



El antiguo aeropuerto y el mural de Juan O'Gorman

Jorge Vázquez Ángeles



NADIE SABE EL DESTINO QUE LES ESPERA a los edificios ni a lo que resguardan dentro de sus paredes. La historia del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de la México es un palimpsesto que de tantas enmendaduras no permite, a primera vista, entender qué fue primero y qué después, o quién es el autor de qué parte.

Los terrenos aledaños mostraron desde 1910 una tendencia que inexorablemente los ató a su destino. El primer vuelo efectuado en territorio nacional lo hizo Alberto Braniff, un ricachón de la época, que gustaba de la aventura y la velocidad. Después de correr coches y tras apreciar espectáculos aéreos en Francia, decidió comprarse un aeroplano y traerlo a México para pilotear. Porque don Alberto tenía todo resuelto para convertirse en el primer latinoamericano en despegar: disponía de los recursos para comprar el aeroplano, traerlo en barco desde Francia hasta Veracruz, transportarlo mediante el ferrocarril que su propio padre había construido y recogerlo en la estación San Lázaro (otro sitio marcado por el destino: ya no hay trenes pero está el metro), que curiosamente lindaba con un extenso y árido terreno propiedad de su familia, donde no crecían árboles debido a la alta concentración de sal del antiguo Lago de Texcoco. Así fue como el 8 de enero de 1910, a bordo de un aeroplano Voisin, Alberto Braniff voló alrededor de los llanos. Desde ese momento,

el sitio se convirtió en el lugar donde otros pilotos mexicanos y extranjeros practicaban —como los aspirantes a toreros lo hacen en los Viveros de Coyoacán—, efectuaban exhibiciones y pruebas no exentas de peligro, lo cual pareció no importarle demasiado a Francisco I. Madero, quien el 30 de noviembre de 1911 se subió a un aeroplano Deperdussin, convirtiéndose en el primer mandatario del mundo en efectuar un vuelo.

Durante la revolución y los gobiernos posteriores, Balbuena se transformó en un aeropuerto militar al que llegó, el 14 de diciembre de 1927, Charles Lindbergh tripulando El Espíritu de San Luis, el avión con el que había cruzado el Atlántico uniendo Nueva York y París. De acuerdo a crónicas de la época, más de trescientas mil personas



aguardaron durante horas la llegada del “Águila solitaria”, sorprendiendo al mismísimo Plutarco Elías Calles, quien sin más remedio esperó al famoso piloto más de cinco horas.

Con los avances tecnológicos, los aviones se hicieron más pesados y ampliaron su capacidad de vuelo, por lo que las pistas de tierra dejaron de ser prácticas y se optó por asfaltarlas para hacer más seguros despegues y aterrizajes. Quizá por eso al año siguiente de la llegada de Lindbergh se comenzó a construir un nuevo Aeropuerto Central, menos improvisado y donde se concentrarían todos los vuelos de las líneas que ya comenzaban a proliferar.

Y fue ese primer aeropuerto inaugurado por Lázaro Cárdenas el 11 de abril de 1939 al que se le harían una y otra vez añadidos y remodelaciones, donde el arquitecto y pintor Juan O’Gorman libró una de tantas batallas, casi siempre perdidas, en defensa del arte.

“Con calor jurídico y volcánicas alusiones a la justicia, a la equidad y al derecho, el pintor Juan O’Gorman se enfrenta a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y al Comandante de la Estación del Puerto Aéreo Central, para que no le borren ni le alteren los frescos que con ecuatorial imaginación y cálido pulso pintó en los muros de aquel edificio, mediante contrato”. Así comienza la nota aparecida en el periódico *El Nacional* del 9 de noviembre de 1938. Las obras del nuevo aeropuerto están a poco más de cinco meses de terminarse (en realidad los trabajos se concluirían satisfactoriamente trece años después, bajo el gobierno de Miguel Alemán Valdés), y la polémica sobre un mural está a punto de ocasionar un conflicto internacional con las potencias del Eje. Apenas han pasado ocho meses de la Expropiación Petrolera efectuada por el general Lázaro Cárdenas, quien ante el bloqueo comercial de ingleses y estadounidenses, ha decidido venderle el crudo a la Alemania nazi.

