponer las características del culto al héroe relacionado con identidad generacional. Como ya he mencionado páginas arriba, la identidad generacional es el proceso de construcción de roles al que se da prioridad sobre el resto; tales roles se definen por normas estructuradas. A manera de síntesis repasaré el contenido de los capítulos y el resultado del análisis visual de la muerte de Sarabia en las tres fotografías hechas por Vicente Cortés Sotelo. La percepción de los pilotos fue homogénea en lo que respecta a Estados Unidos.²⁰⁴ Sin embargo, en algunas noticias escritas hay versiones encontradas ¿Es decir? ¿Cuáles son las versiones encontradas? que atacaron directamente al gobierno norteamericano (En algunos diarios se insinuó un atentado más que un accidente), poniendo en duda el trágico destino de Sarabia y por ende su heroísmo. El análisis visual me permite identificar el discurso del héroe como un intento por olvidar o negar la imagen de los caudillos revolucionarios. Para que el arquetipo del héroe transmitiera esta nueva imagen posrevolucionaria.

Desde principios del siglo XX, medios de comunicación escritos abordaron temáticas relacionadas con los primeros aparatos voladores desde distintas disciplinas como la física, ingeniería y otras. Los hermanos Wright son considerados por diversos autores como los precursores de la aviación y ello se relaciona con la expansión de las demostraciones aéreas en el mundo. Lo anterior fue afirmado por cronistas de la época para explicar el impacto del acto de ver/observar volar un aparato más pesado que el aire.

²⁰⁴ Esta idea de admiración a los EE. UU. se percibe claramente en las biografías y crónicas de los pilotos aviadores: Fierro, Villalobos, Roberto, *Roberto Fierro Villalobos. Piloto Aviador. Esta es mi vida*, México, 1964, 383 pp.; Lindbergh, Charles A., *El águila solitaria*, trad. Fernando Trias Beristain, México, Cumbre S. A., 1954, 479 pp.; Salazar Roviroso, Alfonso, *Historia de la Aviación Mundial y mexicana. Desde sus inicios hasta 1970*, México, Ediciones Económicas, 1970, 144 pp.

La diversidad de los primeros dirigibles, globos aerostáticos, monoplanos y biplanos en México, Francia, Londres, Estados Unidos y Alemania, fue expuesta en el Capítulo 2. Entre las diferentes actividades relacionadas con el acto de volar destacan los pilotos que conectaron países, ciudades e incluso continentes. Por ejemplo, y como se a dicho, el primer vuelo en solitario transatlántico realizado por Charles Lindbergh de Nueva York a París en 1927; Amelia Earhart en 1932 se convirtió en la primera mujer en volar de Canadá a Gran Bretaña.

Justamente, uno de los elementos que definieron a los pilotos aviadores (muerte, hazaña, patria, héroe y cadáver) ¿No va primero la hazaña –o el intento de- y después la muerte? entre 1927 y 1939, son las fotografías y sobre todo los accidentes al intentar romper un récord. El culto al héroe implicó una serie de prácticas situadas cultural y situacionalmente en la vida cotidiana. Asimismo, los pilotos se convirtieron en íconos para ser exhibidos en ceremonias y demostraciones públicas, especialmente aquellos que fallecieron en accidentes aéreos. En el segundo capítulo considero que *Voyant Tools* me permitió complementar mi análisis hemerográfico. Si bien la palabra “héroe” (concordancia es igual a 3) no predominó en las noticias podría decir que las fotografías refuerzan los elementos característicos del piloto: ser excepcional en un espacio y un tiempo específicos. Por otra parte, los conceptos que definieron a Sarabia son: *muerte, hazaña, patria, héroe y cadáver*. Estas palabras convergen a partir de las experiencias, récords y desgracias aéreas de modo tal que la fotografía y el lenguaje escrito construyen al héroe porque “[...] el lenguaje humano se relaciona naturalmente entre el signo lingüístico y el objeto o idea denominada.”²⁰⁵

Para cumplir con los objetivos del trabajo contextualicé la evolución de la aviación en México a partir de crónicas y noticias de las cuales identifiqué el

²⁰⁵ Gimete-Welsh, Adrián S., “Capítulo I. Esbozo histórico”, en *Introducción a la lingüística. Modelos y reflexiones actuales*, 2ª Edición, México, Universidad Autónoma de Puebla, Fondo de Cultura Económica, 1994, 25 p.

proceso del culto al héroe. En el capítulo 3 describí mi propuesta de análisis fotográfico, establecí dos categorías gracias a las imágenes que aún se conservan en archivos y galerías. En ese sentido, la razón a todo el esfuerzo que se realiza en un archivo histórico y fotográfico no es sólo mantener en óptimas condiciones sus acervos, sino la difusión que se haga de éstos, uno de los elementos más importantes para hablar de Humanidades Digitales es la difusión y conservación de la memoria en nuevos soportes digitales. Es una manera de mantener vivo el legado cultural, histórico y artístico de un país, en cuanto a su imaginario, es la mejor manera de estudiarlos desde distintas disciplinas.

