

05.

Un regalo del cielo

Atoda prisa, visiblemente alterado, el jefe de la flamante y diminuta policía de Cancún, mayor Enrique Bigurra, urgió a su vecino, el capitán Luis Hurtado y Matute, para que abordara su vehículo: –¡Súbete, hermano! ¡Hay un problemón en la aeropista!

En efecto, había un problemón: un gigantesco jet 707 de la empresa Trans World Airlines (TWA), de cuatro motores, acababa de aterrizar en la aeropista Puerto Juárez, clausurada desde hacía meses y que no contaba, en consecuencia, con ninguna ayuda a la navegación aérea: ni luces de aproximación, ni radio, ni torre de control.

Hurtado y Matute, a la sazón jefe del Escuadrón de Rescate de Fonatur, recuerda vivamente el episodio: “¡No lo podías creer! Esa cosa monstruosa en medio de la pista, una escena irreal. El piloto, un gringo güerito, estaba apenadísimo. *I'm sorry, I'm sorry*, no se cansaba de repetir. Yo estaba admirado de que hubiera podido bajar sin consecuencias.”

En efecto, la longitud de la pista no estaba calculada para pájaros de ese tamaño. Pero el piloto demostró su pericia: apenas tocó tierra, frenó con toda la potencia de los motores y logró detener la carrera a escasos metros de que el fuselaje se impactara en la selva.

Continúa Hurtado: “La pista se llenó de curiosos, mucha gente del pueblo fue a ver el show. El avión venía a recoger pasaje, por suerte estaba vacío. Ahora el problema era sacarlo. El piloto nos dijo: si cortamos la maleza que está cerca de la pista, yo lo saco. Órale, dijo Bigurra, manos a la obra. Así que trajimos como 50 machetes, y entre la media docena de policías, unos rescatistas que mandé llamar y los mirones, en un par de horas quitamos todos los arbustos que representaban un riesgo, los que estaban cerca y que podían impactar las alas.”



ALANPRIETOS

El arquitecto Carlos Lazo.



El jet de TWA tras el infortunado aterrizaje: mucho aparato para tan poca pista, pero el incidente terminó sin consecuencias.

El despegue debió ser emocionante: “El gringo se colocó en la cabecera, aceleró los motores al máximo, todo el avión temblaba y rechinaba, soltó los frenos de golpe, ¡y vámonos! Al principio parecía que no, que le iba a faltar pista, pero al final se elevó, librando las copas de los árboles. La gente feliz, aplaudiendo.”

Fue un vuelo muy corto. Apenas unos minutos para llegar al destino original del plan de vuelo: el Aeropuerto Internacional de Cancún.



A principios de la década de los 50, el secretario de Comunicaciones de México se llamaba Carlos Lazo. Este Lazo era un genio en toda la extensión de la palabra: arquitecto de profesión, construyó escuelas y hospitales, bosquejó iglesias y mercados, concibió complejos habitacionales (el multifamiliar Miguel Alemán, primero en su género en el país), diseñó la Ciudad Universitaria, construyó el Centro SCOP, y aún le dio tiempo de meterse a la política. Más hubiera hecho, pero la muerte lo sorprendió a los 41 años, al desplomarse el avión en que viajaba en el vaso del lago de Texcoco.

Entre sus proyectos inconclusos, Lazo imaginó un circuito náutico en el Caribe, que implicaba unir a La Habana, vía ferry, con Isla Mujeres. Como primer paso, Lazo hizo trazar una carretera entre Valladolid, en Yucatán, y Puerto Juárez, en el desolado territorio de Quintana Roo, un camino de terracería que remataba en los plantíos de cicales de la costa, frente a la ínsula. De paso, Lazo habilitó en las cercanías una pista de aterrizaje para avionetas, que empezó a funcionar en 1954.

Orientada conforme a los vientos dominantes, en dirección NW/SE (para los conocedores, orientación 12/30), en realidad se trataba de una plancha de sascab comprimido, de unos 600 metros de longitud, que en los manuales

Fernando Martí

de navegación aérea recibió un nombre oficial: Aeropista Puerto Juárez. Un año después, el deceso de Lazo se convirtió en el epitafio del Circuito Náutico del Caribe. El proyecto del ferry fue olvidado y los planes de pavimentar la carretera se perdieron en la maraña burocrática. La Aeropista Puerto Juárez cayó en desuso. Quizás en forma ocasional recibió algún mantenimiento, pero la selva tropical recuperó su territorio: la pista estaba totalmente cubierta de maleza unos años después.



Desde que aceptó el trabajo, el responsable de echar a andar el proyecto Cancún, Antonio Enríquez Savignac, se puso a la busca de un colaborador muy peculiar: un experto en aeropuertos. Uno de los candidatos al cargo respondía al nombre de Sigfrido Paz Paredes.



