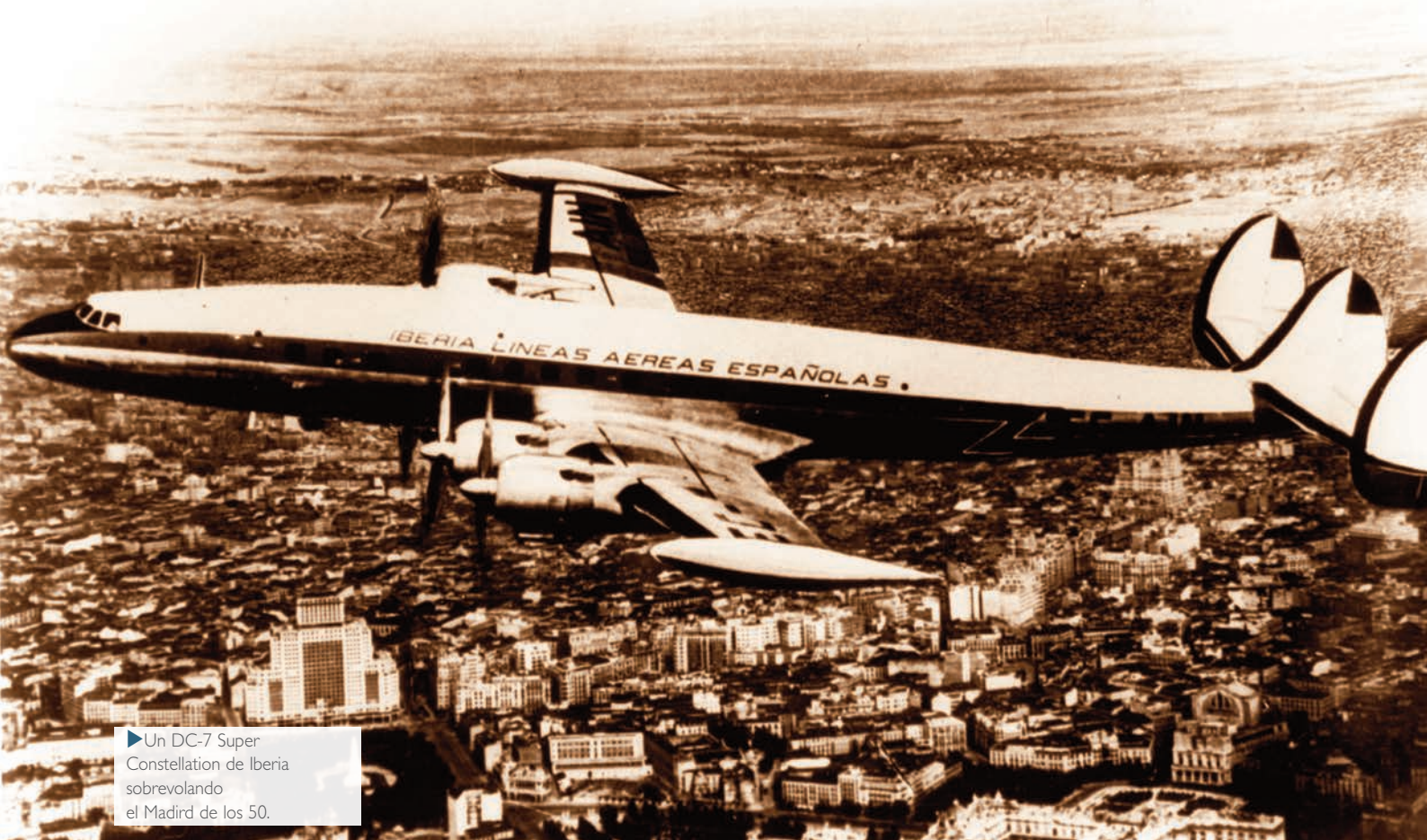


Cien años *de transporte aéreo* en España

1919-2019: *las escalas de un vuelo centenario*



► Douglas DC-8 de Iberia.



► Un DC-7 Super Constellation de Iberia sobrevolando el Madrid de los 50.

