

AVIACIÓN Y NAVEGACIÓN EN EL VALLE DE MÉXICO

Carlos Villa Roíz*

AVIACIÓN

El primer intento de elevación del que se tiene noticia en México tuvo lugar el 18 de mayo de 1784, informa la *Gaceta de México*. Era un simple globo aerostático elevado por José María Alfaro, en Jalapa, Veracruz, siguiendo el principio físico de los hermanos Montgolfier.

Luego, a principios del siglo xx, sólo personas con muchos recursos económicos podían intentar la hazaña de volar, olvidar las fronteras que trazan los ríos y montañas, pero en aquellos días, más que dinero se necesitaba valor.

En 1909, el empresario francés radicado en México, Ernesto Pugibet, trajo de su país un avión Blériot, con lo que abrió una puerta a la tecnología europea de punta en materia de transporte, pero el motor de la nave, fabricado para que trabajara a nivel del mar, no pudo desarrollar la potencia sufi-

ciente en la ciudad de México y el experimento fracasó.

Sin embargo, con aquel incipiente ensayo, la aviación en México comenzó en los llanos de Balbuena, que eran propiedad del señor Alberto Braniff. La gloria de ser el primero en elevarse a la altura de 25 metros correspondió a Braniff y eso tuvo lugar la mañana del 8 de enero de 1910. Éste fue el primer vuelo realizado en el mundo por un hombre de habla española, en un aparato de propulsión propia y control en la dirección, acontecimiento relevante si se toma en cuenta que el piloto estaba solo en su cabina, sin que pudiera pedir instrucción alguna a operadores de inexistentes torres de control.

La hazaña se realizó en un avión biplano de marca Farman. Braniff, consciente de la importancia de su aventura, quiso que ese incipiente "aeropuerto" recibiera el nombre de un gran poeta:

Bernardo de Balbuena (1562-1627), quien fue el primero en cantar en su *Grandeza mexicana* a la gloria de este país. Luego, aquellos llanos baldíos comenzarían a ser receptores de una forma urbana, a partir de 1915, cuando la colonia Balbuena fue fraccionada por la Compañía de Mejoras de Terrenos.

Alberto Braniff nació en 1884 en la ciudad de México. Era hijo de Lorenza Ricard y Thomas Braniff, quien llegó a México hacia 1865¹ proveniente de América del Sur, donde se había formado como ingeniero práctico, en las primeras líneas para trenes tanto en Perú como en Chile. La familia Braniff creó un verdadero emporio gracias a los negocios en la construcción de ferrocarriles, y a pesar de que Thomas Braniff fue amigo del presidente Porfirio Díaz, Alberto, el piloto, era simpatizante de

Madero, quien se levantó en armas contra el dictador.

Braniff había aprendido a tripular aviones en Francia y en 1909 adquirió su aeroplano Voisin, que trajo a México. Era un hombre que amaba el deporte y hasta fue torero. En cierta ocasión le comentó con ironía al periodista Juan José Tablada "que cuando toreaba andaba por los aires y cuando quería volar andaba por los suelos".

En las fiestas del Centenario de la Independencia, en 1910, los pilotos franceses René Barrié y Rolando Garros dieron una exhibición ante un público numeroso en México, Coahuila y Nuevo León. Uno de los aviones se descompuso y a partir de esta falla se creó Construcciones Aeronáuticas, primera empresa mexicana para la reparación y construcción de aviones.

¹ Nació en 1830, en Staten Island, Nueva York, de padres irlandeses. Trabajó para la Smith Knight and Company, empresa contratada por los hermanos Antinio y Manuel Escandón, para continuar las obras del Ferrocarril de Veracruz. Cuando esta empresa quebró en 1866, Thomas Braniff se empleó con el nuevo contratista. En enero de 1873 hizo el viaje inaugural con la comitiva del presidente Lerdo de Tejada. A partir de esa fecha y hasta 1904, ocupó varios puestos en la dirección del ferrocarril. El comercio de mercancías que importaba libres de impuestos para el consumo de los extranjeros al servicio del ferrocarril, fue al parecer el origen de su fortuna. En 1881 participó como inversionista en la industria textil. Fue uno de los creadores de la Fundidora de Hierro y Acero de Monterrey, primera siderúrgica de América Latina. A su muerte, en 1905, dejó una fortuna de 9.2 millones de pesos. Bulnes estimó que su capital ascendía a 10 millones de pesos. Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*, t. II, FHM, p. 33.

