DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12
Signos Históricos, vol. XXV, no. 49, January-June, 2023, 400-435

Funerals and diplomacy: The death of "the Air Ambassador" Emilio Carranza, in 1928

Julia Preciado
ORCID.ORG/0000-0002-9234-6732
Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social
julia_preciado@yahoo.com

Abstract: *In this essay I reconstruct the good-will flight and 1928 funeral of pilot Emilio Carranza (1905-1928); both, examples of the diplomacy of the times between Mexico and the United States. I point out that flight was part of a strategy by the Plutarco Elías Calles government (1924-1928) to distract citizens, particularly those living in Mexico City, away from the ongoing Cristero Rebellion (1926-1929). I analyze the symbolism behind the funeral of Emilio Carranza in New York, and the funereal trip of his remains through several US cities until their first Mexican destination: Nuevo Laredo, Tamaulipas. I delve into the news in the national and international press as well as documents from the Historical Archive of the Secretary of National Defense. I close this at the moment in which Carranza's casket —covered with a US flag, as way of paying homage to him— crossed the border and disappeared amid the dusty and desert-like streets of the Mexican border town.*

Keywords: pilots; rituals; aeronautics; diplomatic relations; Mexico-United States

Reception: 06/04/2021 **Acceptance: 18/01/2022**

doi: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12
Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435

Funerales y diplomacia: el "embajador del aire" Emilio Carranza, en 1928

Julia Preciado
ORCID.ORG/0000-0002-9234-6732
Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social
julia_preciado@yahoo.com

Resumen: En este ensayo reconstruyo el vuelo de buena voluntad y el funeral, en 1928, del piloto Emilio Carranza (1905-1928), ambos, como un ejemplo de la diplomacia de la época entre México y Estados Unidos. Distingo ese vuelo como parte de una estrategia del gobierno de Plutarco Elías Calles (1924-1928) para distraer la atención de los ciudadanos, especialmente, de la Ciudad de México, en pleno movimiento cristero (1926-1929). Analizo el uso simbólico del funeral que Emilio Carranza recibió en Nueva York tras su accidente aéreo y el trayecto fúnebre de sus restos por varias ciudades estadounidenses hasta su primer destino: Nuevo Laredo, Tamaulipas. Exploro notas de la prensa nacional y estadounidense, así como documentos del Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional. La imagen del momento en el que el ataúd de Carranza, cubierto con una bandera estadounidense, como homenaje, cruzó la frontera, para perderse entre las polvorosas y desérticas calles del pueblo fronterizo de México, cierra este ensayo.

Palabras clave: pilotos; rituales; aeronáutica; relaciones diplomáticas; México-Estados Unidos

Recepción: 06/04/2021 **Aceptación: 18/01/2022**

INTRODUCCIÓN

Tres meses cubren esta historia: de abril a julio de 1928; una historia que se extiende de la Ciudad de México a Washington, D.C., y a Nueva York, principalmente. A través de periódicos mexicanos y estadounidenses, así como del expediente que resguarda el Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional, analizo el vuelo, el accidente y las primeras honras fúnebres al piloto Emilio Carranza (1905-1928).[1] Su viaje lo planeó originalmente sin escalas, de la Ciudad de México a Washington, D.C. Cuando salió de Nueva York rumbo a la capital de México, en su monoplano plateado México-Excélsior, se accidentó cerca de Nueva Jersey: con su aeroplano, se había internado en el corazón de una tormenta. Un rayo echó abajo al México-Excélsior, junto con su joven piloto. El suyo fue un viaje de buena voluntad, para robustecer las relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos; con ese vuelo, Carranza correspondió a la visita a México, en 1927, del piloto estadounidense Charles Lindbergh.[2]

El uso simbólico de funerales de Estado es un enfoque que cultiva la historia cultural, y que retomo en este ensayo. Un funeral de Estado es una ceremonia pública que homenajea a jefes de Estado, héroes nacionales, actores populares o altos funcionarios de una administración determinada.[3] Los gobiernos se apropian del funeral individual y lo convierten en un acto público. El Estado —y aquí me refiero a la institución en general— usa los homenajes con distintos propósitos: muestra la modernidad de una ciudad, como fue el caso del funeral de Estado que el gobierno de Porfirio Díaz ofreció en honor de Manuel Romero Rubio, pues los organizadores cuidaron que

• • • • •

1 Entre los periódicos mexicanos que consulté, se encuentran: *El Diario de Yucatán*, *El Informador*, *El Universal* y *Excélsior*; los estadounidenses incluyen: *La Opinión*, *The Canyon News*, *The New York Times*, *The San Diego Union* y *The Washington Post*.

2 Para una discusión sobre la dimensión diplomática del vuelo de Carranza, véase Peter B. Soland, *Mexican Icarus: Modernity, National Identity, and Aviation Development in Mexico, 1928-1958*, tesis de doctorado en Filosofía (Tucson: The University of Arizona, 2016), 76-90, y Shawn England, "'Mexicans are good flyers': Militarized airpower, aviation idols, and aviation diplomacy in revolutionary Mexico", *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, vol. XL, núm. 3 (2015): 411-428.

3 Véase, por ejemplo, Julia Preciado Zamora, *El mundo, su escenario: Francisco, arzobispo de Guadalajara (1912-1936)* (México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2013), 24.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

el recorrido del cortejo exhibiera las modernas calles de la Ciudad de México.[4] La Iglesia católica también organiza majestuosos funerales para sus jerarcas, siguiendo una milenaria tradición, y cuida que las ceremonias influyan en el ánimo de sus fieles. El historiador Avner Ben-Amos analizó los funerales de "grandes hombres" de la Tercera República francesa,[5] con lo cual forjó un modelo que varios estudiosos hemos adoptado muy de cerca.[6]

Ben-Amos, siguiendo a Arnold van Genep, dividió en tres las fases de los funerales: *a) separación de una posición previa* o donde yace el cuerpo del finado; *b) transición,* cuando el cuerpo es trasladado por las calles o ciudades en procesión,[7] y *c) incorporación*, durante la cual se conducen los restos a una *nueva posición*, es decir, a su lugar de sepultura: es entonces cuando se entierra el cuerpo del "gran hombre", para reunirse con sus ancestros.[8] En este ensayo, profundizaré en la fase inicial del funeral de Estado que recibió Carranza en Nueva York, y en la segunda y larga fase de transición.[9]

• • • • •

4 Matthew D. Esposito, "Death and disorder in Mexico City: The state funeral of Manuel Romero Rubio", en *Latin American Popular Culture: An Introduction*, coordinación de William H. Beezley (Wilmington/Delaware: Scholarly Resources, 2000), 87-103.

5 Avner Ben-Amos, "El centro sagrado del poder: París y los funerales de Estado republicanos", *Culturales*, vol. III, núm. 6 (2007): 49-74; *Funerals, Politics, and Memory in Modern France, 1789-1996* (Oxford: Oxford University Press, 2000); "Les funérailles du maréchal Foch: le retour de la Grande Guerre", en *La Mort du roi: essay d'ethnographie politique comparée*, coordinación de Jacques Julliard (Gallimard: Mesnil-Sur-l'Estrée, 1999), 231-258; con Eyal Ben-Ari, "Resonance and reverberation: Ritual and bureaucracy in the state funerals of the French Third Republic", *Theory and Society*, vol. XXIV, núm. 2 (1995): 163-191; "Patriotism and popular culture in the state funerals of the French Third Republic", *History of European Ideas*, vol. XVI, núms. 4-6 (1993): 459-465; "The sacred center of power: Paris and republican state funerals", *Journal of Interdisciplinary History*, vol. XXII, núm. 1 (1991): 27-48; "The other world of memory: State funerals of the French Third Republic as rites of commemoration", *History and Memory*, vol. I, núm. 1 (1989): 85-108.

6 Preciado Zamora, *El mundo.*

7 En ocasiones, las estaciones en los caminos de hierro son metáforas: en vez de ocupar los edificios del "centro del poder" dentro de una ciudad, como nos dice Avner Ben-Amos, se detienen en diversas estaciones férreas; en los mares, los buques hacen escala en distintos puertos a lo largo del trayecto que lleva del lugar del deceso del personaje en cuestión al sitio en donde descansarán sus restos.

8 Ben-Amos, "Les funérailles", 241.

9 Agradezco al dictamen anónimo que me recomendó revisar el funeral de Estado en honor de Amado Nervo en 1919.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

Un comité anfitrión estadounidense, formado por militares y funcionarios, entregó en el puente entre los dos Laredos los restos mortales del piloto, como parte de esa etapa de transición. Los recibió un comité de duelo que presidía el general Luis Amezcua, director del Departamento de Aviación de la Secretaría de Guerra y Marina.[10] ¿Cómo fue que el funeral de Emilio Carranza distrajo la atención de los mexicanos en una época de crisis, a la vez que estrechó las relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos? Ésta es la pregunta que me guía en este ensayo.[11]

• • • • •

Se trata de mi proyecto actual de investigación y lo resumo: los restos de Amado Nervo, después del funeral de Estado en la Universidad Nacional, los sepultó el gobierno uruguayo en el panteón de Montevideo; ahí permanecieron dos meses, hasta que el buque insignia Uruguay los trasladó a Veracruz. Argentina ofreció acompañar el viaje del Uruguay y dispuso el acorazado Pueyrredon; México envió de igual manera un buque para escoltarlos. El cortejo fúnebre sobre el océano lo formaron, al menos, tres buques, los cuales tocaron tierra en puertos de Venezuela y Cuba, hasta desembarcar en Veracruz, en noviembre de 1919. De Veracruz a la Ciudad de México, los restos transitaron en tren. En todos esos actos, los gobiernos de Uruguay y Argentina fueron representados por delegaciones que viajaron y engrosaron el cortejo fúnebre sobre mar y rieles. Los restos de Amado Nervo, desde entonces, se encuentran en la Rotonda de los Personajes Ilustres de la Ciudad de México. Véase Julia Preciado, "Un funeral de Estado para un poeta muy diplomático", manuscrito inédito.

10 Preparo un libro acerca del funeral de Estado que Emilio Carranza recibió por parte del gobierno de México. Analizo cómo los homenajes fúnebres en su honor distrajeron a la población de la guerra civil en marcha, conocida como la Cristiada (1926-1929), y del asesinato reciente de Álvaro Obregón (17 de julio de 1928). El embajador Dwight W. Morrow, "siempre interesado en la aviación", nos comenta Stanley R. Ross, "convino en que Charles Lindbergh, héroe mundial tras su viaje exitoso a París, volara a México bajo la invitación del gobierno de ese país, como un gesto de buena voluntad. El efecto fue extraordinario. Desde el presidente Calles hasta el ciudadano más sencillo, los mexicanos reaccionaron ante el acontecimiento". Entre otras de las consecuencias de este evento, "el vuelo estimuló el desarrollo de la aviación en México para propósitos comerciales y postales". Stanley R. Ross, "Dwight W. Morrow, ambassador to Mexico", *The Americas*, vol. xiv, núm. 3 (1958): 280. Ross no relacionó directamente el vuelo de Lindbergh con el acto de distraer al pueblo mexicano de la Cristiada.

