

El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926

CECILIO YUSTA VIÑAS
Miembro de número del IHCA

JUSTIFICACION PREVIA

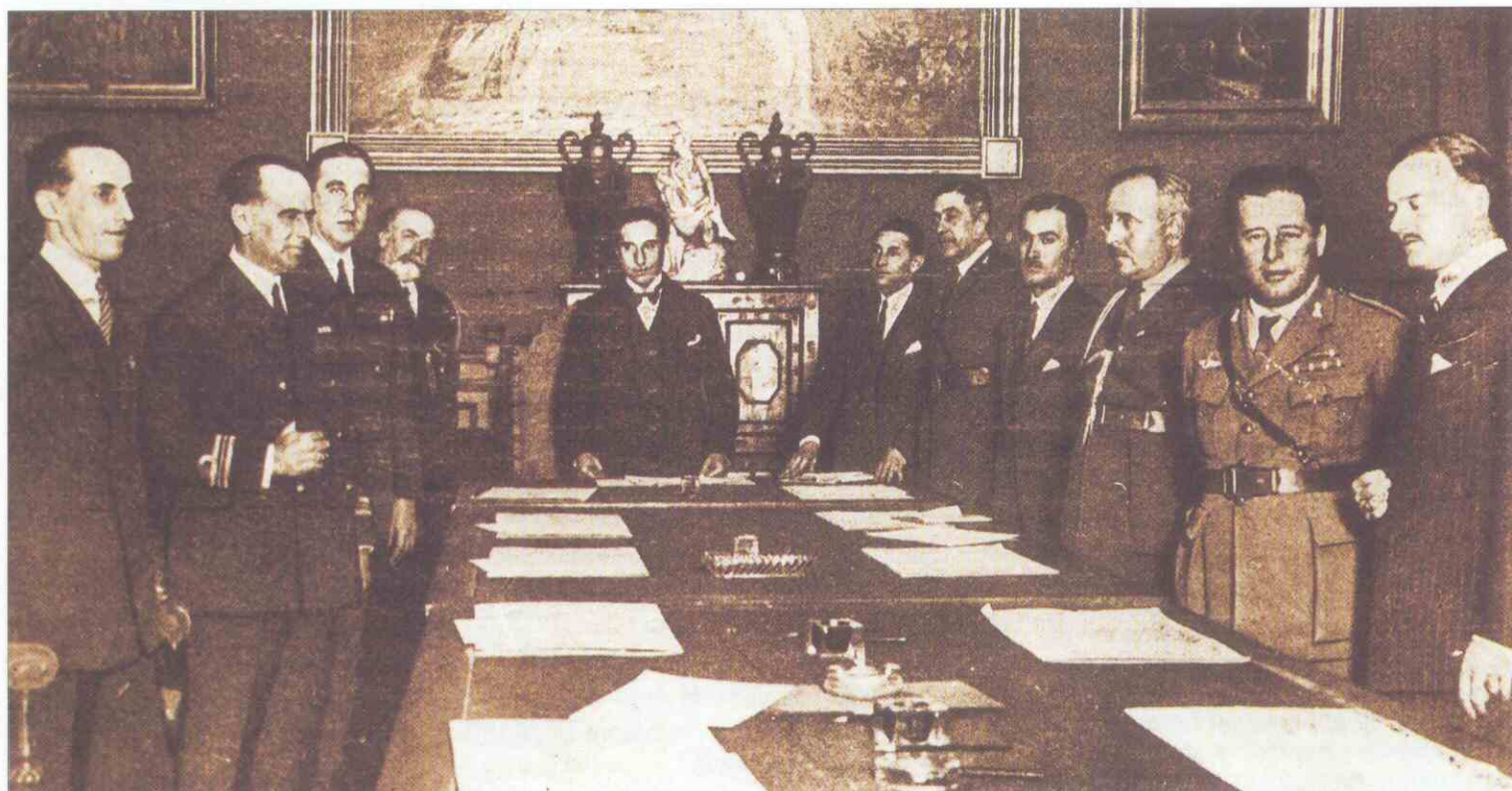
CON GRAN BRILLANTEZ se han celebrado en Sevilla las jornadas del VII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial. La Federación Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial (FIDEHAE) está integrada por los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, España, Méjico, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, como miembro de pleno derecho, ha participado en estas jornadas y presidido la Comisión Organizadora (22 al 26 de octubre de 2001), cumpliendo así lo mandado por Defensa, en su Orden Ministerial 368/2000 del 20 de diciembre 2000. El objetivo de la citada Orden queda claro en su Art.1º: "..... para organizar los actos conmemorativos del 75 aniversario de los tres grandes vuelos de la aviación española: "Plus Ultra", "Patrulla Elcano" y "Patrulla Atlántida".....".

Sobre estos actos quedan excelentes trabajos publicados¹, una serie de conferencias pronunciadas y, como es lógico, los protocolarios discursos. De las palabras que el general Director del IHCA² y presidente accidental del citado congreso pronunció en el acto de apertura, el día 28 de octubre de 2001 en el acuartelamiento aéreo de Tablada (Sevilla), me ha llamado la atención la siguiente afirmación: "Pero 1926 no fue solamente el año de tales efemérides; hay otros tres hechos que por si solos serían suficientes para llenarlo de contenido: la creación de la Jefatura Superior de Aeronáutica y el Reglamento Orgánico de Aeronáutica Militar, la creación de la Medalla Aérea.....y, finalmente, la celebración en Madrid del Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica"

¹Ver, en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, los excelentes trabajos del coronel Antonio Rodríguez Villena: El vuelo de la "Patrulla Atlántida", el vuelo a Manila de la "Patrulla Elcano", el VII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial y otros trabajos sin firma (RR.AA. de marzo, abril, mayo y diciembre 2001), el del coronel Adolfo Roldán Villén: Crónica del 75 aniversario de los Grandes Vuelos (R.A. diciembre 2001), la recopilación, a cargo del general José Sánchez Méndez, de los tres grandes vuelos bajo el título Relatos para la Historia y, finalmente, lo publicado por Ricardo Fernández de Latorre, ¿Qué fue de Rafael Martínez Esteve?, en Aeroplano nº 19.

²El director del IHCA que se cita es el general Juan Garay Unibaso, quien recientemente ha sido nombrado jefe del SHYCEA. En la actualidad la dirección del IHCA ha recaído en el también general Enrique Pina Díaz.



La Comisión Organizadora del Congreso en la sede del Ministerio de Estado en junio de 1926. De izquierda a derecha: Alvaro Elices, Pedro Ristori, Mariano de las Peñas, Pedro M^o Cardona, José Yanguas, Juan Fco. Cárdenas, Emilio Herrera, José Fernández Villaverde, comandante de E.M. Garnica, Pérez Seoane y el Vizconde de Priego. Foto Revista Aérea nº 37, junio 1926.



Obra consultada que fue publicada por el Ejército del Aire en 1942 en segunda edición. Archivo del autor.

Efectivamente, los tres grandes vuelos del año 26 no fueron los únicos hechos importantes destacables en el universo de la aeronáutica española, hubo otros que quizás por carecer del atractivo necesario³ para enganchar al gran público, han quedado relegados a un segundo plano en la memoria histórica y ello a pesar de que algunos, como es el caso del Congreso Iberoamericano, fueron ampliamente tratados y divulgados en toda la prensa nacional.

La referencia que se hace sobre el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea celebrado en Madrid del 25 al 30 de octubre de 1926, me ha motivado para tratar de rescatar del olvido un acontecimiento muy notable, quizás no tanto en lo que pudo repercutir en las operaciones y los procedimientos aeronáuticos, sino por lo que tenía de reto, a nivel internacional, para el gobierno, todo ello con el valor histórico añadido de producirse en un marco político singular.

ESTADO DE LA LEGISLACION Y REGLAMENTACION AERONAUTICA

El prestigioso jurista D. Enrique Mapelli⁴ cataloga la historia del Derecho Aeronáutico en dos grandes períodos; la Edad Histórica, desde sus inicios hasta la firma del Convenio Internacional de Aviación Civil en 1944, y la Edad Contemporánea a partir de la citada fecha.

Partiendo de esta división se podría a su vez diferenciar, a efectos descriptivos, esa que él cataloga como Edad Histórica, al menos en dos etapas. Una, que comprendería desde los intentos iniciales que se produjeron en el emergente mundo aeronáutico hasta la firma del Convenio Internacional de París el 13 de octubre de 1919, y otra desde la citada fecha hasta que tiene lugar la Conferencia Internacional de Aviación Civil en Chicago, Illinois, del 1 de noviembre al 7 de diciembre de 1944.

ANTECEDENTES

A partir del siglo XX y dentro de lo que el profesor Bravo Navarro denomina *la era propiamente aeronáutica*⁵ la primera referencia escrita que he podido localizar en materia de regulación, fue publicada en el nº 774 de Nuevo Mundo (5-11-1908) y dice lo siguiente: "AVIACIÓN. En los Estados Unidos hay una ciudad, Kissimmee (Florida), que no queriendo que la cojan desprevenida los progresos de la ciencia y la industria, ha promulgado ya un reglamento para la circulación de globos, aeroplanos y demás máquinas de navegación aérea, que puedan surgir. Los límites aeronáuticos de la ciudad se han fijado en una altura vertical de veinte millas, (sic) y para cada aerostato se ha estipulado el siguiente impuesto municipal: 20 dólares para un globo cautivo, 30 para un globo libre, 50 para un dirigible, 100 para un aeroplano, 150 para un helicóptero (sic) y 300 para un ornitóptero (sic). Estas cantidades son un mínimo y se recargarán según la capacidad de los aerostatos, hasta un 400%, que será el caso en que el aerostato en cuestión pueda llevar más de mil pasajeros".

Sin embargo no todos eran trabas en este reglamento, que anticipaba el llanto al difunto. El municipio de Kissimmee se preocupaba también de proteger al comercio y, para fomentar el transporte aéreo de mercaderías, se comprometió a no gravarlo con ningún impuesto durante un espacio de 15 años.

En 1909 una comisión aérea mixta publicaba en Francia un Reglamento, provisional exponiendo que si dos aparatos de aviación se aproximan frontalmente pudiendo producir colisión, debían siempre cada uno tomar su derecha y pasar a la distancia mínima de 50 metros, no estando exento de estas disposiciones más que en el caso de hallarse a altitudes de más de 30 metros. Para los dirigibles se exigía una distancia mínima de 500 metros, a no ser que las altitudes tuvieran de diferencia más de 150 metros.

En 1910, a raíz del primer vuelo que el famoso aviador alemán Winziger realizó el día 5 de febrero sobre Berlín, llevando un pasajero en su monoplano *Antoinette*, apareció el siguiente comunicado en la prensa: "Las autoridades berlinesas se preocupan de reglamentar los viajes aéreos, a fin de evitar los accidentes que podrán sobrevenir a consecuencia de las caídas de los aviadores que circulan sobre las ciudades populosas. A este respecto, el director del aeródromo de Johannistal ha declarado que el prefecto de policía se está ocupando ya de la cuestión y que, mientras se espera la celebración del Congreso Internacional que está previsto tenga lugar en París, se confeccionará un reglamento provisional, que comenzará a regir inmediatamente en Prusia. Se estima que los Tribunales de Alemania no seguirán las huellas de los Tribunales franceses, y que en caso de accidente causado por un aviador, éste será declarado responsable de los daños y perjuicios que irrogue".

Por otra parte, la autoridad competente de la provincia de Brandeburgo (Alemania) publicó en la prensa oficial una ordenanza de policía relativa a la circulación aérea, entrando en vigor el 10 de agosto de 1910. En virtud de estas normas se exigía a los aviadores estar en posesión del correspondiente título de piloto, casti-

³Es evidente que la celebración de un congreso sobre derecho aeronáutico, por importante que éste sea para el desarrollo de la aviación, no despierta en el gran público el mismo interés que una hazaña como la que protagonizó el vuelo del Plus Ultra.

⁴Ver Enrique Mapelli, "Génesis y evolución del Derecho Aeronáutico". Revista de Aeronáutica y Astronáutica, diciembre 1978, pág. 1134.

⁵El profesor Martín Bravo Navarro, en un breve trabajo sobre la Historia del Derecho Aeronáutico, utiliza la expresión "la era propiamente aeronáutica" en clara referencia a la aeronáutica que nace con los aviones. Ver *Aeroplano* nº 4, 1986, pág. 136 y sucesivas.