En 1911 hubo avances en la aviación mexicana, gracias a la pista y a los servicios que se habían instalado en Balbuena.

Miguel Lebrija (1886-1913) fue otro de los pioneros. Tenía experiencia en la elevación en globo y en vuelo en planeadores. Estuvo en Alemania, donde se capacitó. En México construyó un planeador con el que pudo volar 600 metros a una altura de veinte metros. Pugibet le confió su avión. El 17 de julio de 1919, fue comisionado como mayor jefe de la Aviación para estudiar la posibilidad de comprar a Francia aviones para el Ejército Nacional.

Martín Mendía realizó el primer vuelo sobre la ciudad de México el 30 de diciembre de 1911, según fue informado al día siguiente en *El Imparcial*.

Francisco I. Madero, antes de ser presidente, viajó durante unos cinco minutos a bordo de un monoplano Duperdussin, gracias a una invitación que le formuló el capitán Dyot, quien había venido a México para dar exhibiciones.

En 1915, en un local anexo a la Escuela de Tiro de San Lázaro, se establecieron los Talleres Nacionales de

Construcción Aeronáutica, bajo la dirección de Juan Guillermo Villasana, a quien le encargaron la manufactura de cinco naves tipo Duperdussin para el ejército mexicano. Sólo pudo terminar uno, pues los acontecimientos de 1913 lo obligaron a suspender la fabricación; el avión fue adquirido por Lebrija, quien voló con éxito a un kilómetro de altura en las proximidades de la ciudad de México. Desde entonces, los gobiernos se preocuparon por organizar una Fuerza Aérea y varios pilotos fueron enviados a Europa para capacitarse.

El general Álvaro Obregón y el coronel Eduardo Hay, se hicieron de un avión para reconocer y bombardear las posiciones enemigas en Guaymas, Mazatlán y Topolobampo, primeras acciones militares de este tipo en el mundo, de lo cual no debemos enorgullecernos. Se sabe que Francisco Villa contó con una rudimentaria fuerza aérea. Las fuerzas callistas, desde 1914, adquirieron en Douglas, Arizona, un aeroplano para reforzar sus posiciones contra los maytorenistas.

En 1920, el piloto Rafael Porce de León, capitán del Estado Mayor y direc-



tor de la Escuela Militar de Aviación, escribió el argumento cinematográfico de *Cuando la patria lo mande*, que produjo y dirigió Juan Canals de Homes con apoyo oficial, que incluía combates aéreos e incendios de aviones. La heroína fue Flora Islas Chacón.

Durante la celebración de la Semana Aérea en 1929, Villasana propuso la construcción del Aeropuerto Central de la ciudad de México en la colonia Moctezuma,² en terrenos que donó Alberto Braniff, y el ejido de Texcoco, cerca del peñón de los Baños. Le dieron

el nombre de Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México. El sitio de referencia se ubicaba en el cruce a desnivel del actual boulevard Aeropuerto y calzada Zaragoza, donde funcionaba la terminal de autobuses San Rafael-Aviación y anexas.