11 Parte de mi argumento se relaciona con el hecho de que Morrow inició con el vuelo de Charles A. Lindbergh a México, lo que Shawn England llama una *diplomacia de aviación*: un esfuerzo por parte del embajador por limar los roces surgidos durante la estancia de su predecesor en México, James A. Sheffield. Shawn cita así las palabras de Lindbergh, antes de volar a Guatemala: "[m]i estancia [en México] ha sido una de mis más placenteras experiencias, y espero que mi vuelo haya sido de cierto valor para producir mejores sentimientos entre el pueblo de México y el de mi propio país". England, "'Mexicans are good flyers'", 417-418. En este ensayo, argumento que Plutarco Elías Calles reprodujo la misma estrategia para estrechar los lazos políticos y diplomáticos de su gobierno con el de Estados Unidos. También, le sirvió para apaciguar los ánimos del grupo obregonista y de los mexicanos en general, tras el asesinato de Álvaro Obregón.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

Emilio Carranza nació el sábado 9 de diciembre de 1905, en Ramos Arizpe, Coahuila. Vivió de niño con sus padres (Sebastián Carranza y María Rodríguez), en San Antonio, Texas.[12] Su padre era empleado del consulado de México en Nueva York y su madre vivía en la Ciudad de México.[13] Carranza ingresó como alumno supernumerario, sin sueldo, a la Escuela Militar de Aviación, el 20 de septiembre de 1921; causó baja el 11 de mayo de 1922. Dos años después, el 2 de julio de 1923, se convirtió de nuevo en alumno. Para el 14 de enero de 1926, ya era teniente piloto aviador. De ahí, el 11 de septiembre de 1927, pasó a ejercer como capitán segundo piloto aviador.

Carranza participó en la campaña de "pacificación del yaqui, en el Estado de Sonora"; también, formó parte de la escuadrilla aérea que encabezó el piloto aviador Roberto Fierro, en la 18ª Jefatura de Operaciones Militares en Jalisco, para combatir a los cristeros.[14] Fue profesor de Táctica General en la Escuela Militar de Aplicación de Aeronáutica, a partir del 1 de enero de 1928.[15] Se casó el 30 de enero de 1928, en La Misa, municipalidad de Guaymas, Sonora, con la sonorense María Luisa Corbalá.[16] El 11 de junio de 1928, se convirtió en capitán primero piloto aviador, por méritos especiales.[17]

> El joven Carranza medía sólo 1.67 de alto, pero era ancho de hombros. [...] Sus emociones eran rápidas y nerviosas [...]. Pese a un manejo imperfecto del inglés, hablaba rápido y dramatizaba sus palabras con ademanes, y con cambios repentinos de expresiones faciales y miradas veloces, desde sus brillantes ojos negro azabache.[18]

Ése de 1928 no fue su único percance aéreo: Carranza se había accidentado en ocasiones anteriores. El 29 de junio de 1926, el avión que tripulaba de Chicago a la

• • • • •

12 Peter B. Soland asegura que, por tratarse del sobrino-nieto de Venustiano Carranza, su familia emigró a Estados Unidos. Esta información contradice la que ofrece *El Universal*, de la cita siguiente, que afirma que el padre de Carranza trabajaba en el consulado mexicano en Nueva York. Soland, *Mexican Icarus*, 77.

13 "Quién era el piloto Emilio Carranza", *El Universal*, 14 de julio de 1928.

14 Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSDN). Departamento de Archivo, correspondencia e historia, Carranza Rodríguez, Emilio, capitán 1º piloto aviador. Extinto, exp. XI/111.2. "Extracto de antecedentes militares del extinto capitán 1º piloto aviador, Emilio Carranza Rodríguez".

15 AHSDN. "Acuerdo", sin fecha.

16 AHSDN. "Certificado del acta del Registro Civil".

17 AHSDN. "Extracto...".

18 "Mexico's fallen eagle", *The Canyon News*, 13 de septiembre de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

Ciudad de México agotó el combustible; el piloto aterrizó en Oklahoma y resultó herido. El público estaba pendiente de sus viajes: con o sin accidentes; los percances modificaron sus facciones:

> El rostro de Carranza era largo, flaco y huesudo. [...] Visto de cerca [...] el costado izquierdo de su cara no coincidía exactamente con el derecho. Esto se debía a que la estructura ósea del lado izquierdo de su cabeza y rostro habían quedado destrozados cuando se estrelló contra un árbol y recompuestos con remaches de platino. Pero su cirugía fue un éxito. Sólo restaron las más pequeñas huellas posibles para indicar que cráneo, pómulos y quijada fueron reconstruidos.[19]

Otro vuelo lo protagonizó en 1927, de la Ciudad de México a Ciudad Juárez, Chihuahua, sin escalas, y estableció un récord "admirable".[20] En enero de 1928, voló junto con otros pilotos de Nogales, Sonora, a la Ciudad de México, con el encargo de transportar cuatro aviones Douglas. En un vuelo de práctica, el entonces capitán Carranza salió de la misma ciudad, rumbo a Mexicali, Baja California, y "aterrizó forzado", en Ajo, Arizona. Su aparato, México, "quedó destruído totalmente": sólo resultaron utilizables las alas.[21] Carranza sobrevivió al accidente. El 17 de mayo de 1928, el presidente Plutarco Elías Calles autorizó, por intermedio del Departamento de Aeronáutica, el viaje con el patrocinio del periódico *Excélsior*.[22] Se juzgó una "hazaña" el acto de Carranza, debido a que en esa época "los grandes vuelos sin escalas se consideraban muy peligrosos", según opinó el aviador estadounidense Theodore Hull.[23]

En 1928 hubo atrevidos vuelos: aviadores italianos, noruegos, alemanes, irlandeses y australianos intentaron, en once ocasiones, atravesar el océano Atlántico, durante ese año "al que cabe calificar de trágico": de los once viajes, sólo dos fueron exitosos; los restantes concluyeron con "la pérdida de aparatos y tripulantes".[24] Con la actuación de Carranza, se probaría que "el vuelo se puede hacer no solamente de Norte a Sur, esto

• • • • •

19 "Mexico's Fallen".

20 AHSDN. "Extracto...".

21 AHSDN. Oficio de José Luis Amezcua para el capitán Emilio Carranza, Ciudad de México, 4 de junio de 1928.

22 AHSDN. "Extracto...".

23 "Carranza llegará a los Estados Unidos", *Excélsior*, 11 de mayo de 1928.

24 Ernesto Navarro Márquez, *Historia de la navegación aérea* (Madrid: Alianza Editorial, 1970), 155.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

es, de Washington a México [en clara alusión al viaje a la Ciudad de México de Charles A. Lindbergh], sino también de Sur a Norte, quiere decir, de México a Washington".[25]

También, 1928 fue el año en el que se consolidó la aviación. El mexicano Joaquín González y el alemán Fritz Bieler volaron de Canadá a Tampico, sin escalas. Se estableció el Servicio Postal Mexicano, el cual, "a través de la ruta México-Querétaro-San Luis Potosí-Saltillo-Monterrey-Nuevo Laredo", trasladó "correo de la capital del país al estado de Washington en un tiempo récord de 48 horas".[26] Pese a estas situaciones, el piloto no sobrevivió al vuelo sin escalas que emprendió de Nueva York a la Ciudad de México. Al morir, tenía 22 años, y casi seis de servicio en la Escuela Militar de Aviación.[27]

POLÍTICA Y DIPLOMACIA DEL AIRE

Los diferentes gobiernos de México de la segunda década del siglo xx procuraron que Estados Unidos los reconociera. Esa acreditación se relacionaba con negociar "la soberanía misma".[28] Este país vecino se negó a reconocer el gobierno interino de Adolfo de la Huerta (junio-noviembre de 1920), "con el argumento de que México había incumplido sus compromisos internacionales".[29] En 1920, la deuda externa y la situación jurídica de los depósitos petroleros extranjeros eran asuntos que tensaron la relación entre ambas naciones.[30] El gobierno de Álvaro Obregón (1920-1924), que tampoco recibió reconocimiento, desarrolló en aquel país una "intensa campaña de cabildeo" en favor de ello, "lo mismo entre sectores

• • • • •

25 "Carranza llegará".

26 Claudia Zepeda y Epigmenio León, "La carrera del vuelo: un repaso por la historia de la aviación en México. Entrevista con Manuel Ruiz Romero", *Tierra Adentro*, núms. 124-125 (2003-2004): 12.

27 En 1915, Venustiano Carranza formó la Fuerza Aérea Mexicana Constitucionalista; de esa institución se encargó el mayor de Caballería del Estado Mayor, Alberto Salinas Carranza. Además, en 1915, se crearon "los talleres de construcciones aeronáuticas y la Escuela Militar de Aviación". A partir de ese año, se fabricaron "aviones, motores y hélices y [comenzó] el adiestramiento de los futuros pilotos militares". Emilio Carranza C., *Resumen histórico de la aeronavegación* (México: Costa-Amic, 1976), 61.

28 Octavio Herrera y Arturo Santa Cruz, "México en América del Norte, 1920-2010: la semántica de la soberanía", en *Historia de las relaciones internacionales de México, 1821-2010*, vol. I: *América del Norte*, coordinación de Mercedes de Vega (México: Dirección General del Acervo Histórico Diplomático-Secretaría de Relaciones Exteriores, 2011), 242.

29 Herrera y Santa Cruz, "México en América", 247.

30 Herrera y Santa Cruz, "México en América".

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

gubernamentales que religiosos, sindicales, intelectuales y hasta empresariales".[31]

En la calle de Bucareli, número 85, de la Ciudad de México, entre mayo y agosto de 1923, se reunieron Charles Beecher Warren y John Barton Payne con Ramón Ross y Fernando González Roa. Los cuatro negociaron el asunto de "la Convención de Reclamaciones Especiales" de los ciudadanos estadounidenses en México durante la Revolución.[32] Las conocidas como Conferencias de Bucareli desembocaron en el "reconocimiento de *iure* a México", que el presidente Calvin Coolidge otorgó el 2 de agosto de 1923. Reiniciaron las relaciones entre México y Estados Unidos el 31 de agosto de 1923. Para celebrar el acto, las campanas de la Ciudad de México tañeron con fuerza. Obregón, al dejar el gobierno, en 1924, a su sucesor Plutarco Elías Calles, "logró que la legitimidad del régimen pos- revolucionario mexicano no fuera ya cuestionada [en el ámbito] internacional".[33]

Hacia finales de 1925, Calles promulgó la "Ley reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo", que afectaba a las compañías estadounidenses establecidas en México. El 1 de septiembre de 1926, el presidente Calles, en su Informe de Gobierno, señaló que la promulgación de la ley y su reglamento provocó una "controvesia de carácter diplomático" con Estados Unidos. "El Gobierno de mi cargo contestó las representaciones aludidas, sosteniendo nuestro derecho para [expedir] las mencionadas leyes y sus reglamentos".[34] En ese mismo Informe, Calles declaró que, "afortunadamente, ningún problema internacional preocupa[ba] en la actualidad a México".[35] Pese a esto, un año más tarde, en su Informe de 1927, expresó "sin eufemismos" y "con leal convicción" que a las relaciones con Estados Unidos las caracterizaba la indecisión, lo cual desembocaba en actos "deplorables" que lesionaban el comercio y el "pacífico desarrollo" del país.[36] Meses después, en noviembre de 1927, apareció Dwight W. Morrow en la escena diplomática de México.

• • • • •

31 Herrera y Santa Cruz, "México en América", 255.

32 Pablo Serrano Álvarez, *Los Tratados de Bucareli y la rebelión delahuertista* (México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México/Secretaría de Educación Pública, 2012), 5.