Curiosa interpretación de la regulación de tráfico aéreo realizada por un humorista de la época. Prensa Gráfica año 1919.

gando a los contraventores con una multa de 60 marcos, sin perjuicio de las responsabilidades en que, con arreglo a la Ley, pudieran incurrir. Más tarde se publicó el Reglamento Ministerial de Circulación Aérea que habría de regir en Prusia.

En América del Norte, los estados de Connecticut y Pensylvania presentaron en 1910 para su aprobación oficial, dos actas regulando los vuelos y la intervención del Estado en ellos. El acta de Pensylvania, más rigurosa, proponía la creación de una licencia que no habría de concederse antes de haber probado el piloto su aptitud y conocimientos para poder volar con seguridad; un criterio que, prácticamente sin variaciones, se ha mantenido hasta nuestros días.

Es evidente que existía una clara noción de los riesgos que comporta la navegación aérea y la necesidad de que la actividad aeronáutica fuera regulada, como se puso de manifiesto en el Congreso celebrado en Bruselas el 27 de julio de 1910, cuya declaración inicial decía lo siguiente: "El Congreso, considerando los peligros que los nuevos medios de locomoción aérea pueden hacer correr a los aviadores y a los aeronautas; considerando el desenvolvimiento creciente de la aviación, emite el voto de que todos los Estados fijen lo más pronto posible las condiciones de circulación de los globos dirigibles y libres y de los aeroplanos, sin poner trabas, sin embargo, al progreso de la aviación". Una opinión compartida en los EE.UU. y recogida en el New York Herald el 2 de junio de 1910 con las siguientes palabras: "Con la extensión constante de la aviación y el uso muy próximo que parece será el corriente, se hace sentir la necesidad de intervenir la propiedad y vigilar las vías aéreas en relación de un Estado con otro".

Aunque no se puede decir que fuera un éxito total, puesto que no alcanzó el objetivo de poner de acuerdo a los participantes, la Conferencia Internacional de Navegación Aérea iniciada París el 18 de mayo de 1910, que no llegó a desarrollar todas las sesiones previstas, planteó los problemas fundamentales de las operaciones aéreas y abordó los dos temas capitales enfrentados en ese momento; la libre circulación por el espacio aéreo, la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo y, de alguna forma, el problema de la seguridad y las responsabilidades.

En agosto de 1911 terminó sus trabajos el Primer Congreso de Derecho Público Aéreo. En este Congreso, que había sido organizado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, se adoptaron una serie de acuerdos que habrían de servir para la formulación de un Código Aéreo, muy necesario ya, debido tanto a los progresos de la aeronáutica y sus relaciones con la sociedad, como a la necesidad, perfectamente apreciable, en el complicado campo de las relaciones internacionales, tanto en tiempos de paz como en épocas de guerra.

El resultado de este Congreso quedó recogido en 17 artículos, de los cuales será interesante recordar algunos que son fiel reflejo de necesidades reales y otros que, desde la perspectiva actual, pueden resultar sorprendentes:

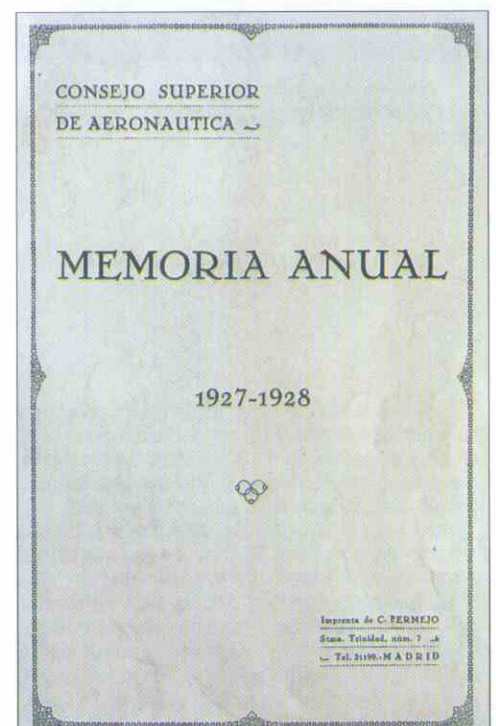
Principios generales de la Circulación Aérea

Art. 1º.- La circulación aérea es libre, salvo los derechos que corresponden a cada Estado para la adopción de determinadas medidas encaminadas a conseguir su propia seguridad y la de las personas y bienes de sus súbditos (sic).

Nacionalidad y matrícula de las aeronaves

Art. 2º.- Toda aeronave debe tener una nacionalidad y una matrícula.

Art. 3º.- La nacionalidad de la aeronave deberá ser la de su propietario. Si la máquina aérea pertenece a una Sociedad, se determinará la nacionalidad por la residencia de dicha Sociedad.





Comandante de Ingenieros, piloto y observador, Alberto Alvarez Rementería. Aérea nº 43, diciembre 1926.



Juan Francisco de Cárdenas, ministro de S.M. en Bucarest, delegado y presidente de la Delegación Española en el Congreso. Foto tomada hacia 1925.



El capitán de fragata Pedro María Cardena y Prieto. Foto tomada en enero de 1925.

Art. 4º.- Toda aeronave deberá ostentar una señal distintiva de su nacionalidad.

Del aterrizaje

Art. 9º.- Las aeronaves pueden tomar tierra sobre las propiedades no cercadas.

Art. 10º.- Les está prohibido, salvo casos de fuerza mayor, aterrizar:

- a) Sobre las fortificaciones y campos anejos a estas fortificaciones, dentro del radio determinado por una autoridad militar.
- b) En el interior de las ciudades y vecindarios, excepción hecha de los locales o emplazamientos designados por la autoridad pública.

Art 11º.- Todo aterrizaje obliga a la reparación o indemnización del perjuicio causado. Sin embargo, si los daños han sido causados por la persona que reclama, el aeronauta autor material del daño puede ser relevado, en la proporción que pueda corresponder, de la reparación que le incumba.

Del Jet

Art.12º.- El jet consiste en todo daño voluntario producido desde la aeronave arrojando a tierra objetos, cuerpos o materias de cualquier naturaleza.

Art.13º.- El jet de cualquier clase y naturaleza, sea a personas, sea a las cosas, queda prohibido.

Art.14º.- En todo caso, el perjuicio causado obliga a reparación.

Las disposiciones que se tomaron en Francia en 1911, y otras reglas relativas a la circulación, marcas y señales y procedimientos de aterrizaje, se adoptaron también en la Conferencia Internacional celebrada en Bruselas los días 17 y 18 de mayo de 1912, consignándose en el *Projet de traité réglamentant la Circulation Aérienne Internationale*, asistiendo a esta conferencia representantes de Austria, Alemania, Bélgica, Egipto, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Hungría, Noruega, Países Bajos, República Argentina, Suecia y Suiza.

En España, primero el profesor Ernesto Amador y Carrandi, profesor de Derecho de la Facultad de Salamanca y miembro honorario del Aeronautique-Club de France, en 1912 abordó el tema del Derecho Atmosférico y, un año después, el abogado del Ilustre Colegio de Valencia, Antonio de Calatayud Ortizá trató sobre la condición jurídica del espacio aéreo ante el Derecho Internacional Aéreo. Estos trabajos, que obviamente no constituyen legislación, se pueden contar entre los primeros (en nuestro país) en tratar aspectos tan importantes, en las operaciones aéreas, como son: el espacio aéreo y los problemas que se podían presentar tanto en tiempos de paz como de guerra, la plena soberanía de los Estados a prohibir o autorizar la circulación de los aeroplanos y la manifiesta necesidad de una reglamentación.

Pocos meses antes de celebrarse la Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París (C.I.N.A.), Inglaterra escribió su primera página legislativa relacionada con la aviación. En julio del año 1919 publicó un Código Aéreo (Air Navigation Act) en el que se establecían disposiciones sobre matriculación, señales que deben ostentar las aeronaves, luces, derecho de paso, desvío en caso de posible colisión, prohibición de vuelos acrobáticos y *otras piruetas atmosféricas* (sic) en zonas pobladas, sobre los problemas del aterrizaje y los aeropuertos y un elevado número de zonas prohibidas.

LA GRAN GUERRA Y SUS CONSECUENCIAS EN LA AVIACION Y EN EL DERECHO AERONAUTICO

La conquista del aire (el medio) y el vertiginoso perfeccionamiento de las máquinas y los sistemas, después del bautismo de fuego y plomo que recibió la aviación en la I Guerra Mundial, favorecerían el surgimiento de los nuevos instrumentos de dominio del espacio aéreo. Los veloces progresos de la técnica obligaron a los Estados a establecer y modelar nuevas leyes y aceptar los criterios de un Derecho que se imponía a base de tanteos primero, de sistematizaciones después y de codificaciones en un futuro muy próximo.

Fueron precisos los horrores de una guerra para que se impusiera un criterio definitivo que puso fin a la vieja pugna que no había permitido armonizar los intereses de la libre circulación y la soberanía de los Estados sobre sus espacios aéreos. El reconocimiento y aceptación de la plena soberanía sobre el espacio aéreo de los Estados con sus autorizaciones, concesiones y aceptación de paso no agresivo, ha sido el germen del nuevo Derecho Aeronáutico.

Después de los tratados de paz firmados en Versalles, Saint-Germain, Neuilly y Trianon, que lo aceptaron implícitamente, las principales potencias coincidieron en los principios fundamentales sobre la relación entre la libre circulación y la soberanía, por lo que se pudo llegar a la redacción de un documento de trabajo, el mismo día 13, denominado "*Convention portant reglementation de la navigation aérienne*".

Con la firma del Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) de París, el 13 de octubre de 1919, se dio un primer paso de gigante en el campo de la aeronáutica; un convenio fundamental en tesis de navegación aérea que marcaría claramente el inicio de una nueva etapa que, como muy bien señala con su habitual precisión el profesor Bravo Navarro, favorecería el "*desarrollo*" y el perfeccionamiento del Derecho Aeronáutico.



S.M. el Rey acompañado por el capitán Kindelán pasando revista al personal y las instalaciones de la Escuela Nacional de Aviación (E.N.A.) dirigida por Kindelán. A la izquierda de Alfonso XIII, con la gorra en la mano, se identifica al ingeniero y piloto instructor Mariano de las Peñas y Mexquí. Foto publicada en la Ilustración Española y Americana el 22-6-1915.

El Convenio Internacional de Navegación Aérea de París del año 1919 se convirtió, sin duda, en una referencia obligada y en fuente del Derecho Aeronáutico, llegando a estar considerado como el documento más importante para el estudio de la reglamentación de las aeronaves y de la navegación aérea; un trabajo en el que se han inspirado tanto los tratados internacionales posteriores como la mayoría de las legislaciones internas.

EL DERECHO AERONAUTICO EN LA ESPAÑA DEL AÑO 26

Repasadas con detalle las principales leyes, europeas y americanas, reguladoras de la Navegación Aérea, se constata que no existe un Derecho Aéreo propiamente dicho, antes de octubre del que se ha considerado el año clave, 1919. Con anterioridad a noviembre de 1919, en España se habían emitido algunas disposiciones:

El Real Decreto de 28 de febrero de 1913, creando el Servicio de Aeronáutica Militar, sirviendo de base la estructura del Servicio de Aeroestación ya existente.

La Real Orden de 26 de abril de 1913, aprobando el Reglamento del Servicio de la Aeronáutica militar.

La Real Orden de 28 de marzo de 1914, modificando el Reglamento para el Servicio Militar de Aeronáutica.

La Real Orden del 7 de noviembre de 1915, modificando el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica.

El Real Decreto de 24 de febrero de 1916, incluyendo el Servicio de Aviación en el recién creado Estado Mayor Central del Ejército.

La Real Orden de 3 de febrero de 1917, aprobando el Reglamento del personal aviador de la Armada.

La Real Orden de 12 de agosto de 1917, aprobando las instrucciones para el aeronauta extranjero en España.

La Real Orden de 29 de agosto de 1919, autorizando a la compañía francesa Lignes Aériennes Latécoère para volar sobre el territorio español en la ruta Toulouse, Barcelona, Alicante, Málaga y Casablanca.

El Real Decreto de 17 de octubre de 1919, sobre el establecimiento del servicio postal aéreo bajo la dependencia del Cuerpo de Correos.

Se puede comprobar, que hasta el año 1919 España no tuvo prácticamente nada legislado en materia de Derecho Aeronáutico; una situación que se vería modificada cuando se publicó el Real Decreto de 25 de noviembre de 1919, Regulando la Navegación Aérea Civil y un Reglamento anejo al anterior Real Decreto, de la misma fecha, que lo desarrollaba. Hay que señalar que estos Reales Decretos se limitaban a reproducir literalmente (calcando) el Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) que había sido aprobado muy pocos días antes, el 13 de octubre de 1919, en París.