José Vasconcelos criticó las inversiones que el gobierno de Plutarco Elías Calles hizo a favor de la aviación militar, en detrimento del presupuesto que pudo aplicarse a la educación: "800,000 pesos gastó la Secretaría de Guerra bajo Elías Calles en un avión que se llamaba 'Ejér-

² La colonia Moctezuma comenzó a ser loteificada en 1927 por Arturo Braniff, a un precio de quince centavos el metro cuadrado.

cito Nacional' y que sirvió a un atolon-drado para matarse. Y esto nadie lo censura. Pero que se hable de pagar cien mil pesos por una colección de libros, y toda la opinión olfatea una estafa".³

El 11 de septiembre de 1929, el coronel Pablo Sidar y el teniente Arnulfo Cortés partieron de la ciudad de México hacia Buenos Aires en el avión *Ejército Mexicana*, viaje que duró 65 horas. En 1930, Pablo Sidar intentó repetir la hazaña, en compañía del teniente Carlos Roviroso, pero el avión cayó en medio de una tormenta que azotaba Puerto Limón en Costa Rica, y ambos murieron. El accidente fue comentado, entre otros, por Alfonso Reyes, quien era embajador de México en Argentina.

En 1933 se realizaron dos películas sonoras sobre la aviación mexicana: *El vuelo de la muerte*, melodrama sobre la infructuosa búsqueda de los desaparecidos aviadores españoles Barberán y Collar, bajo la dirección de Guillermo Calles, y *Águilas de América*, que dirigió Manuel R. Ojeda, con la participación de Carlos Villatoro y Mercedes Soler.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el Escuadrón 201 fue un punto culminante en la historia de la aviación militar en México. Este tema también fue llevado al cine, en 1945, por Julián Soler, con la participación de Sara García y Domingo Soler.

El Aeropuerto Central de la ciudad de México se amplió en 1943, con instalaciones para vuelos internacionales, pero tres años después ya era insuficiente. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, construido muy cerca del primero, entró en servicio en 1954 y recibió este nombre de manera oficial a partir del 2 de diciembre de 1963.

En 1947, Mario Moreno *Cantinflas* filmó *A volar joven*, en blanco y negro, en la que se ven los llanos de San Lázaro y Balbuena, así como la aviación militar mexicana. En este año, el artista Juan O'Gorman, de inspiración nacionalista, realizó un mural al fresco en tres tableros con el tema "La conquista del aire por el hombre", el cual se encuentra en el vestíbulo del aeropuerto, en un espa-

³ José Vasconcelos, *El desastre. Memorias II*, México, etc., 1984, p. 49.

cio central que se ha destinado como sala de exposiciones temporales.

Para 1957, el aeropuerto volvió a ser un set cinematográfico en la película *Ando volando bajo*, con la actuación de Pedro Armendáriz y Luis Aguilar.

El Aeropuerto Internacional es zona federal. A su alrededor se crearon varias agencias aduanales y empresas comerciales. Da empleo a más de 25,000 personas. La delegación Venustiano Carranza atiende las vías de acceso al aeropuerto y vela por la seguridad de vecinos y pasajeros que están en las inmediaciones. Hay varios hoteles de importancia cerca del aeropuerto. México está entre los diez países más visitados del mundo e incluso, durante algunos años, formó parte de la ruta internacional que cubría el Concorde, el avión de pasajeros más rápido y moderno del mundo.

La aviación civil y comercial tuvo su origen en 1920, con la convocatoria que lanzó el gobierno federal para crear una línea aérea que diera servicio regular entre México, Tuxpan, Veracruz, y Tampico, Tamaulipas. La empresa que obtuvo la concesión fue la Compañía

Mexicana de Transportación Aérea, S.A. Aquellos aviones podían transportar un pasajero, treinta kilos de equipaje y veinte kilos de correspondencia como máximo.

Para 1929, la red aérea cubría 21,000 kilómetros. Las dos principales empresas civiles de aviación en México eran la Compañía Mexicana de Aviación y Aeronaves de México (Aeroméxico), que surgieron en 1924 y 1934, respectivamente. Esta última cubría la ruta México-Acapulco. En 1979, ambas empresas transportaron once millones de pasajeros y, para 1981, ocuparon el primer lugar entre las líneas aéreas de América Latina y el decimotercero a nivel mundial.

El Aeropuerto Internacional cuenta con estación meteorológica, y el gobierno federal contempla varios proyectos de ampliación.

NAVEGACIÓN

En la cuenca del Valle de México estaban los lagos de Texcoco, Chalco, Xochimilco, Zumpango y Xaltocan, además de noventa ríos, arroyos y

manantiales, que se inscribían en un cuadrado de 40 kilómetros por lado. El valle recibía el nombre de Anáhuac, que significa "junto al agua".