33 Herrera y Santa Cruz, "México en América", 261.

34 Plutarco Elías Calles, *Informes presidenciales: Plutarco Elías Calles* (México: Centro de Documentación, Información y Análisis-Cámara de Diputados LX Legislatura, 2006), 127.

35 Calles, *Informes*, 128.

36 Calles, *Informes*, 197-198.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

El embajador Morrow, al reunirse con Calles el 8 de noviembre de 1927, sugirió "que una forma de solucionar el conflicto [por el petróleo] sería un fallo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación a favor de las compañías petroleras".[37] Morrow se anotó un logro diplomático, triunfo que reafirmó un mes después, con la visita en diciembre del piloto estadounidense Charles A. Lindbergh a México, promovida por el propio embajador. El cielo era uno de los escenarios más neutrales para estrechar lazos: "[Morrow], al igual que Calles, conocía el valor de la propaganda y supo manejar su imagen y la del país al que representaba para crear una atmósfera más favorable en la opinión pública que facilitase su encargo".[38]

Morrow había conocido a Lindbergh en 1926; una vez en México, concretó el deseo del piloto de volar "en condiciones atmosféricas distintas" a aquellas que experimentó en su viaje trasátlantico de 1926. El embajador aprovechó para que la visita del piloto fuera un ejemplo "de buena voluntad" entre México y Estados Unidos: "el gobierno del norte también calibró el peso que este tipo de eventos podría tener en la distensión de relaciones", y, además de respaldar la iniciativa, "planeó un vuelo posterior por los países de América Central".[39] La prensa de ambos países cubrió el viaje de Lindbergh: lo relacionó con los jóvenes y con la amistad. Lo siguiente lo publicó *The Washington Post*: "el vuelo de buena voluntad y de amistad que emprenderá el coronel Lindbergh a la capital de México, indica las reconocidas características del pueblo mexicano como amante de los deportes al aclamar entusiastamente la hazaña deportiva de Lindbergh".[40]

El 14 de diciembre de 1927, con cinco horas de retraso, Lindbergh detuvo el Spirit of St. Louis en los campos de Balbuena. Ahí, lo esperaba un público impaciente, compuesto, según *El Informador*, de más de 200 000 personas, entre periodistas, el presidente Calles, el embajador Morrow y el general Álvarez, jefe del Estado Mayor Presidencial.[41] La niebla que el piloto encontró provocó que equivocara la ruta: eligió la dirección de Toluca, en lugar de la vía de Pachuca.[42] La comitiva presidencial

• • • • •

37 María del Carmen Collado Herrera, *Dwight W. Morrow: reencuentro y revolución en las relaciones entre México y Estados Unidos, 1927-1930* (México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Secretaría de Relaciones Exteriores, 2005), 92.

38 Collado Herrera, *Dwight*, 67.

39 Collado Herrera, *Dwight*.

40 Citado en "'Lindy' prepara su vuelo de Estados Unidos a México", *El Informador*, 12 de diciembre de 1927.

41 "Lindy terminó su vuelo de Washington-México ayer a las 2.40 PM", *El Informador*, 15 de diciembre de 1927.

42 "Lindy terminó su vuelo".

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

se trasladó a Palacio Nacional, y, de ahí, a la embajada estadounidense, en la calle de Londres, en el centro de la Ciudad de México. Los espectadores lanzaron flores, confeti y serpentinas al piloto, colmando así de honra las calles por las que pasó con su comitiva.[43] Nos dice la historiadora Carmen Collado que "la visita del ídolo logró distraer a la población de sus problemas. […] el espectáculo público en que se convirtió el vuelo [le] dio la ocasión de esparcimiento".[44]

Imposible no reproducir las expresiones de Lindbergh que explicaron la causa de su retraso a los campos de Balbuena; sus palabras detallan las peripecias de la aviación de la época:

> Su tardanza se debió a haberse perdido en la Huasteca, por lo que en lugar de tomar la ruta debida tomó el centro de la República, volando sobre Salamanca, Acámbaro y otras poblaciones del estado de Guanajuato. Después, dijo, para orientarse tomó la línea ferrocarrilera y siguió hasta Toluca, luego sin desviarse, continuó hasta [la Ciudad de] México, volando sobre el monte de las Cruces y entrando al valle de México por el Occidente. Declaró también que el paisaje que presenció, de tan maravilloso, lo confundió.[45]

El presidente Calles corroboró el propósito del viaje de buena voluntad de Lindbergh: "no solo tiene interés técnico como acto de heroismo del aviador, sino que considero como una valiosísima embajada de buena voluntad que nos envía el pueblo americano".[46] Por su parte, el presidente Coolidge, en perfecta sintonía con Calles, felicitó a Lindbergh por convertirse en el primer aviador en cruzar el cielo, sin escalas, entre Estados Unidos y México. Afirmó que, como mensajero de buena voluntad, auxiliaría "materialmente [a] los dos países, en cimentar las relaciones amistosas".[47] Así fue. El diplomático del aire cumplió con creces su propósito. Logró que Morrow, el embajador estadounidense, fuera ovacionado por el público en una función de teatro:

• • • • •

43 "Lindy terminó su vuelo".

44 Collado Herrera, *Dwight*, 69.

45 "Lindy terminó su vuelo".

46 "Es embajada de buena voluntad de E.U. a México", *El Informador*, 15 de diciembre de 1927.

47 "El presidente Mr. Coolidge se siente orgulloso de aplaudir la culminación del vuelo", *El Informador*, 15 de diciembre de 1927.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

"algo que probablemente nunca había ocurrido antes en la historia de México".[48] Para enero de 1928, la ley petrolera se había reformado.

EL MÉXICO-EXCÉLSIOR CON TODOS LOS PESOS

Para corresponder a la visita diplomática de Charles Lindbergh, a partir de abril de 1928, el piloto Emilio Carranza se entrenó para su gran vuelo de la Ciudad de México a Washington, D.C. El avión que tripularía sería igual al Spirit of St. Louis. La ruta del viaje, originalmente, se planeó de México a Chicago y de ahí a Washington. Al final, Carranza modificó el trayecto. El piloto aviador practicó vuelos, por ejemplo, de la capital a Guadalajara, en los cuales navegaba con un avión de "construcción nacional":[49] los vuelos regionales lo prepararon para su gran viaje internacional. En mayo de 1928, por la prensa, los lectores se enteraron de los detalles del avión que tripularía Carranza: el llamado México-Excélsior. Nombre carente de poesía y ateo. No era lo mismo decir el Spirit of St. Louis, que el México-Excélsior, aunque este último se construyó a la medida del primero. El piloto lo bautizó así tras una iniciativa que el matutino *Excélsior* lanzó el 12 de febrero de 1928. En un viaje que lo elevaría a la popularidad, Carranza se alzaría con la ayuda de las alas del aeroplano que fabricó la Mahoney Aircraft Company.[50]

En febrero de 1928, *Excélsior*, el periódico capitalino, abrió una suscripción para obtener fondos que permitieran comprar el avión. La Ciudad de México y Guadalajara fueron los lugares en los que más dinero se reunió.[51] Volar era un fenómeno que atraía más a los habitantes de las grandes urbes. Varias escuelas donaron, conmovidas, para el avión: niños de primarias —como la 112 de la Ciudad de México— aportaron

• • • • •

48 "Carta del Juez McMahon a Richardson Pratt", 11 de enero de 1928, citado en Collado Herrera, *Dwight*, 69.

49 En los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas se fabricaron los primeros aviones en México. En 1920, los ingenieros Ángel Lascuráin, Mariano Domínguez, Leopoldo Aréchiga y Eduardo Díaz Escobar y Garduño construyeron el primer avión con motor Salmson. Un año después, en los Talleres Nacionales se manufacturó el Sonora, "equipado con motor Clerget de 120 caballos de potencia". En 1923, se fabricó el avión Quetzalcóatl, que Emilio Carranza pilotó años después: el 2 de septiembre de 1927, en su viaje sin escalas Ciudad de México-Ciudad Juárez. El Quetzalcóatl era un avión de madera, con "un motor BMW de 185 caballos". Carranza, *Resumen*, 63.

50 "Mañana se hará la prueba del aparato para el gran vuelo", *Excélsior*, 10 de mayo de 1928.

51 "Jalisco dio muestras de su patriotismo y de su fuerza", *Excélsior*, 7 de mayo de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

6.86 pesos.[52] La niña Silvina Sánchez de Nextlalpan (México), envió 5.95 pesos que reunió entre varias "niñas y damas de aquella población".[53] También contribuyeron con sus donativos empresarios, campesinos, profesionistas, comerciantes, mujeres y organizaciones femeniles, entre otros. ¿Por qué el gobierno de México no financió el avión de Carranza, si el propósito era que el piloto efectuara un vuelo diplomático de buena voluntad? Al periódico angelino *La Opinión* le resultó revelador que el avión se hubiera comprado "por iniciativa de un periódico y por suscripción popular".

Esta aparente ausencia del Estado mexicano, en participar en las donaciones, según *La Opinión*, podía deberse a "la penuria del Erario Nacional". Por otra parte, la ayuda del "pueblo", "a pesar de atravesar por durísimas condiciones económicas", se debía a que deseaba "contribuir a algo que pudiese levantar el nombre de su patria ante el extranjero".[54] El 11 de mayo de 1928, Emilio Carranza presenció, en San Diego, California, la prueba de su avión. Encendió por primera vez el motor del México-Excélsior el viernes 25 de mayo de 1928. En su viaje de regreso, voló de San Diego, California, a Mexicali y, en línea recta, hasta la Ciudad de México, durante 18 horas y 31 minutos.[55] El tanque del avión fue abastecido con 420 galones de combustible.[56]

Después de 18 horas de vuelo, Carranza aterrizó en los campos de Balbuena; ahí, lo esperaban el presidente Plutarco Elías Calles y el embajador de Estados Unidos, Dwight W. Morrow: ambos lo recibieron orgullosos. "El presidente lo saludó así: 'Mis sinceras felicitaciones, capitán Carranza' y lo abrazó efusivamente. El embajador Morrow hizo otro tanto, mientras decía: 'Capitán, ha hecho usted un vuelo positivamente notable'".[57] Carranza anunció, a finales de mayo de 1928, la ruta que volaría, después de estudiarla "detenidamente". Buscó la "línea más corta": saldría de la Ciudad de México; continuaría en línea recta a Tampico; seguiría el trazo que marca la costa del

• • • • •

52 "*Excélsior* ha trazado la ruta de idealismo", *Excélsior*, 7 de mayo de 1928.

53 "Excélsior".

54 "De México a Washington", *La Opinión*, 19 de mayo de 1928. Decidí utilizar en sitios cruciales del accidente y del traslado del cuerpo lo reportado en *La Opinión*, por las siguientes razones: *La Opinión* estaba más cercana a los hechos, por encontrarse en Los Ángeles, pero también por reflejar la postura de un periódico de habla hispana dirigido, en su mayoría, a mexicanos o descendientes de éstos, entre otros lugares, en el estado de California.

55 "Emilio Carranza", *El Abogado Cristiano*, 7 de junio de 1928.

56 "Carranza, en vuelo sin escalas a la Capital", *La Opinión*, 25 de mayo de 1928.

