

HISTORIA DEL TRAFICO AEREO ESPAÑOL A MANERA DE PROLOGO

Por
Estanislao Bernad

Se ha afirmado que el hombre no ha conocido actividad de más rápido desarrollo que la aviación, o sea, para emplear términos más generales, el vuelo de los más pesados que el aire. En sólo setenta años, el espacio de la vida de un hombre se ha pasado del vuelo de los hermanos Wright en las arenas de Kitty Hawk, Carolina del Norte (1) a los vuelos espaciales que culminaron cuando otro norteamericano, Armstrong, marcó por primera vez la huella de un hombre en el polvo lunar.

Es curioso constatar que el primer vuelo de un más pesado que el aire, el ligero artefacto construido por Wilbur y Orville Wright, por la distancia recorrida, habría podido realizarse en el interior de la cabina de un moderno Boeing-747, ese gigante del aire en que tan habitual nos resulta ya cruzar el Atlántico.

La guerra del 14 al 18, dio un gran impulso a la naciente aviación. Se montaron numerosas fábricas de aviones, se formaron miles

(1) Los Wright, Wilbur y Orville eran los menores entre los cinco hijos de un obispo de la Unión de Cofrades, de Dayton (Ohio). Cuando se sintieron atraídos por la aviación estaban dedicados a la reparación y fabricación de bicicletas. Siguió con el máximo interés los progresos de Otto Lilienthal en el vuelo con planeadores y los experimentos de otros precursores, como Langley.

Ensayando con planeadores, resolvieron la mayor parte de los problemas que supone la dirección y sustentación de un aeroplano, nombre hoy casi caído en desuso. Después construyeron un motor de explosión, de cuadro cilindros, que sólo pesaba noventa kilogramos, peso excepcionalmente bajo entonces. El combustible era la gasolina.

Ya sólo falta volar. El 17 de diciembre de 1903 en la playa de Kitty Hawk (Carolina del Norte), a los mandos Orville Wright, su avión despegó del suelo y voló durante doce segundos, en los que recorrió 36,27 metros. No es mucho, pero bastaba para demostrar la posibilidad de que abandonaran la madre tierra objetos más pesados que el aire y que el hombre podía gobernarlos a voluntad.

Aquella misma mañana, los hermanos Wright realizaron tres vuelos más, en el último de los cuales Wilbur consiguió mantenerse en el aire cincuenta y nueve segundos, recorriendo 176 metros. Se habían establecido los primeros récords mundiales de distancia y resistencia.

de pilotos y se introdujeron mejoras técnicas que hicieron de los aeroplanos un medio mucho más seguro de lo que había sido en sus primeros años de existencia. Al final de la contienda se contaba con una industria montada, con profesionales del vuelo y con importantes reservas de material. A más de ellos, con un factor nuevo: la familiaridad del público con el vuelo, conseguida a través del relato de las hazañas bélicas de los «ases» de la aviación, pues los pilotos fueron los protagonistas de la Guerra Europea, conocidos y admirados por contendientes y neutrales.

Era lógico que se intentara aprovechar estas circunstancias en la paz. Inevitablemente, tenía que nacer la aviación comercial.

En 1969 se conmemoró su cincuentenario. Generalmente, se admite como primer vuelo de este tipo, el realizado entre París y Londres, a bordo de un avión Farman «Goliath», nombre un tanto presuntuoso, al menos así se nos antoja ahora, para sus dimensiones. Sin embargo, es innegable la existencia de ensayos anteriores a la fecha (2).

Surgieron numerosas compañías y hasta en aquel mismo año se fundó en La Haya un organismo «Internacional Air Traffic Association», con la finalidad de agrupar algunas compañías europeas para tratar de unificar su explotación. Había, sin duda, en quienes la constituyeron una amplia visión de futuro y conciencia de que la aviación, en virtud de su internacionalidad, habría de desarrollarse siguiendo caminos de cooperación.

Las siglas de la Asociación coincidían con la actual I.A.T.A. (International Air Transport Association) y constituyó claro antecedente de ésta.

La primera línea aérea española de carácter comercial, fue la Sevilla-Larache, inaugurada en 1921. En realidad, este aparente retraso de dos años, con respecto a otros países europeos, contemplado en la distancia, se nos antoja hasta beneficioso, pues nos libró de ensayos, balbuceos y descabros que ocurrieron en otras naciones.

La compañía que explotaría la línea era la C.E.T.A., fundada por

(2) Los primeros vuelos comerciales de que tengo noticia los había realizado la Saint Petersburg-Tampa Airboat Line. Dos hidroaviones Benoist, que podían transportar un pasajero por vuelo, además naturalmente del piloto, estuvieron realizando cinco vuelos diarios de ida y vuelta entre las dos ciudades de Florida cuyo nombre llevaba la Compañía, desde el 1 de enero de 1914. La actividad de la precoz línea aérea sólo duró tres meses.

don Jorge Loring. Su subdirector fue don Juan Viniestra, teniente de navío, que pertenecía a la sazón al Cuerpo de Inválidos, como consecuencia de un accidente sufrido en el aeródromo de Cuatro Vientos, por un avión «Curtiss».

El objeto principal de la línea era el transporte de correo, para lo que contó con una subvención gubernamental de seis pesetas por kilómetro volado, con independencia de la mercancía que transportará. Podía transportar además un solo pasajero en cada vuelo.

