

Amelia Earhart, la aviatrix, en México y en Nopala de Villagrán, Hidalgo

Hugo Alejandro Sánchez Zúñiga

Amelia Earhart, el día de su viaje a Northolt, el 24 de junio de 1928.
(Fotografía: Topical Press Agency/Getty Images)





Amelia Earhart en la cabina de su avión circa 1929. (Fotografía: Getty Images)

AMELIA MARY EARHART, LEGENDARIA AVIADORA estadounidense, nació el 24 de julio de 1897 en Atchison, Kansas, y desapareció junto con el navegante Fred Noonan y su avión bimotor Lockheed Electra el 2 de julio de 1937 en el Océano Pacífico, cerca de la isla Howland, en su intento por dar la vuelta al mundo por el Ecuador. Hasta la fecha se desconocen las causas reales de su accidente y de su paradero.

De pequeña fue conocida como Milly. Algunos cronistas le decían la “aviatriz”, y por su parecido con Charles Lindbergh también le llamaban “Lady Lindy”. En 1920 su padre la invitó a “una reunión aérea” en donde voló durante diez minutos sobre Los Ángeles, California, y de ahí nació su afición por la aviación. Durante la Primera Guerra Mundial estudió enfermería y sirvió en un hospital de campaña canadiense en donde atendía a los pilotos heridos con quienes intercambiaba opiniones. Tomó clases de aviación con Anita Neta Snook, otra pionera de la aviación femenina, y en 1922 compró un biplano al que llamó “El Canario”, con el que consiguió su primer record de altitud de más de 14000 pies.

En junio de 1928, a sugerencia de George Palmer Putnam, un editor de revistas neoyorquino con quien se casaría en 1931, se convirtió en la primera mujer en

sobrevolar el Océano Atlántico como pasajera entre Terranova y Escocia en un avión biplano llamado “Amistad”, comandado por el piloto Wilmer Stultz y el mecánico Louis Gordon; también en 1928 atravesó los Estados Unidos de Nueva York a Los Ángeles. En 1932 realizó en solitario la travesía del Atlántico, partiendo de Canadá con dirección a París y estableció una nueva marca de velocidad; sin embargo, aterrizó en Irlanda debido a las condiciones meteorológicas. En ese mismo año, Amelia voló de Los Ángeles, California, a Newark, Nueva Jersey; el presidente de los Estados Unidos Franklin D. Roosevelt le otorgó la medalla de oro de la National Geographic Society y el Congreso de los Estados Unidos la galardonó con la Cruz Distinguida de Vuelo, la primera otorgada a una mujer, por lo que también se le conoció como la “primera dama del aire”.

Earhart compitió en varias carreras aéreas como la de Cleveland a Los Ángeles, llevó a cabo la carrera de aviación para mujeres y defendió la incorporación de personas del sexo femenino en este campo. En enero de 1935 voló de Honolulu, Hawaii, a Oakland, California, sobre las aguas del Océano Pacífico recorriendo una distancia mayor a la que existe entre los Estados Unidos y Europa. Así, fue la primera piloto en conseguir esta hazaña, ya que los diez hombres que lo intentaron previamente perdieron la vida en el trayecto. A su arribo a la parte continental de los Estados Unidos, Amelia tuvo un recibimiento multitudinario. En ese momento Amelia tenía 37 años de edad y ya gozaba de reconocimiento, admiración y de una gran popularidad.

Después de su viaje entre Hawaii y California, Amelia Earhart fue invitada por el presidente Lázaro Cárdenas a realizar un “vuelo de buena voluntad” a nuestro país. El gobierno mexicano le otorgó el permiso para que Amelia visitara México del 20 de abril al 9 de mayo de 1935. Uno de los objetivos era establecer la marca de ser la primera mujer que hiciera un vuelo en solitario y sin escalas desde California a la ciudad de México, sin tratar de romper el récord de velocidad establecido por Leland Andrews unos meses antes con el mismo trayecto.