Finalmente, las diferentes materias del plan de estudios de la carrera de Historia del Sistema de Universidad Abierta y a Distancia de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, me han otorgado o forzado a una aproximación teórica-metodológica colateral a otros temas como análisis del discurso, identidad generacional, conservación, restauración, teoría de la fotografía, historia cultural de México de la primera mitad del siglo XX. Todo esto para llevar a buen fin este trabajo.



Negativo 68. Francisco Sarabia", archivo digital del negativo original, en *Vicente Cortés Sotelo*.
Fotografía panorámica, mayo 24 de 1939. Disponible en:
<http://www.esteticas.unam.mx/vcs/#s=pano2305> Fecha de consulta: 19 de junio de 2016.



Negativo 72. Francisco Sarabia", archivo digital del negativo original, en Vicente Cortés Sotelo. Fotografía panorámica, mayo 24 de 1939. Disponible en: <http://www.esteticas.unam.mx/vcs/#s=pano2305> Fecha de consulta: 19 de junio de 2016.



Negativo 73. Francisco Sarabia”, archivo digital del negativo original, en Vicente Cortés Sotelo. Fotografía panorámica, mayo 24 de 1939. Disponible en: <http://www.esteticas.unam.mx/vcs/#s=pano2305> Fecha de consulta: 19 de junio de 2016.

GLORIA A SARABIA

*Era una hermosa mañana adornada
con claveles
y tu alma con una rosa
yendo en busca de laureles.*

*Una mañana con neblina
llegaste tú, con anhelo,
y cargaste gasolina
al "Conquistador del Cielo"
ya trepaba el motor
contento emprendiste el vuelo
para ir a Nueva York
en el Conquistador del Cielo".*

*Partiste buscando gloria
para tu patria querida
y enverdeciendo en la historia
exponiendo así tu vuelo
conquistando el infinito,
el Conquistador del Cielo"
con su durez de granito.*

*Y aquel pájaro de acero
Lo indicaba con su nombre
Decía: 'eres tú el verdadero
conquistador de renombre'.*

*La patria que en ti pensaba,
pasó de angustia un momento
y feliz se reflejaba
el azul del firmamento.*

*Llegó el momento anhelante
y trepidaba el motor
y llegabas tú, triunfante
llegabas a Nueva York.*

*La patria reía gozosa y te bendecía
de lejos
por tu hazaña milagrosa
que a muchos dejó perplejos
mas llegó luego el momento
que tenías que regresar y alguien por
enconamiento
tu hazaña quiso opacar.*

*Emprendiste luego el vuelo
en medio de intenso frío
la muerte tendió su vuelo
y te caíste en el río.
Después que te buscaron durante
muy lar rato
esos gringos te encontraron
ya muerto en tu aparato.
México llora tu muerte
pues eras todo su anhelo
llora tu gloriosa muerte
pero ahora estés en el cielo.*

*La patria de dolor rabia
y en él yo, mis penas enjuto,
en gloria a tu honor Sarabia
mi alma se viste de luto.*

*Palpita sin cesar mi pecho ardiente
Llora pensando mi dolor,
piensa que ha llevádote el Señor
a poner lauros en tu altiva frente.²⁰⁶*

²⁰⁶ Giraudo, Laura y Sánchez, Cecilia, *De Paso Viejo a Francisco Sarabia, en Misantla, Veracruz. Memoria e historia de una comunidad rural mexicana, siglos XIX y XX*, 1ª Edición, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2009, 165 p. "Fuente: Documento proporcionado por María Esther Vernet Méndez el 14 de marzo de 2001, en Francisco Sarabia, Misantla, Veracruz."

CORRIDO DE FRANCISCO SARABIA

*Del campo de Balbuena
se alzó hasta el firmamento
un pájaro de acero con rumbo a
Nueva York.*

*Ligero como el aire
más rápido que el viento
perdiéndose en las nubes
a todos dijo adiós.*

*Y allá en la inmensa altura
de un héroe el pensamiento
volaba tras la dicha
de ser el vencedor.*

*Tan sólo por la gloria
de ver que su bandera
flotara con orgullo
allá en otra nación.*

*Sarabia atravesaba
la larga cordillera
volando como nunca
lo hiciera otro viador.
Y a veces desdeñando
la muerte traicionera
cruzaba el horizonte
rugiendo su motor.*

*En menos de doce horas
de continuando vuelo
Sarabia victorioso
Llegaba a Nueva York.*

*Intrépido piloto
que el descender del cielo
le daba un gran orgullo
a toda la nación.*

*Y nunca imaginaba
que allá en extraño suelo
su nave traicionara
su arrojo y su valor.*

Así como Carranza

*le guió el mismo camino
iguales a los laureles
supieron conquistar.
Y fue la misma suerte
que les marcó el destino
que muertes a su patria
tenían que regresar.*

*Carranza halló la muerte
en un rayo asesino
Sarabia entre las aguas
del río Potomac.²⁰⁷*

²⁰⁷ *Ibíd.*, 166 p.

