

## LINDBERGH EN MEXICO

Por Juan A. José

“Cuando mis abuelos llegaron a la Ciudad de México el 14 de Diciembre de 1927, la primera impresión que se llevaron es que se trataba de una ciudad vacía, una ciudad en la que no había casi gente en las calles y eso les sorprendió. Conforme fueron buscando en vano al tío que debía esperarlos en la estación del ferrocarril, a mis abuelos recién llegados de Turquía no les quedó otra alternativa que buscar a la comunidad judía de México y pedir ayuda. –Señor, disculpe—preguntó mi abuelo --¿sabe usted dónde hay judíos en México? ¡En la Lagunilla! Fué la respuesta general, pero hoy no vaya para allá porque no va a encontrar a nadie, “¡todos se fueron a Balbuena a recibir a Lindbergh! Más o menos así comienza la película mexicana “Novia que te vea”, realizada en 1993. La visita de Charles A Lindbergh a México en 1927 puede ser considerada como la primera, la más tumultuosa y la más clara expresión de la forma cómo los mexicanos acogemos a nuestros visitantes, expresión que volvimos a repetir varias veces, en especial durante las visitas 4 del Papa Juan Pablo II.

Lindbergh nació en 1902 en Detroit, Michigan hijo de Charles August Lindbergh y Evangeline Lodge Land, quienes por cierto visitaron la ciudad fronteriza de Tijuana, Baja California durante su viaje de bodas. Su primer viaje importante fuera de su país lo hizo a Centroamérica, en 1913, cuando viajó por barco con su mamá a Panamá a visitar las obras de la vía interoceánica, a cuya construcción contribuía su padre en calidad de miembro del Comité del Congreso Norteamericano sobre el Canal. No hay evidencia para documentar que Lindbergh hubiese visitado Tijuana u otra ciudad mexicana durante su estancia en San Diego, en tiempos de la construcción del Ryan NYP, “Espíritu de San Luis”, ni tampoco que haya sobrevolado territorio mexicano durante los vuelos de prueba de la aeronave. El 23 de Septiembre de 1927 el “Espíritu de San Luis” sobrevuela Mexicali, Baja California, en ruta entre San Diego y Tucson como parte del exitoso tour de promoción de la aeronáutica auspiciado por el Fondo Guggenheim. La segunda visita que hace a los cielos de México ocurre al día siguiente cuando sobrevuela el Estado de Chihuahua en ruta a El Paso procedentes de Lordsburgh. Cabe destacar que este autor no ha encontrado evidencia que demuestre que tales sobrevuelos del territorio nacional, si bien breves, contasen con previa autorización por parte de las autoridades mexicanas, por lo que quizás Lindbergh literalmente violó nuestro espacio aéreo.

Los antecedentes del vuelo entre Washington, D.C. y la capital de México en Diciembre de 1927, que dio inicio a la primera visita formal de Lindbergh a nuestro país, tienen su origen fundamental en la buena relación que establecieron entre sí Lindbergh y Dwight W. Morrow desde que se conocieron en la sede temporal de la Casa Blanca en Washington, D.C. en Junio de 1927. Morrow hacia entonces un importante y acaudalado abogado y hombre de negocios, socio de la poderosa J.P. Morgan & Co. se convirtió en una persona decisiva en la vida del joven héroe al que consideraba había que literalmente “proteger de los lobos”. En Agosto de 1927 Morrow fue nombrado Embajador en México. El 29 de Septiembre Lindbergh escribió a su amigo y asesor financiero felicitándolo por el nombramiento y comentando que “por lo poco que he podido ver en nuestras fronteras, me temo que el puesto será difícil”, agregando en la misma carta que “si hay alguna oportunidad en la que pueda ser de ayuda para usted, por favor llámeme”. El 4 de Octubre Morrow en respuesta a su carta de felicitación escribió a Lindbergh: “Usted me habló alguna vez sobre la posibilidad que usted hiciera vuelos en Latinoamérica... sería bueno hablar de ello...”, y así lo hicieron antes de que Morrow saliera hacia México a finales de Octubre de 1927. El diplomático percibió acertadamente que la fama de Lindbergh podría ser bien empleada en su misión en México, mediante un vuelo de “buena voluntad” a ese país, que se podría realizar para relajar un poco el ambiente de hostilidad que prevalecía en las relaciones bilaterales hacia 1927. A la luz de la reacción positiva percibida en México ante las insinuaciones de Morrow sobre un viaje de Lindbergh al país, se fueron destrabando las barreras en la Unión Americana y se fueron encontrando buenas razones para hacer de ese viaje el primer punto, si bien focal, de una gira por América Latina. A finales de Noviembre dos patrones de eventos convergieron para evitar una demora indefinida de los planes para la realización del vuelo, uno de ellos se trata de la intención del gobierno norteamericano de emplear a la aviación como herramienta de diplomacia –arte en el cual destacaría en el futuro cercano Juan Terry Trippe, al mando de su Pan American Airways con la que Lindbergh tendría fuertes y prolongados lazos. Lindbergh posiblemente tenía la intención de sondear las posibilidades de que una empresa estadounidense organizara una o varias líneas que volaran a México, Centro y Sudamérica, ante el temor de que otro país se les adelantara como había ocurrido con la SCADTA colombiana en la que eran accionistas mayoritarios empresarios alemanes, situación que podría significar alguna presión sobre el Canal de Panamá. Cabe destacar que los gastos del viaje fueron cubiertos por el mismo aviador, y no por alguna aerolínea o