Posteriormente se fueron promulgando las disposiciones legales que el Gobierno estimó necesarias para complementar el contenido de la legislación fundamental, entre otras:



Gran profesional y destacada personalidad de la ciencia española, el comandante Emilio Herrera Linares hacia 1926. Foto SHYCEA.

Fotografía oficial después el Consejo de Ministros, celebrado en el Palacio de Miramar en San Sebastián el día 20 de septiembre de 1926. En este segundo Gobierno de Primo de Rivera se identifican, de izquierda a derecha, sentados: Severiano Mtz. Anido (Gobernación), Alfonso XIII, Miguel Primo de Rivera (Presidente), Galo Ponte (Gracia y Justicia). En pie: Eduardo Aunós Pérez (Trabajo), Eduardo Calleja de la Cuesta (Instrucción Pública), José Calvo Sotelo (Comercio y Hacienda), Juan O'Donnell, Duque de Tetuán (Guerra), Honorio Cornejo y Carvajal (Marina), Rafael Benjumea y Burín (Fomento), y José Yanguas y Messía (Estado). Foto archivo del autor por gentileza de Jose M^o Yanguas.

La Real Orden de 13 de diciembre de 1919, regulando provisionalmente, a los efectos arancelarios, la entrada y permanencia de aeronaves extranjeras en España y la habilitación de aeródromos.

La Real Orden de 4 de febrero de 1920, regulando el vuelo de las aeronaves españolas y extranjeras, en el territorio nacional.

La Real Orden de 26 de febrero de 1920, aprobando el Reglamento para la ejecución del R.D. sobre el establecimiento del servicio postal aéreo.

La Real Orden de 6 de marzo de 1920, sobre matrícula de aeronaves, marcas de matrícula y de nacionalidad.

La Real Orden de 8 de marzo de 1920, sobre el franqueo de la correspondencia aérea.

El Real Decreto de 17 de marzo de 1920, sobre régimen de los Servicios de Aeronáutica Militar; Zonas o Bases aéreas.

La Real Orden de 17 de abril de 1920, sobre navegación aérea civil y aeronaves extranjeras, con disposiciones complementarias de los artículos 38 y 39 del R. D. de 25 de noviembre de 1919.

La Real Orden de 27 de abril de 1920 sobre el personal navegante, interpretando el capítulo II (autorización del personal volante) del Reglamento de 25 de noviembre de 1919.

El Real Orden de 6 de mayo de 1921, estableciendo el régimen de la aeronáutica militar y naval y colaboración entre los centros directivos.

El Real Decreto de 13 de octubre de 1922, aprobando el Reglamento de Contra-maestros de la Armada.

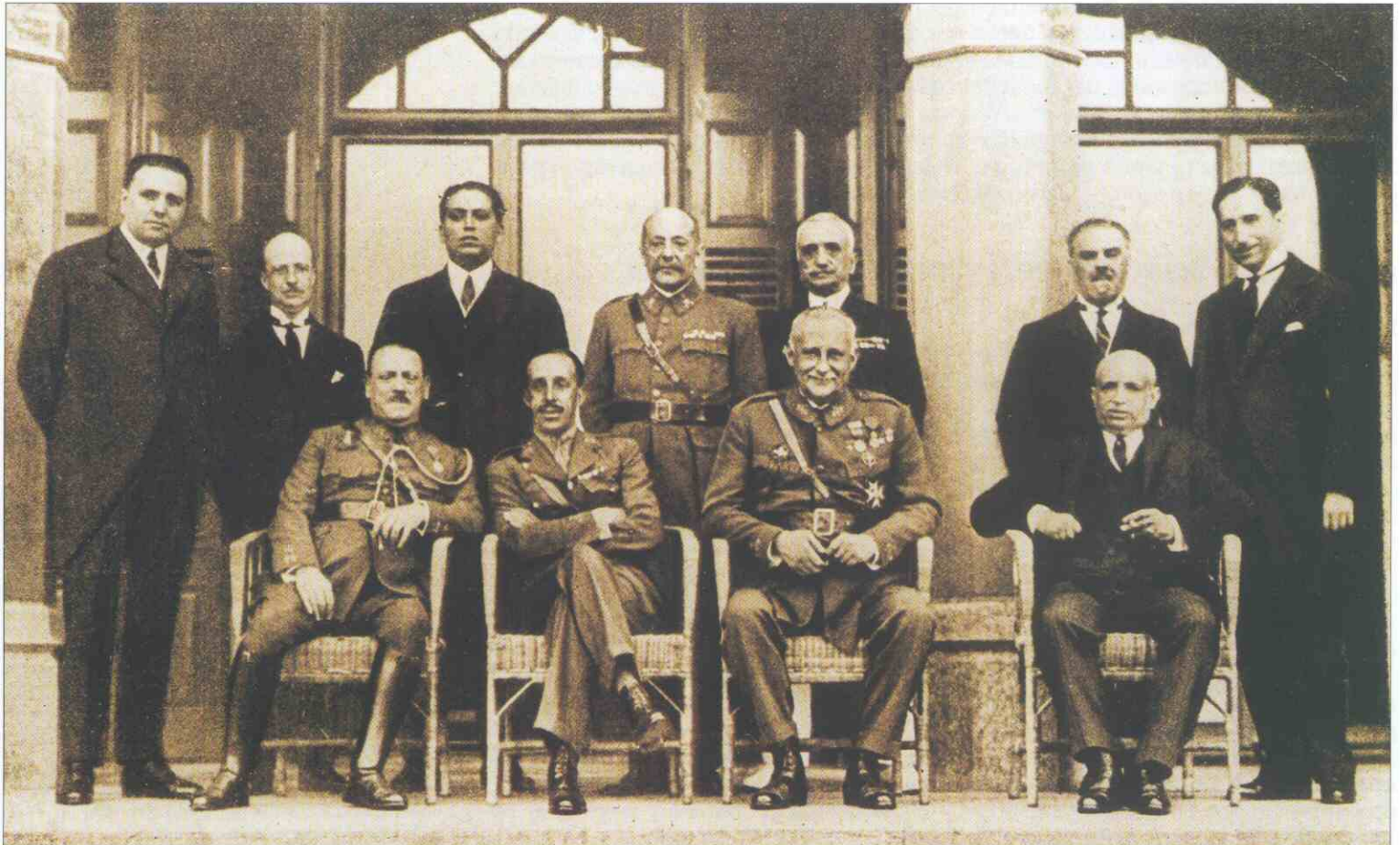
Circular de 11 de noviembre de 1922, sobre Contabilidad de Servicios aéreos.

La Real Orden de 14 de febrero de 1924, sobre Intervención del Ministerio de la Guerra en las concesiones de líneas aéreas de carácter civil.

La Real Orden de 4 de diciembre de 1924, sobre espectáculos públicos y demostraciones aeronáuticas.

En octubre de 1926 (días 25 - 30) se celebró en Madrid el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea, cuyo Convenio sería firmado "ad referendum" por todos los países asistentes el primero de noviembre, con el compromiso de ratificación. Siendo la entrada en vigor, para cada potencia signataria, respecto de las demás potencias que ya lo hubieran ratificado, cuarenta días después del depósito de su ratificación.

Según consta en la memoria anual 1927-1928 del Consejo Superior de Aeronáutica, los países que habían notificado su ratificación eran México, Paraguay y las Repúblicas Argentina y Dominicana y naturalmente España que lo había ratificado en fecha 13 de abril de 1927.





Presidencia del Congreso. En la mesa, de izquierda a derecha: O'Donnell, Yanguas, Alfonso de Orleans-Borbón y Galo Ponte. Foto Revista Aérea nº 43.

LA INFLUENCIA DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE NAVEGACION AÉREA DE PARÍS

España, al incorporar íntegro el contenido del C.I.N.A., se benefició de los trabajos de los 21 estados firmantes, sin haber tenido la oportunidad de colaborar por haber sido expresamente excluida; un veto que sólo se puede interpretar en clave política y que, probablemente, tuvo mucho que ver con la postura de neutralidad que mantuvo durante la Gran Guerra.

En cualquier caso, es evidente que España supo hacer de la adversidad virtud y sacar el mejor partido posible de una situación, en principio, desfavorable. Como ya se ha dicho, el Convenio Internacional de Navegación Aérea de París era el documento más importante en materia de reglamentación de las aeronaves y de la navegación aérea por lo que, al aceptarlo, reconocerlo sin complejos como bueno y adoptarlo íntegramente, España obtuvo una mejora sustancial e inmediata en el desarrollo de sus operaciones aéreas y en su legislación interna. Naturalmente con los lógicos problemas, en el plano internacional, al no ser firmantes del acuerdo.

Así pues el R.D. de 25 de noviembre de 1919 contenía los principios fundamentales para regular la navegación aérea por encima del territorio nacional, viniendo el Reglamento a detallar todo lo concerniente a las operaciones, matriculación de aeronaves, autorizaciones del personal navegante, certificados de navegabilidad, marcas de matrícula y nacionalidad, normas sobre libros de a bordo, reglas sobre luces y señales, reglas de navegación por el aire, tráfico aéreo en el aeródromo, zonas prohibidas, régimen de entrada, salida y sobrevuelo de aeronaves extranjeras en territorio español y un largo etcétera.

EL CONVENIO IBEROAMERICANO DE NAVEGACION AÉREA

Factores coadyuvantes

Terminada la Gran Guerra y reunidas las comisiones de los países vencedores para analizar y buscar una solución a los problemas que presentaba la navegación aérea, los países del entorno europeo que se habían mantenido neutrales durante la contienda, Dinamarca, España, Grecia, Holanda, Italia, Noruega, Portugal, Suecia y Suiza, no fueron tenidos en cuenta.

En la España del año catorce se percibían muchos problemas, algunos de casi imposible solución. La división, no sólo entre la clase política, sino extendida a todas las capas sociales del país, enfrentaba a los aliadófilos, que eran partidarios de la Triple Entente (Francia, Rusia y Gran Bretaña) en oposición a los germanófilos, que se decantaban por la Triple Alianza (Alemania, Austria-Hungría y Turquía). La situación se podía perfectamente escenificar en la actitud de dos políticos de la época: Romanones y Maura.

Una de las muestras más claras de esta división la facilitó el reconocido aliadófilo, miembro del Partido Liberal, D. Álvaro de Figueroa (Conde de Romanones) al publicar, el día 19 de agosto de 1914 en el Diario Universal, una especie de latigazo periodístico cuyo expresivo título releva de cualquier comentario "Neutralidades que matan", un artículo en el que echaba abundante leña al fuego y ponía la rivalidad entre las dos tendencias al rojo vivo; "España está geográfica y fatalmente en el área de influencia de la Triple Inteligencia (sic) y no puede ser neutral..."⁶.

⁶El trabajo periodístico (editorial) titulado "Neutralidades que matan" fue publicado en el Diario Universal de fecha 19 de agosto de 1914. Un extracto de este artículo se puede consultar en *Por qué cayó Alfonso XIII*, pag. 272 a 275.

En contraposición, el gran político miembro del Partido Conservador, D. Antonio Maura, que había evitado declararse oficialmente partidario de ninguna de las dos coaliciones enfrentadas, basaba su argumentación, para mantener la neutralidad, en que un país dividido no debería nunca ir a la guerra y en que sería gran locura dejarse arrastrar a una guerra que había sido iniciada por otros, rematando su discurso con una expresión que fue muy divulgada "España no puede, ni quiere, ni debe ir a la guerra"⁷.

Para complicar aún más la situación se daba la circunstancia de que la madre del Rey, D^a María Cristina, era austriaca, en tanto que la Reina, Victoria Eugenia de Battenberg, había nacido en Inglaterra, y ello al margen de otros emparejamientos de similar tenor que relacionaban a la familia real española con las casas reales europeas. Enfrentado a estos problemas se impuso el criterio de D. Eduardo Dato que era partidario de la no intervención y que, como Presidente del Consejo de Ministros, decidió declarar oficialmente la neutralidad del estado Español⁸.