La navegación era cotidiana. Fray Juan de Torquemada platica que Moctezuma II navegaba en Texcoco en una canoa con sesenta remeros. "Los mexicas eran nautas por excelencia", reflexionaba con tino Manuel Orozco y Berra. La primera palabra indígena (aunque de origen caribeño) que se incorporó al castellano durante los viajes de Colón fue "canoa". Lo hizo Antonio de Nebrija, autor del primer diccionario del español, publicado en 1493. Canoa se dice en náhuatl *acalli*, pero soldados como Bernal Díaz del Castillo describieron las embarcaciones de los indios como canoas, lo que refleja el grado de transculturación de la época.

En la Tercera Carta de Relación de Hernán Cortés se hablaba de la necesidad de construir trece bergantines para atacar México. El primero fue hecho por Martín López y Miguel Pérez y sirvió de modelo para que los tlaxcaltecas hicieran los demás.

Durante el sitio de México, Cuauhtémoc trató de escapar en una canoa y fue apresado por García Holguín, quien lo persiguió en uno de los bergantines. Las atarazanas, donde luego guardaron los navios, fue la primera construcción hispana en México.

En los trazos de la ciudad se respetaron acequias y canales para el tránsito de canoas. Las chinampas, invento mexicano, jamás hubieran existido sin conocimientos de navegación y agricultura. México era la Venecia de América.

El poeta Bernardo de Balbuena, una de las máximas figuras literarias de principios del siglo xvii, cantó con elegancia a los lagos y a la navegación en México en su *Grandeza mexicana*:

*...es México en los mundos de Occidente
una imperial ciudad de gran distrito,
sitio, concurso y población de gente.
Rodeada en cristalino circuito
De dos lagunas, puesta encima dellas,
Con deleites de un número infinito...*

*...Cruzan sus anchas calles mil hermosas
acequias que cual sierpes cristalinas
dan vueltas y revueltas deleitosas...*

Era imposible imaginar la vida cotidiana del valle de Anáhuac sin la presencia de miles de canoas. Charles Gibson, historiador estadounidense, calcula que en tiempo de la conquista había entre 100 y 200 mil canoas en los lagos; durante el siglo *xvi*, más de mil canoas al día entraban a la ciudad de México; para el siglo *xvii*, se calcula que entraban de setenta a 150 canoas diarias y un registro de 1777 reporta 26,246 cargas transportadas en canoas al año.⁴

Este informe señala que a finales del siglo *xvii*, una canoa soportaba entre 65 y setenta fanegas de maíz. En 1709, la cifra fue de 97,330 fanegas en 1,419 canoas, y en 1710 fue de 115,120 en 3,463 canoas.

En la actual delegación Venustiano Carranza, hace siglos, la gente remaba y pescaba sin sospechar que después ocuparían el mismo espacio calles pavimentadas y edificios.

Hacia 1788, igual que hoy, el gobierno proponía la aplicación de multas

a quienes tiraran desperdicios en el canal de La Viga y en las acequias, y autorizaron impuestos especiales en los embarcaderos porque "lo limpian en alternativa y a su costa los pueblecitos situados en su linde o inmediación y también ayudan los propietarios de los ranchos colindantes, no necesitándose esforzar demasiado... cuando gozan de las ventajas del tránsito y cuando aun en los más famosos puertos de mar de Europa se observan reglas de policía y se cobra anclaje".⁵

Cuando Humboldt visitó México, en 1803, señaló que "Las embarcaciones eran en materia de transporte más económicas y rápidas, en épocas de lluvia, que los carruajes que se empleaban por tierra...".

Joel R. Poinsett (1779-1851), embajador de Estados Unidos en México, quedó impresionado por el paisaje de La Viga, que comunicaba Chalco y Texcoco; estaba rodeado de fresnos, cipreses y espigados ahuejotes. Este trayec-

⁴ *Los aztecas bajo el dominio español (1519-1810)*, Siglo XXI Editores, México, 1967.