Dos gráficas correspondientes a noviembre de 1971, cuando la aeropista se hallaba en plena remodelación (y la terminal en construcción).



ARCHIVO JAVIER SOLÓRZANO



ARCHIVO JAVIER SOLÓRZANO

Un coqueto pasillo conectaba los dos cuerpos de la rústica terminal. Cuando cesó de funcionar la aeropista, las instalaciones albergaron un aviario.

Recuerda Paz Paredes: “Yo había supervisado la ampliación del aeropuerto de México y la construcción del aeropuerto de Manzanillo. Y sabía bastante de rutas aéreas y de tráfico de pasajeros. Así que caí como anillo al dedo.”

La encomienda de Paz Paredes era supervisar la construcción de un aeropuerto internacional pero, mientras esto sucedía, surgió la sensata idea de rehabilitar la pequeña aeropista, aunque fuera para permitir el arribo de vuelos privados. Otra vez Paz Paredes: “Venir a Cancún era una locura. Tenías que volar a Mérida en avión, de ahí a Isla Mujeres en avioneta, y luego a Cancún en lancha. Te llevaba todo el día.”

Pero ahí estaba la maltrecha aeropista de Lazo. Apunta Javier Solórzano, el primer responsable de la traza urbana: “Al principio, ni siquiera sabíamos que estaba ahí. Nos cayó literalmente del cielo, un regalo de la providencia. Estaba parcialmente cubierta de maleza, pero el relleno era muy bueno, todo de sascab y muy bien compactado. De inmediato comprendimos que la podíamos volver operativa en pocas semanas.”

Así que ese rescate pasó a formar parte de la lista de prioridades. Agrega Solórzano: “Decir prioridad es un decir, porque todo era prioritario: los campamentos, los rellenos, el puente de la Nichupté (el de madera),



los bancos de materiales. Pero la pista de aterrizaje era urgente, porque el Banco de México quería simplificar el acceso de sus funcionarios y de las constructoras.”

Precisa Rafael Lara, entonces supervisor de las obras: “Rehabilitamos la aeropista muy en serio. Primero la crecimos a mil 100 metros y la ampliamos a 35, para que llegaran los DC3. Todas las especificaciones técnicas se cumplieron, en cuanto a la calidad de la base y del asfalto, con sus respectivos riegos de impregnación y de sellado, para rematar con la gravilla y la compactación. De hecho, fue la primera obra que se terminó con la técnica del *slurry seal*, que entonces era una vanguardia tecnológica. Seguía siendo una aeropista, porque no tenía equipamiento, luces y esas cosas, pero parecía un aeropuerto. Todo un lujo.”

Todo eso, pese a que era difícil construir en el Cancún prehistórico. Agrega Lara: “El acceso a la pista se ubicaba en la carretera a Valladolid, pero los bancos de materiales estaban en la carretera a Chetumal, un rodeo de muchos kilómetros, así que tuvimos que abrir una brecha. Y el agua la acarreábamos desde la laguna, hasta que un chiclero nos dice: ‘Para qué sufren, si ahí hay un cenote’. Así que cambiamos nuestra fuente de suministro.”

No sólo cambiaron la fuente de suministro: por decisión de Solórzano, también se reubicó la cabecera de la pista, de modo que la terminal se ubicara junto al cenote. Y en las cercanías se contruyó una peculiar torre de control, que remataba en una pintoresca palapa. La tarea tomó unos cuatro meses, porque fueron muchos viajes de sascab, muchas horas de compactación, muchas capas de gravilla y asfalto, pero hacia fines de 1971 la Aeropista Puerto Juárez estaba lista para ser reinaugurada.

Una panorámica de un Cancún diminuto. En la parte izquierda de la avenida Tulum se aprecian las supermanzanas 3 y 5, ambas en construcción. Del lado derecho, la 22, y con muy pocas construcciones visibles, la 24 y la 25, que constituían la totalidad del casco urbano. Es notable el avance en el trazo del bulevar Kukulcán y la carretera al aeropuerto. Al fondo, conectada por una brecha serpenteante, la aeropista Puerto Juárez.



La tripulación del primer vuelo comercial de Mexicana, en 1973, cuando las aeromozas lucían la moda de los *hot pants*.



Con todo y su remozamiento, la Aeropista Puerto Juárez tenía un tráfico muy reducido. El Gruman del Banco de México llegaba un par de veces por semana, y de repente aparecía en el horizonte un avión privado, pero la aeropista era un paraje hartamente solitario. A pesar de la escasez de clientes, el operador de radio cumplía un horario regular: de las 8 de la mañana a las 5 de la tarde.