Fuentes consultadas

Archivos

Archivo General de la Nación.

Archivo Histórico Genaro Estrada de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca.

Fototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH, SINAFO)

Instituto de Investigaciones Estéticas, Archivo fotográfico “Manuel Toussaint”, Universidad Nacional Autónoma de México.

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

Universidad Iberoamericana, Archivo Francisco Javier Clavigero, Fondo Alberto Salinas Carranza, sección documental.

Recursos de internet

“Achievements”, *The family of Amelia Earhart*. Disponible en: <https://www.ameliaearhart.com/achievements/> Fecha de consulta: 19 de agosto de 2019.

Alvarado Tapia, Ricardo, PROYECTO PAPROTUL_1400: ESTABILIZACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y DOCUMENTACIÓN DE LA COLECCIÓN DE FOTOGRAFÍAS PANORÁMICAS “VICENTE CORTÉS SOTELO”, 1 de julio de 2016. Disponible en: <http://www.esteticas.unam.mx/vcs/>
<https://archivos.gob.mx/Legajos/pdf/Legajos08/06Digitalizacion.pdf> Fecha de consulta: 9 de enero de 2017.

Ángeles Jiménez, Pedro, "La Fotografía en los archivos del siglo XXI", en *Continuidad y cambio en el Archivo Fotográfico Manuel Toussaint del Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM*, Décimo Encuentro Nacional de Fototecas, realizado el 22 de octubre de 2009 en el Teatro Guillermo Romo de Vivar de la ciudad de Pachuca, Hidalgo. Disponible en: <http://apolo.esteticas.unam.mx/wpafmt/hello-world/> Fecha de consulta: 8 de enero de 2020.

Barrón, Francisco, Ocampo, Marat et All. (2018) "Humanidades digitales, pensamiento computacional. Pasajes de una historia" en *Humanidades digitales: recepción, institucionalización y crítica*. México, RedHD, Bonilla Editores, 123-161 pp. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/329487444_Humanidades_Digitales_pensamiento_computacional_Pasajes_de_una_historia Fecha de consulta 20 de febrero de 2020.

Camarena, Margarita. Disponible en: <https://www.iis.unam.mx/investigacion/investigadores/investigadores-de-estudios-urbanos-y-regionales/dra-camarena-luhrs-margarita-rosa/> Fecha de consulta: 14 de mayo de 2016.

Canetti, Elias (1905-1994). Disponible en: <https://www.nobelprize.org/prizes/literature/1981/canetti/biographical/> Fecha de consulta: 9 de abril de 2017.

Crouch, Tom, "Sir George Cayley. British inventor and scientist", en *Encyclopædia Britannica*, December 23th 2019. Disponible en: <https://www.britannica.com/biography/Sir-George-Cayley> Fecha de consulta: 6 de febrero de 2020.

De Maria y Campos, Armando (1897-1967). Disponible en: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/lecturas/T4/LHMT4_02_5.pdf Fecha de consulta: 16 de septiembre de 2016.

De Syon, G., (2002), "Zeppelin! Germany and the Airship, 1900-1939", The Johns Hopkins University Press Editors. Disponible en: https://books.google.com.mx/books?id=T-NBzwJqbn8C&pg=PA15&source=qbs_toc_r&cad=4#v=onepage&q&f=false Fecha de consulta: 26 de agosto de 2017.

Fierro Villalobos, Roberto (1897-1985). Disponible en: <https://www.gob.mx/sedena/documentos/gral-de-div-p-a-roberto-fierro-villalobos> Fecha de consulta: 19 de marzo de 2017.

Getty Images, <https://www.gettyimages.com> Fecha de consulta: octubre-noviembre 2016 y abril 2020.

Giménez Montiel, Simeón Gilberto. Disponible en: <https://www.iis.unam.mx/investigacion/investigadores/investigadores-de-sociedad-y-cultura/dr-gimenez-montiel-simeon-gilberto/> Fecha de consulta: 17 de marzo de 2017.

Guilhem Olivier. Disponible en: <http://www.historicas.unam.mx/investigacion/investigadores/olivier.html> Fecha de consulta: 29 de junio de 2017.

