

# Los primeros aeródromos de Madrid

ANTONIO G. BETES  
Doctor Ingeniero Aeronáutico

## INTRODUCCION

SE han puesto de manifiesto en algunos de nuestros trabajos los problemas y dificultades con los que se encuentra el investigador al tratar cualquier suceso relacionado con la aviación, sobre todo si se quiere hacer con el rigor que exige la historia.

Entendemos que la tarea de «historiar» lleva consigo la elección de un hecho, localización del mismo en tiempo y lugar, búsqueda en los archivos de la documentación disponible, análisis de los datos y su interpretación para lograr, finalmente, un conjunto armónico que responda al moderno concepto de la historia, «narración de acontecimientos de los cuales el que escribe tiene noticia por testimonios fehacientes», sin olvidar el preceptivo nexo de unión entre el pasado y el presente. Siguiendo el esquema anterior, nos pareció de gran interés el de los primeros aeródromos de Madrid. El trabajo que sigue es el resultado de las investigaciones realizadas.

## El primer vuelo en Madrid

Doce segundos duró el primer vuelo de los hermanos Wright el día 17 de diciembre de 1903. Desde entonces la aviación fue adquiriendo gran importancia y en 1909 los frágiles aeroplanos, pilotados por habilidosos aviadores, consiguieron marcas de duración, distancia, velocidad, altitud y otras que produjeron verdadero asombro.

En más de una ocasión hemos comentado que el aeroplano voló antes de conocerse la teoría del vuelo; así, cada vez que un aparato despega abandonando la tierra, el vuelo era una aventura asombrosa.

En 1907 los Wright trajeron la novedad a Europa y en 1908 se establecieron en Pont-Long, cerca de Pau, al sur de Francia. Este lugar le había sido ofrecido por el alcalde de Pau y junto al conde de Lambert, Paul Tissandier, y el capitán Lucas Girardville fundaron la primera escuela de aviación del mundo.

Esta famosa escuela formó a los primeros aviadores y era tal su prestigio que el rey Alfonso XIII la visitó el 21 de febrero de 1909.

Mencionamos esta escuela porque en ella se formaron los aviadores que efectuaron la mayor parte de los primeros vuelos en España. De Francia, por tanto, llegaban las noticias del desarrollo y las primeras marcas de la aviación: a finales de 1909 la marca de duración estaba en 4 horas, 17 minutos; la de distancia en 234 kilómetros, la de velocidad en 77 km por hora y la de altitud en 453 metros. Un aeroplano podía recorrer 150 kilómetros en 2 horas, 13 minutos.

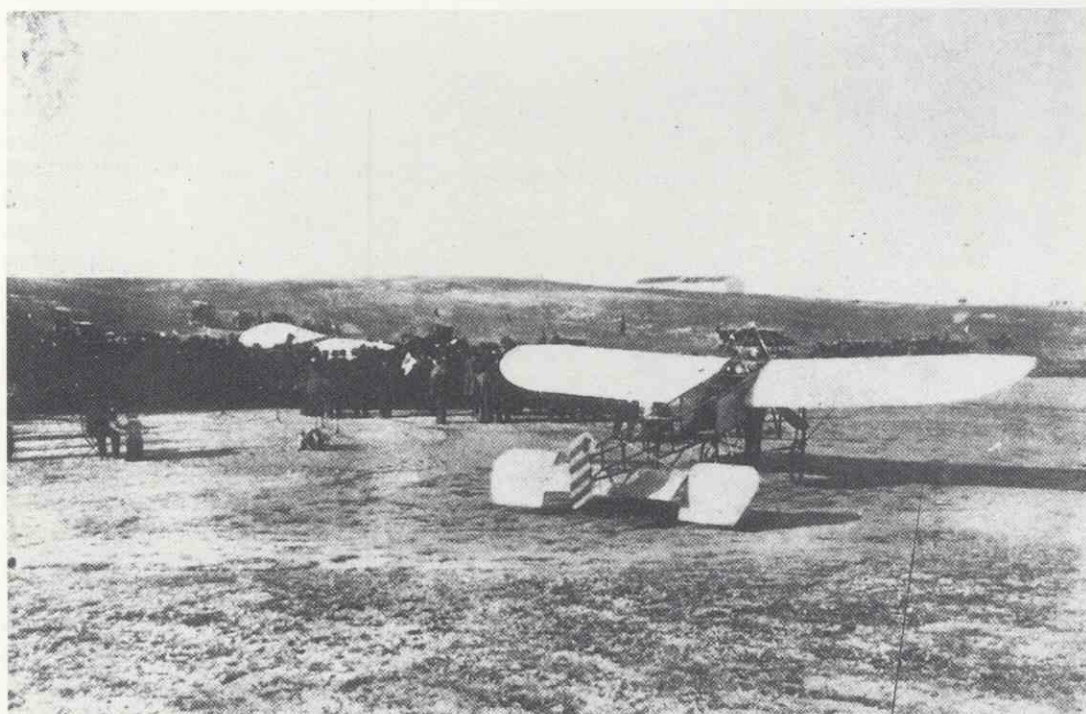
No es extraño que el año 1909 tuviese tanto atractivo para los españoles, dadas las asombrosas noticias con relación a las conquistas del aire.