gobierno. El segundo patrón en referencia tiene que ver con el extraordinario y rápido éxito de Morrow en su gestión diplomática, que le valió la confianza del Presidente Plutarco Elías Calles.

“Déjeme los problemas del vuelo a mí...”, le había dicho Lindbergh a un Morrow no muy contento por la intención del aviador de hacer el vuelo sin escalas. En realidad la idea de hacer el vuelo sin escalas fue para tratar de cumplir con un itinerario y llegar al destino a tiempo, sin importar vientos, niebla o tormentas, como si estuviera en un vuelo de rutina del correo aéreo, lo cual llamaría más la atención en beneficio de la aviación. Calles encantado con la idea de tener a Lindbergh en México, envió a principios de diciembre un cable a los Estados Unidos en el que no solamente lo invitaba al país, sino que le prometía una recepción “con todo cariño”.

El “Espíritu de San Luis” despegó desde el Bolling Field de Washington, D.C., a las 12:25 p.m. hora del este del día 13 del mismo mes, llegando a Balbuena a las 3:40 p.m., hora del este del día 14. Varias fuentes establecen la llegada a las 2:39 tiempo de México, el vuelo según Lindbergh tuvo una duración total de 27 horas y quince minutos. En ruta mantuvo su curso correcto hasta que sobrevoló Tampico, a la que identificó por los tanques de petróleo. Después, algo salió mal: “Creo que fue mi culpa” afirmó el propio aviador, produciéndose una demora de una hora con quince minutos en relación al tiempo estimado de vuelo. Dramática fue la espera para quienes le recibirían en Balbuena, incluyendo al Presidente --que fumaba cigarro tras cigarro, Morrow, los altos dignatarios y miles de personas que acudieron al lugar, cifra que según la fuente puede ir desde 100,000 que se afirma en Excélsior, hasta los 200,000 que calculó el aviador y comediante Will Rogers que estaba entre los presentes. Las crónicas citan a Calles diciéndole a Morrow: “Si se ha estrellado en el camino sería la mayor calamidad que haya caído sobre México” y reflejan la tensión que prevalecía en el ambiente de Balbuena en espera de noticias sobre el avión. Había temor del impacto que un accidente de Lindbergh en este viaje pudiera tener en el desarrollo de la aviación mundial. No hay que olvidar que en el México de 1927 se escuchaban aún los ecos de la Revolución y en el que el aterrizaje forzoso o accidente de un piloto, más aún de un extranjero y en especial “gringo”, podría ser algo muy serio y mucho peor tratándose del hombre más famoso del mundo. Sólo para refrescar la memoria hagamos referencia a la suerte de los aviadores españoles Joaquín Collar y Mariano Barberán, que perecieron en circunstancias poco favorables para la imagen de México, intentando volar entre La Habana, Cuba, y la Ciudad de México en junio de 1933, tras haber volado sin escalas entre Sevilla, España y Camagüey, Cuba en su avión bautizado “Cuatro Vientos”. Mejor suerte tuvo Amelia Earhart, quien al intentar volar sin escalas entre Burbank, California y la Ciudad de México el 19 de abril de 1935, al igual que Lindbergh también llegó demorada, sólo que ella aterrizó brevemente en Nopala, Hidalgo, luego de haberse lastimado un ojo con alguna partícula o insecto y con el fin de orientarse.

En medio de la espera un Fairchild de la Compañía Mexicana de Aviación que había salido desde Tampico poco antes de que Lindbergh sobrevolara ese puerto apareció en el horizonte. Confundido con el “Espíritu de San Luis” produjo excitación entre la multitud.