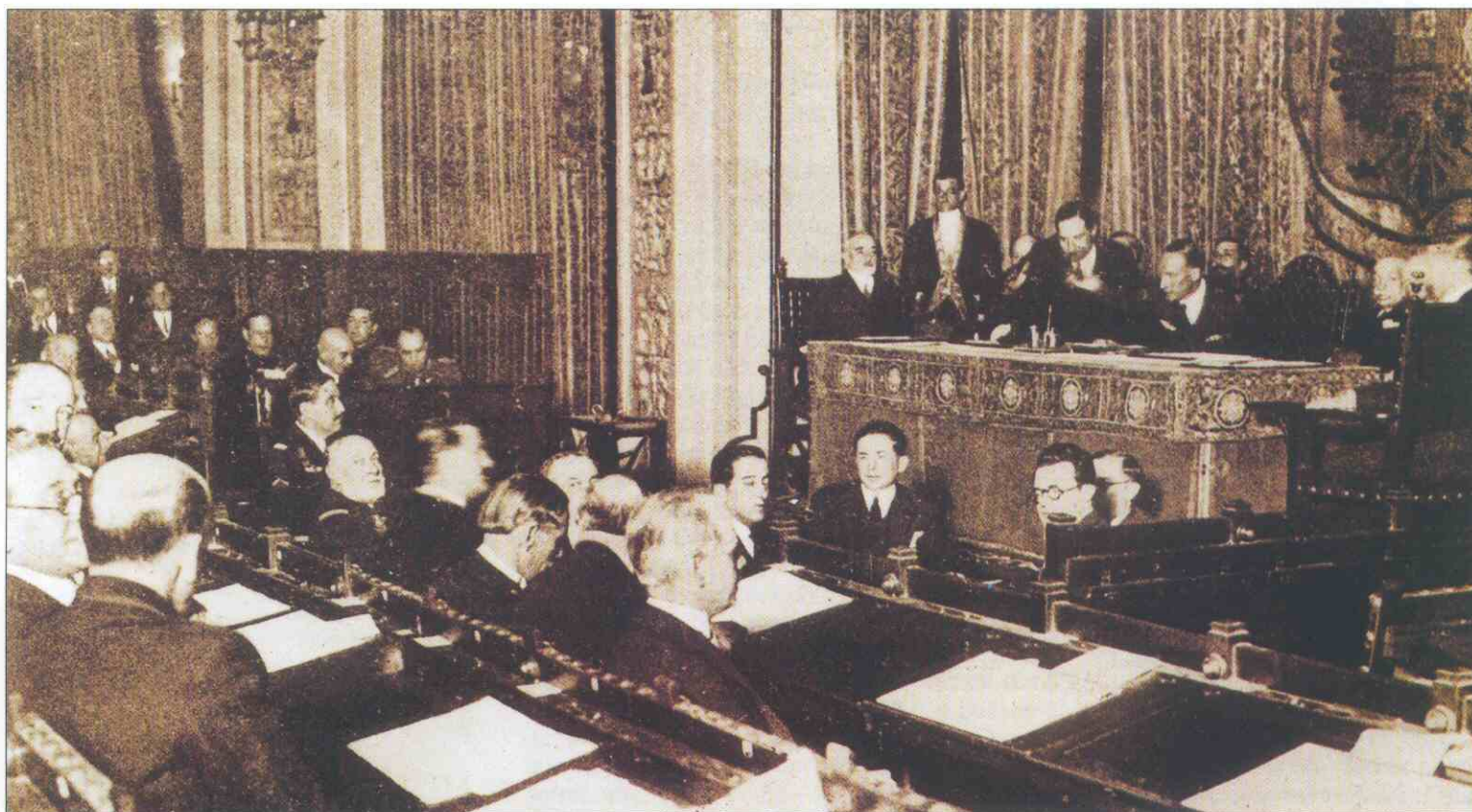
Esta primera fase de la política exterior de neutralidad (1914-1918) presentó como máximo logro, tanto la neutralidad en sí misma como la prosperidad del mercado exterior. En cuanto al grado de independencia en el mantenimiento de la neutralidad, algunas tesis han señalado que quizás se haya sobrevalorado la postura de España, puesto que la Entente no deseó extender el teatro de las hostilidades al aérea peninsular. En el terreno de la economía el balance resultó francamente positivo; el incremento de un 20% en el comercio exterior, la deuda exterior prácticamente rescatada y un aumento en las reservas de oro que sobrepasaron los 2.220 millones en 1918; unos logros económicos que, de ser contrastados con lo que fue su repercusión real en la sociedad española de la época, llevaría a un estudio que rebasa los márgenes de estas notas.

Dentro del período entre guerras, en el sexenio 1917-1923, lo más sustancial de la política exterior en Europa, se desarrolló en el seno de la Sociedad de las Naciones. En el caso de España la atonía en materia de política exterior europea era manifiesta, aunque no así en lo referente a la interior. La prosperidad económica, moderadamente mantenida después de la guerra, no impidió que aparecieran los primeros síntomas de descomposición del sistema político.

El año 1917 fue rico en acontecimientos; al romperse el equilibrio entre los dos partidos turnantes, liberal y conservador, se agotó la monarquía parlamentaria de Alfonso XIII; las Juntas Militares salieron del armario al poner de manifiesto el malestar que llevaba ya varios años instalado en determinadas capas del Ejército, la violenta huelga general del mes de agosto, la propuesta de una asamblea de parlamentarios tras la que se ocultaba el movimiento catalanista, los sempiternos problemas del campo andaluz y una interminable lista de conflictos. Se habían registrado también dos magnicidios (Canalejas y Dato) cuando, sin haberse olvidado todavía el Barranco del Lobo, se llegó a la gran conmoción nacional del año 21, con

⁷La postura de neutralidad para España que defendió Antonio Maura durante la Gran Guerra se encuentra, ampliamente expuesta, en *Por qué cayó Alfonso XIII*, pag. 276 y sucesivas.

⁸Los argumentos para mantener la neutralidad de España y los razonamientos finales que llevaron al Presidente del Consejo D. Eduardo Dato a una postura oficial de neutralidad, han quedado recogidos en la carta personal que, con fecha 25 de agosto de 1914, dirigió a su amigo y compañero de partido, Antonio Maura



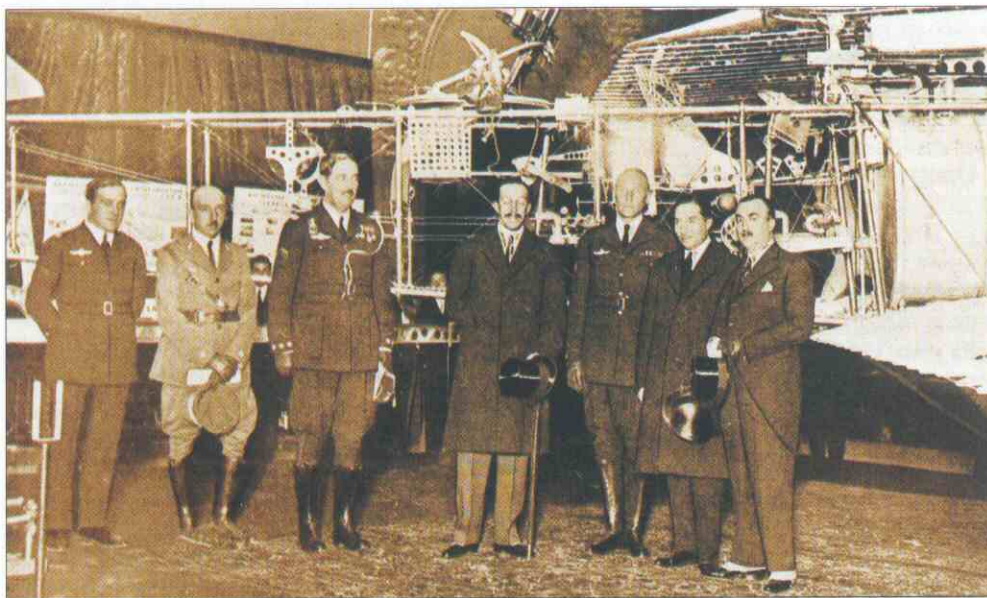
Aspecto de la mesa presidencial en la que José Yanguas señala algo al Infante D. Alfonso de Orleans-Borbón. Foto España Automóvil, noviembre 1926.

los desastres encadenados de Igueriben, Annual y el derrumbamiento de la Comandancia de Melilla; una situación que desembocaría en el pronunciamiento de Primo de Rivera el 13 de septiembre de 1923.

El inminente fin del añejo conflicto marroquí, que se inició con las exitosas operaciones de Alhucemas, permitió al Gobierno de Primo de Rivera prestar más atención a otros asuntos que, sin duda, no carecían de importancia. A finales del año 25 el Servicio de Aviación recibió luz verde para realizar tres de los vuelos que se habían presentado al Mando: Atlántico Sur, Manila y Guinea española.

El primero de estos vuelos, que se inició el 22 de enero de 1926 constituyó un éxito formidable, con una repercusión internacional realmente espectacular. El vuelo del Dornier WAL, magistralmente ejecutado por Ramón Franco y su tripulación, tuvo un final feliz en Buenos Aires, con el acierto añadido de dejar allí el avión como regalo de España a la nación amiga. Todas las agencias y emisoras de radio del mundo dieron la noticia y los periódicos agotaron sus ediciones extraordinarias, en tanto que los aviadores eran vitoreados por cientos de miles de personas (quizás millones), recibidos por altos mandatarios, condecorados, agasajados.....

Cuando regresaron a España en el *Buenos Aires*, un buque de la Armada argentina, su popularidad, inevitable unida a los países de habla hispana, había adquiri-



En la Exposición Nacional de Aeronáutica que tuvo lugar en las mismas fechas que el Congreso Iberoamericano. De izquierda a derecha: Julio Ruz de Alda, José Ortiz Echagüe, Alfredo Kindelán, Alfonso XIII, Alfonso de Orleans-Borbón, José Yanguas y el Duque de Estremera. Foto España Automóvil, noviembre 1926.

do una dimensión realmente inimaginable. Además, el vuelo del Plus Ultra no sólo tuvo el valor y el carácter de extraordinaria proeza técnica, sino el de despertar o recuperar el vigoroso simbolismo de lo Iberoamericano.

A su llegada fueron recibidos por Alfonso XIII en un clima de euforia generalizada. El recibimiento fue apoteósico, no pudiendo los aviadores sustraerse a una muchedumbre enfervorizada y volcada en demostraciones de afecto y admiración por el gran vuelo realizado; y todo ello en un ambiente impregnado de *Iberoamericanismo*.

Tiene sentido pensar que el Gobierno de Primo de Rivera se percatara de que se estaban dando unas condiciones óptimas e irrepetibles y que era el momento adecuado para convocar el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea. Las buenas relaciones, la popularidad y el desbordante *Iberoamericanismo*, que todo lo invadía, garantizaban razonablemente el éxito del proyecto; sólo faltaba jugar bien las cartas.

Por el expediente personal del diplomático Juan F. Cárdenas⁹ sabemos que uno de los primeros movimientos que realizó el Gobierno para poner en marcha el Congreso se produjo a primero de mayo, relevando a Cárdenas de su destino en Budapest para que presidiera la Comisión Organizadora del Congreso. Este primer paso, contrastado con la fecha de llegada a España de los aviadores del Plus Ultra (5 de abril), ponía de manifiesto que el Gobierno actuó con notable rapidez interpretando, con un gran sentido de la oportunidad, la favorable coyuntura.

Pocos días antes de la celebración del Congreso, el ministro español de Gracia y Justicia, Galo Ponte y Escartín, había dado muestra de sus conocimientos e interés en cuestiones de derecho aéreo dejando ver, en el discurso¹⁰ que pronunció en la solemne apertura de los tribunales celebrada el 15 de septiembre de aquel mismo año 26, el pensamiento oficial. El ministro Galo Ponte llamaba la atención de los juristas sobre uno de los problemas más interesantes del momento, manifestando que un entendimiento sobre tan importante tema con los países iberoamericanos sería de sumo interés para los Estados involucrados. Dado el corto espacio de tiempo transcurrido entre este anuncio de Galo Ponte y el comienzo de la Confe-

⁹Juan F. de Cárdenas, licenciado en Derecho, se estrenó en la carrera diplomática como agregado en Lisboa en febrero de 1904. Después de ocupar diversos cargos, en mayo del 26 fue rescatado de su destino como ministro en Budapest para hacerse cargo de la Presidencia de la Comisión organizadora del Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea que habría de celebrarse en Madrid. Durante las jornadas ostentó la presidencia de la Delegación Española.

¹⁰El extenso discurso que el Ministro de Gracia y Justicia, D. Galo Ponte y Escartín, pronunció con motivo de la apertura del año judicial el 15 de septiembre de 1926, fue publicado por la Editorial Reus S.A., Madrid 1926.