⁵ Anónimo (s. *xviii*), *Reflexiones y apuntes sobre varios objetos que interesan a la salud pública y la policía particular de esta ciudad de México, si se adaptasen las providencias o remedios correspondientes*, ope, 1984 (Colección DF), p. 115.



to, también llamado de Iztacalco, fue trazado en 1785 por el conde de Gálvez, y lo llevó al cabo el segundo conde de Revillagigedo: "...Estaba atestado de trajineras y canoas que regresaban del mercado. Subimos a una de las primeras y dos indios velozmente nos impulsaron con pértigas a lo largo del margen de las praderas bajas que bordean el canal... Regresamos por el canal de La Viga y seguimos cruzándonos con barcos y canoas que remaban y empu-

jaban tanto hombres como mujeres... En la mañana fuimos a vagar por la margen del canal de La Viga, mirando las embarcaciones y canoas cargadas de legumbres y adornadas con flores, que velozmente se deslizaban, luchando los indios por tratar, cada cual, de llegar primero al mercado. Nos paramos sobre un pequeño puente que cruza el canal y vimos una larga hilera de embarcaciones a ambos lados. Era un espectáculo alegre y agradable"⁶

⁶ Poinstt, Joel R., *Notas sobre México*, Jus, México, [1922] 1950.

El Distrito Federal fue creado como entidad política en 1824. El 8 de marzo de 1827, la Cámara de Diputados apoyó las iniciativas de José María Padrés para que se otorgara un permiso exclusivo por seis años para el uso de un buque que había inventado para navegar en Texcoco y Chalco. El México independiente estaba preocupado por estar al día en los avances tecnológicos de Europa, donde la navegación a vapor era una realidad tangible. Para 1836, José María Padrés "mostró proyectos de embarcaciones para la ruta México-Chalco-México, en no más de cuatro horas y media. Estarían bien dotadas y llevarían el armamento suficiente para repeler cualquier ataque de los malhechores".⁷

El coronel Mariano Tagle fue otro de los interesados en tecnificar la navegación y solicitó privilegios para fletar un buque a vapor que iría por un nuevo canal que abriría con recursos propios desde México a Chalco.

La marquesa Calderón de la Barca navegó por el canal de La Viga en

1841: "...Es uno de los más bellos que imaginarse pueden y aún podría mejorarse; pero así como está, con la agradable sombra de sus árboles y el canal, por donde desfilan las canoas en constante y perezoso ir y venir, sería difícil, a la hora del apacible atardecer, momentos antes de transponerse el sol, de preferencia en una hermosa tarde de un día de fiesta, encontrar en cualquier otra parte un espectáculo tan placentero o más inconfundible".⁸

Otra escritora, la condesa Paula Kolonitz, también dejó su impresión sobre el viaje: "Las más bellas flores se ven en sus proximidades y aun a las más pobres y pequeñas cabañas las rodea el perfume y la suave fragancia de las lindísimas flores que siempre las cercan. Este paseo es encantador. Las heladas cumbres de los volcanes, como si estuvieran a mitad de la calle, se levantan ante los ojos y, por la pureza del aire parecen estar más próximas que nunca. A la derecha del camino se extienden los campos de

⁷ *Diario del Gobierno de la República*, México, 4 de mayo de 1836.

⁸ Marquesa Calderón de la Barca, *La vida en México*, Colección popular ciudad de México, 1974.

maíz que no parecen tener término, rodeados por matorrales salvajes, lujuriantes de flores".⁹

La Viga permitía a los mercaderes llevar sus productos a La Merced, con su muelle junto al puente de Roldán. Los comerciantes dejaban sus canoas en la parte del canal que iba desde el puente de San Miguel al de la Leña, a espaldas de las calles de la Quemada, convento de La Merced y callejón de Santa Efigenia.