“El catorce de diciembre de/ aquel año veintisiete / muy presente tengo yo./ En el Valle de Toluca un avión se apareció...” dice el corrido y efectivamente Lindbergh fue a dar a Toluca, donde finalmente ubicó su posición y enfiló hacia el Valle de México. Hacia las dos de la tarde se anunció oficialmente en Balbuena que había sido visto sobre la capital del Estado de México, dándose órdenes a la escuadrilla 9 de aviones que estaba preparada para escoltarlo para que despegase a su encuentro, lo cual ocurrió cuando el monoplano 31 – A piloteado por el mayor Agustín Castrejón lo identificó sobre los Llanos de Salazar. Alfonso Reyes en un tono más literario, nos cuenta el pequeño error de navegación de Lindbergh en su obra “Caído del Cielo” de la siguiente manera: “Sencillo jinete apea de la silla y comparte con su caballo mitológico el último sandwich de jamón. Después sonrío. Cuenta que se ha perdido en las veredas el aire, que todavía no hay en el cielo suficientes señales de Touring Club; que el firmamento mexicano tiene un gran declive hacia el Pacífico (tal vez afinidades asiáticas), y que eso lo hizo rodar un poco hacia el Poniente...”

Luego de pasar Tampico Lindbergh había sobrevolado parte de los Estados de Veracruz, San Luis Potosí, Guanajuato Michoacán y el Estado de México. En el marco de su desorientación, Lindbergh narra una curiosa anécdota: Resulta que tras salir de la zona de mal tiempo, trató de guiarse por los mapas de México que había obtenido en su país sin lograr ubicar bien las referencias, que comenzaron a no corresponder entre lo que veía desde el avión y lo que leía en el mapa. Intentó emplear la técnica de identificar las poblaciones leyendo sus nombres en las estaciones del tren. Lamentablemente todo lo que veía en las estaciones del tren de México letreros en los que se podía leer la palabra “Caballeros”. Pero no había población alguna con ese nombre en el mapa del aviador, quien al ver que todas las estaciones que inspeccionaba se llamaban igual, se dió cuenta que ese nombre correspondía a un lugar propio para hombres, ¡léase el baño!. Lindbergh continuó guiándose en lo posible por accidentes geográficos hasta que vió una ciudad bastante grande, donde pudo observar un

letero en una pared que decía “Hotel Toluca”, lo cual le permitió identificar su posición y determinar su rumbo correcto hacia la capital de la República.

En Balbuena estaban a recibirlo además de Calles y Morrow otras personalidades como el general Alvaro Obregón, miembros del gabinete, el jefe del Estado Mayor Presidencial, comisiones del Senado de la República, la Cámara de Diputados, el Ayuntamiento de la ciudad, las Fuerzas Armadas, miembros del cuerpo diplomático, aviadores y público en general. Ya en tierra, Morrow condujo a Lindbergh ante Calles, entonándose los himnos nacionales. “Lo felicito por su viaje, es una gloria más para su patria y una nueva gloria para usted”, fueron las palabras de Calles, que después se volvió hacia Morrow y añadió: “Tengo el gusto de entregar a usted sano y salvo al coronel Lindbergh, dentro del territorio de mi patria”. Acto seguido, el presidente municipal en comisión de Ayuntamiento de la Ciudad de México, señor Arturo de Saracho entregó a Lindbergh las llaves de la ciudad, con las cuales dijo: “Puede usted hacer lo que guste”. ¡Y que si lo hizo!, ya que capturó para sí y para las causas que perseguía, la atención de la población entera, del gobierno y de las fuerzas armadas mexicanas. En este sentido Calles declaró a la prensa reunida en Balbuena: “Pero no tiene sólo interés técnico como acto heroico de aviación... Lo considero sobre todo, como una valiosa Embajada de Buena Voluntad que envía el pueblo de Norteamérica, que seguramente al enviarnos a su representativo más alto de la juventud, de la voluntad y del heroísmo de los Estados Unidos, lo hizo para producir un acercamiento espiritual y material más firme entre ambos países. Si traduzco acertadamente el significado del viaje de Lindbergh, puedo asegurar que sus resultados, desde el punto de vista a que me refiero, serán, han sido ya más bien positivos e inmediatos”. El recorrido entre Balbuena y la sede de la Embajada de los Estados Unidos, ubicada entonces en un predio de la esquina que hacen las calles de Niza y Londres en la Colonia Juárez (hoy en día es el restaurante “La Calesa de Londres”), tomó más de una hora, en la cual el ilustre visitante fue objeto de la aclamación de miles de capitalinos. En su diario, la señora Morrow se refiere al recorrido de la caravana de una manera elocuente: “¡Oh, las multitudes en las calles camino a la Embajada... en árboles, en postes de telégrafos, sobre los toldos de los autos, techos y hasta en las torres de la catedral. Flores y confetti volaban en todo momento...!”. Por toda la ciudad el grito ¡Viva Lindbergh! se escuchó a viva voz. En las tiendas de la capital las banderas de los Estados Unidos y las grabaciones de su himno se agotaron, la ciudad se llenó de fotos de Lindbergh y mientras las diferencias diplomáticas eran olvidadas, al menos por un tiempo, los mexicanos se dedicaron a bautizar “Lindbergh” a platillos de comida, escuelas, teatros, bebidas y cuanta cosa imaginable.