Visita a las instalaciones de Construcciones Aeronáuticas el día 28 de octubre de 1926. Entre otros, Cornejo, O'Donnell, Yanguas, Alfonso de Orleans-Borbón y Ortíz Echagüe. Foto Revista Aérea, nº 42, noviembre 1926.



El ministro Yanguas rodeado de los miembros del Congreso. El primero por la izquierda, en la imagen, Sartorius, Conde de San Luis. Foto España Automóvil, noviembre 1926.

rencia (25-10-26), es evidente que los planes para la reunión y puesta a punto del Congreso tendrían que estar ya muy *cocinados* por el Gobierno.

DESARROLLO DEL CONGRESO

El lunes 25 de octubre de 1926, un comandante de Infantería en el Servicio de Aviación, luciendo una estrella de ocho puntas en las bocamangas y los galones de Jefe de Grupo en las hombreras de su recién estrenado uniforme¹¹, el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón, primo hermano del Rey y en representación de S.M., a las 18:00 horas abría la sesión inaugural del Congreso con un corto¹² discurso de bienvenida. Por la mañana, los congresistas habían asistido a la Exposición Nacional de Aeronáutica en el Palacio de Exposiciones del Retiro, donde pudieron apreciar el estado actual de la industria aeronáutica española.

El comité de trabajo español contaba, aparte de los asesores jurídicos y de las distintas ramas de la industria, con profesionales de aviación de la talla de Cardona, Kindelán, Herrera, Pérez Seoane, Bernal, de la Peñas Mesqui y Grancha entre otros. El comité de honor estaba compuesto por el Presidente del Consejo y los ministros de

¹¹La expresión "recién estrenado uniforme" no se refiere tanto a que estuviera recién confeccionado, como al hecho de que había sido adoptado por el Servicio de Aviación en fecha reciente. De color verde-amarillo, todos los aviadores antiguos que lo utilizaron coinciden en opinar que ha sido el uniforme más bonito y elegante que han vestido. Ver Real Decreto ley de 23 de marzo de 1926 sobre Reorganización del Servicio de Aviación Militar, Art. 19.- Uniformes.

¹²El Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón tenía a gala (y el reconocido buen gusto) de no pronunciar discursos largos. En general siempre redactaba textos que no sobrepasaban el medio folio o menos, si podía.

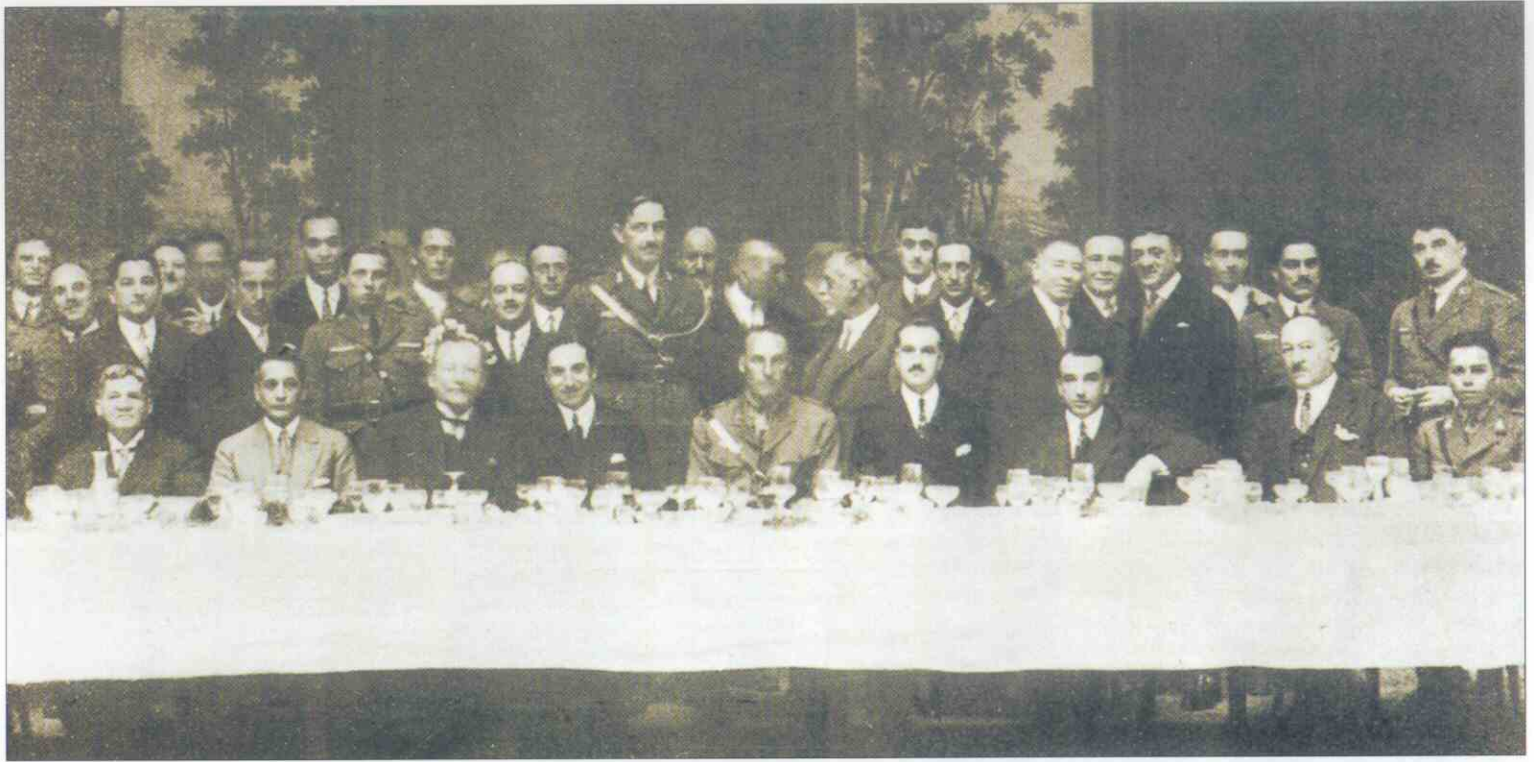


Foto tomada en el banquete homenaje ofrecido a los miembros del Congreso, por el Real Aero Club. En la mesa presidencial se aprecia la presencia del gran emprendedor de empresas aeronáuticas, José Loring Martínez. Foto Prensa Gráfica 1926.

Marina, Gracia y Justicia, Estado, Gobernación, Guerra y el de Trabajo Comercio e Industria, ocupando la presidencia de honor el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón.

Los países presentes¹³: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Dominicana (República), Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Méjico, Nicaragua, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela estaban representados por personalidades del más alto rango¹⁴; ministros, embajadores, militares de alta graduación, pilotos, juristas y especialistas en los distintos campos.

La Comisión organizadora española, que estaba integrada por el ministro de España en Bucarest, D. Juan F. de Cárdenas, el capitán de corbeta D. Pedro María Cardona, el jefe de escuadra de aviación militar D. Emilio Herrera, el ingeniero y piloto D. Mariano de la Peñas y el comandante de ingenieros D. Alberto Álvarez Rementería, presentó las ponencias para ser discutidas, en principio, los días 26, 27 y 28, siendo el local elegido el salón de actos del Palacio de Correos¹⁵. La primera intervención corrió a cargo del ministro de Estado Yanguas Messía quién, después de su discurso, pidió un minuto de silencio por los caídos en aviación, en especial por el almirante Sacadura Cabral y el teniente Durán, recientemente fallecidos.

La mañana del martes día 26 la dedicaron los asistentes a polemizar sobre el correcto uso del idioma, sobre la base de que al venir del inglés muchos de los vocablos que se utilizan en aviación, se producen errores de traducción que posteriormente son difíciles de corregir. Con todos los respetos a la Real Academia los congresistas estimaron que el término *amarar* no daba en absoluto la idea de un aparato que se posa sobre el agua proponiendo, el representante argentino, el verbo *acuatizar*. A las 12:00 salieron hacia Guadalajara donde les esperaba una excelente comida, después de visitar la fábrica de La Hispano.

La munición de gran calibre surgió el miércoles día 27. Con gran puntualidad, a las diez de la mañana, el ministro de Estado Sr. Yanguas Messía¹⁶ abrió la sesión con las palabras siguientes: *"El proyecto de convenio que vamos a proceder a discutir se inspira fundamentalmente en el Internacional denominado C.I.N.A., con lo cual no sólo se recoge la valiosa aportación técnica contenida en él, sino que, apartándose lo menos posible de sus normas, hay la esperanza de que así se llegue a cristalizar en una coordinación universal que alcance a todos los países en asunto tan trascendental y controvertido"*. A continuación el ministro Yanguas expuso un plan de trabajo muy sencillo, se trataba de analizar solamente aquellos artículos conflictivos que, en su opinión, habían sido la causa de que muchos países no se encontraran en ese momento adheridos al C.I.N.A. y, con la aprobación de los presentes, concedió la palabra a Cárdenas para que propusiera la modificaciones y que los delegados fueran haciendo las observaciones que estimaran oportunas.

Sin pérdida de tiempo Cárdenas entró en materia informando textualmente lo siguiente: *"La adopción del Reglamento del C.I.N.A., con las modificaciones que figuran en el texto que se ha repartido a los congresistas es, a juicio de la delegación española, un asunto trascendental, pues su adopción marcará una situación fundamental en principios de absoluta igualdad, únicos, justos y estables. Es innecesario hacer un estudio detallado del proyecto de Convenio Iberoamericano, pues, según ha manifestado el ministro de Estado está calcado en el del C.I.N.A., por lo que bastará leer los artículos modificados o adicionales"*.

¹³Es fácil comprobar que, curiosamente, todos los países que en la actualidad integran la FIDE-HAE estuvieron representados en el Comisión Iberoamericano de Navegación Aérea que se firmó el año 1926 en Madrid.

¹⁴La lista completa de asistentes ha quedado perfectamente recogida y está disponible para cualquier precisión que se estime conveniente. No se adjunta relación por creer que no tiene mayor importancia a los efectos de presente trabajo y por razones espacio.

¹⁵Como dato curioso hay que señalar que, aunque el salón de actos del Palacio de Comunicaciones ofrecía un aspecto impresionante, prácticamente todo los reporteros de la época que cubrieron la noticia, le encontraron dos defectos fundamentales: uno; las infames condiciones acústicas que hacían difícilísimo poder enterarse de lo que decían los oradores, y dos; un mobiliario anticuado, de estilo inclasificable que sería bautizado por los asistentes como *"tristeza de Felipe II"*, adornado con unas tallas de madera maciza labrada que en absoluto permitían dar una cabezada sin riesgo de desnucarse; ¡esto último naturalmente fue considerado inadmisibile!

¹⁶El 3 de diciembre de 1925 el catedrático de Derecho Internacional D. José María de Yanguas Messía, había sido nombrado ministro de Estado en el segundo gobierno de Primo de Rivera, cargo que desempeñó hasta su dimisión el 20 de febrero de 1927. Su nombramiento para presidir el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea parece lógico, dadas su idónea preparación y sus grandes dotes diplomáticas.

Por otra parte Yanguas había demostrado ser un gran enamorado de la Aviación, como lo prueba el hecho de haber contribuido a la creación de la 1ª compañía aérea española (Unión Aérea Española) dedicada al transporte de pasajeros, en febrero del año 1925. Yanguas aportó a la nueva compañía un avión Junkers F-13 (el M-AAAJ) valorado en 600.000 pesetas, que fueron compensadas por 1.200 acciones de 500.



La piloto y azafata de Iberia, Ana Sangillao, fotografiada en la cabina de un Convair 440. Foto archivo del autor por gentileza de Cristina, hermana de Ana.

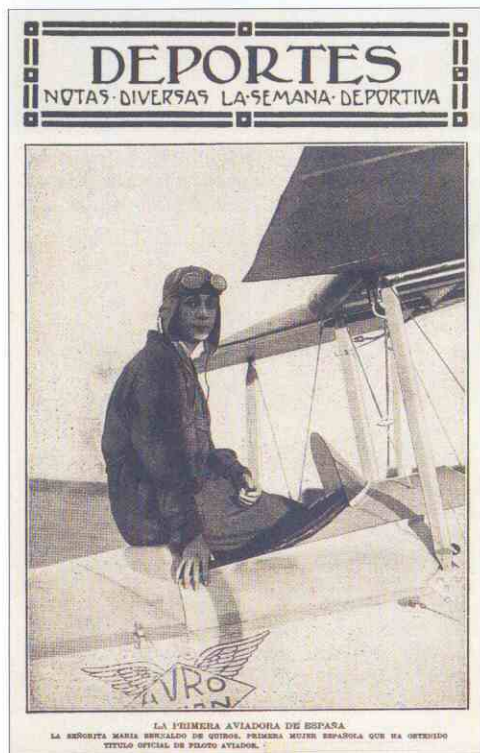


Foto: prensa gráfica de la época.