Gutiérrez, Silvia, *Análisis de corpus con Voyant Tools*, Colombia, The programming Historian- Universidad de los Andes en Bogotá, 2019. Disponible en: <https://programminghistorian.org/es/lecciones/analisis-voyant-tools> Fecha de consulta 21 de junio de 2019.

Ibarrola Zamora, Bernardo. Disponible en: <http://www.posgrado.unam.mx/historia/ibarrola-zamora-bernardo> Fecha de consulta: 14 de febrero 2020.

INTERNATIONAL CENTER OF PHOTOGRAPHY, <https://www.icp.org/search-results/aviation%20photography/all/all/relevant/0> Fecha de consulta: 15 de octubre y 12 de noviembre de 2016.

Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM. http://www.esteticas.unam.mx/acervo_afmt
<http://www.esteticas.unam.mx/vcs/index.html> Fecha de consulta: 8 de octubre 2017.

Klapper, Joseph Thomas (1917-1984). Disponible en: <https://www.infoamerica.org/teoria/klapper1.htm> Fecha de consulta: 15 de junio de 2017.

Koselleck, Reinhart (1923 a 2006). Disponible en: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd119120224.html> Fecha de consulta: 23 de abril de 2019.

Kossoy, Boris. Disponible en: <http://boriskossoy.com/nota-biografica/> Fecha de consulta: 23 de abril de 2017.

Kracauer, Siegfried (1889-1966). Disponible en: http://www.ite.educacion.es/formacion/materiales/24/cd/m6_2/siegfried_kracauer.html Fecha de consulta: 11 de agosto de 2017.

Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, [Airplane "Mexico Excelsior"]. Disponible en: <https://www.loc.gov/item/2016888844/> Fecha de consulta 19 de marzo de 2018.

_____, [*Amelia Earhart, saludando, sentada afuera de la cabina en la cima de un autogiro, en Los Ángeles, después de completar el vuelo trascontinental*]. Disponible en: <https://www.loc.gov/pictures/item/99402740/> Fecha de consulta 19 de agosto de 2019.

_____, [*Charles Lindbergh, retrato de cuerpo entero, de pie, de frente, al lado del "Spirit of St. Louis"*] 1927. Disponible en: <https://www.loc.gov/pictures/item/93511692/> Fecha de consulta 19 de agosto de 2019.

Lindbergh, Charles. Disponible en: <http://www.charleslindbergh.com/history/log.asp> Fecha de consulta: 19 de diciembre de 2019.

MacGregor, Josefina. Disponible en: <http://www.posgrado.unam.mx/historia/macgregor-g%C3%A1rate-josefina> Fecha de consulta: 14 de febrero de 2020.

Magnum *Photos,*
<https://pro.magnumphotos.com/CS.aspx?VP3=SearchResult&VBID=2K1HZOBR3MH3FJ&SMLS=1&RW=1366&RH=625> Fecha de consulta: 15 de octubre y 12 de noviembre de 2016.

Maldita Vecindad y los Hijos del 5to Patio - Don Palabras, 6 de marzo de 2011, recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=QlgbRLeuXFo> segundos 31 a 52. Fecha de consulta: 9 de abril de 2017.

National Gallery of Canada,
<https://www.gallery.ca/cpi/collection.20century.php#sortBy=category1>
Fecha de consulta: 15 de octubre y 12 de noviembre de 2016.

Navarrete, Federico. Disponible:
<http://www.historicas.unam.mx/investigacion/investigadores/navarrete.html>.
Fecha de consulta: 29 de junio de 2017.

Ruiz, Romero, Manuel. Disponible en:
https://investigacion.us.es/sisius/sis_showpub.php?idpers=3829 y
<http://smeal.com.mx/eventos/evento/?ld=22> Fecha de consulta: 29 de agosto de 2016.

Secretaría de la Defensa Nacional, “Evolución (Fuerza Aérea Mexicana)” e “Historia de la Escuela Militar de Aviación”, en *gobierno.mx (sitio web)*, 17 de junio- julio de 2015, Disponible en: <https://www.gob.mx/sedena/documentos/evolucion-fuerza-aerea-mexicana> <https://www.gob.mx/sedena/acciones-y-programas/historia-de-la-escuela-militar-de-aviacion> Fecha de consulta: 9 de septiembre de 2017.

Sinclair, Stéfán y Geoffrey Rockwell, 2016. *Voyant Tools*. Web. <http://voyant-tools.org/docs/#!/guide/about> Fecha de consulta: 16 de febrero de 2018.

Tobler, Hans Werner. Disponible en: <https://gess.ethz.ch/en/the-department/people/person-detail.NzgwMzk=.TGJzdC81MjcsNjE4MTlwODY=.html>
Fecha de consulta 18 de agosto de 2019.