57 "Quedó demostrada la calidad del aeroplano y la pericia del piloto", *La Opinión*, 26 de mayo de 1928.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

Golfo de México; de ahí, franquearía los aires de Galveston y San Luis, Misuri.[58] Mapas y señales estaban a las órdenes del capitán, según los técnicos del Departamento de Aviación Civil. Sin embargo, la orografía parecía oponerse a la proeza. Carranza tenía en contra, para emprender el vuelo, la altura de las montañas de México.

Una de sus maniobras con el México-Excélsior, el 3 de junio, consistió en una prueba de "desprendimiento", para levantarse con 152 galones de gasolina, la mitad de la carga que necesitaba para llegar a Washington: "los cálculos, desgraciadamente, fallaron, pues el aparato de Carranza tuvo que recorrer 960 metros para conseguir deprenderse de la tierra y una vez en el aire, necesitó diez minutos para hacer mil pies de altura".[59] Nuevas pruebas aéreas constataron ciertos recelos. Al México-Excélsior se le complicaba elevarse aun con menos gasolina. Esto se debía a la "enorme altura a que se encuentra [la Ciudad de] México. Todos los aparatos pesados y en general, todos los aparatos aéreos, se encuentran calculados al nivel del mar", por esa razón era más complicado que el avión de Carranza se elevara.[60]

Los escollos aumentaban:

> […] tanto los peritos mexicanos de aviación como los mecánicos de la casa, que llegaron recientemente para examinar el motor del aparato, están convencidos de la imposibilidad de que el avión pueda elevarse en el valle de México. En las pruebas llevadas a cabo hoy, se puso solamente media carga de gasolina en los tanques del monoplano, creyéndose que en esta forma se elevaría; pero todo fue infructuoso.[61]

El motor del Ryan no respondía. Sus 220 caballos de potencia, al estar calculados sobre el nivel del mar, disminuían en potencia conforme el aparato ascendía por encima de dicho nivel. "Para hacer el vuelo hasta Washington", aseguró *La Opinión* a sus lectores, "los tanques del monoplano deberán estar cargados con 350 galones de gasolina, significando que el peso total del aparato será de dos toneladas, lo que hace imposible su ascenso sobre el aeródromo de Balbuena".[62] La Comisión del vuelo tachó

• • • • •

58 "Carranza fija la ruta de su próximo vuelo a Washington", *La Opinión*, 30 de mayo de 1928.

59 "El vuelo del cap[itán] Carranza", *El Universal*, 4 de junio de 1928.

60 "Arduos problemas hay que resolver: el peso del monoplano de Carranza", *El Universal*, 7 de junio de 1928.

61 "Carranza ha pospuesto su vuelo indefinidamente", *La Opinión*, 7 de junio de 1928.

62 "Otras serias dificultades a Carranza", *La Opinión*, 8 de junio de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

de irrealizable el ascenso del México-Excélsior con la enorme carga de gasolina que necesitaba para las 30 horas de trayecto.[63]

Se consideró que el avión despegara en Tampico; sin embargo, el simbolismo que para ese vuelo de buena voluntad representaba partir de la Ciudad de México fue suficiente para que la Comisión y Carranza insistieran en que la travesía arrancara desde la capital. El piloto requería "licencia" de la naturaleza, pero también de la ciencia: para emprender el vuelo debía maniobrar en un escenario ideal, en el que "no haya llovido, que la pista esté endurecida para facilitar la elevación, que soplen vientos favorables y que el motor trabaje con toda su capacidad".[64] El pronóstico del fracaso del México-Excélsior se disolvió cuando se levantó casi con toda la carga de gasolina. Si el avión despegaba con los 320 galones de combustible —proporcionados por la compañía El Águila— que requería para el recorrido México-Washington, Carranza emprendería el vuelo, sin descender de nuevo.[65]

El domingo 10 de junio de 1928, Carranza pernoctó en el Hotel Ritz de la Ciudad de México. El lunes 11, arribó al campo de Balbuena, a las 6:15 horas. Lo acompañaba su hermano, mecánico aviador, Sebastián Carranza. Sacaron del hangar al México-Excélsior; lo encendieron; lo abastecieron; lo lubricaron con Gargoyle Mobile Oil: el mismo aceite que usaba el Spirit of St. Louis de Charles A. Lindbergh y que donó la Vacuum Oil Company de México.[66] No encontré una fotografía que muestre al avión en ese momento, pero sí esta reluciente instantánea dibujada en palabras: "el sol de la mañana[,] al proyectar sus rayos sobre la fúlgida armazón [del plateado avión, despedía brillos intensos]".[67] También, los dos hermanos colocaron las provisiones para el viaje: "dos termos de a un litro con agua helada y café con leche. Seis paquetes de chicles Wrygles [*sic*], seis emparedados, tabletas de cafeína para combatir el sueño".[68]

Eran las 7:40 de la mañana de ese lunes 11 de junio de 1928; una multitud aguardaba a Carranza en el campo de Balbuena. Apareció el piloto, enfundado en un "uniforme estilo inglés"; su chaquetín era de color aceituna, y el pantalón, bombacho. Calzaba "botas color caoba", su corbata "negra completaba el atavío". El escudo del arma de

• • • • •

63 "En Tampico se elevará Carranza", *El Diario de Yucatán*, 10 de junio de 1928.

64 "Para recibir al capitán Emilio Carranza", *El Diario de Yucatán*, 11 de junio de 1928.

65 "Para recibir".

66 "Está listo el avión de Carranza y en breve se le traerá a la capital", *Excélsior*, 12 de mayo de 1928.

67 "El capitán Emilio Carranza partió ayer para Washington", *El Diario de Yucatán*, 12 de junio de 1928.

68 "El capitán Emilio".

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

Imagen 1. El capitán se prepara para volar



Fuente: Fototeca Colección de Álbumes Fotográficos del Fideicomiso y Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT), álbum 31, Capitán Emilio Carranza, fotografía 1, inventario 31.

aviación destacaba en su gorra.[69] Antes de emprender el vuelo, Carranza se quitó el chaquetín y se sobrepuso un overol café "forrado de lana y provisto de caliente cuello de piel, característico [de] los aviadores".[70] A las 8:10, subió a la cabina del México-Excélsior, mientras un avión Douglas, comandado por el piloto mayor Gustavo León, lo sobrevolaba. Los espectadores oyeron aullar la hélice. Divisaron que el México-Excélsior "se desprendió de tierra en la pista especialmente construida". Recorrió 1 200 metros y "se elevó gallardamente"; al tiempo, se levantaron atronadores aplausos de los espectadores en el campo de Balbuena.[71] En breve, el avión empequeñeció ante la mirada de los concurrentes.

EL TRAYECTO

A las 11:10 de la mañana, los habitantes del puerto de Tampico observaron al México-Excélsior, a "dos mil pies de altura". Volaba rumbo a Soto la Marina. De ahí, se internaría "en el Golfo con dirección a Galveston".[72] Un barco "que navegaba en el Golfo envió un aerograma informando que había sido visto el avión al norte de Soto la Marina", a las 12:30.[73] Pasó por Punta Isabel, Texas, a las 13:00 horas. Carranza, "después de describir un

• • • • •

69 "El capitán Emilio".

70 "La salida de Balbuena", *El Universal*, 12 de junio de 1928.

71 "El capitán Emilio".

72 "Emilio Carranza salió ayer para Washington", *El Informador*, 12 de junio de 1928.

73 "Tras forzoso aterrizaje en Mooresville, North Carolina, el capitán Carranza llegó triunfalmente a Washington ayer", *El Diario de Yucatán*, 13 de junio de 1928.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

círculo sobre la ciudad, a una altura de 500 metros, siguió por la costa del Golfo de México".[74] A las 15:15 —en adelante, citaré la hora de la Ciudad de México—, el avión cruzó Galveston camino a Nueva Orleáns. A las 19:10, sobrevoló esa ciudad de Luisiana. A partir de ahí, se internó en "una zona tempestuosa y probablemente [siguió] con tiempo malo y lluvioso hasta Washington".[75] A las 20:15, sobrevoló Montgomery, Alabama.

Los habitantes de la Ciudad de México, a diferencia de las ciudades por las que cruzó el México-Excélsior, lo vieron a través de imágenes narradas. El matutino *Excélsior*, por medio de boletines, transmitió informes de radio, teléfono y telégrafo. "Miles de personas" leyeron los boletines que emergían del periódico.[76] La multitud que aguardaba afuera del edificio de *Excélsior* se retiró a dormir a medianoche, con la certeza de que el piloto arribaría con bien al campo de aviación. Carranza planeaba que el México-Excélsior aterrizara en el campo Bolling Field de Washington, a las 7:00 de la mañana del martes 12 de junio.[77]

La niebla, enemiga de los pilotos, forzó a Carranza a aterrizar en Mooresville, North Carolina, a las 3:30 de la madrugada.[78] La bruma, como lo sabían los conocedores, es un "cubo lleno de agua, mal colocado, que puede impedir a un aeroplano encontrar el campo de aterrizaje y puede dar lugar a que se estrelle y se destroce por completo".[79] Debido a la niebla, Carranza aterrizó antes de llegar a Washington: incumplió así la meta de volar sin escalas hasta la capital de Estados Unidos. El México-Excélsior se deslizó por el campo de aviación Bolling Field, el martes 12 de junio, a las 17:10 de la tarde, 10 horas después de lo previsto.

A diferencia de lo que juzgó *La Opinión*, el entusiasmo que en México suscitó el viaje de cortesía de Carranza a Washington aventajó la diplomacia de las "altas" y "bajas" esferas. Es cierto que *La Opinión* develó la política detrás del vuelo, pero el pueblo de México, ávido de distraerse y olvidar el avance de su guerra civil, se

• • • • •

74 "El capitán Emilio".

75 "El capitán Emilio".

76 "Tras forzoso aterrizaje".

77 "El capitán Emilio".

78 "Tras forzoso aterrizaje".

79 Ingeniero G. Aznar Rivas, traductor, "La ciencia venciendo a la niebla, el enemigo más grande de los aviadores", *El Diario de Yucatán*, 7 de octubre de 1928.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

apropió de la muestra de cortesía a Estados Unidos que surgió del piloto aviador y del periódico *Excélsior*. Así lo señaló el diario *La Opinión*: "también es cierto que [la visita de Carranza] casi pierde su carácter oficial para revestirse de un carácter popular mucho más significativo y cordial".[80] Por así convenirle, el gobierno de Calles "abrigó" oficialmente el viaje. El subsecretario de Relaciones Exteriores, Genaro Estrada, instó al embajador de México en Estados Unidos, Manuel Téllez, a que organizara un gran recibimiento para Carranza.

