

En la región de las nubes

Alejandrina Escudero

En 1920, el aviador P. F. Healy voló a 1 000 metros sobre la Ciudad de México. En su crónica la describía así: "con sus avenidas y calzadas, se nos antojaba un pulpo sobre la superficie de un mar, verde como el Mediterráneo [...] El aeroplano ha hecho el milagro. Ese pájaro de acero descubrió otro mundo. La criatura que en un tiempo abandonara el paraíso se acerca al ideal, se aproxima a dios...".¹ Durante el vuelo, el piloto hizo una toma aérea vertical, precisamente de la Plaza de la Constitución, la cabeza del gran pulpo.

Resulta curioso que por esos años los pintores se subieran al aeroplano y, deslumbrados con la perspectiva, quisieran plasmar esa experiencia. El mismo Le Corbusier

eligió una fotografía aérea de la Torre Eiffel para la portada de su libro *L'art décoratif d'aujourd'hui* (1925), a partir de la cual el pintor Delaunay hizo un cuadro. En esos momentos, Le Corbusier reflexionaba sobre este tipo de vistas aéreas que "reducen a pedazos el fenómeno cósmico ante nuestros ojos; fotos sorprendentes, reveladoras, chocantes, o diagramas, gráficos y figuras móviles. Estamos atacando científicamente el misterio de la naturaleza".² Ese "ataque", ese descubrimiento de otro mundo, se empezó a hacer desde la región de las nubes.

Sin embargo, había una trayectoria de vuelos que no tenían nada que ver con ese tipo de experiencias. Una vez logrado un avance en la aviación y el perfeccionamiento de la fotografía aérea después de la I Guerra mundial, quedó fijada su función eminentemente práctica: en el ejército encontró su utilidad para el espionaje, el reconocimiento del terreno y el bombardeo; en la ciencia se aplicó para los registros arqueológicos, geográficos, topográficos, urbanísticos y catastrales; en el turismo las vistas aéreas de ciudades promocionaban lugares de interés y se publicaban en periódicos y revistas, así como en tarjetas postales.

En aquella primera etapa se consideraban dos métodos de producción a diferente escala: la fotografía oblicua o plano perspectiva, a la que se asignaba un valor comercial porque buscaba una estética y podía usarse como recuerdo o anuncio, y la fotografía vertical, utilizada en los llamados "trabajos científicos". En la primera, la mirada sesgada lleva a una lectura de calles y arquitectura en perspectiva. Se trata de un plano muy ligado a las vistas a vuelo de pájaro de la litografía paisajística de la Ciudad de México del siglo XIX. El segundo tipo es la fotografía tomada desde el aeroplano sobre la vertical de un lugar, que permite una visualización fácil y comprensiva de los accidentes físicos de un lugar o comarca. En cuanto a las intenciones hay un punto en común: el conocimiento del terreno.



Fotógrafo no identificado, *Palacio de Lecumberri*, 1921-1925, Ciudad de México, FCNMH / 557-71



Foto Lecón, Plaza de la Constitución y Catedral, ca. 1921, Ciudad de México, FCNMH / 721-87

1920

Entre 1913 y 1917, la entonces Secretaría de Guerra y Marina obtuvo una amplia experiencia en diferentes campos: misiones de observación sobre los movimientos de tropas, lanzamiento de propaganda, reconocimiento aéreo, enlace, reglaje de tiro de artillería, bombardeo y ametrallamiento. Sin embargo, la aviación militar se encontraba en estado rudimentario.

Años después iniciaría una época gloriosa. Los alumnos de la Escuela de Aeronáutica Militar, creada en 1915, lograban algunas hazañas como las corridas o *raids* que enlazaban varios lugares de la República, el primer vuelo nocturno, el vuelo del primer monoplano construido en nuestro país, los primeros vuelos acrobáticos y la primera fotografía aérea de los volcanes del Valle de México.

De 1920 son las primeras tomas aéreas de la capital, hechas en su mayoría por aviadores militares que comenzaban así una especialización. Sus servicios fueron requeridos por la misma Secretaría de Guerra y por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, o fueron contratados por la American Photo Supply Co., o por algún periódico o revista capitalinos. Así, las vistas aéreas empezaron a ser frecuentes en las revistas ilustradas de la Ciudad de México a lo largo de la década.³

Entre los militares que destacaron en la toma de fotografías aéreas se encuentran el subteniente Carlos Comball y el teniente Fernando G. Proal. El primero se especializó como camarógrafo aéreo, realizando filmes de eventos populares,⁴ como las carreras de autos y motos que se celebraban en el Hipódromo de la Condesa. Comball participó en la realización del documental exhibido en septiembre de 1920 en varios cines capitalinos; en la crónica se comenta que

desde el avión: "La vista que presenta la película del campo a vuelo de pájaro es digna de verse; se admira en toda su magnitud el inmenso autódromo, lleno de una multitud inquieta que sigue detalle a detalle la vuelta de los coches."⁵

Lo mismo que otros pilotos militares, Proal se destacó en los llamados *raids* aéreos, como el que hizo con el itinerario Ciudad de México-Veracruz-Tampico-San Luis Potosí-Ciudad de México, que fue uno de los más largos ejecutados hasta ese entonces. Otra de sus hazañas fue el vuelo en un biplano a Veracruz, que hizo con el mecánico Agustín Enríquez, en un tiempo récord de dos horas veinte minutos; en este mismo tipo de aviación tomó las primeras fotografías del Popocatepetl e Iztaccíhuatl.⁶

El corazón de la ciudad

Se puede afirmar que a partir de 1920 se empezaron a hacer tomas aéreas de la capital, en especial de sus hitos espaciales: la Plaza de la Constitución, Chapultepec, el Paseo de la Reforma y la Alameda. Las fotografías realizadas de una manera sistemática para trabajos urbanísticos, arqueológicos, topográficos y catastrales se iniciaron a partir de 1925 y fueron hechas en series amplias.