“Tololoche”. Disponible en: <http://www.academia.org.mx/obras/obras-de-consulta-en-linea/diccionario-breve-de-mexicanismos-de-guido-gomez-de-silva> Fecha de consulta: 1 de junio de 2016.

Trammell, Anna, *Using Voyant Tools for Basic Text Analysis*, University of Illinois Library, October 10, 2014. Disponible en: <https://publish.illinois.edu/commonsknowledge/2014/10/10/using-voyant-tools-for-basic-text-analysis/> y <http://voyant-tools.org/> Fecha de consulta: 12 de enero de 2018.

Weber, Maximilian Karl Emil (1864-1920). Disponible en: <https://plato.stanford.edu/entries/weber/> Fecha de consulta: 17 de marzo de 2020. La traducción es propia.

Fuentes hemerográficas

De la Torre Rendón, Judith, "Las imágenes fotográficas de la sociedad mexicana en la prensa gráfica del porfiriato", en *Historia Mexicana*, vol. 48, núm. 2, México, El Colegio de México, 1998, 343- 373 pp.

Dorotinsky, Deborah, *La fotografía como fuente histórica y su valor para la historiografía*, en Revista Fuentes humanísticas: Nacionalismo y cultura. Historia. Año 17, número 31 (segundo semestre, 2005), Departamento de Humanidades, número 31, julio-diciembre de 2005, México, Universidad Autónoma Metropolitana- Azcapotzalco, 117-140 pp.

El Imparcial, domingo 6 de febrero de 1911, 10 p.

El Informador, primera plana, 8 de junio de 1939.

El Nacional, sección "Página militar de la Defensa Nacional", 11 de junio de 1939.

—————, primera plana, 25 de mayo de 1939.

—————, sección "Página militar de la Defensa Nacional", 12 de junio de 1939.

El Porvenir, 8 de junio de 1939, 7 p.

—————, 12 de junio de 1939.

El Universal, 12 de junio de 1939, página de espectáculos.

—————, 9 de junio de 1939, 1,2,7 10 pp.

—————, 10 de junio de 1939, 1,7, 12 y 13 pp.

—————, 11 de junio de 1939, 1,3 y 9 pp.

—————, 12 de junio de 1939, 1 y 8 pp.

Excélsior, 22 de junio de 1939, 39 p.

—————, 19 de abril de 1935, 1ª sección, 1 p.

Romero, Navarrete, José Antonio, "La hélice Anáhuac un siglo después", en *Revista ciencia UAQ*, Universidad Autónoma de Querétaro, noviembre del 2011, 11-21 pp.

"Inauguración de las clases teóricas sobre aviación", en *Revista Tohtli*, sección escuela, México, Escuela Nacional de Aviación, [s.f.], tomo 1, número 6, 129-132 pp.

Guillermo Villasana, "Noticias del extranjero", en *Revista Tohtli*, Órgano de la Escuela Nacional de Aviación, México, tomo 1, número 2, febrero de 1916, 26-48 pp.

Salazar, Delia y Eduardo Flores, "Soldados mexicanos en el frente. México y la Segunda Guerra Mundial", en *revista Historias*, número 40, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/ Dirección de Estudios Históricos, 1998, 83-102 pp.

NA, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), *Inicios de la aviación en México*, en Archipiélago. Revista cultural de nuestra América, vol. 14, núm. 54, 2010 -08 -06, Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe, 55- 59 pp.

Russell, Isabel Galina, *¿Qué son las Humanidades Digitales?*, en Revista Digital Universitaria, México, Universidad Nacional Autónoma de México, volumen 12, número 7, 11 de julio de 2011, 10 pp.

Taylor, Lawrence, "Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana, 1913-1915"; en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, v. 56, núm. 1 (221), jul. /sep., 2006, 175-230 pp.

—————, *La gran aventura en México: el papel de los voluntarios extranjeros en los ejércitos revolucionarios mexicanos, 1910-1915*, México, Consejo para la Cultura y las Artes, volumen 2, 1993, 300 pp.

The New York Times, *Amelia Earhart Sets Off on Hawaii-to-U.S. Mainland Flight*, January 11, 1935.

Voutssás M., Juan, "Preservación del patrimonio documental digital en el mundo y en México", en *Investigación bibliotecológica*, vol. 26, núm. 56, abril 2012, 71-113 pp.

Memorias

Fierro, Villalobos, Roberto, *Roberto Fierro Villalobos. Piloto Aviador. Esta es mi vida*, México, 1964, 383 pp.

Lindbergh, Charles A., *El águila solitaria*, trad. Fernando Trias Beristain, México, Cumbre S. A., 1954, 479 pp.