En la noche del 19 de abril salió desde Burbank hacia la ciudad de México con 2 700 kms por recorrer en su avión Lockheed Vega Hi-Speed Special 5C con número de serie NR-965Y, también conocido como el “Ave Roja de los Aires”, el mismo aeroplano con el que había hecho la travesía de Hawaii a California a principios de ese mismo año.

En la mañana del 20 de abril localizó las ciudades de Mazatlán, Tepic y Guadalajara, y giró hacia el este rumbo a la capital mexicana. Más adelante, vio un ferrocarril que no identificó en los mapas y, casi al mismo tiempo, se lastimó un ojo, lo que le impedía ver los planos con claridad. Desorientada, decidió aterrizar para orientarse y “preguntar el camino”.

Identificó un pastizal decorado por cactus y espinos que parecía una cama de lago seca, no demasiado grande, pero nivelada y razonablemente libre de obstrucciones peligrosas. Repasó un par de veces el terreno para ver si un aterrizaje era posible y llamó la atención de rancheros y pobladores que surgieron por todos lados, incluso antes del descenso. Amelia aterrizó en la presa de Nopala, Hidalgo, que en ese momento estaba seca, aproximadamente al mediodía, en medio de un imperturbable hato de vacas. Ese 20 de abril de 1935 era sábado de gloria y la población de Nopala se preparaba para terminar la semana santa con la tradicional quema de “Judas”.

Mi español no existía y ninguno de los rancheros hablaba inglés. Así, nuestras negociaciones fueron realizadas principalmente con señas y sonrisas que nos satisficieron bastante bien, particularmente con un brillante niño de piel morena que estableció mi ubicación en el mapa, que resultó estar a cincuenta millas de la ciudad de México. Encontré que el pueblo cercano se llamaba Nopala, que significa nopal.

Amelia comentó que los rancheros y pobladores de Nopala fueron amables, serviciales y entusiastas; que no todos se asombraron al verla, incluso le pareció que algunos la reconocieron. El señor Samuel Salinas la

reconoció y le envió una tarjeta postal y una fotografía de Nopala como un recuerdo del evento con la gente de este pueblo, las cuales se encuentran en los archivos de su correspondencia. Amelia permaneció en Nopala aproximadamente treinta minutos y después levantó el vuelo con su “Ave Roja de los Aires” rumbo a la capital del país.

La aviatrix llegó al campo de aterrizaje de Balbuena de la ciudad de México a las 13:30 horas, sólo media hora después de haber estado en Nopala, realizando el recorrido desde Burbank, California, a la ciudad de México en 13 horas y 23 minutos. Amelia tuvo un gran recibimiento, la multitud eufórica rompió la línea de seguridad e invadió el terreno de maniobras.

Amelia se hospedó en el Hotel Ritz, en donde una muchedumbre la aclamó y recibió una gran cantidad de arreglos florales. En una entrevista radiofónica realizada dos días después de su arribo, Amelia explicó el motivo de su retraso y lamentó no haber podido hacer el vuelo directo sin escalas y declaró: “Mi aterrizaje en Nopala fue una aventura agradable...”

Su estancia en la capital del país fue de más de dos semanas, durante las cuales fue ampliamente festejada y galardonada; fue recibida por el presidente Lázaro Cárdenas y convivió con personalidades como el pintor y muralista Diego Rivera. El Consejo Consultivo de la Ciudad de México la declaró huésped de honor, el Ateneo Mexicano de Mujeres le realizó un homenaje y recibió la medalla de la Sociedad Geográfica de México. El gobierno mexicano canceló un timbre postal en conmemoración de su “vuelo de buena voluntad” y le confirió la Condecoración Nacional de la Orden Mexicana del Águila Azteca. Visitó Xochimilco, asistió a varios conciertos y a una charreada en su honor, presenció un juego de pelota vasca en el Frontón México y le obsequiaron un traje y un sombrero de charro, entre otras cosas.