De las primeras operaciones aeropostales, cargadas del arrojo y el romanticismo que nos describía Saint-Exupéry en sus relatos, a un presente en el que no concebimos nuestro día a día sin la presencia del avión comercial, invitamos al lector a acompañarnos en un breve recorrido para comprobar cómo ha cambiado nuestro transporte aéreo en sus primeros cien años de existencia, con un protagonista indiscutible: el avión.

El 1 de septiembre de 1919, a las diez y cuarto de la mañana, según nos cuentan las crónicas locales, en el aeródromo barcelonés de La Volatería, tomaron tierra tres biplanos Breguet XIV y una cuarta aeronave Salmson S2 que acompañaba a la expedición con material de repuesto. Esa mañana de lunes pasó a formar parte de la historia aeronáutica española con la primera operación aérea comercial efectuada en nuestro país. El servicio, que continuó su periplo haciendo escala en Alicante, a las tres de la tarde de ese mismo día, y al día siguiente en El Rompedizo, donde hoy se alza el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, inauguraba oficialmente la ruta postal entre Toulouse y Casablanca, con escalas en Barcelona, Alicante y Málaga.

Aquella aventura impulsó la que podría considerarse como la primera norma reguladora del transporte aéreo en España: la Real Orden de 29 de agosto de 1919, que autorizaba la realización de escalas en nuestro país.

Ese mismo año de 1919 vio nacer también el primer órgano administrativo de la aviación civil en España, ya en el seno de Fomento y antecesor de la Dirección General de Aviación Civil, con la creación a través del Real Decreto de 14 de noviembre, del Negociado de Aerostación y Aviación Civiles.

El correo aéreo fue visto de forma inmediata como una excelente herramienta y se creó, en octubre de ese mismo año, el servicio aéreo postal. Los comienzos no fueron fáciles, de las tres rutas propuestas a concurso público, Sevilla-Larache, Málaga-Sevilla y Barcelona-Palma, solo acabaría prosperando la primera.

Talleres Hereter había iniciado las pruebas para operar la ruta entre la Ciudad Condal y Palma de Mallorca. Las crónicas nos hablan de la inauguración del servicio aéreo postal entre las dos ciudades el 18 de marzo de 1920, cuando, a bordo de un hidrocano Savioa S-9, el piloto italiano



► Un Breguet fabricado por Construcciones Aeronáuticas S.A.

Guido Janello y el propio Jorge Loring, por entonces director técnico de Talleres Hereter y nombre estrechamente ligado a la floreciente aviación española, realizaron el trayecto entre Barcelona y Palma en poco más de una hora, transportando prensa y correspondencia oficial. A pesar de este prometedor intento, el proyecto no siguió adelante.

Hubo que esperar dos años para que, en octubre de 1921, la Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA) iniciara las primeras operaciones entre Sevilla y Larache. Loring también fue el responsable de esta iniciativa, en la que se emplearon con éxito biplanos De Havilland DH-9, en su origen aparatos de ataque al suelo de la Gran Guerra que, como la mayor parte de la flota civil de la época, fueron reconvertidos para su uso comercial. En julio de 1923, la Compañía Aeromárítima Mallorquina S.A. (CAMSA) operaba, esta vez de forma exitosa, la ansiada ruta Barcelona-Mallorca, y dos años después apareció una tercera compañía, la Unión Aérea Española (UAE), que operaba el enlace entre Sevilla y Madrid. Sus característicos monoplanos Junkers F-13 y G-24, de ala baja y totalmente metálicos, constituyeron un gran salto tecnológico en aquellos tiempos de madera y tela.

La década anterior al inicio de la Guerra Civil fue un periodo prolífico para el transporte aéreo en nuestro país: la compañía aérea Iberia se puso en marcha el 14 de diciembre de 1927 con el emblemático enlace Madrid-Barcelona, en un primer trayecto cargado de significado para la historia aeronáutica española cuya partida, desde el aeródromo de Carabanchel Alto (actual aeródromo



► Tripulantes de cabina de pasajeros de Iberia.



► Pasajeros junto a un DC-4 de Iberia.

de Cuatro Vientos), fue presenciada por el Rey Alfonso XIII.

Iberia y UAE se fusionaron en CLASSA, que comenzó a operar en 1929.