¹⁷El veterano marino Pedro María Cardona nació en Mahón (Baleares) el 27 de septiembre de 1872. Fue uno de los fundadores de la Aeronáutica Naval en 1917 sin descuidar su carrera en la Armada. En 1921 resultó nombrado Director de Aeronáutica Naval y poco después, estando al mando del cazatorpedero Audaz, recibió la orden de colaborar en al transformación del vapor España nº 6 en la estación transportable de aeronáutica naval que sería bautizada con el sugestivo nombre de Dédalo. Realizó las pruebas de mar y operativas con el Dédalo y ascendió a capitán de corbeta en julio de 1922 siendo destinado, en comisión, a la Jefatura del Negociado de Aeronáutica.

Asesoró al mando en los preparativos de campaña e intervino en las operaciones que se iniciaron con el Desembarco de Alhucemas. En junio de 1926 fue seleccionado como representante de la Aeronáutica Naval para formar parte de la Comisión Organizadora del Congreso de la Conferencia Iberoamericana de Navegación Aérea. En 1927 sería nombrado Jefe de la Secretaría Técnica del Consejo Superior Aeronáutica, un organismo con carácter de Dirección General, afecto y dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros

Los únicos artículos seleccionados para estudio y modificación fueron los siguientes:

Art. 2.- En este artículo, que constaba de dos párrafos y trataba de la libertad de paso inofensivo y de las dos modalidades de unión al Convenio, bien por accesión ó adhesión, España propuso intercalar un párrafo, que de alguna manera sería más justo y evitaría discriminaciones, del siguiente tenor: "Será posible la accesión o la adhesión a este Convenio de aquellos Estados que, que en virtud de unas normas contractuales anteriormente concertadas, tengan establecida una limitación para los permisos de circulación sobre sus territorios".

Art. 5.-Se modificó, argumentando sobre el concepto de igualdad, en el sentido de que "los Estados contratantes tendrán completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que posean la nacionalidad de un Estado contratante".

Art. 30.-Tenía que ver con las aeronaves de Estado y su sometimiento a todas las disposiciones del Convenio.

Art. 34.-Es el artículo por el se constituía la Comisión Internacional de Navegación Aérea, por lo que su revisión se limitaba al cambio, quedando como Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea.

Art. 41.-Este mismo artículo, en la C.I.N.A., se refería a que "Los Estados que no han tomado parte en la guerra de 1914 a 1919 podrán ser admitidos como adheridos". Un artículo importantísimo en el que el condicional podrán marcaba la diferencia y abría una vía para la exclusión discriminada de los países que habían permanecido neutrales. Fue sustituido por "Los Estados que no sean iberoamericanos podrán ser admitidos al presente Convenio como adheridos".

El Art. 42, Estaba relacionado con los Estados que habían intervenido en la Gran Guerra, quedaba suprimido corriendo su numeración y los Anejos F, G, y H que, siendo válidos como instrumentos de trabajo, serían recogidos íntegramente aparte.

Apenas se registraron intervenciones en el diario de las sesiones, destacando las de los delegados de Chile, Bolivia y Uruguay que, al haber dado sus países la firma al Convenio de París, no querían hallarse en contradicción. El Sr. Cárdenas, para facilitar el acuerdo, ofreció la introducción del siguiente párrafo: "La firma del presente Convenio no implica la anulación de compromisos asumidos y ratificados por los Estados contratantes sobre la misma materia en Convenios anteriores".

Están anotadas una serie de intervenciones de escasa trascendencia, pero hay una que, a la luz del pensamiento actual, llama la atención y que merece ser reproducida; se trata de la observación que formuló el Excmo. Sr. D. Benjamín F. Medina, ministro del Uruguay y presidente de su Delegación, del siguiente tenor literal "Señalar que en la página 20 del Convenio se exige que los aspirantes a títulos aeronáuticos han de ser del sexo masculino, proponiendo que desaparezca esta limitación, pues las mujeres han demostrado en numerosos cometidos su capacidad y condiciones, por lo que no sería justo cerrarles el paso a las licencias aeronáuticas". El Sr. Cardona¹⁷ manifestó "que la propuesta presentada por Uruguay no era sino reconocer una realidad, pues existen numerosas aviadoras, por lo que ve con gran simpatía la propuesta del delegado uruguayo".



María Josefa Colomer y Dolores Vives en el aeródromo del Prat (La Volatería) en los años 30, antes de la Guerra Civil. Foto SHYCEA 2173-2ª-IHCA.

Después de unos breves comentarios sobre los temas tratados, el ministro Yanguas dio por terminado el debate requiriendo permiso para proceder a la votación del proyecto de C.I.A.N.A., que fue aprobado por unanimidad, sin que halla quedado constancia escrita del sistema de votación empleado. A continuación los congresistas pidieron un aplauso para la meritoria labor realizada por la delegación española, dando las gracias, en nombre de todos, el Sr. Cardona. La tarde de este ajetreado miércoles la pasaron los congresistas visitando el Monasterio del Escorial y reuniéndose por la noche en la sede del Ministerio de Estado, donde fueron agasajados con un espléndido banquete ofrecido por el Gobierno.

Poco hay que reseñar de las sesiones de los días 28 y 29. Quizás la propuesta del aviador español Pérez Seoane para la creación de una escuela Iberoamericana de navegación aérea, con sede en la nación lusitana ofreciendo su dirección al gran navegante aéreo almirante Gago Coutinho, o la propuesta de Perú sobre un posible intercambio de títulos profesionales, o la presentada por Uruguay relativa al estudio de medios para enviar a pilotos instructores españoles a los países iberoamericanos. Se encuentra reseñado también, un trabajo leído por el Mariano de las Peñas sobre las líneas aéreas españolas y, finalmente, la disertación del comandante Emilio Herrera sobre la aviación militar española, destacando la importancia y la figura señera del general Vives.

Las tardes de estos días 28 y 29 fueron de descanso, visitando Toledo, las fábricas de aviones de Carabanchel y el Aeródromo de Cuatro Vientos asistiendo, por la noche, al teatro de la Zarzuela en una función de gala extraordinaria. El día 30 por la mañana se leyeron las conclusiones, lo que aprovechó la delegación española para formular las siguientes manifestaciones y recomendaciones:

El Congreso aprueba por unanimidad el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea celebrado en Madrid.

Se invita a la Asociación de juristas Francisco de Victoria al examen del proyecto de Convenio.

El Congreso recomienda a los gobiernos iberoamericanos la conclusión de un arreglo comercial aduanero y de transportes, y de un consorcio para la mutualidad de servicios, que sirva para coordinar las economías, las técnicas y las organizaciones industriales de los países que integran la Unión.

Examinar la conveniencia de suprimir el requisito de sexo masculino para acceder a los títulos aeronáuticos.

Y otras recomendaciones y conclusiones de menor importancia de las que se reproduce, para terminar, la siguiente intervención del ministro Yanguas: *"Lo realizado no ha sido solamente un gran paso en el terreno de la aeronáutica sino un ensayo afortunado de cómo puede ser base en las relaciones internacionales un espíritu de perfecta igualdad que una, frente al mundo, a las naciones Iberoamericanas, en estos momentos en que se busca un asiento de paz y de justicia para las relaciones entre las naciones"*. A continuación el general Primo de Rivera, dirigió una breve alocución de despedida a los asistentes.

El broche final lo puso el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón, con las siguientes palabras¹⁸:

"No sospechaba al entrar aquí que tendría que hablar, cosa difícil para un jefe de grupo, un modesto comandante, después de las brillantes oraciones que habéis podido escuchar. Además, el señor ministro de Estado, que lo ha hecho en lo re-



El Infante Alfonso de Orleans-Borbón y el ministro Yanguas acompañando a los congresistas en su visita a Toledo, en el templo de San Román. Foto Aérea, nº 43.

¹⁸Dado que estaban presentes el ministro de Estado Yanguas y el presidente del Gobierno Miguel Primo de Rivera, el Infante dio por hecho (le pareció lógico) que el acto formal de cerrar la última jornada correría a cargo de alguno de ellos. Sin embargo cuando minutos antes de la clausura el general Primo, que se preparaba para leer un breve texto de despedida a los congresistas, le hizo saber al Infante que la correspondía a él pronunciar las palabras de clausura oficial, tuvo que improvisar su discurso con muy escaso tiempo.



El Infante Alfonso de Orleans-Borbón y el ministro Yanguas rodeados por los congresistas en el claustro del templo de San Román en Toledo. Foto Revista Aérea nº 43.

Foto oficial de los congresistas con S.M. el Rey Alfonso XIII en el Ministerio de Estado (Palacio de Santa Cruz) el día 27 de octubre de 1926. Foto Aérea nº 43.



ferente a las relaciones exteriores, y mi antiguo coronel, el general Primo de Rivera, en nombre del Gobierno de S.M.

¿Qué podré pues decir? Dos cosas: la primera de ellas es una nota íntima. “Preguntábame estos días S.M. el Rey ¿Cómo funciona el Congreso? ¿Va bien? Estupendamente, le contesté. Claro repuso, es natural, están en casa, son de la familia”. Yo creo que estas palabras, sencillas, íntimas, demuestran mejor que cualquier oratoria el sentimiento de S.M. respecto a nuestras relaciones con las repúblicas hispano-americanas.

Lo segundo es que S.M. se ha dignado conceder a los oficiales..... no diré extranjeros..... a los que no son españoles, delegados en este Congreso, cruces navales o militares de nuestro país.

Mi fe en el porvenir no disminuye con los años; hace más de treinta años yo anunciaba “Volaré, y muchos se reían”. Cuando obtuve el título de piloto decía, con otros muchos “Un día Europa y el mundo entero estarán unidos por una tupida red de comunicaciones aéreas que servirán de lazo espiritual y material de los pueblos”. Esto es ahora una realidad.

Hoy tengo fe en que este primer Congreso, que será seguido de otros, dará lugar a una comisión, organismo o como se le quiera llamar, de carácter permanente, que unirá también espiritual, moral y materialmente a nuestra gran familia, para que podamos repetir, como los antiguos iberos “Uno para todos y todos para uno” Y nada más. Queda clausurado el Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica”.

DE LA OPERATIVIDAD Y OTROS ASPECTOS DEL CONVENIO IBEROAMERICANO

En octubre del año 1926 todos los asuntos relacionados con la aviación civil estaban siendo gestionados por la Sección de Aeronáutica Civil afecta al Ministerio de Trabajo¹⁹, basándose para ello en lo legislado en el Decreto Ley de 25 de noviembre de 1919; un decreto del que oficialmente se dijo estaba *inspirado* en el C.I.N.A. pero que, como hemos visto reiteradamente, en realidad había sido literalmente copiado hasta tal punto, que en algunos documentos oficiales se utilizó la expresión *calcado*.

Al hacer suyo España el Convenio Internacional de Navegación Aérea de París se encontró, al menos en teoría, con una excelente herramienta legal que le permitía situarse a un nivel técnico y operativo idéntico al resto de los países firmantes del C.I.N.A., naturalmente salvando las diferencias que se pudieran producir por causas ajenas a la bondad del propio convenio; como pudieron ser el presupuesto asignado, la capacidad de organización, la competencia del personal, etc. De hecho España, que contó siempre con muy buenos profesionales en los puestos directivos y ejecutivos, encontró pronto una especie de buen tono operativo, obteniendo resultados muy dignos en aquella época.

En este escenario se llegó a la celebración del Convenio Iberoamericano en octubre de 1926. Este Convenio, como dejó meridianamente claro el ministro Yanguas al abrir la sesión del miércoles día 27, “*se inspira fundamentalmente en el Internacional denominado C.I.N.A.*”, lo que sería corroborado pocos minutos después por Cárdenas al advertir a los congresistas, que el Convenio objeto de estudio y trabajo estaba *calcado* en el del C.I.N.A. por lo que se trataba solamente de analizar cinco

¹⁹La primera iniciativa en materia de aeronáutica civil partió del Ministerio de Fomento en 1912, tanto en lo que refiere a la formación de pilotos como en la gestión. A mediados de 1919 se nombró una Comisión Interministerial presidida por ilustre ingeniero D. Leonardo Torres Quevedo, al objeto de inspeccionar y estudiar la legislación oportuna para la aeronavegación en España.