El avión utilizado fue un De Havilland DH-9, equipado con motor «Puma Siddeley» de 225 caballos, construido en Inglaterra, y los primeros pilotos también fueron de nacionalidad inglesa; entre ellos, un famoso «as», como se decía entonces, Alan Coghnam.

El 15 de octubre de 1921 partió el primer vuelo de C.E.T.A., del improvisado aeródromo de Tablada. Venía utilizándose ya como aeródromo militar, pero no hay duda de que le cuadra el calificativo de improvisado. Lo compartían aviones y toros bravos, los que iban a lidiarse en las corridas de la sevillana Maestranza, que hacían apartarse los mayores a un rincón de la dehesa, cuando alguno de aquellos iba a despegar o tomar tierra.

El contrato suscrito por C.E.T.A. y Correos establecía que al cumplirse el año de prestar servicio, los dos tercios del personal de la compañía habría de ser de nacionalidad española, tanto el que prestase servicio en tierra como en vuelo. Esto hizo que pronto se incorporaran a la misma pilotos españoles, el primero de ellos, el hoy Coronel don Jacobo de Armijo, que siempre simultáneo sus dos vocaciones, la aviación y el periodismo, aunándolas en muchos brillantes trabajos.

Eran los tiempos de la navegación observada. Los pilotos seguían el curso del Guadalquivir hasta la desembocadura, desde la que se percibía la costa africana. No había más que dirigirse a ella y buscar, por idéntico sistema, Larache. El mismo don Jacobo me contó una divertida anécdota de que fue protagonista. Un día llevaba como único pasajero a un sevillano, que quería visitar a su hijo, quien prestaba el servicio militar en Larache. Al llegar al mar, una densa niebla impidió toda visión de las costas de Africa, resultando infructuosos los intentos de encontrar un claro por donde franquearla. En vista de ello, tras varias horas de vuelo decidió regresar a Sevilla.

El pasajero descendió del avión, quejándose de lo largo del vuelo y le preguntó como podría dirigirse al cuartel donde estaba su hijo. Le comunicó que estaban de nuevo en Sevilla, pero que podía volver al día siguiente, en que tendría mucho gusto en llevarle, sin gasto adicional alguno, pues ya tenía abonado el viaje. No volvió a verle más. Sin duda, prefirió renunciar al placer de volar otra vez, aunque ya había hecho el desembolso. Es curioso conocer los ingresos de los pilotos de la época, a los que puede aplicarse el calificativo de heroicos. Mil doscientas cincuenta pesetas mensuales y una prima de ciento cincuenta más, por vuelo redondo concluido, esto es Sevilla-Larache-Sevilla.

En 1927 apareció por primera vez el nombre de Iberia., en el mundo de la aeronáutica. Lo llevó una nueva compañía a la que se concedió la explotación de la línea Madrid-Barcelona, primera que unió las dos mayores ciudades españolas. Se sirvió con aviones Rohrbach, de fabricación alemana, a los que caracterizaba la anchura de su perfil alar, que les proporcionaba adecuada fuerza de sustentación.

Aún surgió otra compañía aérea española, la U.A.E. (Unión Aérea Española), a la que se concedieron las líneas Sevilla-Lisboa y Madrid-Lisboa.

Merece mencionarse la Sociedad Colón transaérea española, autorizada por Real Decreto de 12 de enero de 1927, a la que se concedió la exclusiva de explotación por cuarenta años, de los vuelos en dirigible Sevilla-Buenos Aires. Se le concedió un plazo de cuatro años para iniciar el servicio, que después fue prorrogado.

Las catastrofes sufridas por los dirigibles de diversas nacionalidades: Alemanes, ingleses, italianos y norteamericanos (3), derivadas

(3) Fueron muchas y sonadas las catástrofes sufridas por dirigibles, pero la más espectacular, desde el punto de vista del transporte comercial, fue la del Hindenburg, gemelo del célebre Graf Zepellin.

En 1936, dicho dirigible realizó diez viajes de ida y vuelta entre Alemania y Estados Unidos. Su velocidad era de 145 kilómetros por hora y la tarifa a satisfacer por los pasajeros de 720 dólares.

La cosa iba viento en popa y las reservas aumentaban en términos que hacían augurar un próspero negocio. El 3 de mayo de 1937 salió de Alemania, para realizar su primer vuelo de la nueva temporada, ya que los temporales del invierno vedaban su utilización en esta estación. Llevaba noventa y siete personas a bordo.

Los vientos contrarios retrasaron el viaje, pero, al fin,, el 6 de mayo, a las siete de la tarde, el Hindenburg se dispuso a atracar en Lakehurst (Nueva Jersey). Que conste que hemos empleado el término deliberadamente por la semejanza de la maniobra que habían de realizar estos ingenios volantes al llegar

de la inflamabilidad del gas en su mayor parte, desterraron este medio de su utilización en el transporte civil y la Colón nunca llegó a operar el servicio que le había sido concedido, aunque el intento quedara como una muestra más del interés de la aeronáutica española por unir la Península con los países hermanos del otro lado del Atlántico.

NACE C.L.A.S.S.A.

Uno de los problemas del tráfico aéreo en todos los países fue la dispersión, por el gran número de compañías que se dedicaban al mismo, compitiendo y duplicando líneas en toda Europa. Se comprendió la necesidad de agruparlas en mayores núcleos, capaces de asegurar cierta rentabilidad. Así empezaron a nacer las grandes compañías nacionales.