Cataluña, por su proximidad a Francia, asimiló pronto esta nueva e incipiente ciencia del aire y en unos modestos talleres de Barcelona el ingeniero industrial y catalán Gaspar Brunet y Viandera construyó a mediados de 1909 un biplano para el alumno de la Escuela de Ingenieros de Barcelona Juan Olivert. El biplano fue exhibido en la Exposición de Valencia de 1909, cuyo Ayuntamiento había subvencionado la mayor parte de los gastos de su construcción.

De esta forma, en los terrenos del campamento militar de Paterna voló el primer aeroplano español el 5 de septiembre de 1909. Esta fecha es una de las más importantes de la aeronáutica española; es la del primer vuelo en España.

El segundo tuvo lugar en Barcelona en febrero de 1910 con un aeroplano «Bleriot XI», actuando como piloto el aviador francés Julian Mamet que utilizó como aeródromo los terrenos habilitados en el hipódromo, en el lugar denominado casa Antúnez.

La capital de España no podía quedar al margen de lo nuevo en cuanto a estas actividades aeronáuticas de las que el público había sido ampliamente informado en las publicaciones de la época, sobre todo de los vuelos de Barcelona a los que quizás se les había dado una excesiva notoriedad, en contraste con el primer vuelo español en Valencia.



Aeródromo de Ciudad Lineal, uno de los primeros de Madrid. Año 1910, por la tarde del 23 de marzo

CUADRO I  
AEROPLANO «BLERIOT XI»

<i>Célula</i>	
· Envergadura (m)	8,9
· Longitud (m)	8,0
· Superficie alar (m <sup>2</sup> )	15,0
· Cuerda alar (m)	2,0
· Estabilidad lateral	Alabeo alas
· Peso vacío (kg)	147
<i>Motor</i>	
Marca	Anzani
Potencia (CV)	25 (1.600 rpm)
Núm. cilindros	3 (a 60° en estrella)
Diámetro (m)	0,105
Recorrido (m)	0,130
Refrigeración	Aire
Encendido	Magneto y bobinas
Peso (kg)	73
Consumo (Kg/CV/hora)	0,55
Precio (1910) (FF)	4.000
<i>Hélice</i>	
Marca	Chauviere
Diámetro (m)	2,10
Paso (m)	0,80
RPM	1.450
Tracción (kg)	105
Precio Bleriot XI completo (1910),	12.000 FF