Comunista militante, Juan O’Gorman pinta *La conquista del aire por el hombre* en el vestíbulo de la nueva terminal. Se trata de un mural mixto: una tabla central de 12.5 por 3 metros, pintada en diez tableros desmontables. Ahí, fiel a su estilo y como hará en otras obras —siendo la Biblioteca Central de Ciudad Universitaria la última



en importancia—, O’Gorman cuenta su particular visión histórica plasmando diversas épocas y personajes que contribuyeron a la aeronáutica mundial. Aparecen el rey poeta Nezahualcóyotl sujetando un murciélago, Leonardo D’ Vinci y sus aparatos; los Hermanos Wright, Santos Dumont y su aeroplano; Amelia Earheart, Charles Lindbergh y el Espíritu de San Luis; hombres en paracaídas, globos aerostáticos. En los extremos, el pintor de treinta y tres años usa directamente las paredes como soporte de otras dos pinturas de cuatro metros de largo que desatan el conflicto. Se titulan *Los mitos religiosos* y *Los mitos paganos*. En ambas, O’Gorman arremete, por una parte, contra la ignorancia que difunde la iglesia y sus dogmas; por otro, critica ferozmente a los políticos que usan los avances de la ciencia en su beneficio personal y en contra de la sociedad. Al fondo de *Los mitos paganos*, de una construcción destruida que semeja a la Torre de Babel, emergen dos serpientes: la cabeza de una de ellas es Adolf Hitler; la otra, Benito Mussolini.

En su defensa, O’Gorman afirma que a petición expresa del jefe del Departamento de Edificios de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, José López Moctezuma, bajo las órdenes del secretario Francisco J. Mújica, le fue encargado hacer “un proyecto de decoración de la estación de pasajes del aeropuerto central de esta ciudad, y que escogió motivos anti-fascistas y de aviación en contra del (*sic*) fanatismo religioso por ser él revolucionario y comprender que el progreso está reñido con esas divisas”.¹ Un tal ingeniero Rolland, de la misma secretaría, es señalado por el pintor como el principal promotor de que los dos frescos sean borrados, ya que no quiere perder al comprador alemán de crudo mexicano.

A pesar del llamado que hizo Juan O’Gorman y del apoyo solicitado a los “artistas de México y del resto del mundo”, apelando a la libertad de expresión y de pensamiento ofrecidas por el régimen cardenista, los murales fueron borrados. Aunque no queda del todo claro si efectivamente existió alguna presión por parte del gobierno de Hitler, es probable que factores


internos determinaran el destino de la obra. Los ecos de la guerra Cristera aún resonaban, y el comunismo empezaba a ser mal visto por las élites. Incluso el malogrado candidato Francisco J. Mújica, en un intento por no parecer un radical como Cárdenas, prefirió no meter las manos por el pintor quien, como decía la nota periodística, “calenturientemente defiende sus frescos en contra de la gélida racha de la brocha de cal que quiere borrarlos”.

Años después, O’Gorman pintó de nuevo *Los mitos paganos* incluyendo las cabezas de Hitler y Mussolini. El cuadro pertenece a una colección particular. La otra parte del mural no volvió a pintarla y sólo se conoce mediante de fotografías.

El miércoles 19 de noviembre de 1952 se publicaron en los periódicos nacionales varios anuncios a página completa en los que se felicitaba, cómo no, a Miguel Alemán por la inauguración del nuevo Aeropuerto Central, proyecto de Augusto Álvarez, un edificio de 280 metros de longitud por 42.50 de ancho. A pocos días del cambio de poderes, el presidente se daba prisa para entregar, aunque fuera a medias, las últimas obras de su moderna administración. Al día siguiente le esperaba una larga jornada que incluía la inauguración simbólica de la joya de la corona: Ciudad Universitaria, donde Juan O’Gorman, seguramente, trabajaba en la Biblioteca Central.

El desplegado de la compañía Lockheed Aircraft Corporation, con sede en Burbank, California, expresaba su regocijo en estos términos: “Simbolizando el progreso del Mundo Libre, la República Mexicana ha desarrollado un nuevo centro de aviación mundial, dedicando la gran terminal área moderna de la ciudad de México a la más estrecha comunicación y comercio entre los hombres libres del orbe”. Al final, la empresa hacía “votos por que se mantenga y acreciente este magnífico impulso en beneficio del progreso de la aviación”.

Ninguna de las crónicas sobre la inauguración del aeropuerto alemanista, construido sobre los vestigios del cardenista, menciona *La conquista del aire por el hombre*.

¿Ahora que se va a construir el nuevo aeropuerto internacional, Norman Foster y Fernando Romero le tendrán reservado un sitio al mural de Juan O’Gorman? 

¹ <http://bit.ly/1vEy8OB>