En España, bajo los auspicios de don Miguel Primo de Rivera, se llegó a la fusión de las tres compañías existentes: C.E.T.A, Iberia y Unión Aérea Española, que formaron C.L.A.S.S.A. (Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A.), a la que se concedió la exclusiva del tráfico aéreo español, por contrato firmado con el Estado el 31 de diciembre de 1928.

El 27 de mayo del siguiente, 1929, despegó del aeródromo de Getafe (Madrid), un avión «Junker Poseidón», para cubrir el primer

a su destino, con la que de un barco al arribar al muelle. Una falsa maniobra, al parecer, con los cables de amarre, hizo descender al dirigible a menos de sesenta metros del suelo. Inesperadamente estalló y la sección de cola se convirtió en incandescente hoguera, ante los ojos de los aterrorizados espectadores. Poco después caía a tierra, totalmente envuelto en llamas. Treinta y seis personas perdieron la vida en este accidente, del que nunca se llegaron a esclarecer las causas, aunque se supuso tuvo su origen en un escape de gas.

El capitán Max Pruss, que mandaba el dirigible en su última singladura, que resultó con quemaduras a consecuencia de las cuales permaneció cuatro meses hospitalizado en Estados Unidos, achacó el accidente a la negativa de los mismos para suministrarles helio, gas escasamente explosivo, por la tensión existente con el Gobierno de Hitler. Ante el hecho, hubo de utilizarse el peligroso hidrógeno.

A raíz de la catástrofe, Hitler prohibió que continuara volando el Graf Zeppelin. Hay quien ha querido ver también implicaciones políticas en este hecho. Su comandante era el doctor Hugo Eckener, el cual no tenía pelo de nazi, por lo visto, y advertía a sus pasajeros ingleses y norteamericanos de que Alemania estaba gobernada por locos que querían conquistar el mundo. Me parece pueril la razón. A Hitler no le habría costado gran trabajo designar un nuevo comandante para el dirigible, y hasta es probable que el bueno de Eckener hubiera llegado a envidiar la suerte de su colega Pruss, yaciendo en el lecho del dolor, en la libre Norteamérica.

vuelo de C.L.A.S.S.A., con destino a Sevilla. Pilotaba el avión, en la histórica ocasión, uno de los mejores pilotos españoles, don José María Ansaldo, y completaba la tripulación el mecánico señor Cayón.

El vuelo no debió ser muy rentable, ya que junto a los tripulantes sólo viajaron dos pasajeros, uno de ellos, representante inspector del Estado en la flamante Compañía, lo que redujo la recaudación a cien pesetas, satisfechas por el otro y que eran la tarifa aplicable al vuelo.

Por cierto, que ese primer pasajero de pago, era indio de nacionalidad, como anticipo de los cientos de miles de extranjeros que hoy cruzan los aires españoles.

Casi tres horas duró el vuelo, exactamente dos y cuarenta y cinco minutos.

El vuelo de regreso se efectuó al día siguiente, en sólo dos horas y veinte minutos, y ya con cinco pasajeros de pago, a bordo.

El 20 de junio, también con aviones «Junker», se reanudó la línea Madrid-Barcelona, que ya había servido Iberia, con horario que enlazaba con Sevilla, lo que hacía posible al viajero volar de Sevilla a Barcelona y viceversa, en el día.

El 19 de agosto comenzó la proyección internacional de la aviación comercial española, al establecerse la línea Madrid-Biarritz, que enlazaba con la compañía francesa que efectuaba el servicio de Burdeos a París. Ya se podía volar entre las capitales de España y Francia.

Fue lema de C.L.A.S.S.A. desde sus primeros momentos de actuación: «La seguridad ante todo», cumplido tan a rajatabla y con tal fortuna, que tanto ella como su sucesora L.A.P.E., no registraron el más mínimo accidente en siete años de actuación, lo que les valió el remoquete en todo el mundo de «Compañía Blanca».

Para ello, entre Sevilla y Barcelona, se había elegido quince terrenos, donde era posible a los aviones de entonces realizar aterrizajes de emergencia, en caso de que surgiera algún fallo, o cambiaran las condiciones atmosféricas. En este último caso se esperaba a que el tiempo mejorase. Como la máxima dificultad la ofrecía el volar sobre sierras, mientras se aguardaba a que fuera posible cruzarlas, se realizaban vuelos de corta duración, en que muchos curiosos recibieron el bautismo del aire y tomaron cariño y confianza con el avión. Ante el éxito, se acordó cobrar pequeñas cantidades por estos primitivos vuelos de familiarización, cuyo importe se destinó a la construcción del templo del Pilar.

LA FLOTA DE C.L.A.S.S.A.

C.L.A.S.S.A. inició sus operaciones con cuatro aviones Junker G-24, procedentes de los parques de Iberia y U.A.E., y con Breguet, gemelo del «Jesús del Gran Poder», en que habían volado los pilotos Jiménez e Iglesia, de Sevilla hasta Brasil, estableciendo un record mundial de distancia.

Posteriormente se adquirieron tres unidades de Fokker, el mejor avión comercial del año 29. También se compró un Ford, totalmente metálico, con el que se inauguraron los servicios a Canarias. Un pleito entre la Ford y la Junker, a causa de la patente, que perdería la primera, hizo que la prestigiosa industria norteamericana desistiera de la fabricación de aviones.