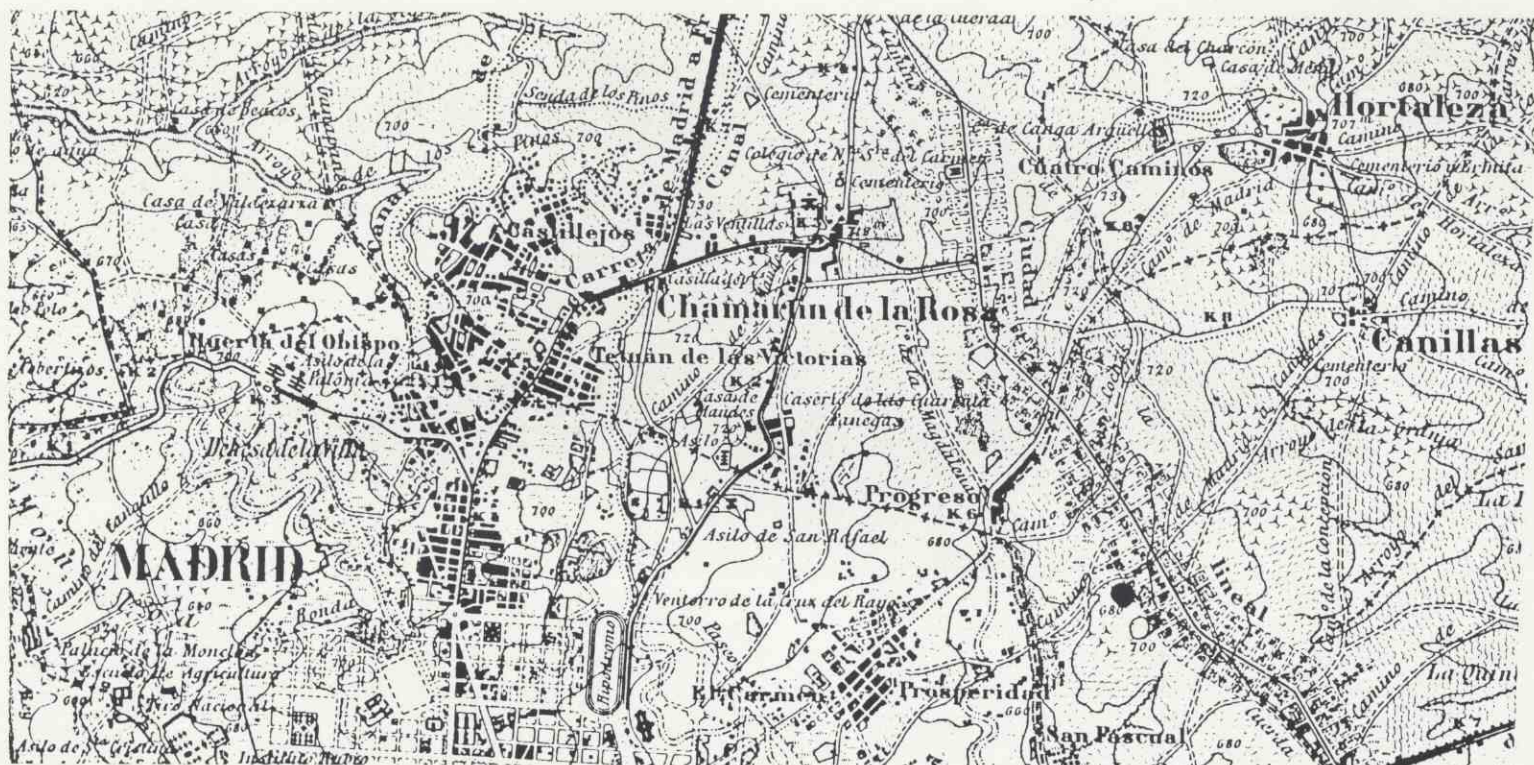


Gráfico n.º 1. Situación de la Ciudad Lineal

Los vecinos de la Villa y Corte de Madrid tuvieron la oportunidad de contemplar el primer vuelo de un aeroplano el 23 de marzo de 1910, en un improvisado aeródromo en la Ciudad Lineal. Se trataba de un Bleriot XI pilotado por Julian Mamet, el mismo que había volado en Barcelona hacia poco más de un mes.

De este primer aeródromo vamos a tratar ya que junto con el de Chamartín fueron los primeros que tuvo Madrid.

#### Referencias a los aeródromos

Veamos algunas referencias a los aeródromos para ir entrando en el tema que nos ocupa historiar.

De una prestigiosa revista (1): «La tarde está espléndida. Innumerables personas en automóvil, en coches y tranvías o en el modesto vehículo de San Fernando, se dirigen por las Ventas, por el Hipódromo o por Tetuán bien a la Ciudad Lineal bien a Chamartín de la Rosa.