Mariano Ayllón diseñó una ruta en la navegación a vapor en línea recta de México a Chalco, haciendo ramales para levantar pasajeros en Tacubaya, Coyoacán, Tlalpan y Naucalpan y Huehuetocá. El 13 de mayo de 1849 se botó al agua el casco de un primer barco de vapor en la garita de La Viga, y se anunció que en los días posteriores haría su primer viaje a Chalco. A pesar de los problemas financieros, el empresario y algunos socios que lo apoyaron botaron al agua el barco de vapor *General Santa*

Anna, cuyo salón tenía capacidad para sesenta personas. Mariano Ayllón falleció el 6 de febrero de 1876.

Otro empresario, Carlos Pehive, "solicitó privilegio para introducir un nuevo buque o pequeños barcos de hélice para el canal o zanja de México a Tacubaya".¹⁰ La navegación por vela también la experimentó Tito Rosas. La historia rescata el nombre de varios barcos: *Nevada*, que naufragó; *Esperanza* (1850), *Moctezuma* (1869) y *Nezahualcōyotl*, que surcaron esas aguas, donde se podía nadar hace pocos siglos. Por desgracia, también hubo piratería y asaltos a barcos entre México y Chalco. En 1869, por ejemplo, se ejecutó al bandido Leandro Cañas, de Iztacalco.¹¹ Un artículo periodístico publicado en *El Monitor Republicano* el 17 de julio de 1881, decía: "Es pues indispensable que el gobierno del Distrito cuente con canoas y unos cuantos agentes para que proporcionen la debida seguridad".

⁹ Paula Kalonitz, *Un viaje a México en 1864*, SepSetentas, p. 119.

¹⁰ *El Monitor Republicano*, México, 8 de febrero de 1876. Citado en *Historia de la navegación en la ciudad de México*, 1984 (Colección DF).

¹¹ *El Siglo Diez y Nueve*, México, 22 de mayo de 1869.

El presidente Benito Juárez, reinstalado en la capital en julio de 1867, designó una comisión para analizar los problemas del valle de México, a fin de que propusiera una solución adecuada a la navegación libre en el canal de Chalco, sin afectar los diques que prevenían a la metrópoli de inundaciones, pero que perjudicaban el tránsito de las embarcaciones. El ingeniero Ignacio Peña Ramírez presentó un plan que, aprobado, modificó el dique de Culhuacán, por lo que se consiguió la libre navegación por el canal.¹²

También hubo accidentes navales. En 1869 se inauguró el vapor *Guatimoc*, que daría servicio entre la capital y las poblaciones a orillas de los lagos. Hizo seis viajes de prueba y luego se invitó al presidente Juárez, secretarios de Estado y otros funcionarios. "Se colocaron unos en la popa y otros en la proa; en ese momento explotó la caldera con terrible estrépito sin que haya causado

ninguna víctima; Ignacio Altamirano, al hacer la crónica del suceso, destacó la buena suerte del presidente Juárez."¹³

Hacia 1869, Manuel Payno investigó sobre las acequias que había en México en el siglo xvii: la del Palacio cuyo largo es de 3 mil varas; el Carmen, de 1,095 varas; La Merced, de 2,139 varas; Tetzontiale, de 1,656 varas; Santa Ana, de 2,840 varas, y la acequia de Mexicaltzingo al Apartado, de 2,850 varas.¹⁴ Con agradable estilo, señaló: "situada en la mesa central de la altísima cordillera de la Sierra Madre, existió un puerto que se llamó San Lázaro".

En 1870 se ensayó con éxito, en el canal de Chalco, un pequeño buque de vapor con dos hélices, con velocidad de 14 millas por hora y que era capaz de remolcar otras embarcaciones. Fue un diseño de mexicanos.

El 27 de noviembre de 1877 se firmó un contrato entre el ministro de Fomento, Vicente Riva Palacio, y An-

¹² Carlos J. Sierra, *Historia de la navegación en la ciudad de México*, 1984 (Colección DF), p. 66.

¹³ *El Renacimiento*, México, 1869, p. 404. Citado en *Historia de la navegación en la ciudad de México*, 1984 (Colección DF).