Según los planes de dichos diplomáticos mexicanos, al piloto lo recibirían el secretario de Estado, Mr. Frank B. Kellogg; el secretario de Guerra, Dwight F. Davis; el de Marina, Mr. Curtis D. Wilbur; el embajador de Estados Unidos en México, Mr. Dwight W. Morrow, y el presidente Calvin Coolidge.[81] El embajador de México comunicó al Departamento de Estado en Washington los detalles del vuelo y del recibimiento: "una batería de artillería hará tres salvas al llegar Carranza a la capital norteamericana, en tanto que una banda militar tocará el himno mexicano".[82]

Coolidge recibió a Carranza el miércoles 13 de junio. Al piloto lo acompañaron su padre, quien radicaba en Nueva York, así como los embajadores Manuel Téllez y Dwight W. Morrow. El grupo conversó animadamente; después, posó para la fotografía "especial" con el Presidente.[83] Esta última es una alegoría de la diplomacia: la toma confirmó cuánto interesaba a Coolidge promover entre los países iberoamericanos la "buena intención de Estados Unidos". Meses antes, en enero de 1928, se había celebrado la Sexta Conferencia Panamericana, en La Habana. En esa reunión, el mandatario dirigió "un mensaje verbal a los pueblos de nuestro hemisferio, con objeto de crear un ambiente distinto al actual, haciendo hincapié en las buenas relaciones México-americanas".[84]

Para mostrar a Calles que su connacional era bienvenido en Estados Unidos, Coolidge giró un mensaje: "me proporciona un especial placer el informar a vuestra excelencia del arribo del capitán Carranza sano y salvo a Washington". El mexicano, como lo mencioné, había aterrizado de emergencia antes de llegar a su destino, por

• • • • •

80 Aznar Rivas, "La ciencia".

81 "Tras forzoso aterrizaje".

82 "Tras forzoso aterrizaje".

83 "Carranza volará a Nueva York", *La Opinión*, 14 de junio de 1928.

84 "Mr. Coolidge espera lograr que se tenga mejor concepto en Iberoamérica acerca de los propósitos y buena intención de E.U.", *El Diario de Yucatán*, 10 de enero de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

lo cual no cumplió con el proyectado viaje sin escalas. La prensa casi obvió ese detalle ante sus lectores. Coolidge resaltó que la hazaña de Carranza fue entorpecida por las "condiciones muy desfavorables del tiempo, al llegar a la meta; pero ello no impidió llevar a feliz término su vuelo".[85] Calles correspondió con otro mensaje de agradecimiento, el cual encierra elementos que revelan cómo la diplomacia del aire afianzaba la amistad entre México y Estados Unidos: "Acepte vuestra excelencia, en nombre de México, de mi gobierno y del mío propio, los más cordiales sentimientos de gratitud por su felicitación y por las manifestaciones que se están prodigando en estos momentos al aviador mexicano, y las cuales son desde luego nuevos elementos de positiva amistad y entendimiento entre ambas naciones".[86]

Imagen 2. Un auténtico embajador del aire



Fuente: Fototeca Colección de Álbumes Fotográficos del FAPECFT, álbum 31, Capitán Emilio Carranza, fotografía 2, inventario 31.

En México, el vuelo, más que un logro de acercamiento político, supuso una hazaña. Calles, es cierto, afincó las relaciones con Estados Unidos a través de dos emba-

• • • • •

85 "Felicitación del presidente Coolidge al general Calles, por la proeza de Emilio Carranza", *El Abogado Cristiano*, 21 de junio de 1928.

86 "Felicitación".

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

jadores: Carranza y Morrow. Pero, más allá de la diplomacia, consiguió sagazmente que la población relegara a un plano secundario la guerra cristera, la cual continuaba viva en el occidente de México. A decir de la prensa, el país entero se había ocupado del viaje: "Todo México pasó hoy horas intensísimas, y puede decirse que todos los habitantes se olvidaron de sus asuntos pendientes, para indagar los detalles sobre el viaje del intrépido Carranza; pues nadie se ocupó de otra cosa".[87]

El martes 12 de junio de 1928 se convirtió en día de fiesta nacional: "[c]uando Carranza esté volando sobre el capitolio[,] las bandas de guerra recorrerán las calles de la ciudad [de México] tocando la marcha de honor. Las campanas de los templos lanzarán al aire sus lenguas de bronce. El júbilo estallará. Los silbatos de las locomotoras y de todas las fábricas y talleres sonarán largamente".[88] Los católicos de la Ciudad de México, inconformes con la política anticlerical de Calles, no escucharían el tañido de las campanas de los templos: sólo el repiquetear de una hélice al romper con la inercia del aire.

EL ÚLTIMO VUELO DE PAZ

"Después de dormir una larga noche, el capitán Carranza despertó con el pensamiento en el aeroplano": era el 14 de junio, en Washington. Estaba invitado a practicar varios vuelos en ciudades de Estados Unidos. Sin embargo, optó por viajar a Nueva York, para posteriormente salir a la Ciudad de México.[89] Procedente de Washington, aterrizó en el campo Mitchel de Nueva York, a las 9:45 de la mañana del lunes 18 de junio de 1928. Lo recibió una expectante comitiva. Puesto que las notas del periódico, en su mayoría, carecían de fotografías, en lugar de *flashes*, los periodistas dispararon descripciones precisas. La prensa mexicana pidió "un servicio telegráfico de gran amplitud" a la Associated Press, por lo cual ésta "situó corresponsales en los puntos más estratégicos del viaje". Mientras, "dos telegrafistas especialmente asignados […] despacharon [un] crecido número de palabras":[90]

> Carranza llegó tripulando su monoplano Ryan *México-Excélsior* escoltado por un escuadrón de aviones militares. Al aproximarse […] a Nueva York, tres aeroplanos militares salieron

• • • • •

87 "Emilio Carranza salió".

88 "Tras forzoso aterrizaje".

89 "Carranza parte el lunes a Nueva York", *El Informador*, 15 de junio de 1928.

90 "El águila solitaria de México: al efectuar su arribo a Estados Unidos", *El Informador*, 29 de junio de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

> del campo Mitchel para saludarlo. Un hermosísimo aterrizaje llevó a cabo el joven piloto, mientras era aclamado con gran entusiasmo. [En su] mayor parte [...] las personas congregadas en el campo Mitchel eran de origen hispanoamericano, y vitorearon calurosamente a la aviación de México y de la América del Sur.[91]

Nueva York resultó más cálida que Washington. Carranza participó en un desfile en su honor por las principales arterias de la ciudad: "[m]iles de personas aplaudieron al aviador mexicano que marchaba escoltado por el 16º Batallón de Infantería".[92] Rodeado por una selva de banderas mexicanas y estadounidenses, el alcalde de Nueva York, James Walker, recibió al piloto. Walker recordó la visita a México de Charles A. Lindbergh y agradeció a Carranza que correspondiera con ese viaje de buena voluntad. Se escuchó luego el himno nacional de Estados Unidos, entonado por la cantante Helen Schaffer, y, después, el himno de México, en voz de "un grupo de señoritas mexicanas".[93] La neblina sobre el Hudson impidió por varios días que Carranza iniciara su viaje de retorno. El piloto planeaba salir de Nueva York el lunes 9 de julio de 1928, después de recibir las cortesías del gobierno estadounidense: especialmente, de autoridades civiles y militares.

Ese lunes, Carranza se sentía "satisfecho por todas las pruebas de cariño" que recibió. Opinó que su "vuelo [había] servido para fomentar los lazos de cordia- lidad que unen a México con Estados Unidos", y añadió: "espero hacer un vuelo feliz hasta la ciudad de México, a donde pienso llegar, salvo que encuentre un mal tiempo, el martes en las primeras horas del día".[94] Calculó que el viaje sin escalas le llevaría alrededor de 22 horas. El 7 de julio, solicitó al embajador Manuel Téllez que gestionara que el faro de Montgomery estuviera iluminado el día de su salida; también, que le enviara por telégrafo los reportes meteorológicos o "el estado predominante" del tiempo para las siguientes 36 horas en la ruta: Mitchel Field, Washington, D.C., Richmond, Atlanta, Montgomery, Nueva Orleáns, Galveston y Punta Isabel.

A Carranza le preocupaba la iluminación, pues su avión carecía de luces:

> Deseo saber si ruta postal de ésa a Atlanta está iluminada de noche diariamente, así como desde

• • • • •

91 "Gran recepción a Carranza en Nueva York", *La Opinión*, 19 de junio de 1928.

92 "Gran recepción".

93 "Gran recepción".

94 "Carranza saldrá hoy de Nueva York a México", *La Opinión*, 9 de julio de 1928.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

> dónde hasta dónde es la ruta iluminada, o si en caso de no ser así podría iluminarse día mi salida y evitar volaran aviones durante mi paso por dicha ruta, pues no llevo luces en avión.[95]

Ese día, el viento soplaba con una fuerza de 20 millas. Después de que su aeroplano avanzara más de 500 yardas, y de percatarse de que "le sería imposible levantarse", regresó al hangar del campo Roosevelt.[96]

Cuando "nadie esperaba que partiera", Carranza salió de Nueva York el jueves 12 de julio, a las siete de la noche. Se proponía volar a Washington, y, de ahí, en ruta directa, hasta la Ciudad de México. Para sorpresa de muchos, el piloto saltó al avión "sin previo aviso, minutos antes de que se desatara un fuerte aguacero".[97] La intempestiva salida asombró, sobre todo, a las autoridades aeronáuticas, pues le advirtieron de los peligros del clima: "los aviadores veteranos del aeródromo Roosevelt habían aconsejado al aviador mexicano que no emprendiera el vuelo en las condiciones existentes".[98]

Lo que sigue lo señaló un periódico angelino: "Carranza llegó al campo media hora antes de su partida. Hablando con tres mecánicos, les dijo: 'Me parece que el tiempo está bueno para partir'".[99] Planeaba llegar a la Ciudad de México en 28 horas.[100] Al tiempo, "gruesas gotas de agua sonaban sobre las alas del monoplano *México-Excélsior*".[101] "Carranza [despegó] sin ceremonias y sorprendió con su salida aun a sus amigos íntimos". Unas cuantas personas se encontraban en el aeródromo cuando llegó, proveniente del Hotel Garden City:

• • • • •

95 AHSDN. Telegrama urgente de Genaro Estrada, subsecretario de Relaciones Exteriores para el secretario de Guerra y Marina, Departamento de Aeronáutica, Ciudad de México, 7 de julio de 1928.

96 "Emilio Carranza pospuso su vuelo Nueva York-México", *La Opinión*, 10 de julio de 1928.

97 "Salió Carranza anoche de New York a México", *La Opinión*, 13 de julio de 1928. Mucho se ha rumorado respecto a qué llevó a Carranza a despegar intempestivamente con su aeronave. Peter B. Soland —siguiendo el testimonio del piloto aviador Roberto Fierro Villalobos— menciona que un grupo de militares mexicanos, incluido el general Joaquín Amaro, le envió cartas y telegramas en las que cuestionaban su masculinidad. Fueran o no apócrifos dichos mensajes, lo cierto es que Carranza ignoró las condiciones climatológicas adversas. Véase Soland, *Mexican Icarus*, 83-84. La ecuación del piloto aviador con la hombría o el machismo es un tema fundamental que menciona Fierro y posteriormente Soland en su tesis de doctorado.

98 "Duelo de tres días por la muerte de Carranza", *La Opinión*, 14 de julio de 1928.

99 "Salió Carranza anoche".

100 "E. Carranza salió anoche, a las 7:18, de Nueva York para México", *El Informador*, 13 de julio de 1928.

101 "Salió Carranza anoche".