Amelia planeó que su regreso a los Estados Unidos se convirtiera en una nueva marca y el 9 de mayo de 1935 despegó de una pista rellenada y nivelada por el ejército mexicano en el lecho del lago de Texcoco con rumbo a Newark, Nueva Jersey, vuelo con el cual

estableció un nuevo récord de velocidad al realizar el trayecto en 14 horas y 19 minutos. Durante su estancia en la ciudad de México, Amelia planeó su proyecto más ambicioso: dar la vuelta al mundo por la línea del Ecuador para tratar de conseguir el récord de la mayor distancia recorrida.

Este viaje lo intentaría en un bimotor Lockheed Electra 10E, y su acompañante sería el navegante Fred Noonan, periplo que iniciaron el 20 de mayo de 1937. Viajaron de Oakland hasta Miami, Florida; volaron a Puerto Rico, bordearon hacia América del Sur por Venezuela y Surinam hasta Brasil, y de allí cruzaron al continente africano por el Atlántico. Atravesaron África por Senegal, Mali, Chad, Sudán y Etiopía hasta el mar Rojo; siguieron por Pakistán, India, Tailandia, Indonesia, Australia y Papúa Nueva Guinea.

Habían recorrido más de 33 000 kilómetros y estaban en la penúltima etapa de su viaje que los llevaría de Lae, Nueva Guinea, a la pequeña isla Howland de apenas dos kilómetros de largo y medio kilómetro de ancho; Amelia y Noonan despegarían a la media noche del 2 de julio de 1937. El guardacostas ITASCA los esperaba en la isla Howland para suministrarles el combustible necesario para llegar a Honolulu, y partir de allí hasta Oakland, desde donde habían partido el 20 de mayo; sin embargo, se perdió la comunicación con ellos y desaparecieron en medio del Océano Pacífico sin lograr la hazaña.

En una de las últimas comunicaciones recibidas, Amelia informaba: “KHAQQ llamando al ITASCA. Debemos de estar sobre ustedes pero no los vemos. Nos estamos quedando sin combustible y no logramos establecer contacto por radio. Si nos escuchan transmitan en 7500”. Sin embargo, Amelia, Fred y su avión desaparecieron ese 2 de julio de 1937. El presidente Roosevelt, consternado, autorizó la búsqueda que duró varios meses, la cual incluyó más de tres mil personas, diez barcos y al menos sesenta y cinco aviones, pero no encontraron ningún rastro de Amelia, Fred Noonan o del avión Lockheed Electra.

Su desaparición sigue siendo uno de los más grandes misterios de la aviación y ha sido motivo de



Amelia Earhart durante un viaje a Northolt en 1928. (Fotografía: Davis/Topical Press Agency/Hulton Archive/Getty Images)

numerosas especulaciones. Lo cierto es que hasta hoy se desconocen las causas reales del accidente y de su paradero. Entre las teorías de su desaparición se encuentran:

La versión oficial de 1937 que dice que se quedaron sin combustible y se estrellaron en el Océano Pacífico.

En la actualidad, el Grupo Internacional para la Recuperación de Aviones Históricos, TIGHAR por sus siglas en inglés, en el proyecto Earhart plantea la hipótesis de que Amelia Earhart y Fred Noonan se extraviaron, aterrizaron en la isla Gardner, ahora Nikumaroro, en la República de Kiribati, y perecieron porque no recibieron ayuda. Esta es la teoría más aceptada actualmente.

Otra teoría plantea que Amelia realizaba una misión de espionaje autorizada por el Presidente Roosevelt; sin embargo, fue capturada por los japoneses y después fue obligada a transmitir para los soldados americanos como “la rosa de Tokio” durante la Segunda Guerra Mundial.

Una más señala que al no encontrar la isla Howland, Amelia se dirigió a las islas Marshall en donde abandonó el avión y tiempo después regresó a los Estados Unidos con un nombre falso y murió en 1982.

Amelia Earhart es toda una leyenda y es considerada como la mujer más importante en la historia de la aviación, estuvo en México y Nopala de Villagrán. Su vida se ha llevado varias veces a las pantallas del cine y la televisión y en abril de 2015 se cumplen ochenta años de su viaje de buena voluntad a nuestro país. **▲▲**