El director gerente de C.L.A.S.S.A., nombrado a su creación, fue don César Gómez Lucía, quien después lo sería sucesivamente de L.A.P.E. e Iberia. Un caso insólito en medio de tan variadas circunstancias políticas como acontecieron durante los treinta y tres años en que don César permaneció al frente de la compañía nacional, como director y también en la aeronáutica de todo el mundo.

L.A.P.E. (Líneas Aéreas Postales Españolas).

Al instaurarse la II República Española, en 1931, se decidió la supresión de C.L.A.S.S.A. Pero el Gobierno estaba convencido de la necesidad de la existencia del transporte aéreo y la conveniencia de que fuera netamente nacional. Entonces se formó L.A.P.E, que se hizo cargo del activo y pasivo de C.L.A.S.S.A., pero que a diferencia de ésta fue compañía totalmente estatal.

Durante su actuación, L.A.P.E. obtuvo muy destacados éxitos que marcaron hitos en el desarrollo del transporte aéreo español y en su proyección internacional. Así, en 1932, se afilió a la primitiva I.A.T.A., cuya reunión, correspondiente al año 1935, se celebró en Madrid. En ella abogó L.A.P.E por la ampliación de la Asociación, admitiendo en la misma a las compañías americanas. La II Guerra Mundial cortó de raíz las negociaciones que se venían efectuando con este fin.

Su red se fue ampliando paulatinamente. L.A.P.E estableció de nuevo la línea Madrid-Lisboa, en conexión horaria con la de Madrid

a Barcelona. Después, la Madrid-París, con escala en Burdeos. Se le concedieron derechos de tráfico entre las dos ciudades francesas, siendo la primera compañía extranjera que gozó de este privilegio en Francia.

También estableció una línea Barcelona-Marsella servida con aviones Fokker, que posteriormente, al contar con aviones DC-2 se prolongó a Ginebra, Stuttgart y Berlín y que se explotaba en «pool» con la compañía Lufthansa.

En la red nacional se inauguraron las líneas Madrid-Valencia y Valencia-Palma. Como C.L.A.S.S.A. había inaugurado la línea a Canarias en 1930, quedaban ahora unidos los dos archipiélagos: canario y balear por vía aérea con la Península, lo que se aprovechó para hacer propaganda turística, que fue acaso la primera de este tipo, aplicada a la aviación, que se realizaba en España.

EL PARQUE DE L.A.P.E.

L.A.P.E. llegó a contar con siete unidades de Fokker. Adquirió también dos bimotores DE Havilland «Dragón», biplanos, que han sido tal vez los últimos aviones de doble ala utilizados en la aviación comercial.

Pero su mejor adquisición fue la del avión Douglas DC-2, que marcó una nueva era en la aviación comercial, similar a las originadas años después por los aviones de cabina estanca, o sea, dotada de presión y aire acondicionado, o más posteriormente, por los reactores. El avión alcanzaba una velocidad de 230 kilómetros por hora y tenía autonomía para hacer el vuelo sin escalas de Madrid a Casablanca y de esta ciudad a Las Palmas.

Un hecho curioso es que la adquisición fue decidida por el Consejo de Administración de L.A.P.E., a bordo de un avión. Era la primera vez que una compañía aérea celebraba una reunión de su Consejo en vuelo, lo que no dejó de ser aprovechado en su propaganda por la prestigiosa casa Douglas (4), con la que se iniciaba una

(4) Donald Douglas fundó su propia industria para fabricar aviones en 1920, con un capital de sólo 600 dólares. Increíble que de ahí surgiera una de las más grandes y prestigiosas industrias aeronáuticas del mundo. TWA le encargó la construcción de un avión totalmente metálico, y el resultado fue el DC-1, pri-

relación de la aviación española que aún continúa, con la la adquisición por Iberia del moderno DC-10, del que ya figuran tres unidades en su flota.

VUELVE IBERIA

1936 señaló el final de la actividad de la aviación civil española. Pero aún en plena contienda, en Salamanca, se creó la Compañía Aérea de Transporte, S. A., «Iberia», con lo que la compañía nacional recuperaba el nombre que había llevado una de las que formaron C.L.A.S.S.A., para no volver a perderlo desde entonces.

Los aviones utilizados eran los «Junker JU-52», de dilatada historia y recordados con cariño por todos los veteranos de la aviación. En agosto de 1937 estableció su primera línea, Salamanca-Lisboa, servida con frecuencia alterna. Posteriormente, fue ampliando su abanico de líneas, con la Salamanca-Cáceres-Sevilla-Tetuán, Salamanca-Burgos-Vitoria y Salamanca-Valladolid-Santiago de Compostela.

Aún hubo nuevas líneas, con cabecera en Zaragoza, de donde se voló a Palma de Mallorca y en Sevilla, desde donde eran servidas las Islas Canarias, con un vuelo Sevilla-Larache-Sidi Ifni-Cabo Juby-Las Palmas.

En el año de la paz española, 1939, transportó Iberia 44.000 pasajeros y su red era de seis mil kilómetros diarios, servida con seis aviones.