1927: Iberia inaugura la emblemática ruta Madrid-Barcelona

Ya con el aeropuerto de Madrid-Barajas en proyecto –iniciaría su actividad comercial en 1933– la base aérea de Getafe era también utilizada para comunicar la capital con, poco a poco, cada vez un mayor número de destinos. Las primeras décadas de nuestra aviación civil tuvieron en el Ejército del Aire un apoyo fundamental para su desarrollo. Aeropuertos como los de Albacete, Granada, León, Logroño o los ya mencionados aeródromos de Cuatro Vientos y de Getafe, entre otros, fueron en su origen instalaciones militares que, a lo largo de los años veinte y treinta, comenzaron a albergar operaciones comerciales y a dibujar el mapa aeroportuario de uso civil en España.

Las Islas Canarias se acercaron al territorio continental en mayo de 1930, cuando se realizaron los primeros enlaces con Madrid, por entonces

con un trayecto que se prolongaba dos días y varias escalas, cubierto por el trimotor Ford 4 AT, otra silueta icónica de la primera etapa de la aviación comercial que se recortó en nuestros cielos.

En 1931 CLASSA se convirtió en LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas), que continuaban ampliando las conexiones entre las grandes ciudades. En el año 1935 la compañía incorporó a su flota dos aparatos Douglas DC-2, elegante y moderno bimotor “padre” del extraordinario DC-3, uno de los aviones más importantes para la historia aeronáutica mundial, y al que tuvimos que esperar nueve años más hasta que, en 1944, Iberia adquirió las tres primeras unidades.

El estallido de la Guerra Civil interrumpió trágicamente una actividad que en 1930 ya transportaba seis mil pasajeros y antes

de la guerra superaba los veinte mil pasajeros anuales.

Los años 30 vieron morir el intento de establecer una compañía de dirigibles nacional, Colón Compañía Transaérea Española. La historia fue cruel con estos majestuosos gigantes –ligados a la ingeniería española a través de dos grandes nombres: Leonardo Torres Quevedo y Emilio Herrera Linares–, cuyo uso comercial no pudo sobrevivir a la catástrofe del Hindenburg en 1937.

Tras la Guerra Civil el país trataba de recuperar su pulso, Iberia recobró su actividad como tal y en mayo de 1939 realizaba su primer vuelo internacional: el trayecto Madrid-Lisboa, con el trimotor Junkers Ju-52, de singular belleza y enorme importancia en la historia aeronáutica española.

En 1940 se alcanzaron los ochenta mil pasajeros en nuestros aeropuertos, nueve de ellos tenían ya entonces una actividad comercial relevante, y el crecimiento seguía siendo exponencial: solo diez años después fueron ya 25 los aeropuertos, que movieron, en total, 720 mil pasajeros, y dos años más tarde se superaba el millón de desplazamientos por primera vez.

Mientras tanto, se siguieron sucediendo hitos, a veces con alcance internacional: el 22 de septiem-

El 1 de septiembre de 1919 pasó a formar parte de nuestra historia con la primera operación aérea comercial efectuada en España

► Pasajeros y tripulación junto a un Fokker F.VII de CLASA.





► Fokker F.VIIb/3m de LAPE.



► Barajas en 1931.

bre de 1946 Iberia volvía a unir Europa y Latinoamérica tras la Segunda Guerra Mundial, tomando el relevo de aquellos fabulosos hidrocanoas «Clipper» norteamericanos que cruzaban el Atlántico en los años 30.

Con el fin de la Segunda Guerra Mundial ya cerca, el 1 de noviembre de 1944, se celebró la Conferencia de Chicago, con la participación de España, que dio origen a la Organización Internacional de Aviación Civil, la OACI. Se firmó el Convenio Internacional de Aviación Civil y se de-

finieron las libertades aéreas, consensuándose la cooperación internacional para hacer que el transporte aéreo tuviese, a partir de entonces, unos estándares homogéneos en el plano internacional.