Durante su estancia en la Ciudad de México se hospedó en la Embajada. El 15 de diciembre visitó la Secretaría de Relaciones Exteriores, luego en Palacio Nacional fue recibido por Calles, de ahí se trasladó al Centro Escolar “Benito Juárez”, donde presidió la inauguración de la biblioteca Lincoln. Por la tarde asistió a la sesión de gala en su honor de la Cámara de Diputados donde fue condecorado y vio el Calendario Azteca. El 16 de diciembre visitó el Colegio Americano donde al hablar a los alumnos se refirió al futuro del transporte aéreo entre México y los Estados Unidos: “La aviación muchachos, es el medio futuro de transporte entre Estados Unidos y este país... cuando ustedes crezcan ya el vuelo entre los dos países se hará por rutas regulares...”. Por la tarde fue a Balbuena donde hizo seis vuelos sobre el Valle de México en un avión “Morane Saulnier”, MS – 35, Reg. 31 – A – 123 de la entonces Fuerza aérea nacional. El primer vuelo lo hizo con el piloto Alberto Castrejón, luego volaron con él entre otros Will Rogers y el general Alvarez. Lindbergh expresó su admiración hacia los pilotos mexicanos principalmente hacia Castrejón y Emilio Carranza al que había conocido en El Paso el 24 de septiembre, durante el tour Guggenheim. Los pilotos mexicanos se enfrentaban no sólo a la importante elevación de la capital, sino a los vientos tan cambiantes y a la orografía de la región --“nunca había visto el viento cambiar tan rápido”--, dijo Lindbergh. El 17 de diciembre se llevó a cabo el gran festival en el Estadio Nacional organizado en su honor por la Secretaría de Educación Pública. Más de sesenta mil personas colmaron las graderías. Lindbergh llegó al estadio acompañado de Calles y Morrow. Ese día el “Espíritu de San Luis” recibió en las tolvas del motor dos banderas mexicanas que le fueron pintadas. El 18 de diciembre asistió en el Rancho “El Charro” a un jaripeo y en la Plaza de Toros “El Toreo” en Sotelo, asistió a una corrida de la que seguramente lo que más le gustó fué el capote que le obsequió el matador José Ortiz. En el zócalo de la ciudad se llevó a cabo un impresionante desfile obrero en homenaje al visitante, en el que pudieron haber participado más de cien mil trabajadores. Lindbergh presenció el evento desde los balcones del Palacio Nacional en compañía de Morrow y funcionarios del gobierno mexicano. El día 19 visitó Xochimilco donde subió a una trajinera. El general Roberto Fierro en sus memorias afirma haber recibido la orden superior de actuar como su ayudante de campo, junto con el general José Luis Amezcua y los pilotos Gustavo León, Alfredo Lezama y Fritz Bieler. Hasta se retrató en un set arreglado con decoración alusiva al “Espíritu de San Luis” por un fotógrafo ambulante. El 20 de diciembre realizó una serie de vuelos al mando del Fairchild FC –2, matrícula M –SCOE