Iberia compró a la compañía alemana Lufthansa siete «Junker JU-52», en 1939, más treinta y tres motores para los mismos. Por su parte, el Ministerio del Aire comunicó a Iberia que contaba en su parque con tres aviones Douglas DC-2, ya revisados y que pronto tendría otros dos en condiciones de vuelo. Temiendo que la Compañía tardase en normalizar su funcionamiento, se creó una organización totalmente estatal, T.A.E (Tráfico Aéreo Español), que inició vuelos

mero de la larga serie de los DC. Se trataba de un bimotor, capaz de volar con un solo motor en funcionamiento. El prototipo, incluido proyecto y fabricación, costó 307.000 dólares y sólo se fabricó la primera unidad, que estuvo lista en 1933.

Algunas modificaciones convirtieron el DC-1 en DC-2, del que se vendieron más de doscientas unidades.

sirviéndose del antiguo material de L.A.P.E., complementarios de los realizados por Iberia.

T.A.E. sirvió la línea Barcelona-Madrid-Lisboa y la Madrid-Málaga-Tetuán-Melilla. Su actuación sólo duró diez meses, tras los que se fusionó con Iberia, la compañía nacional, tal y como estaba previsto desde su creación.

El 7 de junio de 1940 se concedió a la Compañía Mercantil Anónima Iberia la exclusiva del transporte de personas, correo y mercancía dentro del territorio nacional y las líneas extranjeras que fueran establecidas en virtud de acuerdos internacionales.

En 5 de septiembre de 1941 se aprobaron los Estatutos de la Compañía, siendo nombrado Presidente del Consejo de Administración don Jesús Rubio Paz y Director Gerente don César Gómez Lucía.

Corrían los duros años de la II Guerra Mundial. La aviación comercial había suspendido prácticamente toda actividad de carácter internacional. En España, a pesar de su neutralidad, escaseaban repuestos y combustible. En 1943, la falta de este último motivó la casi total paralización de la actividad de Iberia. Sólo realizaban algún vuelo los Dragón De Havilland, debido a que podían funcionar con gasolina normal de automóvil.

Durante los ocho meses que duró la suspensión de sus servicios, Iberia continuó abonando a sus trabajadores la totalidad de sus haberes, sin efectuar despido alguno.

Pero en medio de la crisis, concurrieron dos circunstancias que fueron base de una nueva etapa de expansión de Iberia. Una, la decisión gubernamental de que la Compañía pasara a integrarse entre las industrias dependientes del I.N.I., que tendría efecto a primeros del siguiente, 1944. La segunda, la incorporación de los primeros Douglas DC-3 a su flota.

A finales de 1943, con ocasión del desembarco aliado en Casablanca, aterrizaron tres aviones de dicho tipo, al parecer sin daño alguno, en territorio del entonces protectorado español, en Marruecos. Uno de ellos, en el aeródromo de Tetuán; otro, en el de Alhucemas, y el tercero, en campo abierto. El Gobierno español negoció a cerca del norteamericano su adquisición, recibiendo Iberia orden de encargarse de ellos.

Los tres aviones volaron de Tetuán a Madrid, pilotados por tres grandes pilotos: José María Ansaldo, Teodosio Pombo y señor Kin-

delan. A los norteamericanos les sorprendió la pericia de estos tres hombres, capaces de tripular aviones que no conocían, salvo sus similitudes con el DC-2. Comentando el hecho, Mario Alvarez, jefe de mecánicos de Iberia que había formado parte de la tripulación de uno de los aviones, le dijo a un norteamericano: «Solamente ha habido un botón que no nos hemos atrevido a tocar, por no conocer su objeto». Su colega de los Estados Unidos le aclaró que servía para volar el cuadro de mandos, para inutilizar el aparato en caso de que aterrizara en territorio enemigo.

El 20 de diciembre se formalizó la venta a Iberia de los tres Douglas DC-3, más los indispensables motores de repuesto. Iberia llegó a poseer dieciocho aviones de este tipo, uno de los más populares y de más larga vida, entre los que han prestado servicio en la aviación comercial, tanto como su versión militar, el «Dakota», lo fue en la II Guerra Mundial. Es de señalar la facilidad en la conversión de una a otra (5).

LA AVIACION ESPAÑOLA EN LA POSGUERRA MUNDIAL

Al concluir la II Guerra Mundial, la aviación conoció una nueva etapa de florecimiento. Los esfuerzos realizados durante la contienda para superar las realizaciones técnicas del enemigo, habían dotado a los aviones y a sus ayudas de tierra de nuevas mejoras que incidían en la seguridad del vuelo y en la fiabilidad de las operaciones. Por otra parte, se había intensificado en tal manera la producción aeronáutica, que era posible adquirir aviones en los «stocks» de sobrante

(5) En 1935 se empezó a fabricar el DC-3. Muchas veces hemos oído afirmar que este avión era la versión civil del «Dakota». Como la guerra empezó en 1939 y con ella, la aplicación militar del DC-3, es al contrario el «Dakota» la versión militar de éste. Aunque los «Dakotas», al licenciarse, no tuvieron dificultades de adaptación a la vida civil y continuaron volando tan campantes, de nuevo como pacíficos DC-3, el avión más vendido del mundo, ya que desde que se inició su fabricación, hasta 1946, en que la Douglas acordó suspenderla, se habían vendido 10.926 unidades, gran parte de las cuales continúan en servicio. Por ejemplo, la última vez que he volado en uno de ellos ha sido en 1971, en Miami (Florida), para hacer una plácida excursión sobre los Everglades, a unos trescientos metros de altura, pues entre las cualidades de este avión puede contarse la estabilidad que mantenía en los vuelos bajos, que para sí la quisieran muchos aviones modernos.