La Pinta, la Niña y la Santa María, tres aeronaves hacia Nueva York

Los 50 son años de crecimiento para nuestro transporte aéreo, Iberia modernizaba flota y expandía sus destinos. El DC-4, caballo de batalla de la compañía en sus vuelos de largo alcance hasta entonces, era reemplazado por aeronaves más modernas. Iberia adquirió tres unidades del también norteamericano Lockheed Super Constellation, un cuatrimotor presurizado de gráciles líneas y extraordinarias prestaciones. Bautizados con los nombres *Pinta*, *Niña* y *Santa María*, Iberia inauguró la ruta Madrid-Nueva York el día 3 de agosto de 1954, la misma fecha, 462 años atrás, en que Cristóbal Colón zarpaba desde el puerto de Palos de la Frontera para descubrir el nuevo mundo.

Por entonces ya había entrado en el panorama aéreo español la compañía Aviaco (Aviación y Comercio), que se creaba en 1948 para operar, principalmente, servicios de pasaje no regulares y de carga aérea, transportando en su primer año de



► Construcción de la nueva terminal nacional (hoy T-2) del aeropuerto de Barajas en 1954.

operación 18 mil pasajeros. En sus primeros años, aeronaves como el carguero británico Bristol 170 o el elegante cuatrimotor francés Languedoc lucieron la librea de la compañía en sus rutas, mayoritariamente domésticas. En 1959 la compañía pasó a ser filial de Iberia; por entonces su volumen había crecido hasta alcanzar 200.000 pasajeros y 1.500 toneladas de carga al año.

Los años 60 fueron revolucionarios para nuestro transporte aéreo, tanto en máquinas e infraestructura, como en modelos de negocio y en el ámbito regulador.

Aparecieron los primeros reactores, los Douglas DC-8, que se ganaron el apelativo de «rey de las largas distancias», y los elegantes birreactores de construcción francesa Caravelle. Como anécdota, Aviaco, en operación conjunta con Sabena, fue la primera compañía española en operar reactores, meses antes de que Iberia incorporase a su flota los tres primeros DC-8, bautizados *Velázquez*, *El Greco* y *Goya*.

El auge del chárter como modelo de negocio se disparó en esta década, España se abrió al turismo de forma masiva y el modo aéreo era el gran alimentador de este sector. Se creó la compañía Span-tax, que explotaba la operación no regular em-

pleando, entre otros modelos, el Convair Coronado.

Las infraestructuras aeroportuarias se adecuaron a las nuevas aeronaves y al crecimiento del tráfico, la década había empezado con tres millones de pasajeros en 1960 y concluía, en 1969, con 17,5 millones.

Finalmente, la regulación aeronáutica se robusteció con la promulgación de la Ley de Navegación Aérea de 1960, que establecía un marco normativo homogéneo e integrador en el ámbito de la aviación civil en España.

La década de los 70 consolidó el transporte aéreo en España como un sector estratégico, y, a pesar de la crisis energética del 73, el volumen de pasajeros que pasaron por los aeropuertos españoles aumentó de los 21,5 millones en 1970 a los casi 50 millones en 1979.

1970 vio la llegada del Boeing 747 «Jumbo» que, como los grandes aviones de la historia, cambió el transporte aéreo en todo el mundo. Aterrizó por primera vez en España con librea de Iberia y el nombre de *Cervantes* el 22 de octubre de ese año. Junto a él, los trirreactores Boeing 727 y Douglas DC-10 dominaron la media y larga dis-

tancia. El Concorde, aquel prodigio de la ingeniería capaz de doblar la velocidad del sonido, estuvo presente en España por primera vez en el aeropuerto de Gran Canaria en un singular experimento de observación astronómica en 1973, y en Barajas, en 1977.

Los años 80 arrancaron con dificultad: la todavía presente crisis del 79 y el desplome del segmento no regular hicieron que el crecimiento de tráfico se resintiera en el primer lustro. La segunda mitad de la década, sin embargo, trajo mejores noticias para el transporte aéreo español y europeo: la incorporación de España al Mercado Común Europeo y los primeros paquetes de medidas liberalizadoras del transporte aéreo en la Unión Europea permitieron cerrar el año con más de 70 millones de pasajeros en nuestros aeropuertos. Aparecieron nuevas compañías en escena, como Air Europa, Binter, o

la década y el siglo con más de 126 millones de pasajeros. La puesta en marcha de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) en 1991, para la gestión de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, tomó el relevo al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales (OAN) que, hasta entonces, había desempeñado las funciones operativas y de gestión de los aeropuertos españoles.