Un tiempo después empezó a utilizar la pista Aerolíneas Bonanza, un servicio de aerotaxi que tenía su base en Mérida y efectuaba vuelos no regulares a Cozumel, a Isla Mujeres y a Tizimín, en aviones turbohélices, marca Hawker Siddeley, para 42 pasajeros. Hay también quien recuerda operaciones esporádicas de unos Twin Otter, para 14 pasajeros, pero eran excursiones de entrada por salida, porque no había dónde quedarse.

Fue entonces cuando a Enríquez Savignac se le ocurrió empezar a traer turistas. Recuerda Paz Paredes: “Nos instruyó para que armáramos un paquete con la aerolínea Saesa, una filial de Aeroméxico, que estableció el primer vuelo regular, con un par de llegadas semanales, desde Mérida. Le pusimos *Aventura en Cancún* y empezó a tener éxito. Los grupos aterrizaban en la aeropista, de ahí los llevábamos a conocer las obras, comían en Playa Chac-Mool, luego los cruzábamos en lancha y dormían en Isla Mujeres. Así llegaron a Cancún los primeros turistas.”

En febrero de 1973 la aeropista recibió un vuelo memorable: el primer aterrizaje de Mexicana de Aviación, que a la larga se convirtió en la aerolínea que más pasajeros trajo a Cancún en las primeras décadas. Fue un tour de promoción, repleto de agentes de viaje, en un cuatrimotor de hélice DC6, que tardó tres horas y media en llegar desde la Ciudad de México (con escala en Mérida), con 72 pasajeros a bordo.

El copiloto en turno, Pedro Cota, recuerda así el arribo: “Teníamos toda la información necesaria para el aterrizaje: cartas de navegación,

Fernando Martí

cartas del aeropuerto y la orientación de la pista, pero era un aeropuerto con una torre de control de palapa, con un radiofaro de muy baja frecuencia y una antena demasiado rudimentaria”.

El capitán de la nave, Antonio Gutiérrez Rodríguez, apunta: “En realidad, el destino Cancún no estaba posicionado, así que el plan de vuelo era Distrito Federal-Puerto Juárez-Distrito Federal, porque el aeropuerto se llamaba así, Puerto Juárez.”

La apertura de los primeros hoteles, a mediados de 1974, incrementó el tráfico en forma moderada. Pero no había capacidad para recibir flujos más robustos: la terminal era otra pequeña palapa, a la que se accedía por un pasillo sin paredes, donde los pasajeros esperaban que les entregaran en la mano su equipaje. Ni posiciones de despacho, ni bandas de acarreo, ni salas de espera, ya no digamos hangares.

Al fin, en marzo de 1975, se cumplió la fecha fatal: abrió sus pistas el Aeropuerto Internacional de Cancún. Los técnicos de Infratur pintaron una gran cruz sobre la aeropista, para indicar a los pilotos que estaba en desuso, y al edificio terminal, la palapa redonda junto al cenote, se le halló otra vocación turística, al ser convertida... ¡en aviario!



Otra vez abandonada, la Aeropista Puerto Juárez pasó a formar parte del inventario de Infratur, que consideró prudente incorporarla al diseño de la traza urbana. Ciertamente, estaba lejos de las primeras súper-manzanas, pero con el tiempo la ciudad crecería y la pista podía convertirse en una soberbia avenida, con ocho carriles de circulación, uniéndose en diagonal las carreteras que comunicaban a Cancún con Mérida y Chetumal, con el nombre de Libramiento Kabah.

Mientras eso sucedía, la pista se convirtió en un descampado. Tal vez la cruz que advertía sobre su baja como aeropuerto no era suficientemente grande, o se había borrado con el tiempo, la cuestión es que el piloto de TWA no advirtió su presencia. En su descargo, opinaba Paz Paredes: “Por supuesto, se trató de un error humano. Pero hubo sus atenuantes. La principal: las pistas de la aeropista y el aeropuerto tenían idéntica orientación y estaban distantes unos pocos kilómetros, menos de quince, que es nada en navegación aérea. Visualmente, el piloto vio Cancún, vio la aeropista, estaba distraído, y se equivocó. Por suerte, pudo frenar a tiempo, porque la aeropista no estaba calculada para aviones de ese tamaño.”

Tras esa odisea, la aeropista quedó clausurada para siempre. Con el tiempo se convirtió en avenida de vocación comercial, dando albergue en sus orillas a centros comerciales, distribuidoras de autos, estadios deportivos, parques urbanos, plantas de tratamiento, centrales eléctricas, y hasta el cascarón inconcluso de la catedral de la ciudad. En su largo trayecto, sin embargo, no hay ninguna placa que recuerde que alguna vez fue la puerta de entrada del proyecto Cancún. ●



BIBLIOTECA ANTONIO ENRÍQUEZ SAVIGNAC

Mexicana efectuó el primer vuelo, pero la organización del primer tour es mérito de Aeroméxico. La excursión duraba de cuatro a cinco días, el aterrizaje era en Cancún, pero la pernocta se hacía en Isla Mujeres.