Esta Comisión redactó un Proyecto de Ley y un Reglamento anejo, *inspirados* ambos en los preceptos del Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) firmado en París el 13 de octubre de 1919. Tanto la Ley como el Reglamento fueron aprobados por los RR.DD. de 25 de noviembre de 1919 siendo éstos los que, con las lógicas modificaciones que aconsejaron los progresos de la aviación, han estado vigentes. Para su aplicación se creó, en el mismo año 19, un Negociado de Aeronáutica Civil que, afecto al Ministerio de Fomento, se encargó de todos los asuntos relacionados con la aeronáutica civil. En junio de 1924 pasó a depender del Ministerio de Trabajo, con las mismas funciones y la nueva denominación de Sección de Aeronáutica Civil.

artículos concretos para mejorarlos y adaptarlos a las necesidades de los países concurrentes. Es tan contundente la exposición de intenciones que prácticamente no deja lugar para el comentario.

Pero hay un hecho que se repitió y merece ser destacado. Se trata de la similitud que existe entre el procedimiento seguido para la firma del Convenio Iberoamericano en 1926 y el seguido en la promulgación del Real Decreto de 25 de noviembre de 1919, coincidiendo en que ambos tuvieron un mismo modelo que fue copiado; el Convenio Internacional de Navegación Aérea de París. Esta circunstancia permite deducir que el Convenio Iberoamericano no se justificaba por razones de carácter operativo. Otra cosa es que las motivaciones fueran políticas.

Concluyendo, desde el punto de vista profesional y técnico se puede afirmar que la entrada en vigor del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de octubre de 1926 no representó un cambio sustancial en cuanto a los procedimientos de las operaciones aéreas en general, ni en cuanto a las actividades administrativas se refiere.

EXTINCION

El Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea estuvo vigente ocho años hasta que la Gaceta de Madrid de 22 de noviembre de 1934 publicó la siguiente disposición:

El Presidente de la República Española.
A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:
Que las Cortes han decretado y sancionado la siguiente

LEY

Artículo 1º.- Se aprueba la adhesión de España al Convenio de Navegación Aérea, firmado en París el 13 de octubre de 1919, conforma a las revisiones verificadas en dicho Pacto Internacional por los Protocolos de 27 de octubre de 1922, 30 de junio de 1923 y 15 de junio y 11 de diciembre de 1929.

Artículo 2º.- El Convenio de París revisado por los Protocolos mencionados en el artículo anterior sustituirá al Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea que se firmó en Madrid el 1º de noviembre de 1926 y a los demás Convenios generales de Navegación Aérea concertados por España con los países que hayan aceptado o acepten el primero de dichos Pactos.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid, a 14 de noviembre de 1934.- Niceto Alcalá-Zamora y Torres.- El ministro de Estado, Ricardo Samper Ibáñez.

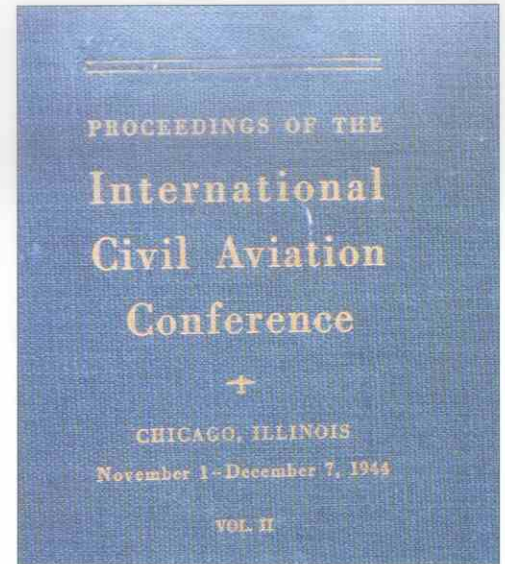
En definitiva, en octubre de 1919 se firmó el Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.); en noviembre del mismo año España emitió un Real Decreto regulando la Navegación Aérea Civil reconociendo que era una copia literal del C.I.N.A.; en 1926 se firmó el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, que era también un calco del C.I.N.A. y finalmente la Ley de 14 de noviembre de 1934, que anuló todo lo anterior al adherirse al C.I.N.A., cerró el círculo para volver al punto de partida. Es decir, *esta Ley lo cambiaba radicalmente todo para que todo siguiera igual.*

CONSIDERACIONES FINALES

En los ocho años que se mantuvo vigente el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, fue soporte legal de las operaciones aéreas en España, existiendo cantidades ingentes de pruebas y documentos por los que se aprecia perfectamente como se procedía en la práctica basándose en el citado Convenio por lo que, en ese sentido fue útil. Sin embargo, y siempre desde el punto de vista de las operaciones, hay que señalar que en el año 26 cuando España ya disponía de un instrumento legal prácticamente idéntico, como era el Decreto Ley para la Regulación de la Navegación Aérea Civil de 25 de noviembre de 1919, el Convenio Iberoamericano no era en absoluto necesario ni estaba justificado.

El rendimiento que produjo el vuelo del Plus Ultra, medido en términos de triunfo obtenido, hazaña realizada y popularidad a nivel mundial, fue enorme y probablemente muy superior a lo que los mandos podían prever cuando lo autorizaron. Además hay que contabilizar, como valores añadidos, los que se derivaron de la eclosión de un nuevo concepto de lo iberoamericano (el *Iberoamericanismo*) y el sentimiento de admiración y empatía de ámbito internacional que la hazaña despertó, favoreciendo notablemente las relaciones internacionales. No cabe duda de que Gobierno supo detectar, interpretar y valorar adecuadamente estos indicadores y actuar en consecuencia, ordenando una reacción rápida y bien dirigida.

En poco menos de un mes se decidió la celebración del Congreso y la selección del personal que habría de organizarlo y dirigirlo, siendo muy significativo el hecho de que la presidencia del Congreso recayera en un político de la talla y el prestigio



MINISTERIO DE FOMENTO N.º 36
NEGOCIADO DE
AEROSTACIÓN Y AVIACIÓN

TALÓN que se archiva en el expediente
B-24
..... demostrativo del pago de
pesetas diez
verificado por Felipe Coutier
en concepto de derechos de expedición y de la
recepción de una aut.ª
de Piloto

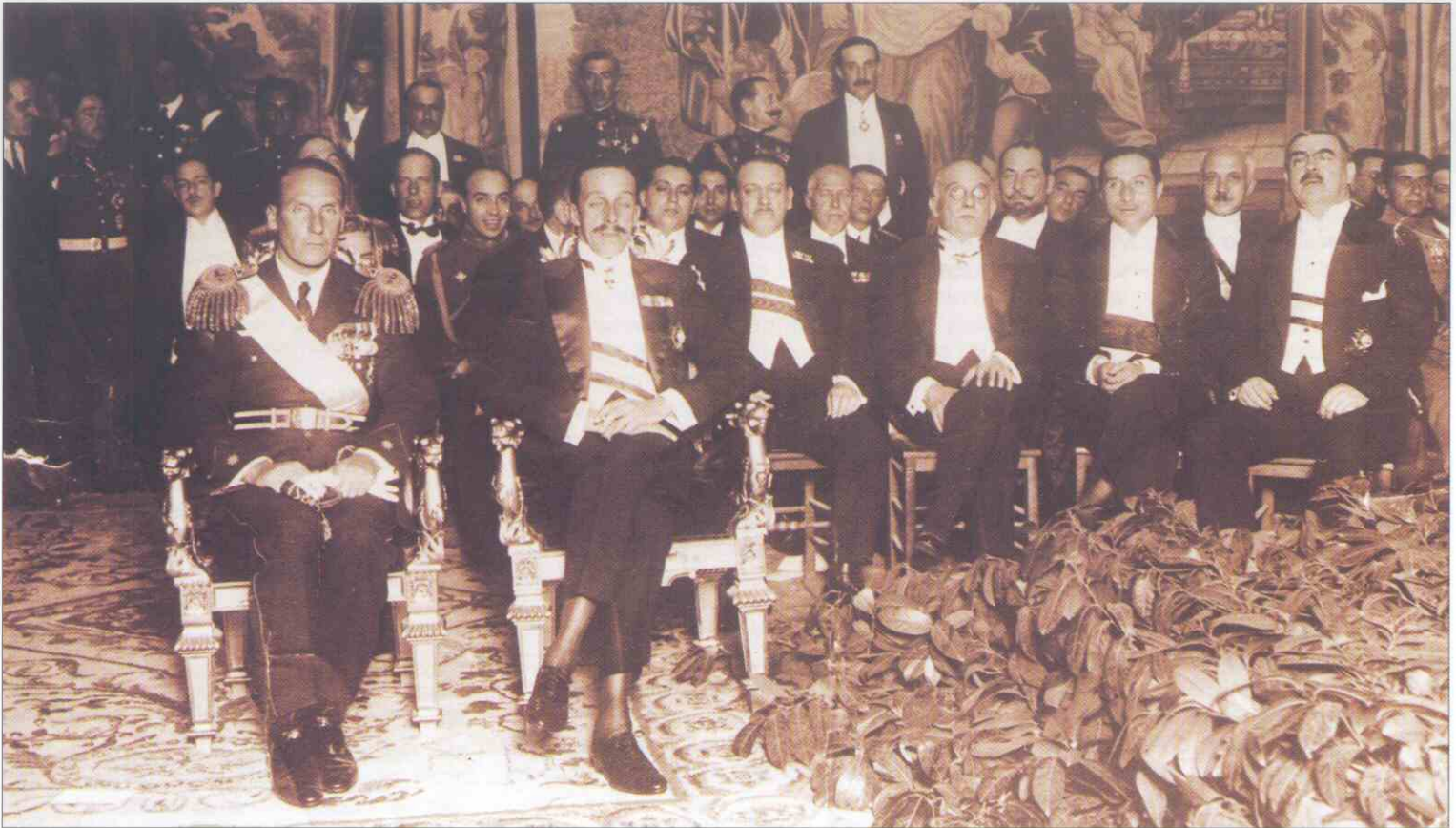
Madrid, 20 de Julio de 1920.
RECIBÍ LA DOCUMENTACIÓN
EL INTERESADO
F. Coutier

MINISTERIO DE FOMENTO N.º 62
NEGOCIADO DE
AEROSTACIÓN Y AVIACIÓN

TALÓN que se archiva en el expediente
..... demostrativo del pago de
pesetas diez
verificado por Felipe Coutier
en concepto de derechos de expedición y de la
recepción de una autorización de
Piloto a 15 de nov. B-24

Madrid, 24 de Enero de 1920.
RECIBÍ LA DOCUMENTACIÓN
EL INTERESADO
Felipe Coutier

Talones típicos justificantes del pago de unas tasas en la tramitación de una licencia del piloto Felipe Coutier en el año 1920 en el Ministerio de Fomento. Foto archivo del autor.



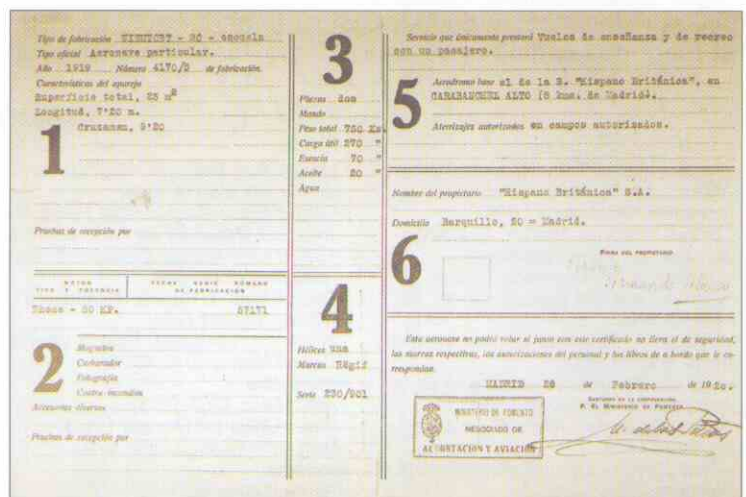
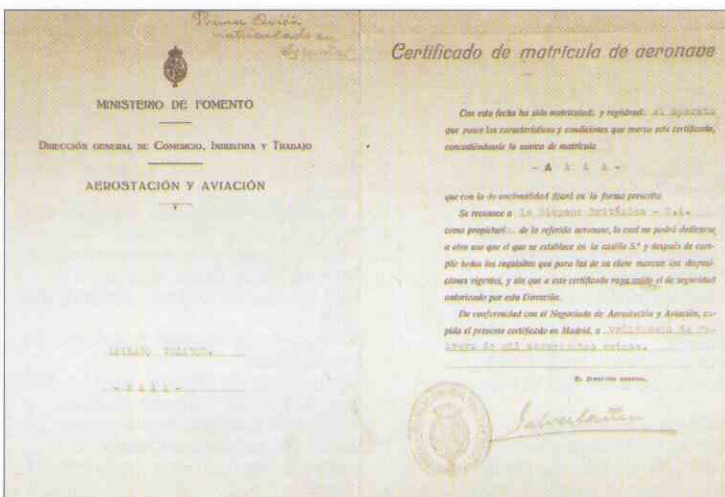
Recepción en el Ministerio de Estado (hoy Exteriores). Los congresistas con el Rey y la práctica totalidad del Gobierno el día 27 de octubre de 1926. Foto archivo del autor por gentileza de José M^a Yanguas.

del ministro de Estado Yanguas, y la dirección de la Comisión Organizadora en el experimentado diplomático Cárdenas. La inclusión, en lo que pudiéramos denominar equipo técnico, de figuras tan importantes de la aviación española como Cardona, Gómez Lucía, Herrera, Kindelán, Navarro, de las Peñas, Pérez Seoane y otros, al no tener este equipo una función práctica, fue un auténtico lujo puesto que como dijo Yanguas "sólo se trataba de copiar el C.I.N.A., un convenio al que había que reconocer la valiosa aportación técnica de su contenido".