Las fotografías aéreas aquí publicadas, tomadas probablemente entre 1921 y 1922, pertenecen a la Fototeca de la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos, cuyo acervo se ha especializado en el registro de inmuebles, por lo que este género resultaría atípico, si no fuera por aquellas que registran la vista aérea de un inmueble en particular como el Palacio de Lecumberri, o las tres fotografías que representan la Plaza de la Constitución, el núcleo de la

ciudad antigua contenida en la traza colonial.

En estas imágenes aparece la firma escrita a lápiz: "Foto Lecón", hecho singular ya que en la mayoría de las fotografías aéreas localizadas no se da crédito al fotógrafo. A diferencia de los pilotos militares que se vieron obligados a especializarse en tomas aéreas, al parecer Lecón —cuyo origen es todavía incierto— se dedicaba tiempo atrás a la fotografía. Y a partir de 1921 inició una larga colaboración con el piloto Fernando Proal. Muestra de ello es una toma aérea oblicua de la Plaza de la Constitución, aparecida en 1927 en la revista *Planificación*, que dice al pie: "Fotografía: Proal y Lecón. Cortesía de la American Photo Supply Co."⁷ Contratados por esta empresa que con anterioridad se había dedicado a la venta de artículos fotográficos, Proal dirigía el avión mientras Lecón realizaba las tomas.

La Escuela de Aeronáutica Militar, dependencia de la Secretaría de Guerra y Marina, fue el semillero de pilotos; la American Photo Supply Co., en los años veinte del siglo precedente contrató a pilotos experimentados y a fotógrafos profesionales como Lecón, que hicieron carrera como fotógrafos aéreos. Al mismo tiempo pilotos-fotógrafos continuaron prestando sus servicios para algunas dependencias.⁸

Las fotografías del acervo de la Fototeca, las publicadas en las revistas y periódicos y las que circularon por medio de tarjetas postales, recrearon la zona monumental de la Ciudad de México, en particular la que los urbanistas llamaban su "corazón", el órgano que la mantenía con vida⁹ y que el aviador Healy quiso ver como la cabeza de un pulpo, cuyas grandes avenidas y calzadas indicaban el rumbo que tomaba la descumunal expansión de la capital.



Foto Lecón (atribuida), *Bosque de Chapultepec*, ca. 1921, Ciudad de México, FCNMH / 446-45

Notas

- ¹ P. F. Healy, "En la región de las nubes", en *Revista de Revistas*, 27 de junio de 1920, p. 19.
- ² Beaumont Newhall, *Historia de la fotografía. Desde sus orígenes hasta nuestros días*, Barcelona, Gustavo Gilli, 1983, p. 207.
- ³ Entre otras están *Revista de Revistas*, *El Universal Ilustrado*, *Juegos de Excelsior*, *Azulejos*, *El Arquitecto*, *Planificación*, *Obras Públicas*. También aparecieron por primera vez en el *Album de obras materiales hechas por el gobierno federal. 1920-1924*.
- ⁴ Hay noticias de que desde 1917 Ezequiel Carrasco hizo por primera vez en México una película en un aeroplano. *La Ilustración Nacional. Semanario de Actualidades*, núm. 14, 6 de junio de 1917.
- ⁵ "La película de las carreras de automóviles despierta un gran entusiasmo", en *Excelsior*, 20 de septiembre de 1920, p. 10.
- ⁶ Emilio Carranza C., *Resumen histórico de la aeronavegación*, México, Secretaría de la Defensa Nacional (Biblioteca del Oficial Mexicano), 1995, p. 63.
- ⁷ *Planificación*, núm. 2 septiembre de 1927. Lo curioso de esta imagen es que capta a cuatro aviones que vuelan sobre la Plaza Mayor.
- ⁸ Hay tres publicaciones dedicadas a la Ciudad de México y Distrito Federal que usan como medio importante las fotografías aéreas; ellas son el *Atlas histórico y geográfico del Distrito Federal* (1930), la revista *Nuestra Ciudad* (1930) y la revista *Obras Públicas* (1930). Las tomas aéreas de estas ediciones fueron producto de la actividad del Departamento de Aeronáutica de la Secretaría de Guerra y Marina, y de la Fairchild American Photo Aerial Surveys.
- ⁹ Según las ideas de la época, la ciudad era un organismo vivo. Esta analogía decía que sus manzanas de casas y edificios constituyen su sistema óseo y muscular; las calles y arterias su sistema circulatorio, los parques, espacios libres y campos de juego sus pulmones; las redes de drenaje y alcantarillado su aparato digestivo y excretorio; las líneas de transmisión de energía eléctrica, telégrafos y teléfonos, su sistema nervioso y sensorial; y su cerebro la Universidad, escuelas e instituciones científicas. En el caso de México, el corazón de la ciudad y del país es el hoy llamado Centro Histórico. Véase "Editorial", en *Planificación*, núm. 12, 1927, p. 3.