Madrid y Barcelona, dos aeropuertos entre los grandes de Europa

Alcanzada ya la «edad contemporánea» de nuestra aviación comercial, el principio del nuevo siglo nos va aproximando, poco a poco, a la fotografía actual. Nuestros aeropuertos de Madrid y Barcelona ampliaban sus capacidades, y se inauguraban sus ac-



► Puente Aéreo
Madrid-Barcelona

Spanair, entre otras. La década nos dejaba también la muy relevante presencia del consorcio europeo Airbus, con los primeros A-300 en entrar en servicio para Iberia en 1981, dotando a las rutas de corto y medio alcance de un modelo de fuselaje ancho y gran capacidad.

Vuelos al alcance de todos en una Europa sin fronteras

Los años noventa culminaron el proceso de liberalización del sector en la Unión Europea, y con él, la irrupción del bajo coste en todo el mercado continental. La aviación comercial se puso, de forma efectiva, al alcance de todos, y las cifras continuaron creciendo imparablemente, se abrieron mercados hasta entonces accesibles a través de enlaces europeos, con las rutas a Japón vía India, primero, y siguiendo la ruta transiberiana después. El año 1999 cerraba

tuales configuraciones de cuatro y tres pistas, respectivamente. Ambos se consolidaban en el top 10 de aeropuertos europeos por volumen de tráfico, posiciones de privilegio que ya no abandonarán en los últimos años. El año 2007 cerró con la impresionante cifra, superada con creces en la actualidad, de 208 millones de pasajeros en los aeropuertos de la red. Sin embargo, la crisis económica internacional afectó al sector aéreo, que tardaría unos años en recuperar ese volumen de actividad. Por otra parte, la industria se moderniza en capacidad y eficiencia, aparece el gigante Airbus A-380, y las flotas e infraestructuras se optimizan para mejorar las prestaciones y los servicios al pasajero.

El año 2008 es de gran importancia para la autoridad aeronáutica civil española: se crea la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que, junto a la Dirección General de Aviación Civil, conformará a partir de entonces un modelo de funcionamiento dual



► Lockheed Super Constellation de Iberia, bautizado como «Santa María».

en el que la primera se constituye en la herramienta de inspección, supervisión y control, y la segunda desarrolla la estrategia y la política de nuestro sector aéreo.

Llegamos a un presente, cien años después de aquel primer servicio postal, con más de 263 millones de pasajeros en nuestros aeropuertos –que hoy, mucho más allá de ser un lugar de paso, son modernos centros de comunicación y servicio– y con aeronaves que son verdaderas demostraciones de tecnología y técnica aeronáutica, como los extraordinarios Boeing 787 Dreamliner y Airbus A-350.

Un futuro que ya está aquí

Encaramos un futuro en el que afrontaremos retos que ya se anticipan, como el necesario aumento de capacidad, en infraestructura y gestión de la navegación aérea, para poder absorber el crecimiento sostenido del sector, los aspectos relacionados con la seguridad física y la ciberseguridad, cada vez más sensibles en el panorama sociopolítico actual, la necesidad y el compromiso de todo el sector por aumentar la sostenibilidad medioam-

biental del transporte aéreo, y la irrupción de tecnologías, algunas ya muy cercanas, como el uso comercial de drones o el empleo de combustibles alternativos y motorizaciones avanzadas, y otras que se dibujan en el futuro, como los vuelos supersónicos con trayectoria balística.

Las soluciones y medidas que se adoptarán para responder a estos desafíos, definirán los nuevos estándares en los próximos años en un sector, el del transporte aéreo, que refleja como ningún otro los logros realizados y las aspiraciones humanas de alcanzar nuevos destinos.

Desde el Ministerio de Fomento y, en particular, desde la Dirección General de Aviación Civil hemos pretendido rendir tributo a estos primeros cien años en los que esta Administración ha estado presente, con distintas estructuras y organizaciones, para impulsar nuestra aviación civil hacia las mayores cotas posibles.

Los próximos cien años de historia de nuestro transporte aéreo serán, sin duda, fascinantes.

David González Martínez / Fotos: DGAC

► McDonnell Douglas MD de Centennial.