La puesta en escena y el desarrollo del Congreso constituyó un evidente éxito político, enmarcándose este acontecimiento en el que puede ser considerado como bienio de oro de la Dictadura, años 1925 y 1926. El acto de clausura contó con la presencia de la práctica totalidad de los ministros y la del general Primo de Rivera, que pronunció un breve discurso de despedida sin ocultar su satisfacción por el desarrollo del Congreso.

En el año 1928 se habían anotado las ratificaciones de México, Paraguay y las Repúblicas Argentina y Dominicana sin que haya constancia, en la documentación del Consejo Superior de Aeronáutica que se ha podido consultar, de otras ratificaciones y/o adhesiones al Convenio. Por otra parte tampoco se han podido localizar las actas de posibles reuniones de la Comisión del Convenio (el órgano vivo) que quedó constituido al aprobarse el artículo 34. Desde este nivel de la investigación y a menos que con el tiempo afloren otros documentos, todo induce a pensar que, en este terreno, el Convenio Iberoamericano no alcanzó el ambicioso objetivo del Gobierno que planteó con toda claridad el ministro Yanguas al expresar "su esperanza de que el Convenio llegara a cristalizar en una coordinación universal".

Reproducción del primer certificado de matrícula de aeronave emitido en España por el Ministerio de Fomento el 28 de febrero de 1920. Foto archivo del autor por gentileza del campeón de acrobacia José Ramón Alonso.



No quisiera terminar sin comentar una de las recomendaciones que se hicieron al término del Congreso, que si bien podría parecer de interés menor e incluso relativamente ajena a los objetivos fundamentales del Congreso tiene, en mi opinión, una gran carga social y un atractivo irresistible; me refiero a la observación que formuló el representante de Uruguay D. Benjamín F. Medina mostrándose partidario de revisar y "examinar la conveniencia de suprimir el requisito de sexo masculino para acceder a los títulos aeronáuticos".

La verdad es que, a pesar de la buena disposición que se desprende de la contestación del marino Pedro M^a Cardona (del Comité español) manifestando que la propuesta de Uruguay no era sino "reconocer una realidad, pues existían numerosas aviadoras por lo que se veía con gran simpatía la propuesta"; esta simpatía no se tradujo en un trabajo oficial que abordara seriamente el problema específico de la marginación de la mujer en el campo de la aeronáutica. Es evidente que no se plasmó en una rectificación de los textos legales, sin embargo algo se movió.

El quince de septiembre de 1928, en el aeródromo de Cuatro Vientos realizó su vuelo de suelta María Bernaldo de Quirós²⁰, convirtiéndose así en la primera de las mujeres españolas en conseguir un título de piloto. Su profesor fue el entonces comandante de Infantería con destino en el Servicio de Aviación José Rodríguez Díaz de Lecea²¹. A partir de esa fecha hubo otras que siguieron el ejemplo de María Bernaldo de Quirós (cito de memoria) Pilar SanMiguel Martínez-Campos (Sra. de Ansaldo, Juan Antonio), Conchita Ambrosio, Margot Soriano (Sra. de Ansaldo, José M^a), M^a Josefa Colomer, Dolores Vives, África Llamas, Gloria Cuesta y otras.

Es cierto que estas pioneras españolas no pasaron del campo de la aviación deportiva, pero ello no resta méritos a su decisión, su afición al vuelo y casi su osadía al entrar en una actividad que hasta ese momento estaba oficialmente reservada a los varones. Tuvieron que pasar muchos años para que en España se abriera camino la primera mujer que consiguió un título de piloto profesional, siendo ésta la primera española en ejercer el empleo de comandante en vuelos de transporte de pasajeros; se trata de Bettina Kadner Shilling²².

Pero hubo otras, que estando perfectamente dotadas para el trabajo como piloto y con una vocación inmensa, se quedaron en el camino. Me viene a la memoria en este momento el caso de una excepcional mujer, Ana Sangillao, que habiéndose sacrificado lo indecible, trabajado muy duro y estando ya muy bien preparada para acceder al nivel profesional de la línea aérea, tuvo la mala suerte de perder la vida en un accidente de aviación; una circunstancia que iguala a todos los pilotos y ante la que no cabe la discriminación por sexos.

Como hemos visto, desde el año 1934 las operaciones aéreas en España estuvieron regidas por el Convenio Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) vigente desde su firma en París el 13 de octubre de 1919, con las revisiones impuestas por los protocolos de los años 1922, 23 y 29. Durante la guerra civil los vuelos de carácter civil, sobre todo en el bando que mantuvo abierta alguna línea con el extranjero, realizaron sus operaciones con arreglo al C.I.N.A. pero con muchos problemas y recortes en cuanto a al cumplimiento de los requisitos legales.

Después del conflicto armado, la Dirección General de Aviación Civil, dependiente del Ministerio del Aire, publicó en el año 1942 unas "Normas sobre Tráfico Aéreo" (Decreto de 30 de diciembre de 1939) en las que, sin copiar totalmente el C.I.N.A., tomó lo que le convino para regular en materia de matrícula de aeronaves, normativa sobre vigilancia del tráfico aéreo, certificados de navegabilidad, libros de a bordo, luces y señales y normas para los aviones extranjeros.

Esta penuria en materia de legislación aeronáutica se mantuvo hasta que, en el año 1944 España fue invitada a participar en la Conferencia Internacional de Aviación Civil que tuvo lugar en Chicago de 1 de noviembre a 7 de diciembre. El Comité español estuvo formado por Esteban Terradas, Germán Baraibar, coroneles Juan Bono y Francisco Vives, teniente coronel Luis Azcárraga, César Gómez Lucía, Ultano Kindelán y Antonio Poch. Pero la investigación y descripción de ese apasionante período, que obviamente se encuentra fuera de los límites de este trabajo, forzosamente tendrá que esperar.

BIBLIOGRAFIA

-Acedo Colunga, Felipe. *Derecho Aéreo*. -Amador y Carrandi. *El dominio atmosférico*. Salamanca 1912.
-Bravo Navarro, Martín. *El comandante de aeronave. Régimen...*
-Calatayud Ortizá. Antonio *La condición jurídica del espacio aéreo*. Valencia 1913.
-D.G.A.C. *Normas sobre tráfico aéreo*. Madrid 1942.
-Gay de Montellá, R. *Las Leyes de la Aeronáutica*. Barcelona 1929.
-Henry-Coüanier. *André Droit Aérienne*. París 1929.
-Jover Zamora. J.M. *Historia de España*. Barcelona 1987.

-Maura A. y Melchor. *Por qué cayó Alfonso XIII*. Madrid 1948.
-Fernández-Almagro Ruiz Ferry, R. *Anuario Español de Aeronáutica 1932-1933. Anuario Español de Aeronáutica 1933-1934*.
-Seco Serrano, Carlos. *Militarismo y civilismo*. Madrid 1984.
-William H. Longyard. *Who is Who in Aviation History*. U.K. 1994.
Periódicos
-ABC (Años 1907-1913)
-Diario Universal (Agosto 1914)
-New York Herald (Junio 1910)
Revistas
-Aérea (1926-1927)

-L' Aéroophile (1909-1910)
-Aeronáutica y Astronáutica (Completa)
-Aeroplano (Completa)
-Blanco y Negro (1906-1925)
-España Automóvil (1926)
-Estampa (1928)
-Heraldo Deportivo (1926-1927)
-L'Année Aéronautique (1926-27 y 1929-30)
-Mundo Gráfico (1908-1912)
-Nuevo Mundo (1908-1912)

Archivos y bibliotecas
-AENA. Índice legislativo 1998.
-Aero Club de Francia. París.
-Anuario de Aeronáutica 1929.. Direc-

²⁰Se ha especulado mucho sobre quién ha sido la primera mujer piloto en España llegándose a decir que "Mari Pepa Colomer fue la primera barcelonesa, catalana y española en obtener el título de piloto". Sin embargo, la extraordinaria mujer que es Mari Pepa Colomer, viuda del gran aviador José M^a Carreras Dexeus, a la que tengo el honor de conocer y haber visitado en dos ocasiones en su residencia cerca del aeródromo de Gatwik, no fue la primera. También hay que decir que esta precisión no resta en absoluto méritos a su excepcional trayectoria como persona ni como piloto, en tiempos muy difíciles en general para todas las mujeres y en particular para ella.

En cuanto a la primera mujer piloto fue la parisina, nacida el 22 de agosto de 1884, Elise Deroche. Bailarina y actriz, realizó el curso de piloto en Châlons el mes de octubre de 1909 y obtuvo el título de piloto (brevet de pilote aviateur n^o 35) el 8 de marzo de 1910. En aviación utilizó el seudónimo de Baronesa de Laroche sufriendo, el 8 de julio de 1910, un grave accidente en el curso del meeting de Reims. Esta auténtica pionera de la aviación siguió volando hasta que, en julio de 1919, se mató en accidente de aeroplano.

²¹El piloto militar José Rodríguez Díaz de Lecea hacía también, en su tiempo libre, horas como instructor en el Aero Club. Es el mismo piloto que popularizó, por aquellas fechas, la caza del avutarda con avión que consistía bien en levantarla desde el suelo con una pasada o, localizada una bandada en vuelo, aislar a una de ellas y perseguirla con el avión hasta que asustada y prácticamente reventada, caía al suelo. La *avis tarda*, llamada así por lo pesado de su vuelo, es un ave gruiforme de cuerpo grueso, de color rojo manchado de negro y de vuelo bajo y pesado, muy abundante en España.

Más conocido como Lecea es también el piloto que mandaba, al inicio de la guerra civil, el aeródromo de San Fernando (Salamanca). Fue nombrado Ministro del Aire durante el período 25-2-1957 / 10-7-1962.

²²Bettina Kadner ha demostrado, desde que se hizo piloto, una gran vocación y una capacidad sin límites tanto para el vuelo en sí, como para ir salvando las trabas de tipo administrativo que fueron apareciendo en su camino, aunque también hay que reseñar que, como ha manifestado, nunca se sintió menospreciada ni tuvo problemas en su trato personal con los compañeros pilotos. Su acceso a las líneas aéreas se produjo en la compañía charter Spantax hasta que en el año 1987 decidió pasarse a Iberia donde, desde hace cuatro años, vuela con el empleo de comandante.

En la actualidad, según la relación ordenada del personal de vuelo cerrada al 31 de diciembre de 2001, solamente la compañía Iberia tiene contratadas 50 mujeres, a las que hay que sumar un buen número de mujeres piloto que prestan su servicio en el resto de las compañías.

ción Gral. de Naveg. Aérea y Transportes.
-Consejo Superior de Aeronáutica. Memoria Anual 1927-1928.
-Ministerio del Aire. Archivo Histórico, Villaviciosa de Odón, Madrid.
-Biblioteca del Cuartel General, Madrid.
-Ministerio de Asuntos Exteriores. Archivo, Madrid.
-Ministerio de Marina. Archivo-Museo, El Viso del Marqués (C.Real).
-U.S. Government. International Civil Aviation Conference, Chicago, Illinois, November 1-December 7, 1944.