de la Compañía Mexicana de Aviación. Entre los pasajeros se incluyeron al Presidente de la República (en su primer vuelo), al general Alvaro Obregón y a su amigo Dwight Morrow. “¡Quién no se siente seguro volando con el coronel Lindbergh!” afirmó Calles tras el vuelo. En este marco hubo una exhibición de destreza por parte de pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana. Por la tarde tocó el homenaje de las fuerzas armadas de México, presidiendo el acto en representación de Calles el general Joaquín Amaro, Secretario de Guerra y Marina. El siempre “elocuente” de Lindbergh al preguntársele su opinión sobre el Colegio Militar respondió: “Fine, just fine...” Sin embargo más tarde, ese mismo día Lindbergh hubo de hacer un esfuerzo y habló, presagiando en esa oportunidad lo que ahora, gracias al esfuerzo de los pioneros y los legendarios se ha hecho realidad. Estaba convencido que las condiciones existían para el establecimiento de una línea aérea entre Estados Unidos y México y pretendía el apoyo necesario de los gobiernos, los hombres de negocios y el pueblo. El 21 de diciembre de 1927 Anne Morrow llegó a la Ciudad de México a pasar la Navidad con su familia. Ironía es que no estaba muy contenta que digamos con la idea del asunto del héroe invadiendo el entorno familiar, tanto que escribió en su diario, que “ella no iba a reverenciar a Lindy”. Con lo que no contaba la tímida, pequeña, culta y hermosa Anne era con el destino mismo, ¿quién iba a decir a esa niña que llenó un cuestionario de rutina para graduarse en la escuela privada de Miss Chapin de Nueva York, respondiendo a una pregunta sobre su “esposo ideal” con un “quiero casarme con un héroe”, que no sólo se casaría con uno, sino que éste sería el más famoso? El día 22 y con apoyo de Henry Ford, la madre del aviador llegó a México en forma espectacular en el avión más grande que haya operado hasta entonces en Balbuena: un “Ford Trimotor” 4 – AT – 10, matrícula NC-1077. Nuevamente tocó al mayor Alberto Castrejón, en este caso acompañado por el capitán Alberto Viéytez, salir al encuentro de la aeronave de la señora Lindbergh que como la de su hijo se había desviado de su ruta. Lindbergh despegó en el “Espíritu de San Luis” al encuentro del “Ford”, sin lograrlo. Al regresar hubo de realizar tres pequeños vuelos para evitar lastimar a alguien entre la multitud que estaba esperando en el aeródromo. Antes de recibir a su mamá tuvo tiempo ese día de visitar Teotihuacán, donde Obregón le ofreció un banquete en la llamada gruta y hasta subió a la Pirámide del Sol. El 23 Lindbergh salió hacia Cuernavaca, Morelos, con el general Pedro Caloca y un grupo de militares, -- Emilio Carranza incluido—donde los miembros de la Fuerza Aérea le ofrecieron una fiesta en el Hotel Jardín Borda. Los relatos disponibles hablan de que Lindbergh se la pasó muy bien con los militares mexicanos, tanto que se hace en ellos referencia a las bromas que el norteamericano aplicó a algunos aviadores mexicanos ya entrada la madrugada cuando éstos dormían. La Noche Buena transcurrió en el íntimo ambiente de la familia Morrow, funcionarios de la Embajada, algunos invitados cercanos a la familia y su mamá. El día de Navidad Lindbergh volvió a Xochimilco con los Morrow y su madre, jugando con relativo éxito al incógnito. En un momento dado, Lindbergh se salvó de una desagradable experiencia cuando uno de los amigos de Morrow, fue confundido por un mexicano de gran tamaño que lo abrazó y sin darse cuenta de su error le dijo al supuesto Lindy: “¡Adorado héroe no puedo dejarlo pasar sin abrazarlo!”.

El 26 de diciembre recibió de Juan Guillermo Villasana cartas aéreas para la ruta de México a Guatemala y piloteó el “Ford” que trajo a su madre, llevando a bordo entre otras personalidades al Secretario de Guerra y Marina, general Amaro y su esposa, a Bill Stout y a miembros de la familia Morrow entre los cuales se menciona a la señora Morrow, una hermana del Embajador y a las hijas del mismo, siendo esta la primera oportunidad en la que Anne, (ya para entonces enamorada) volaría con quien años después escribiría algunas de las más interesantes páginas de la exploración de rutas aéreas internacionales. El día 27 acudió a despedirse de Calles en el Castillo de Chapultepec. El 28 partieron de México tanto el “Ford” como el “Espíritu de San Luis”, llevando consigo el primero a su madre hacia Detroit y el segundo al joven aviador hacia Guatemala para continuar con destino a Belice, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Venezuela, Islas Vírgenes, Puerto Rico, República Dominicana Haití y Cuba. Entre los obsequios y reconocimientos que recibió durante su estancia en México se encuentran: La cruz de la orden del mérito y el valor, que le entregó Calles, medalla de oro del Senado, medalla de oro de la Cámara de Diputados, medalla de oro de Correos, album del Colegio Militar, tres piezas de Talavera del Estado de Puebla, llaves de la Ciudad de México y Tampico, insignia en oro de la Federación Aeronáutica, un sarape cortesía de Alvaro Obregón, regalos y membresías diversas de los residentes americanos en México. Federación clubes de madres, la YMCA, federación de trabajadores de México y de diversos artistas y particulares mexicanos.