El veterano, ¿cuántos kilómetros y cuántas horas de vuelo tendría en su haber?, había sido transformado en su interior, para convertirlo en coquetón «executive».

del material de guerra en buenas condiciones, fácilmente adaptables al servicio civil.

En 1946, por lo que respecta a España, se servían las líneas Madrid-Sevilla-Tánger-Tetuán-Melilla, Madrid-Lisboa, Madrid-Valencia, Barcelona-Palma, Madrid-Barcelona, Bata-Santa Isabel, cuando se inició el año.

En el curso del mismo se fueron ampliando notablemente: Valencia-Palma, Madrid-Canarias, Las Palmas-Tenerife, Las Palmas-Cabo Juby-Sidi Ifni, Las Palmas-Arrecife y Fuerteventura, Madrid-Londres, Madrid-Santiago de Compostela y Madrid-Roma.

Pero el acontecimiento del año fue el establecimiento de la primera línea Transatlántica de la aviación comercial española.

IBERIA TRANSATLANTICA

El 22 de septiembre de 1946 despegó de Barajas un Douglas DC-4, primer cuatrimotor de Iberia con autonomía para cruzar el Atlántico, rumbo a Buenos Aires.

Tras una escala en Villa Cisneros, atravesó el Océano tocando tierra americana, por primera vez, en la brasileña ciudad de Natal. Desde allí continuó su viaje rumbo a Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, donde se le recibió entusiastamente.

Se había hecho realidad un viejo sueño de la aeronáutica española: unir con un puente aéreo la Madre patria e Hispanoamérica, que había tenido su expansión tangible en el histórico vuelo del «Plus Ultra».

En 1945 se había fundado I.A.T.A. (International Air Transport Association), en La Habana, a la que perteneció Iberia, desde su creación. Agrupó a la mayor parte de las compañías dedicadas al transporte regular y su actuación ha sido baza decisiva en el actual desarrollo del tráfico aéreo.

Los años siguientes marcaron la continuación de la expansión transatlántica de Iberia. En 1949 inauguró su segunda línea: Madrid-Isla de la Sal-Caracas-San Juan de Puerto Rico-Santa María de Azores-Madrid, a la que pronto se uniría la realizada a La Habana y México.

AVIACION Y COMERCIO

1948 señaló el nacimiento de una nueva compañía española: Aviación y Comercio «Aviaco», cuya flota inicial estuvo compuesta por tres

bimotores Bristol, dedicados al transporte de mercancía y otros tres al de pasajeros. Bilbao fue su primera central.

También en Madrid surgió otra compañía, la C.A.N.A. (Compañía Auxiliar de Navegación Aérea), si bien ésta no ha dejado idéntica huella en el tráfico aéreo español que la primera, hoy especializada principalmente en el tráfico «charter» o irregular.

A pesar de que Aviaco había nacido para realizar transporte de este último tipo, estableció algunos servicios de carácter regular, consiguiendo la concesión del transporte nocturno de correo a Barcelona, el avión que durante años ha sido llamado «el golfo», a causa de la hora en que prestaba su servicio, en el que también se transportan pasajeros, a reserva siempre de que los márgenes de carga lo permitan, una vez el correo a bordo. Otra línea concedida a Aviaco, en aquellos sus primeros años de existencia, fue la de Madrid a Granada.

LA DÉCADA DE LOS CINCUENTA

La década de los cincuenta señala una revolución de la aviación comercial, con la aparición de los aviones dotados de cabina estanca o presurizada, que de las dos formas ha sido llamada en la que podríamos llamar jerga de la aeronáutica, a falta de más castellano vocablo que evitara el largo: «cabina dotada de presión y aire acondicionados».

Los aviones podían volar ahora, sin molestia para sus ocupantes, a alturas vedadas hasta entonces, por encima de la línea de mal tiempo o máxima altitud a que suelen producirse las tormentas.

Se adelantó en el lanzamiento al mercado de estos aviones la Lockheed norteamericana, con lo que el «Superconstellation», un cuatrimotor de muy bella línea, hizo su silueta de escualo habitual en todos los aeropuertos del mundo.

Iberia adquirió tres unidades de este tipo, a los que se bautizó con los nombres de las carabelas colombinas. «Santa María», «La Pinta» y «La Niña», con los que inauguró sus servicios a Nueva York, incorporándose al sector de más intensa competencia en el tráfico aéreo mundial: el Atlántico Norte. La compañía española, con este hecho, adquiriría en 1954 su mayoría de edad, como compañía transatlántica.

En el mismo año Aviaco pasa a integrarse entre las empresas de-

pendientes del I.N.I., con la adquisición por éste de una participación mayoritaria en su capital. La historia de las dos compañías españolas se hermana desde entonces.

1955 es año de relevo en la presidencia del Consejo de Administración de Iberia. Don Tomás Delgado y Pérez de Alba sustituyó en el cargo a don José Rubio Paz, tras catorce años de servicio.

LA ERA DEL REACTOR

No fue muy largo el papel de protagonista para el «Superconstellation» y los otros aviones similares en la aviación comercial. Estaba en puertas una nueva revolución del transporte aéreo. La incorporación al servicio de los reactores comerciales.