Salazar Rovirosa, Alfonso, *Historia de la Aviación Mundial y mexicana. Desde sus inicios hasta 1970*, México, Ediciones Económicas, 1970, 144 pp.

Fuentes bibliográficas

Aguayo, Fernando y Roca, Lourdes (coords.), *Imágenes e investigación social*, 1ª Edición, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2005, 493 pp.

Arnal, Ariel, *Atila de tinta y plata. Fotografía del zapatismo en la prensa de la ciudad de México entre 1910 y 1915*, 1ª Edición, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010, 159 pp.

Artola, Ricardo, *La Segunda Guerra Mundial*, 3ª Edición, Madrid, Alianza, 2015, 298 pp.

Azor Hernández, Ileana, Luisa Fernanda Grijalva Maza y Alfonso Adolfo Rodolfo Gómez Rossi (coords.), *Más allá del texto. Cultura digital y nuevas epistemologías*, 1ª Edición, México, Itaca, Universidad de las Américas Puebla, 2016, 253 pp.

Barthes, Roland, *La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía*, trad. Joaquín Sala Sabahuja, Barcelona, Paidós Comunicación, 1989, 10ª edición, 185 pp.

Bauman, Zygmunt, *La cultura como praxis*, trad. Albert Roca Álvarez, España, Paidós, 2002, 374 pp.

Burke, Peter, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*, trad. Teófilo de Lozoya, 1ª Edición, Barcelona, Crítica, 2005, 285 pp.

Camarena Luhrs, Margarita, *El transporte, ritmo de México*, 1ª Edición, México, Instituto de Investigaciones Sociales/ Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, 130 pp.

Campuzano Rosales, Antonio, "El Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana", en *Historia de los ejércitos mexicanos*, México, Secretaría de la Defensa Nacional/ Secretaría de Educación Pública/ INEHRM, 2013, 648 pp.

Canetti, Elias, *Masa y poder*, trad. Del alemán Horst Vogel, España, Alianza, 2013, 688 pp.

Carranza, Emilio C., *Resumen histórico de la aeronavegación*, 1ª Edición, volumen 36, México, Biblioteca del oficial mexicano. Secretaría de la Defensa Nacional, 1995, 108 pp.

Cascada, Agustín Víctor, et al., *El poder de la imagen y la imagen del poder. Fotografías de prensa del porfiriato a la época actual*, 1ª Edición, México, Universidad Autónoma de Chapingo, 1985, 180 pp.

Corn, J. Joseph, *La Biblia de la aviación*, trad. Patricia Brown de Cenos, 1ª Edición, México, Editores Asociados Mexicanos, S.A. (EDAMEX), 1985, 264 pp.

Dávila Cornejo, Héctor, *Alas mexicanas. Historia de las construcciones aeronáuticas nacionales*, 1ª Edición, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1998, 85 pp.

Delumeau, Jean, *El miedo en occidente (Siglos XIV-XVIII). Una ciudad sitiada*, trad. Mauro Armiño y Francisco Gutiérrez, Barcelona, Taurus, 2015, 600 pp.

De la Malla, Fernando, *Nociones de Tecnología Aeronáutica*, 2ª Ed., Madrid, Dossat, 1963, 299 pp.

De Syon, G., (2012), *Sexing Political culture in the History of France*, "Chapter 9. The Female Flier, National Icon in Interwar France", Cambria Press.

de María y Campos, Armando, *La navegación aérea en México*, México, Compañía de Ediciones Populares, S.A., 1944, 193 pp.

Domínguez, Ignacio y Perinat Santiago, *La aviación*, México, SALVAT EDITORES, S.A., 1973, 140 pp.

Esparza, Rafael R., *La aviación. Historia de las comunicaciones y los transportes en México*, 1ª Edición, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1987, 231pp.

Flores, Alfonso, "Aviación militar, un siglo en el aire", en *América Vuela*, México, Distrito Federal, n° 135, septiembre-octubre, 2010, 14-66 pp.

Fowler, Will (coord.), *Gobernantes, mexicanos. II: 1911-2000*, tomo II, 1ª Edición, México, Fondo de Cultura Económica, 2008, 549 pp.

Gimate-Welsh, Adrián S., *Introducción a la lingüística. Modelos y reflexiones actuales*, 2ª Edición, México, Universidad Autónoma de Puebla, Fondo de Cultura Económica, 1994, 252 pp.

Giménez, Gilberto, *Teoría y análisis de la cultura*, vol. 1, 1ª Edición, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2005, 450 pp.

_____ y Pozas, H. Ricardo, *Modernización e identidades sociales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, Instituto Francés de América Latina, 1994, 183 pp.

_____, *Estudios sobre la cultura y las identidades sociales*, 1ª Edición, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes / Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), 2007, 478 pp.