“Este vuelo no será el único que yo realice, pues tengo pensado regresar al país dentro de pocos años...” Palabras que Lindbergh pronunció el 20 de diciembre de 1927 en el Casino del Colegio Militar, agradeciendo uno más de los homenajes que recibió en nuestro país. Y cumplió,,,,,

Entre octubre y noviembre de 1928, emplea como pretexto una invitación para hacer un viaje de cacería y visita México volando un biplano Curtiss Falcon, matrícula NC 7455 y al que se le conocía como el “Lindbergh Special”, siendo en realidad una versión modificada del Falcon A31B, modelo 44. El recorrido

inició en el Estado de Chihuahua y culminó en Cuernavaca donde visitó a Anne, aterrizando en la Loma del Carril. Los Morrow se habían enamorado de la “Ciudad de la Eterna Primavera” tan pronto la visitaron en 1927, decidiendo construir ahí una propiedad para pasar los fines de semana a la que llamaron “Casa Mañana”. Ubicada sobre lo que era la calle de Arteaga, la casa se llama así en honor a la forma como el maestro de obras Pancho Rebollo y otros artesanos, contestaban a las preguntas del Embajador sobre cuando terminarían algo, diciendo ¡mañana!. En 1935 las primeras y segundas calles de Arteaga recibieron el nombre de “Morrow”, un merecido homenaje a una familia que no sólo hizo mucho por dar un prestigio internacional para Cuernavaca, sino que contribuyeron a la conservación y engrandecimiento de sus tesoros culturales, basten como ejemplo el hecho de que los murales de Diego Rivera en el Palacio de Cortés, fueron un regalo de Dwight Morrow o las aportaciones económicas que hicieron para arreglar los techos del mismo Palacio. Actualmente “Casa Mañana” sigue en pie sobre la calle Morrow, sólo que ahora como restaurante de comida típica mexicana llamado “La India Bonita”, que funciona desde 1933. En Febrero de 1929 realiza en favor de Pan American el primer servicio de correo aéreo en la ruta Miami-Cristóbal, en la Zona del Canal de Panamá (FAM-5 Foreign Air Mail o contratos de correo aéreo extranjero), volando con John Hambleton un hidroavión Sikorsky S-38, matrícula NC 8000; recorrido que incluyó escalas en la costa del Caribe de la Península de Yucatán. Días más tarde, el 24 del mismo mes de Febrero, regresó a México pilotando un Travel Air 6000B, número de serie 962, matrícula NR 8139. Esta aeronave posteriormente configurada como avión tanque, recibiría el nombre de “Miss Wichita” y “Romancer” en honor al cortejo de Charles y Anne. El 27 de Febrero despegó de Balbuena en el Travel Air llevando consigo a su novia, entonces ocurrió algo inesperado: Tras el despegue aterrizaron en una pradera donde hicieron un día de campo. Al volver a despegar, Charles vio que una de las ruedas se había salido de su eje y corría en tierra detrás del avión. Se dio cuenta que tendrían un difícil aterrizaje, debido a que el avión tenía un ancho tendido de las ruedas, el eje cavaría en el terreno y probablemente causaría que el avión capotease. Una complicación adicional era que se trataba de una aeronave prestada y no tenía cinturones de seguridad, por lo que los ocupantes podrían ser lanzados contra el techo de la cabina en el capoteo. Lindbergh decidió primero volar por unas horas, para reducir la carga de gasolina y minimizar el peligro de una explosión del tanque o el consecuente fuego tras el impacto, también cubrió a Anne con los cojines de los asientos y le dijo que se agarrase de la base del asiento. Planeó controlar la aeronave con una mano y con la otra asirse de un tubo de la estructura del fuselaje. Aterrizó en una rueda con el eje sin llanta alto, pero al perder velocidad, el ala cayó y la cepa del eje se enterró en el terreno, volteando de cabeza al avión. Presenciaron el incidente entre otros, Alfredo Lezama, Alberto Vieytez y Juan Pablo Aldasoro. Gran parte del material fotográfico que se tomó del hecho fue requisado por los militares que deseaban que no se hiciera del conocimiento del público. Anne no sufrió heridas pero Charles se lastimó nuevamente el hombro derecho que se había dislocado en Mayo de 1925, tras haberse lanzado en paracaídas al escapar de una aeronave que evaluaba y que no logró sacar de una barrena intencional en San Luis, Missouri. Al día siguiente del percance Lindbergh voló un biplano Fleet. Por instrucciones de Clyde Cessna, Earl Rowland voló en Marzo de 1929 el Cessna CW-6, registro 6446 en un vuelo de demostración para explorar el mercado de exportación a México. Por medio del entonces coronel Roberto Fierro, la aeronave fue entregada al gobierno mexicano y puesta a disposición de los militares en lo que se trató de una virtual confiscación. Estando Lindbergh en la Ciudad de México aceptó evaluar el uso potencial de esta aeronave como bombardero, lo cual hizo con el coronel Alfredo Lezama. De acuerdo a la fuente, tal fue el éxito de la aeronave entre los aviadores militares que hasta el general Calles se hizo de la misma, pagándose finalmente su valor a Cessna. Cabe mencionar como dato adicional que este avión fue el “Magdita” con el que Fierro participó en la carrera México-Kansas en Septiembre de 1929. En su “Autobiografía de Valores”, Lindbergh hace comentarios sobre la forma en que las fuerzas aéreas mexicanas operaban en tiempos de su visita en la primavera del 1929. “Quien controle el aire controla México”, le dijo un oficial y sobre los métodos operacionales que sorprendieron al meticuloso Lindbergh, otro oficial, un coronel cuyo nombre no indica le dijo riéndose: “Usted no entiende el combate en México”. “Los rebeldes no tienen aviones, nosotros tenemos todos los nuestros en la Ciudad de México para asegurarnos que los pilotos sean leales al gobierno. Estas son nuestras modernas armas --- apuntando hacia la línea de viejas aeronaves --- mientras las tengamos, tendremos México”.