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

> A pesar de la tormenta que amenazaba, el aviador subió a su monoplano. Después de calentar el motor se puso en movimiento, pista abajo y despegó perfectamente a las 7:15, tomando el rumbo del Sur. Una hora después de la partida de Carranza desatóse una tormenta de truenos al través de la cual, según parece, pasó el aviador en su vuelo hacia el Sur, directamente hacia Galveston.[102]

VUELO DE NOCHE

La Ciudad de México, ataviada, se alistó para recibir a Emilio Carranza, el héroe de la aviación mexicana, a bordo de su monoplano plateado. El periódico *Excélsior* transmitiría a través de su estación de radio los detalles del vuelo:

> […] para la eficiencia de este servicio, preparamos todas nuestras fuentes de información, tanto nacionales como extranjeras, en forma tal, que seguramente el país entero quedará satisfecho de esta labor de *Excélsior*, en la que pone todo su poder y todo su entusiasmo, ya que de modo tan directo le afecta.[103]

Durante el transcurso del día, los radiogramas callaron. Se creyó que, a causa "del estado del tiempo, el piloto mexicano había tenido que volar muy alto, y por lo tanto, no se le había advertido en las poblaciones de tránsito".[104]

A una hora de emprender su vuelo, ese jueves 12 de julio de 1928, la fuerza de la naturaleza derribó al México-Excélsior:

> El capitán Emilio Carranza, que en su monoplano plateado caminaba rápidamente en una caballerosa competencia con la tormenta y las explosiones eléctricas, cayó como un meteoro, recibiendo una muerte inmediata, en un pantano cerca de Burlington el jueves en la noche, antes de una hora de que hubiera salido del campo Roosevelt en un proyectado vuelo sin escalas a la ciudad de México.[105]

• • • • •

102 "El esforzado Emilio Carranza salió de Nueva York a México", *Excélsior*, 13 de julio de 1928.
103 "Por radio vamos a informar del singular vuelo", *Excélsior*, 13 de julio de 1928.
104 "Ansia por recibir noticias del vuelo", *El Universal*, 14 de julio de 1928.
105 "Duelo".

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

El vuelo nocturno acabó con la vida del capitán, "a ocho millas al suroeste de Chatsworth, en el condado de Berlington [*sic*]".[106] Un rayo fulminó al México-Excélsior y lo precipitó a una caída vertiginosa: "el fuselaje y los tanques fueron hechos pedazos, cerca de un pequeño árbol. El aparato quedó incrustado en el lodo: una de las alas quedó hecha añicos y la otra, suspendida sobre el árbol".[107] El paracaídas estaba cerrado. A Carranza "lo venció lo único que podía vencerlo: un rayo": "[p]robablemente el aparato hubiera pasado inadvertido por varios días a no ser que [un señor] Carr, su esposa y su madre, en busca de fresas se aproximaron a ese lugar, casi desolado". La familia Carr encontró parte del fuselaje del monoplano "a cerca de media milla de distancia de donde estaba el cuerpo, lo que hace suponer que el avión se despedazó cuando todavía estaba en el aire".[108]

Pese a las especulaciones, "un grupo de mecánicos del campo Roosevelt" opinó que posiblemente había regresado a éste para reorientarse: "oficiales dicen haber visto un aeroplano semejante al de Carranza. Solamente uno o dos aviones de este tipo se encontraban en la vecindad, y los observadores pudieron ver que no llevaba las luces prescritas por el Departamento de Comercio. El avión de Carranza no portaba dichas luces".[109] Tal vez, lo que aumentó el riesgo del percance en el último vuelo de paz haya sido la pesada carga de gasolina: 390 galones. Dificultad que el piloto había enfrentado y superado, desde el pasado junio, en el campo de Balbuena en la Ciudad de México.

Abundante lluvia, demasiado combustible y sobrada confianza fueron los tres excesos que abatieron al aviador y al plateado México-Excélsior. Según *La Opinión*, el cuerpo de Carranza, cuando fue descubierto, estaba "como a sesenta pies del lugar donde se encontraba el cuerpo central del monoplano, habiendo sido arrojado seguramente a la caída del avión".[110] Tenía la cara destrozada y "su saco de cuero y los pantalones, hechos pedazos y quemados".[111] A decir de la prensa, el cadáver "estaba casi carbonizado".[112]

• • • • •

106 "Duelo".

107 "Duelo".

108 Los restos del avión serían exhibidos en el museo nacional, por órdenes del presidente Plutarco Elías Calles. "Duelo"; "Sale Amezcua a Laredo", *La Opinión*, 16 de julio de 1928.

109 "Así lo afirman los oficiales del aeródromo", *La Opinión*, 14 de julio de 1928.

110 "Duelo".

111 "Duelo".

112 "Murió el capitán Emilio Carranza", *El Abogado Cristiano*, 19 de julio de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

La Ciudad de México esperaba a Carranza para homenajearlo. Más de 200 000 personas lo recibirían por las principales calles.[113] Para desgracia de los asistentes, el embajador Manuel Téllez comunicó que el piloto había muerto; a las 6:00 de la tarde del 13 de julio, se conoció en México la noticia. *El Universal* se atribuyó la primicia de informar sobre el accidente a los habitantes de la capital a través de boletines que se proyectaron en todos los cines, los cuales causaron "la más dolorosa impresión".[114] La anticipada fiesta se transformó en duelo.[115] Los pilotos mexicanos que saldrían a Tampico para encontrarse con Carranza abandonaron sus aeroplanos. El hangar se vistió de luto; las alas de los aviones se cubrieron con listones negros.[116]

Desde casa, los habitantes escuchaban el "grito de los papeleros anunciando los extras de los periódicos diarios".[117] Paulatinamente, "se fue formando el ambiente de tristeza en la Metrópoli; una hora después, se sintió el duelo, se palpó la honda consternación que la muerte de Carranza producía en toda la ciudad".[118] Calles lamentó "la tragedia ocurrida al capitán aviador Emilio Carranza, la cual atribuyó a la fatalidad, o sea a la furia de los elementos".[119] Tras el fallecimiento, el Presidente depositó su esperanza en el piloto Roberto Fierro, quien en breve viajaría a La Habana, también en un vuelo de buena voluntad.[120]

Calles recibió las condolencias del presidente Coolidge: "es mi más sincera esperanza que los propósitos del capitán Carranza, al venir a los Estados Unidos, sirvan para enlazar más aún [a] nuestras dos naciones".[121] La Secretaría de Relaciones Exteriores, en la Ciudad de México, recibió las condolencias de los embajadores de Estados Unidos, Brasil, Argentina, Chile y Guatemala;[122] *Excélsior* también aceptó numerosas condolencias en sus oficinas.[123] Aviadores y militares de México y Esta-

• • • • •

113 "México rendirá hoy homenaje a su aeronauta", *Excélsior*, 13 de julio de 1928.

114 "La oportunidad de los boletines de *El Universal*", *El Universal*, 14 de julio de 1928.

115 "La terrible tragedia aérea en que pereció Emilio Carranza", *Excélsior*, 14 de julio de 1928.

116 Álvaro Medrano, "Todos están consternados en Balbuena", *El Universal*, 14 de julio de 1928.

117 "Profunda consternación en México", *La Opinión*, 14 de julio de 1928.

118 "Ya murió Emilio…", *El Universal*, 14 de julio de 1928.

119 "El Sr. Presidente lamenta la muerte del bravo aviador", *Excélsior*, 14 de julio de 1928.

120 "*El Sr. Presidente*".

121 "Condolencia del Pte. Coolidge al presidente Calles", *La Opinión*, 15 de julio de 1928.

122 "Condolencias de jefes de Estado y de elevadas personalidades", *Excélsior*, 17 de julio de 1928.

123 "Recibimos innúmeras condolencias", *Excélsior*, 14 de julio de 1928.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

dos Unidos lamentaron la muerte de Carranza. Amelia Earhart, "primera mujer que atravesó el Atlántico por aire", lo definió como un "magnífico aviador".[124] Los talleres de la Mahoney Aircraft Corporation, que construyó el México-Excélsior, detuvieron sus máquinas como homenaje.[125]

Coolidge ofreció el buque de guerra Florida, de la armada de Estados Unidos, para conducir a México los restos de Carranza, "como una prueba del reconocimiento de este gobierno hacia los grandes servicios prestados por el capitán a la causa de la amistad internacional".[126] Calles declinó, con cortesía, la propuesta, pues, según sus órdenes, los restos serían trasladados "por ferrocarril, vía Laredo, Texas".[127] La prensa, que ocupaba sus primeras planas con estos sucesos, compartió sus páginas para detallar, cinco días después del accidente —el 17 de julio—, el asesinato de Álvaro Obregón, candidato ganador a la presidencia de México, a manos de José de León Toral. El funeral de Carranza, al menos en la prensa, ensombreció el homenaje a Obregón, pues, pese al asesinato del General, las pompas funebres del piloto aviador ocuparon las primeras planas de los periódicos, las cuales detallaron el viaje de regreso en tren de los restos de Carranza, y los pormenores de cómo las ciudades estadounidenses y mexicanas lo homenajearon a su paso.

La muerte de Carranza fue el acto más representativo, en la década de 1920, de la diplomacia entre México y Estados Unidos. Los restos fueron trasladados desde el lugar del accidente en Mount Holly, Nueva Jersey, hasta la casa funeraria Campbell ubicada en la avenida Broadway, en Nueva York. Así inició la etapa de *separación* del sitio en el que originalmente yacía el cadáver. Ese domingo 15 de julio, barras y estrellas se distinguían en la bandera que cubría el féretro, y las banderas de las calles neoyorkinas se alzaron a media asta.[128] El presidente Calles envió un aeroplano de flores; esto es, una ofrenda floral que replicaba al México-Excélsior.[129] Diplomáticos, militares, aviadores, empleados, comerciantes y visitantes, especialmente latinoamericanos, desfilaron ante el féretro durante los tres días que duró la fase de separación.

• • • • •

124 "Honda consternación en Nueva York", *El Universal*, 14 de julio de 1928.

125 "Duelo en la casa constructora del avión", *La Opinión*, 14 de julio de 1928.

126 "Condolencia del Pte.".

127 "Con grandes honores traerán a México el cadáver de Carranza", *Excélsior,* 15 de julio de 1928.

128 Luis L. Guevara, "El retorno de Emilio Carranza a Nueva York fue una nota de dolor", *Excélsior*, 15 de julio de 1928.

129 "Impresionantes ceremonias para el miércoles en la C. de New York", *La Opinión*, 16 de julio de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

Representaba al gobierno de México el cónsul en Nueva York, Arturo Elías,[130] el cual solicitó a las autoridades estadounidenses que se abstuvieran de oficiar ceremonias religiosas: eran los tiempos en que bullía el conflicto entre la Iglesia católica y el gobierno mexicano, por sus medidas anticlericales.[131]

El miércoles 18 de julio, las calles de Nueva York presenciaron el homenaje al piloto mexicano: así inició la etapa de *transición* del funeral, que fue bastante larga. Manuel Téllez, embajador de México en Estados Unidos; el gobernador de Nueva Jersey, A. Harry Moore, y el alcalde interino de Nueva York, Joseph V. McKee, presidieron el cortejo. Sebastián Carranza, padre del aviador, también conformó la comitiva. Como sucede en los funerales oficiales, la familia del fallecido pasó a segundo plano.[132] En este caso, los representantes de México en Estados Unidos se "apropiaron" del funeral. "Ocho soldados fornidos levantaron la caja de bronce en sus hombros", para depositarla en un armón de artillería, en tanto tronaban las notas del himno nacional mexicano. Más de 10 000 soldados, así como marinos del cañonero Texas, oficiales y militares vestidos con uniformes brillantes[133] de "diversas embajadas extranjeras en Washington" ensancharon la procesión.