Ginzburg, Carlo, *Miedo, reverencia, terror. Cinco ensayos de iconografía política*, trad. Carlos Antonio Aguirre Rojas, 1ª Edición, México, Contrahistorias, 2014, 189 pp.

Giraud, Laura y Sánchez, Martínez, Cecilia, *De Paso Viejo a Francisco Sarabia, en Misantla, Veracruz. Memoria e historia de una comunidad rural mexicana, siglos XIX y XX*, 1ª Edición, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2009, 212 pp.

Goldstein. Donald M. y Dillon, Katherine V., (1997), "Amelia Earhart. Beyond the Grave", Taylor Trade Publishing.

González y González, Luis, *La ronda de las generaciones*, Tomo VI, México, Clío, 1997, 348 pp.

González, Luis, "El liberalismo triunfante", en *Historia general de México*, Daniel Cosío Villegas (coord.) et. Al., tomo 2, El Colegio de México, México, 897-1016 pp.

González Navarro, Moisés, *La Confederación Nacional Campesina*, México, Costa-Amic, 1968, 333 pp.

Hobsbawm, Eric, *Las revoluciones burguesas. Europa 1789-1848*, trad. F. Ximenez de Sandoval, Madrid, Guadarrama, 1964, 403 pp.

—————, *Historia del siglo XX*, trad. Juan Fací, Jordi Ainaud y Carme Castells, 1ª Edición, Buenos Aires, 1999, 610 pp.

—————, "Capítulo 3. ¿Qué puede decirnos la historia sobre la sociedad contemporánea?", en *Sobre la historia*, trad. Jordi Beltrán y Josefina Ruiz, 1ª Edición, Barcelona, Critica, Biblioteca de Bolsillo, 1998, 38 p.

Howland Cox, George, "Mexico's Industrialization Program", en *World Affairs*, Vol. XCVII, 1934, 106-109 pp.

Ibarrola, Bernardo y Josefina MacGregor, "El huertismo: contrarrevolución y reforma", en *Gran Historia de México Ilustrada. De la Reforma a la Revolución, 1857-1920*, Javier Garciadiego (coord.), Planeta, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2001, 321-340 pp.

Jameson, W.C., *Amelia Earhart. Beyond the Grave*, United States of America, Taylor Trade Publishing, 2016, 174 pp.

Klapper, Joseph Thomas, *Efectos de las comunicaciones de masas. Poder y limitaciones de los medios modernos de difusión*, traducción José Aurelio Álvarez Remón, Aguilar ediciones, España, 1974, 9 p.

Kracauer, Siegfried, *La fotografía y otros ensayos. El ornamento de la masa 1*, trad. Laura S. Carugati, Barcelona, Gedisa, 1ª Edición, 2008, 139 pp.

Koselleck, Reinhart, *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*, trad. Daniel Innerarity, Barcelona-Buenos Aires-México, Paidós/I.C.E. de la Universidad Autónoma de Barcelona, 2001, 154 pp.

—————, *Para una historia de los conceptos: problemas teóricos prácticos*, traducción y transcripción del alemán al portugués a cargo de Manoel Salgado Guimarães, traducción del portugués al español a cargo de Carlos Alberto Ríos Gordillo, en *Contrahistorias. La otra mirada de Clío*, número 11, año 6, septiembre 2008- febrero 2009, 82 p.

Kossoy, Boris, *Fotografía e historia*, trad. Paula Sibilía, Argentina, la marca, 2001, 123 pp.

—————, *Lo efímero y lo perpetuo en la imagen fotográfica*, trad. Luis E. Parés, 1ª Edición, España, Cátedra, 2014, 386 pp.

Lázaro Blanco y Eugenia Meyer, *Imagen histórica de la fotografía en México*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/ Secretaría de Educación Pública, 1978, 160 pp.

Meyer, Lorenzo, “El primer tramo del camino”, en *Historia general de México*, Daniel Cosío Villegas (coord.) et. Al., tomo 2, El Colegio de México, México, 1988, 1183-1272 pp.

—————, “VIII. El régimen cardenista y la solución definitiva del problema petrolero”, en *México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero 1917-1942*, México, El Colegio de México, 1981, 491 pp.

Monsiváis, Carlos, “Notas sobre la cultura mexicana en el siglo XX”, en *Historia general de México*, Daniel Cosío Villegas (coord.) et. Al., tomo 2, El Colegio de México, México, 1375-1376 pp.

Lowe, Norman, *Guía ilustrada de la historia moderna*, trad. Guillermina del Carmen Cuevas Mesa, 3ª Edición, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, 1104 pp.

Millett, Alan R. y Murray, Williamson, *Historia de la segunda guerra mundial. La guerra que había que ganar*, trad. Jordi Beltrán Ferrer, 2ª Edición, España, 2002, 504 pp.