El 12 de Febrero de 1929, Dwight Morrow convocó a la prensa en la Embajada de México: “El Embajador y la señora Morrow han anunciado el compromiso de su hija, Anne Spencer Morrow con el coronel Charles A. Lindbergh” --- leía el comunicado. De hecho se especuló sobre la posibilidad de que la boda se pudiera realizar en la Ciudad de México, pero no fue así, ya que se llevó a cabo en la casa de la familia Morrow, en Next Day Hill, Englewood, Nueva Jersey, el 27 de Mayo de ese año. Las visitas a México en 1929 tendrían un punto culminante el 9 de marzo cuando Lindbergh se encarga de realizar el vuelo inaugural de la Cía.

Mexicana de Aviación en la Ruta Aérea Contratada R.A.C.1 – México-Tampico-Matamoros, operando entonces desde Brownsville, piloteando el Ford Trimotor 5-AT-B-12, "México". El copiloto de este vuelo que duró cuatro horas y cincuenta y cinco minutos fué Roscoe V. Kent, el mecánico fué William Barcik y llevaban como pasajeros a los señores: Ing. Juan Guillermo Villasana, Jefe del Departamento de Aeronáutica; Enrique Castillo, Jefe del Departamento de Transportes de la Dirección General de Correos; Jesús Chávez y Manuel Bravo de Correos; Jacobo Dalevuelta y Fernando Ramírez de Aguilar de "El Universal"; Xavier Sorondo; Agustín Rodríguez, Rodolfo Elías Calles; la Sra. Rihl, esposa del Presidente de Mexicana y la Sra. Broatch. En el vuelo de regreso a la capital al día siguiente, el cual es la inauguración efectiva de la F.A.M. (Foreign Air Mail) 8, volaron con Lindbergh en el "México" básicamente las mismas personalidades que el día anterior, destacando que Rodolfo Elías Calles había descendido de la aeronave en Tampico en el vuelo de ida y que en el vuelo de regreso Brownsville-Tampico-México, se les agregaron Juan y Betty Trippe, así como George Rihl. El "México" tenía entonces la matrícula M-SCAN pero conservaba aún en su cola el registro temporal norteamericano 9661; posteriormente ostentaría la matrícula X-ABCB. Había sido entregado a Pan American en Enero de 1929 y asignado por ésta a su subsidiaria mexicana, siendo bautizado el 5 de Marzo por el entonces Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Ing. Javier Sánchez Mejorada. Matriculado XA-BCO se estrelló en Amecameca, Estado de México, en 1936. El 29 de Septiembre también de 1929, Charles y Anne iniciaron en Miami, en compañía de los Trippe, un recorrido por América del Sur y el Caribe a bordo del hidroavión Sikorsky S-38, matrícula NC-9137. El propósito inicial del viaje fue llevar a cabo el primer vuelo de transporte de correo a Paramaribo, Surinam desde Puerto Rico. ---FAM-6--- En los primeros días de Octubre llegaron a Cozumel procedentes de Belice acuatizando en una laguna, ya que el aeropuerto estaba aún en construcción. Los Trippe continuaron rumbo a Cuba, pero los Lindbergh se quedaron en México para hacer vuelos tratando de localizar ruinas Mayas con el Doctor Ricketson del Instituto Carnegie y el arqueólogo Alfred Kidder. Con base en Belice exploraron Guatemala, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Entre las ciudades Mayas que sobrevolaron se incluyen: Tikal, Uaxactún, Rio Bec, Chichén Itzá y Tulum. Algunas crónicas acreditan a Lindbergh el descubrimiento en 1929 de una ciudad