El cortejo bajó por Broadway, avenida que guardaba gran simbolismo, pues ahí habían "recibido altísimos honores otros muchos héroes del aire, al regresar de sus proezas".[134] Carranza, en cambio, recibió ese cumplido desde su estrecho ataúd. En las aceras y las bocacalles, la gente se amontonó para observar cada detalle del desfile.[135] Durante funerales como éste, "se siguen pasos y requisitos formales que en apariencia no lo son (porque parecen desarrollarse de manera espontánea), pero que están ahí: en conjunto conforman una especie de guion de cómo se debe montar esa representación funeraria". Dicho de otra manera, se debe pensar que estos funerales "pertenecen a

• • • • •

130 "Más de 30,000 personas han desfilado ante el cadáver del piloto Emilio Carranza", *La Opinión*, 16 de julio de 1928.

131 "Ofreció oficiar en cualquier ceremonia católica ante el cuerpo de Carranza, su eminencia el cardenal de Nueva York", *Excélsior*, 16 de julio de 1928.

132 En la Ciudad de México, esperaban los restos fúnebres de Carranza su madre, María Rodríguez, y su ahora viuda, María Luisa Corbalá. Para apoyar a ambas, *Excélsior* abrió una suscripción que recibiera donativos. Véase "Nuestra iniciativa está siendo secundada y las primeras contribuciones comenzaron a recibirse y serán entregadas al Banco de México", *Excélsior*, 17 de julio de 1928.

133 "Importante homenaje a Emilio Carranza", *La Opinión*, 19 de julio de 1928.

134 "Importante homenaje".

135 "Salió ayer el tren con el cadáver del aviador", *La Opinión*, 19 de julio de 1928.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

un tipo de *performance*: la actuación o ejecución de ciertas fases o etapas, sigue una normatividad clara y predefinida".[136]

Imagen 3. Un avión acompaña al tren fúnebre



Fuente: Fototeca Colección de Álbumes Fotográficos del FAPECFT, álbum 31, Capitán Emilio Carranza, fotografía 45, inventario 31.

Tres descargas de fusilería anunciaron el arribo del cortejo a la estación de Pensilvania, "situada en el corazón de la ciudad imperial"; el ataúd quedó en el centro de un cuadro de soldados y marinos.[137] El impacto de los clarines que interpretaron la marcha de honor "penetró vibrando por los cañones inmensos que [formaban] los edificios de la urbe".[138] Un tren salió con premura hacia Laredo, Texas; la comitiva del duelo también viajó en el ferrocarril,[139] que además transportaba "los despojos" del

• • • • •

136 Preciado Zamora, *El mundo*, 139.

137 "Importante homenaje".

138 "Importante homenaje".

139 La comitiva la formaron el coronel Theodore A. Baldwin, los capitanes Winfred Houghton y Walter Benden, el teniente Philip Krone y 16 sargentos, los periodistas Luis L. Guevara, Joaquín B. Calvo y Morris Gilbert, el teniente coronel

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

México-Excélsior.[140] Este funeral no fue el primero en celebrarse a lo largo de las vías del ferrocarril o que surcara las inmensas aguas del océano, pero sí el primero de su índole para un caído mexicano.[141]

En casos como éste, se adornaba con motivos funerarios el carro del ferrocarril o el navío, por dentro y por fuera. El funeral sobre rieles se deslizaba hacia el lugar de origen del difunto, para sepultarlo. Tras las exequias de Abraham Lincoln, por ejemplo, después de la ceremonia luctuosa en la capital estadounidense, se preparó un tren para trasladar su cuerpo a Springfield, Illinois. El ferrocarril se detuvo en diversas poblaciones a lo largo de la ruta, para que los habitantes homenajearan al expresidente.[142] El tren no era meramente un medio de transporte: formaba parte de la etapa de transición del cuerpo.[143]

Durante el trayecto de los restos de Carranza, al féretro lo acompañaron militares, funcionarios, amigos y familiares del fallecido. El convoy que transportaba su cuerpo con rumbo a Laredo, Texas, se detuvo 30 minutos en Columbus. La guarnición de la estación le ofreció al piloto "honores militares correspondientes a un soldado muerto en campaña".[144] La siguiente parada fue el viernes 20, en San Antonio, Texas. Los rieles chirriaron: el ferrocarril se ubicaba ya a 30 millas al norte de San Antonio. Una nube de 100 "aeroplanos del ejército encontró el tren fúnebre en New Braunfels, Texas".[145] La guardia de honor del aire lo escoltó hasta San Antonio. Al acercarse a la ciudad, la última fila de los aviones descendió hasta el convoy y "lo roció de flores".

• • • • •

Gregorio A. Velázquez (encargado del coche, con su ayudante, el subteniente Diódoro Velázquez Gómez), así como la tripulación: Manuel Martínez, cocinero, Ponciano Olivares y Tomás García. También participó Sebastián Carranza, padre del piloto. AHSDN. "Radiograma del coronel Samuel C. Rojas para el general Joaquín Amaro, secretario de Guerra y Marina", 18 y 19 de julio de 1928; también véase lista sin fecha y sin lugar.

140 "Pasó por Filadelfia el tren que conduce los restos del 'As'", *Excélsior*, 19 de julio de 1928.

141 Tocante al funeral del presidente electo, se montó la capilla funeraria en un vagón del Tren Olivo. Adentro, permanecieron amigos y familiares cercanos a Obregón, además de Fernando Torreblanca, secretario personal de Calles. Véase Amanda Marie López, *El Manco y el Mártir: Funerals, the Family, and Popular Memory of the Assassination of Álvaro Obregón, 1928-1929*, tesis de maestría en Artes (Tucson: The University of Arizona, 2004), 31.

142 Barry Schwartz, "Mourning and the making of a sacred symbol: Durkheim and the Lincoln assassination", *Social Forces*, vol. LXX, núm. 2 (1991): 347.

143 Preciado Zamora, *El mundo*, 32.

144 "Más homenajes al cadáver de Carranza", *La Opinión*, 20 de julio de 1928.

145 "El tren de Carranza arribó anoche a San Antonio; el de Obregón retrasado", *La Opinión*, 21 de julio de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

Imagen 4. El cortejo fúnebre en el puente internacional que une y separa a los dos Laredos



Fuente: Fototeca Colección de Álbumes Fotográficos del FAPECFT, álbum 31, Capitán Emilio Carranza, fotografía 16, inventario 31.

El tren arribó a la estación del International Great Northern Railroad. Los espectadores, en su mayoría mexicanos, oyeron "una salva de once cañonazos", honor que se tributaba en el ejército estadounidense a los generales brigadier. Los restos de Carranza estaban entre "su propia gente, pues la estación […] se [hallaba] en el corazón de la barriada mexicana".[146] Miles de mexicanos recibieron el tren, y acompañaron el cadáver —todavía en la etapa de transición del funeral— hasta el auditorio municipal. En San Antonio, Texas, a las honras fúnebres las caracterizó la presencia de los mexicanos migrantes en esa ciudad. Los Ángeles, San Antonio y Laredo fueron los sitios que albergaban a más connacionales durante la década de 1920.[147] El antropó-

• • • • •

146 "El tren".

147 Fernando Saúl Alanís Enciso, "Manuel Gamio: el inicio de las investigaciones sobre la inmigración mexicana a Estados Unidos", *Historia Mexicana*, vol. III, núm. 4 (2003): 996. En su Informe presidencial de 1927, Calles señaló: "[l]a emigración de trabajadores mexicanos a los Estados Unidos, es un problema que preocupa hondamente al Gobierno, por más que no tiene toda la gravedad que le atribuyen algunos órganos de la prensa, al asegurar que la República se está despoblando. En efecto, el número de trabajadores que anualmente cruzan la línea divisoria

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

logo Manuel Gamio encontró que la mayoría de los migrantes provenía de Jalisco, Michoacán y Guanajuato.[148]

Al paso del cortejo, que acompañaban la Segunda División y varios cuerpos de la Guardia Nacional de Texas, mujeres mexicanas arrojaron flores sobre el féretro del piloto, desde lo alto de los edificios.[149] La familia de Carranza recuperó, justo entre sus paisanos, la presidencia del cortejo. El automóvil del ejército que se colocó inmediatamente después del armón con el ataúd conducía al padre de Carranza y a la tía Rosa Carranza Múzquiz. Después de personajes y militares, avanzaron "los miembros del consulado mexicano"; enseguida, las sociedades mexicanas.[150] El cortejo se volvió inesperadamente mexicano en tierra extranjera. A Carranza lo homenajearon en una ceremonia en el auditorio municipal; acto que se caracterizó también por la notoria presencia de asociaciones mexicanas.

La procesión, lenta, penetró por la avenida Convent y convergió en el puente internacional. El cortejo se detuvo. Varios aviones que sobrevolaban arrojaron flores. Ésta fue la última cortesía que Estados Unidos le tributó a los restos de Carranza: "Un cuerpo de infantería hizo tres salvas de fusilería y una banda mexicana tocó el himno nacional de México. El mayor Williams colocó una corona de flores sobre la caja, mientras que un clarín daba los toques luctuosos de reglamento. Las tropas americanas y mexicanas presentaron armas".[151] En Laredo, Texas, el general José Luis Amezcua representó al Departamento de Aviación de la Secretaría de Guerra y Marina; al presidente Calles, el coronel Castrejón.

Una borrosa fotografía, perteneciente a la International Newsreel y que reprodujo *La Opinión*, representa el momento más dramático del funeral de Carranza en Estados Unidos: la entrega del ataúd por parte de los militares estadounidenses a los militares mexicanos, en el puente internacional que une y separa a Laredo, Texas, de Nuevo Laredo, Tamaulipas, donde los restos de Carranza fueron recibidos por cadetes, la guardia presidencial y varios oficiales. Continuó el cortejo por varias calles, hasta

• • • • •

en busca de trabajo es muy elevado y con perceptible ascenso en el corriente año, pero en lo general, trátese de emigraciones temporales y no permanentes, repatriándose casi la totalidad de los emigrados". Calles, *Informes*, 195.

148 Patricia Arias y Jorge Durand, "Visiones y versiones pioneras de la migración mexicana. Manuel Gamio, Robert Redfield y Paul S. Taylor", *Historia Mexicana*, vol. LXI, núm. 2 (2011): 608.

149 "El tren".

150 "El tren".

151 "El tren".

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

desembocar en la estación de ferrocarriles. De nuevo, un convoy fúnebre corrió —prolongando así su etapa de transición, pero ahora en territorio mexicano— con su grave carga hacia la Ciudad de México: todo estaba planeado para que el capitán, o mayor Emilio Carranza, recibiera un funeral como si se tratara de un divisionario.[152] Con esto último finalizaría la etapa de transición del funeral del piloto aviador.

CONCLUSIONES

El mayor Emilio Carranza recibió del gobierno de Estados Unidos homenajes dignos de un general de división. Tras su muerte, se convirtió en el héroe mexicano de la diplomacia del aire: "muerto, es quizás más grande que si hubiese realizado su vuelo desde Nueva York a la ciudad de México", opinó el periodista Luis de Guevara, enviado especial de la Associated Press y que cubrió el funeral en México.[153] Además de héroe de la aviación, Carranza se convirtió, en sus viajes a Washington y Nueva York, en un líder de la diplomacia mexicana. Su viaje a Estados Unidos propició que la diplomacia del aire aterrizara en el campo de la política. Alrededor del piloto se concentraron políticos, diplomáticos, militares y habitantes de las ciudades estadounidenses en las que descendió su avión. Personas de todas las condiciones sociales se arremolinaron también en torno a los restos mortales de Carranza: esto fue cierto en todos los lugares en los que descansó su ataúd.