Monroy Nasr, Rebeca (coord.), *Múltiples matices de la imagen: historia, arte y percepción*, 1ª Edición, México, Yeuatlalolli A.C., 2003, 342 pp.

Monsiváis, Carlos, *Los rituales del caos*, México, Era, 2012, 250 pp.

—————, “Notas sobre la cultura mexicana en el siglo XX”, en *Historia general de México*, Daniel Cosío Villegas (coord.) et. Al., tomo 2, El Colegio de México, México, 1988, 1375-1548 pp.

Morris, Lloyd y Smith, Kendall, *Techo ilimitado. Historia de la Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica, desde Kitty Hawk hasta el avión Supersónico*, trad. Florián Mazían, México y Buenos Aires, Hermes, 1955, 562 pp.

Navarrete, Federico y Guilhem, Olivier (coordinadores), *El héroe entre el mito y la historia*, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, 358 pp.

Novo, Salvador, *La historia de la aviación 1904-1974*, México, Compañía Mexicana de Aviación, 1974, 221 pp.

Peñaloza, Ernesto y Schmelz, Itala, “Luis Márquez en la Feria Mundial de Nueva York, 1939-1940”, en *Coloquio Internacional de Historia del Arte*, Alberto Dallal (ed.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 2010, 196 pp.

Plasencia de la Parra, Enrique, *Historia y organización de las fuerzas armadas en México, 1917-1937*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas (Serie Historia Moderna y Contemporánea, 52), 2010, 416 pp.

Pozas Horcasitas, Ricardo, *Los nudos del tiempo: la modernidad desbordada*, 1ª Edición, México, Instituto de Investigaciones Sociales- Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, 135 pp.

Ruiz, Romero, Manuel, *Legendarios de la Aeronáutica de México*, 1ª Edición, México, Alianza, 1997, 237 pp.

—————, *La Aviación Civil en México*, 1ª Edición, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1999, 192 pp.

—————, *Los orígenes*, 1ª Edición, volumen I y II, México, Biblioteca de la historia aeronáutica de México, 1996, 207 pp.

—————, *Diccionario biográfico aeronáutico de México*, México, Biblioteca de la historia aeronáutica de México, 2002, 219 pp.

—————, *50 Aniversario del AICM*, disponible en Biblioteca del Centro de Información y Documentación Aeronáutica (CIDA)-Organismos Internacionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil. (Información proporcionada por Patricia Legorreta Hernández, técnico especializada de la Biblioteca CIDA, y por Manuel Ruiz Solís, jefe de la Biblioteca CIACI. Fecha de consulta: del 29 de agosto al 2 de septiembre de 2016.

Saldaña, Juan José, "Ciencia y política en México de la Reforma a la Revolución Mexicana", Tomo II, en *Las revoluciones políticas y la ciencia en México*, México, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2010, 300 pp.

Sandoval, Enrique, *Historia oficial de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana*, México, Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), 1946, 588 pp.

Sartre, Jean Paul, *La imaginación*, trad. Carmen Dragonetti, Madrid, SARPE, 1984, 202 pp.

Et. Al., Secretaría de la Defensa Nacional, *Fuerza Aérea Mexicana. La aviación militar. Un siglo de historia (1915- 2015)*, Secretaría de la Defensa Nacional, Cámara de Diputados, LXXII Legislatura, México, 2015, 270 pp.

Stoff, Joshua, (1996), "Picture history of early aviation. 1903-1913", New York, Dover Publications, 136 pp.

Taylor, Lawrence, *La aviación militar federal en la revolución, 1910-1914*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones en México, 2000, 81 pp.

—————, *Los orígenes de la Fuerza Aérea Mexicana, 1913-1915*, en *Revista Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, v. 56, núm. 1 (221), jul. /sep., 2006, 175-230 pp.

Tobler, Hans Werner, *La Revolución mexicana. Transformación social y cambio político, 1876-1940*, 1ª Edición, presentación de Friedrich Katz, trad. de Juan José Utrilla y Angelika Scherp, México, Alianza, 1994, 729 pp.

Villela Gómez, José, *Breve Historia de la Aviación en México*, México, 1971, 293 pp.

_____, *Pioneros de la aviación mexicana*, México, Ediciones Colofón, 1964, 138 pp.

Wallerstein, Immanuel, *Impensar las ciencias sociales: límites de los paradigmas decimonónicos*, trad. Susana Guardado, México, Siglo XXI- Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CIICH-UNAM), 2003, 309 pp.

Weber, Max, *Economía y sociedad*, trad. José Medina Echavarría, Juan Roura Farella, Eugenio Ímaz, Eduardo García Máynez y José Ferrater Mora, España, Fondo de Cultura Económica de España, 2002, 1244 pp.