En 1958, en vísperas de la entrada en servicio de los nuevos aviones, Iberia contaba con una flota de cinco «Superconstellation», cinco «Convair Metropolitan», siete Douglas DC-4, cuatro «Bristol» y catorce Douglas DC-3. En julio de 1959, su Consejo de Administración acordó la adquisición de tres unidades del tetrarreactor Douglas DC-8, decidiéndose por este tipo entre los varios que aparecieron en el mercado, como el Boeing-707 y el Convair-880.

También en 1959 nace una nueva compañía aérea española. El 6 de octubre se constituye «Spantax», anagrama de Spanish Air Taxi, ya que su primer propósito fue iniciar su actividad en la modalidad que ha dado en llamarse de «taxi aéreo», similar a la de la desaparecida C.A.N.A., aunque inmediatamente derivó hacia el puro transporte aéreo comercial, realizando vuelos en DC-3, contratados por las compañías petrolíferas que hacía prospecciones en el Sahara Español.

En 1960 Spantax fue autorizada para dedicar sus aviones al transporte de tipo turístico. Empezó su nueva actividad realizando vuelos entre Canarias y el Continente africano, en que se simultaneaba el transporte de pasajeros y el de carga.

El 29 de mayo de 1961 son entregados a Iberia los primeros DC-3 en California. Se les bautiza con nombres de pintores españoles: «Velázquez», «El Greco» y «Goya». El primero de los citados voló directamente de Los Angeles a Madrid, en diez horas. Los otros dos hicieron escala en Nueva York, para traer repuestos y personal.

Antes de finalizar el año se adquirió una nueva unidad, que se incorporaría a la flota de Iberia de 1962, el «Murillo».

En este mismo año le fueron entregados a Iberia las primeras unidades del birreactor «Caravelle», apto para distancias medias y cortas, orgullo de la industria europea y a los que Malraux, ante la perfección de su línea, calificaría de «máxima expresión de la escultura moderna». Los adquiridos por la compañía española pertenecían a la serie VI-R y estaban equipados con motores Rolls Royce «Avon».

Se les dio nombres de músicos españoles, en un afán de dar a conocer las glorias de la patria en todos los aeropuertos a que llegasen aeronaves de Iberia.

Por su parte, Spantax, en 1962, incrementó su actividad con vuelos entre la península y los archipiélagos balear y canario. También se aprobó por el Gobierno que se hiciera cargo del transporte aéreo interior de la República Islámica de Mauritania, en tanto el país organizaba su compañía nacional, la actual Air Mauritanie. Spantax disfrutó de esta concesión hasta 1965.

En 1962 presentó su dimisión como director gerente el veterano don César Gómez Lucía, quien una vez retirado dio plena satisfacción a su vocación literaria, patente en los más diversos campos, incluso el poético. A través de algunos libros, más escasos de lo que fuera deseable, nos ha traspasado parte del rico veneno de su experiencia. Uno de ellos, es casi la única fuente de información para el que quiera conocer la historia de la aviación comercial española. Se trata del titulado «Diagonal histórica del Tráfico Aéreo Español» y ha sido principal fuente bibliográfica para el autor de este artículo.

También le fue aceptada su dimensión al Presidente de la Compañía, don Tomás Delgado y Pérez de Alba, quedando vacante el mencionado cargo. Se nombraron dos Vicepresidentes, don Julián Rubio López, teniente general del Arma de Aviación, y don Luis de Azcárraga y Pérez Caballero, el primero en funciones de Presidente. Para el puesto de director gerente fue designado don Lázaro Ros.

LA DECADA DE LOS SESENTA

Los años sesenta se caracterizaron por un fulgurante desarrollo de la aviación comercial en general y de Iberia en particular, que llegó a ser conocida como: «la compañía de más rápido desarrollo en el mundo».

En 1965 es nombrado Presidente del Consejo de Administración don Emilio de Navasqués, que pertenecía a dicho Consejo, en calidad de vocal desde 1943.

Antes de que concluyera la década se iniciaba una nueva revolución en el transporte aéreo, la de los aviones subsónicos de gran capacidad, que se inició para la Compañía española con la incorporación a su flota de los aviones DC-8 de la serie 63, versión alargada de los DC-8 de las series 50, a los que por esta circunstancia han llamado los norteamericanos «long-body». Su capacidad, superior a las doscientas plazas, iniciaba la era del transporte de masas, o más finamente, de la mercadología de volumen, para la aviación comercial.

Pero culminó ésta con los Boeing-747. El 22 de octubre de 1970 llega el primero de los de Iberia a Barajas. La Compañía española los vuela en versión de 378 plazas.

El transporte aéreo ha sufrido una curiosa evolución. Se ha socializado. El que se pensó en principio sería medio reservado a las clases pudientes, a hombres de negocios que precisan de rapidez en sus desplazamientos, se ha convertido en el favorito de los trabajadores, de los que quieren aprovechar al máximo sus días libres.

El tráfico a la demanda o «charter» ha contribuido decisivamente a su popularización. Hay viajes todo incluido, que resuelven hasta excursiones y visitas a monumentos. Se puede pagar a plazos. Por otra parte, el transporte aéreo no es caro. Es casi la única actividad que ha escapado al fenómeno mundial de la subida de precios. En los años setenta cuesta menos cruzar el Atlántico que en aquellos cuarenta, en que fue posible empezar a realizar vuelos transoceánicos de carácter regular. Sólo los bolígrafos han seguido camino paralelo, en cuanto a menor coste actual que en el momento de su lanzamiento, según observó humorísticamente Knut Hammarskjöld, gerente de I. A. T. A., con ocasión del Congreso Mundial de Transporte Aéreo celebrado en Madrid.