¹⁴ *Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística*, t. i, Noticias antiguas sobre el desagüe de México.



tonio Gilly "para la apertura de un canal navegable entre México y Chalco (que tomaría el nombre de Vicente Riva Palacio); se comenzaría cerca del rastrero de la ciudad o en el puente de Molino, en el Paseo de La Viga, pasando a orillas del pueblo de La Magdalena se dirigiría hasta encontrar el

canal Garay, pasaría al canal de Texcoco al de Xochimilco y por el canal de San Lorenzo, la ruta tomaría dirección entre Tláhuac, Xico y Chalco...".¹⁵

"El 15 de septiembre de 1878, se inauguró el canal de México al Peñón Viejo, que por primera vez fue surcado por un vapor de hélice, de cinco caba-

¹⁵ Memoria presentada al Congreso de la Unión por Vicente Riva Palacio, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1877. Citado en *Historia de la navegación en la ciudad de México*, 1984 (Colección DF), p. 70.

llos de fuerza llamado *General Porfirio Díaz* y el bote *Josefina*, aquél, vendido de Nueva York, y el segundo construido en un pequeño astillero de San Lázaro, con madera de la costa, por el carpintero de ribera Vicente Sedano.¹⁶

Guillermo Prieto, *El Romancero* (1818-1897), publicó sus impresiones bajo el seudónimo de Fidel: "Este canal, por sí mismo constituye una diversión peculiar; congrega una clase de gente determinada y tiene una fisonomía propia e incapaz de confundirse. Se hace sensible esta diferencia en el embarcadero. Allí está anclada nuestra marina nacional; canoas de toldo que encubren amantes misteriosos u observadores melancólicos; canoas, sin él, intrusas y con tres remeros que llevan a bordo gente maliciosa y decidora, el justo medio entre las canoas fandangueras y las misantrópicas ya descritas; a la orilla de la acequia se ve otra clase de vendimias; frondosos puestos de rábanos encendidos y de frescas y lozanas lechugas, caña de zumo de almíbar

y naranjas populares, palomitas formadas de maíz y miel... Pulan en el embarcadero cocineras y aguadores, soldados que olvidan su lista de seis, encomenderos y mozos de todas clases, y piruzcas de puntas enchiladas, castor con lentejuelas, zapato de cinco puntos, rebozo de calandria y navaja en media de la patente..."

A principios del siglo xx, el ingeniero Francisco Bulnes se oponía a la desecación del lago de Texcoco, sin embargo, la transformación urbana y el crecimiento de la ciudad de acuerdo con las normas del progreso, llevaron a la desaparición de acequias, canales y vías utilizadas por canoas y buques de vapor; sin embargo, durante cuatro siglos, la navegación en México fue parte inseparable de su historia e incluso el cine mudo pudo rescatar algunas escenas de aquellos paisajes, pues fue una de las 26 películas que Porfirio Díaz autorizó que se grabaran, en 1896, a Bernard y Vayre. En 1898, los agentes de Edison presentaron en Estados Uni-

¹⁶ Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado, General Carlos Pacheco, correspondiente a los años transcurridos entre diciembre de 1877 a diciembre de 1882, t. II, México, Secretaría de Fomento, 1885.



dos escenas del canal de la Viga, el mercado y la pesca, cintas que se guardan en la Biblioteca del Congreso de Washington.

En 1971, el gobierno federal puso en marcha un programa regenerador para evitar las nubes de polvo que provenían del suelo salitroso y seco de Texcoco y, así, creó cinco lagos artificiales siendo el más grande el Nabor Carrillo, de mil hectáreas. Se sembraron pastizales en 6,000 hectáreas. Quince años después,

ya había una mejoría ecológica y 350,000 aves migratorias y 300 pelicanos blancos acuden a sus aguas como antaño.

Por su parte, el lago de Xochimilco ha renacido con dificultades de manera artificial en sus 200 kilómetros de canales. En la delegación Venustiano Carranza quedaron entubados los ríos Consulado, de Guadalupe, Churubusco, La Piedad y falta por completar la obra del Canal del Desagüe.

* Periodista.