La etapa de separación en el funeral de Carranza en Nueva York se ubicó entre las horas del domingo 15 y el miércoles 18 de julio, en las que el cuerpo permaneció en la agencia funeraria Campbell. Ahí, Arturo Elías, cónsul de México en Nueva York, representó al gobierno de su país. Ante el cadáver, desfilaron, principalmente, pilotos, militares y embajadores. Esto corrobora que el funeral de Carranza se caracterizó por la diplomacia de los embajadores del aire. La etapa de transición, que se alargó desde las calles de Nueva York hasta la Ciudad de México, inició ese miércoles 18 de julio, en territorio de Estados Unidos.

• • • • •

152 El 12 de julio, por designio del entonces presidente de México, Plutarco Elías Calles, Emilio Carranza se convirtió en general de división, cargo momentáneo que ostentó mientras trasladaban su cadáver de Mount Holly, Nueva Jersey, a Nueva York. Las autoridades militares rectificaron al presidente Calles: al piloto Carranza le correspondía el grado de mayor, no el de divisionario. "De capitán a divisionario y ahora 'mayor', en 24 horas", *La Opinión*, 16 de julio de 1928.

153 Luis de Guevara, "La ceremonia en el puente entre Laredo y Nuevo Laredo, Tamaulipas tuvo gran solemnidad y fue muy imponente", *Excélsior*, 22 de julio de 1928.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

La transición se prolongó hasta que el cortejo cruzó la frontera entre los dos Laredos. El funeral lo presidió el representante de la diplomacia mexicana en Estados Unidos, el embajador Manuel Téllez. En Nueva York, el cortejo fúnebre transitó por la importante avenida Broadway: esa arteria de la ciudad compartió su importancia con el funeral. La etapa de transición se alargó, dentro de territorio estadounidense, al recorrer el tren fúnebre las delgadas líneas del ferrocarril entre Nueva York y Laredo, Texas. Esa prolongada etapa se detuvo en las estaciones del ferrocarril de diferentes ciudades y en auditorios en los que los restos de Carranza recibieron homenajes. Todavía, el ataúd habría de recorrer un largo trayecto y detenerse en diversas estaciones de ferrocarriles. Todas estas muestras de apoyo nunca las hubiera recibido el piloto, de haber retornado, como calculaba, a la capital de la República a bordo de su monoplano plateado, el México-Excélsior.

Meses después del accidente, el sábado 1 de septiembre de 1928, en su último Informe de Gobierno, Calles recordó que los vuelos de Lindbergh y Carranza revelaron la "amistad que se ha fundado entre nuestro país y los Estados Unidos". El embajador Morrow, con la ayuda de estos diplomáticos del aire, "arregló la discordia" entre ambas naciones, señaló Calles. Satisfecho, el presidente mexicano declaró que

> […] un agente de concordia, de buena voluntad y de alteza de miras fue provisto de poderes para arreglar la prolongada e inútil discordia, y no pasaron muchos meses sin que se vieran los provechosísimos resultados de cómo es mucho más fácil a los pueblos y a los Gobiernos entenderse para la mutua cooperación por procedimientos de amistad y respeto que dejen incólumes los ideales y el decoro de las naciones.[154]

El Presidente, al final de su periodo de gobierno, celebró las buenas relaciones entre México y Estados Unidos, y las estimó de "sincera cordialidad".[155] Una nota de *El Diario de Yucatán* refuerza la tesis que presento en este artículo: Carranza había "sido el mejor mensajero de paz en vida y [...] ahora su cadáver se ha convertido en el mejor símbolo de la unión entre mexicanos y norteamericanos".[156] La lectura que nos deja el funeral de Estado organizado para Carranza a su llegada a la Ciudad de México es que el vuelo

• • • • •

154 Calles, *Informes*, 263.

155 Calles, *Informes*.

156 "Un símbolo será Carranza de la unión entre mexicanos y norteamericanos", *El Diario de Yucatán*, 26 de julio de 1928.

Signos Históricos, vol. xxv, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

de buena voluntad, que culminó con el accidente en el que el piloto perdió la vida, a la larga, afianzó las relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos.

ARCHIVOS

Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSDN)
Fideicomiso y Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT)

HEMEROGRAFÍA

El Abogado Cristiano, Ciudad de México
*El Diario de Yucat*án, Mérida
El Informador, Guadalajara
El Universal, Ciudad de México
Excélsior, Ciudad de México
La Opinión, Los Ángeles
The Canyon News, Canyon, Texas
The New York Times, Nueva York
The San Diego Union, San Diego
The Washington Post, Washington, D.C.

BIBLIOGRAFÍA

Alanís Enciso, Fernando Saúl. "Manuel Gamio: el inicio de las investigaciones sobre la inmigración mexicana a Estados Unidos". *Historia Mexicana*, vol. LII, núm. 4 (2003): 979-1020, disponible en [https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/1394], consultado: 6 de septiembre de 2020.

Arias, Patricia y Jorge Durand. "Visiones y versiones pioneras de la migración mexicana. Manuel Gamio, Robert Redfield y Paul S. Taylor". *Historia Mexicana*, vol. LXI, núm. 2 (2011): 589-641, disponible en [https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/265], consultado: 7 de septiembre de 2020.

Ben-Amos, Avner. "El centro sagrado del poder: París y los funerales de Estado republicanos". *Culturales*, vol. III, núm. 6 (2007): 49-74, disponible en [http://culturales.uabc.mx/index.php/Culturales/article/view/46], consultado: 15 de agosto de 2017.

Ben-Amos, Avner. *Funerals, Politics, and Memory in Modern France, 1789-1996*. Oxford: Oxford University Press, 2000.

Ben-Amos, Avner. "Les funérailles du maréchal Foch : le retour de la Grande Guerre". En *La Mort du roi: essay d'ethnographie politique comparée*, coordinación de Jacques Julliard, 231-258. Gallimard: Mesnil-Sur-l'Estrée, 1999.

Ben-Amos, Avner. "Patriotism and popular culture in the state funerals of the French Third Republic". *History of European Ideas*, vol. XVI, núms. 4-6 (1993): 459-465, DOI: [doi.org/10.1016/0191-6599(93)90176-Q].

Ben-Amos, Avner. "The sacred center of power: Paris and republican state funerals". *Journal of Interdisciplinary History*, vol. XXII, núm. 1 (1991): 27-48.

Ben-Amos, Avner. "The other world of memory: State funerals of the French Third Republic as rites of commemoration". *History and Memory*, vol. I, núm. 1 (1989): 85-108.

Ben-Amos, Avner y Eyal Ben-Ari. "Resonance and reverberation: Ritual and bureaucracy in the state funerals of the French Third Republic". *Theory and Society*, vol. XXIV, núm. 2 (1995): 163-191, DOI: [doi.org/10.1007/BF00993395].

Calles, Plutarco Elías. *Informes presidenciales: Plutarco Elías Calles*. México: Centro de Documentación, Información y Análisis. Cámara de Diputados-LX Legislatura, 2006, disponible en [http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/re/RE-ISS-09-06-04.pdf], consultado: 1 de agosto de 2020.

Carranza C., Emilio. *Resumen histórico de la aeronavegación*. México: Costa-Amic, 1976.

Collado Herrera, María del Carmen. *Dwight W. Morrow: reencuentro y revolución en las relaciones entre México y Estados Unidos, 1927-1930*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Secretaría de Relaciones Exteriores, 2005.

England, Shawn. "'Mexicans are good flyers': Militarized airpower, aviation idols, and aviation diplomacy in revolutionary Mexico". *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, vol. XL, núm. 3 (2015): 411-428, DOI: [doi.org/10.1080/08263663.2015.1090710].

Esposito, Matthew D. "Death and disorder in Mexico City: The state funeral of Manuel Romero Rubio". En *Latin American Popular Culture: An Introduction*, coordinación de William H. Beezley, 87-103. Wilmington/Delaware: Scholarly Resources, 2000.

Herrera, Octavio y Arturo Santa Cruz. "México en América del Norte, 1920-2010: la semántica de la soberanía". En *Historia de las relaciones internacionales de México, 1821-2010*, vol. I: *América del Norte*, coordinación de Mercedes de Vega, 223-554. México: Dirección General del Acervo Histórico Diplomático-Secretaría de Relaciones Exteriores, 2011.

López, Amanda Marie. *El Manco y el Mártir: Funerals, the Family, and Popular Memory of the Assassination of Álvaro Obregón, 1928-1929*, tesis de maestría en Artes. Tucson: The University of Arizona, 2004.

Navarro Márquez, Ernesto. *Historia de la navegación aérea*. Madrid: Alianza Editorial, 1970.

Preciado Zamora, Julia. "Un funeral de Estado para un poeta muy diplomático", manuscrito inédito.

Signos Históricos, vol. XXV, núm. 49, enero-junio, 2023, 400-435, ISSN: 1665-4420
DOI: https://doi.org/10.24275/shis.v25n49.12

Preciado Zamora, Julia. *El mundo, su escenario: Francisco, arzobispo de Guadalajara (1912-1936)*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2013.

Ross, Stanley R. "Dwight W. Morrow, ambassador to Mexico". *The Americas*, vol. XIV, núm. 3 (1958): 273-289, DOI: [doi.org/10.2307/979653].

Schwartz, Barry. "Mourning and the making of a sacred symbol: Durkheim and the Lincoln assassination". *Social Forces,* vol. LXX, núm. 2 (1991): 343-364, DOI: [doi.org/10.1093/sf/70.2.343].

Serrano Álvarez, Pablo. *Los Tratados de Bucareli y la rebelión delahuertista*. México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México/Secretaría de Educación Pública, 2012.

Soland, Peter B. *Mexican Icarus: Modernity, National Identity, and Aviation Development in Mexico, 1928-1958*, tesis de doctorado en Filosofía. Tucson: The University of Arizona, 2016.

Zepeda, Claudia y Epigmenio León. "La carrera del vuelo: un repaso por la historia de la aviación en México. Entrevista con Manuel Ruiz Romero". *Tierra Adentro*, núms. 124-125 (2003-2004): 9-15, disponible en [https://www.tierraadentro.cultura.gob.mx/pdf/121-150/124_125.pdf], consultado: 15 de agosto de 2017.

Julia Preciado: Es doctora en Ciencias Sociales con especialidad en Historia por el CIESAS-Occidente, donde es profesora-investigadora. Se interesa por el uso simbólico de funerales de Estado y eclesiásticos. Algunas de sus publicaciones son: en coautoría con Juan Arturo Camacho Becerra, *A cuadro: ocho ensayos en torno a la fotografía, de México y Cuba* (Guadalajara: Centro Universitario de los Lagos-Universidad de Guadalajara, 2020); "Orozco y Jiménez, Francisco (1864-1936)", en *Diccionario de protagonistas del mundo católico en México, siglo XX*, coordinación de María Gabriela Aguirre Cristiani *et al.*, 513-516 (México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2021), e "Historias de vida, autoetnografía y antibiografía. Reseña de *La imaginación autobiográfica: las historias de vida como herramienta de investigación* de Carles Feixa", *Desacatos*, núm. 67 (2021): 194-197.

D.R. © Julia Preciado, Ciudad de México, enero-junio, 2023.