Maya perdida en la Península de Yucatán; la realidad es que durante un vuelo sobre la región, que no debe ser otro que el de febrero hacia Cristóbal, Lindbergh había reportado haber visto lo que parecían ser restos de una ciudad Maya. Por ese motivo y con el apoyo del Instituto Carnegie y Pan American, aprovechó el viaje a Paramaribo para regresar a Yucatán a explorar y fotografiar las ruinas. Al final de cuentas lo más probable es que Lindbergh no descubrió ninguna ciudad Maya. Por su parte el Embajador Morrow dejó su puesto y regresó a su país en Septiembre de 1930 con muy buenos planes políticos y electorales. Lamentablemente la muerte terminaría con sus planes el 5 de Octubre de 1931.

Parece ser que Lindbergh no regresó a México sino hasta los años sesenta. En el interim hay evidencia de un encuentro de Charles y Anne con una Frida Kahlo (vestida de Tehuana), en 1939 en París. La conservación del medio ambiente natural y su gusto por las actividades acuáticas, fueron los orígenes de las tres últimas visitas documentadas que Lindbergh realizó a México: Una en 1968 y de la que dos pilotos de la entonces Aeronaves de México cuentan que se encontraban de pesca cerca de La Paz, Baja California Sur, cuando vieron un hidroavión sobrevolando la zona. Para su sorpresa la aeronave amarizó cerca de ellos; se trataba de un Grumman Goose G-21, matrícula N3222. Lindbergh viajaba en el avión haciendo otro más de sus viajes de ayudar a proteger a la ballena gris. Otra hacia 1967 en un viaje organizado por su hijo Jon, acompañado de otros miembros de la familia, incluyendo a su esposa y a Land, su tercer hijo. Para espanto del grupo, Lindbergh se metió a nadar entre las ballenas. Y finalmente en 1972, cuando fue entrevistado en un hotel de la ciudad de México, a donde acudió nuevamente como parte de sus esfuerzos en defensa de la ballena gris.

De las visitas de Charles Lindbergh a México nos han quedado muchos recuerdos, por ejemplo: El "Teatro Coronel Lindbergh", bautizado en su honor en enero de 1928 está ubicado en el Parque San Martín de la Colonia Hipódromo Condesa; Lindbergh es uno de los personajes del mural realizado por Juan O'Gorman entre 1937 y 1938, titulado: "La Conquista del Aire por el Hombre", y que actualmente adorna la entrada a la sala nacional "B" del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en cuya galería hay además un busto del aviador, obra del escultor Ernesto E. Tamariz, develado en 1962, como regalo del pueblo de los Estados Unidos al pueblo de México en conmemoración al vuelo de buena voluntad Washington-México en el "Espíritu de San Luis" en 1927. Su libro "The Spirit of St. Louis", por el cual ganó el premio Pulitzer de literatura en la categoría de autobiografía en 1954, fue traducido al español y publicado en México con el título "El Aguila Solitaria" por Editorial Cumbre. Sobre la calle de Londres en la Colonia Juárez de la ciudad de México se encuentra la escuela de turismo "Lindbergh". Otra calle, pero en la Colonia Aviación Civil de la capital mexicana lleva su nombre.

Charles Augustus Lindbergh murió de cáncer el 26 de agosto de 1974, a los 72 años de edad en Maui, Hawaii. Anne, ahora con 93 años de edad, vive con su hija menor Reeve.