En España funciona a pleno rendimiento Iberia, situada en el pelotón de cabeza entre las compañías miembros de I. A. T. A., con una participación en el total de pasajeros transportados por éstas del 2,72 por 100 (6). En 1972 se incorpora a su flota el tercer Boeing-747,

(6) Sólo veinticuatro Compañías, entre más de un centenar, que son miembros de I. A. T. A., igualan o superan el 1 por 100 en la participación del total de

con lo cual son tres las unidades de este tipo, el popular «Jumbo», en su flota.

Desde 1970 preside la Compañía don Jesús Romeo Gorría. Vicepresidente es el general don Federico Noreña, y director gerente, don José Sáenz Insausti.

Don Emilio de Navasqüés y don Luis de Azcárraga, al presentar su dimisión, han recibido, como reconocimiento de los servicios prestados, los nombramientos de Presidente y Vicepresidente honorarios de la Compañía.

IBERIA HOY

En los momentos actuales Iberia cuenta con una flota formada por tres unidades del Boeing-747, bautizadas con nombres de escritores españoles: «Cervantes», «Lope de Vega» y «Calderón de la Barca»; tres Douglas DC-10, trirreactores, que llevan nombres de costas españolas: «Costa Brava», «Costa del Sol» y «Costa Dorada», en cuya decoración figuran respectivamente dos cuadros de Salvador Dalí, Manuel Viola y Juan José Tharrats. Ha sido la primera compañía del mundo que ha tomado la iniciativa de convertir sus aeronaves en pinacotecas volantes, con objeto de dar a conocer el arte español contemporáneo a sus pasajeros.

Completan su flota de largo alcance seis Douglas DC-8, de la serie 63, y tres de la serie 50.

Su flota de medio y corto radio de acción está compuesta por dieciséis trirreactores Boeing-727, de la serie 256, bautizados con nom-

285 millones de pasajeros transportados por todas ellas. Son las siguientes: Primera, United Airlines, con el 10,11 por 100; segunda, Eastern Airlines, 8,78; tercera, Delta Airlines, 7,18; cuarta, American Airlines, 7,11; quinta, TWA, 5,45; sexta, Pan American, 3,88; séptima, Allegheny, 3,28; octava, BEA, 3,27; novena, Air Canada, 2,84; décima, Lufthansa, 2,78; decimoprimer, Japan Airlines, 2,73; decimosegunda, Iberia, 2,72; decimotercera, Air France, 2,55; decimocuarta, Braniff International, 2,35; decimoquinta, National Airlines, 2,30; decimosexta, SAS, 2,03; decimoséptima, Continental Airways, 1,93; decimoctava, Alitalia, 1,88; decimonovena, Northwest, 1,81; vigésima, Swissair, 1,43; vigésima primera, TAA, 1,17; vigésima segunda, Ansett Australia, 1,00; vigésima tercera, KLM, 1,00 y vigésima cuarta, Indian Airlines, 1,00.

El observador perspicaz puede apreciar que las siete primeras y alguna más de las que vienen después son norteamericanas, consecuencia de la pujanza del tráfico interior en el gran país.

Lógicamente estos datos corresponden al año 1972.

bres de regiones españolas; treinta y cuatro birreactores Douglas DC-9, que llevan nombres de ciudades de España, y, finalmente, siete turbohélices Fokker F-27, con nombres de ríos. Esta es su flota comercial, aunque tenga algún avión más, destinado al entrenamiento e instrucción de pilotos, que simultanean con transporte de mercancía, en ciertos casos.

A la compañía nacional hay que unir la otra dependiente del I. N. I., que, bajo la presidencia de hombre tan conocido en el mundo del turismo como don Tomás Maestre Aznar, se ha lanzado a la lucha en los mercados internacionales del tráfico a la demanda, con óptimos resultados. Estamos hablando de Aviación y Comercio, AVIACO, con un cuarto de siglo de historia ya a sus espaldas.

Otra Compañía española, Spantax, es la segunda de Europa entre las dedicadas al «charter», o tráfico a la demanda. No me cansaré de repetir esta última expresión, a ver si de una vez desterramos el extranjerismo que está tomando peligrosa carta de naturaleza, ahora sin motivos de excesiva longitud, porque entre «charte» y «a la demanda», la verdad, no encuentro tanta diferencia.

La preside un destacado profesional, don Rodolfo Bay Wright, piloto durante cuarenta y dos años, veintisiete de ellos en Iberia, que a su saber en el campo técnico ha unido eso que se denomina un gran golpe de vista comercial.

Aún existen otras Compañías especializadas en tráfico a la demanda españolas: Air Spain, con sede central en Palma de Mallorca, objeto de una reciente reestructuración, con su flota compuesta actualmente por reactores en su totalidad, señal de que no piensa dejarse comer la partida fácilmente. Transeuropa y T. A. E. Espero no haberme dejado ninguna en el teclado.

Para concluir, aquello que empezó en 1921, con algún pasajero asustado que quería visitar a su hijo en Larache, ha desembocado en un espléndido presente: 7.778.374 pasajeros transportados por Iberia, en 1972. Millón y medio por Spantax, en el mismo año. De las otras carezco de datos. En cuanto al futuro, se presenta prometedor. El auge turístico del país, al que tanto ha contribuido la aviación comercial española, asegura el porvenir de ésta.