Porque los madrileños tenemos esa suerte: hemos estado dos años esperando ver volar y de pronto dos Sociedades diferentes nos ofrecen en el mismo día y a la misma hora idéntico espectáculo... esto plantea un problema que resolvemos... haciendo encaminar nuestro auto hacia la Ciudad Lineal (2).

Fuera del aeródromo, gran cantidad de gente ocupa sus alrededores, deseosa de presenciar el emocionante espectáculo. Dentro, una concurrencia distinguidísima rodea el monoplano sistema Bleriot, tipo Canal de la Mancha, en que M. Mamet, que tan brillantes vuelos acaba de realizar en Barcelona, va a hacer sus pruebas en la corte».

De otra publicación (3): «En pleno "sport" de la aviación ha estado Madrid en la semana pasada: dos aeródromos se abrieron en la Ciudad Lineal y en Chamartín de la Rosa y dos aviadores actuaron en ellos; solamente que los intentos realizados en el segundo de los sitios fueron un completo fracaso, mientras el éxito coronaba los vuelos que sobre la Ciudad Lineal llevaba a cabo M. Mamet».

Y también de otra revista (4): «23 de marzo.—Mamet el valiente piloto de Bleriot XI... hizo pruebas ante las autoridades y prensa en el aeródromo de Ciudad Lineal».

Otra publicación que tiene interés es la que editaba la Compañía Madrileña de Urbanización (C.M.U.) de la Ciudad Lineal cuyo promotor fue Arturo Soria, muy útil para obtener detalles de estos primeros aeródromos que estamos investigando: «Junto a nuestras vías férreas se van a celebrar por primera vez en Madrid estas interesantes experiencias (aviación)...». «Los dos aeródromos están situados al lado de nuestras

vías férreas. El de Chamartín tiene menos sitio. Los terrenos elegidos no son de la compañía. El aeródromo de Canillejas está situado en terrenos de la compañía, que ésta no creyó que servirían para tal objeto, mas los empresarios de esta diversión han explorado los alrededores de Madrid y a su juicio son los únicos y mejores.

Todo Madrid cabe en ellos con todos sus automóviles, sin que el público gratuito tenga tanta comodidad como en el otro... El parque de aviación satisface cumplidamente la necesidad de que Madrid goce de esta novedad de los tiempos».

En resumen: los primeros aeródromos de Madrid fueron el de Ciudad Lineal y el de Chamartín de la Rosa. El de Ciudad Lineal se utilizó con éxito el 23 de marzo de 1910. El mismo día se utilizó el aeródromo de Chamartín, pero el aeroplano no pudo despegar por deficiencias técnicas. Vamos a investigar por ello sólo el de Ciudad Lineal.

#### EL ARCHIVO DE LA VILLA

**E**l archivo de la Villa de Madrid, situado en la Plaza Mayor (5) contiene documentos municipales y otros muy útiles a la hora de investigar. La primera tarea fue situar la Ciudad Lineal; la segunda, buscar referencias del festival aeronáutico celebrado allí.

Para situar la Ciudad Lineal en 1910 consultamos la excelente colección de planos de Madrid, colección que satisface a los más exigentes.

El primer plano elegido fue editado por la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico (año 1875). Este plano general muestra una zona de interés puesto que nos indica la posición relativa de Canillejas —junto a la antigua carretera de Francia—, Hortaleza y Chamartín.

El segundo fue el célebre de Núñez Graner, ingeniero director de vías públicas del Ayuntamiento de Madrid. Este plano es del año 1910, muy útil para el mejor conocimiento de Madrid y sus alrededores, pero sólo comprende el entonces término municipal.

Sin embargo, otro plano consultado ofrece ya más posibilidades respecto a la localización de la Ciudad Lineal. Está editado en 1916 (Gráfico núm. 1. Situación de la Ciudad Lineal). En él se observa la planificación de la Ciudad Lineal proyectada por Arturo Soria. En su primera fase el eje de la misma era de unos 5 kilómetros de longitud desde Tarrío, en el cruce de la carretera de Aragón, hasta el Camino de la Cuerda, pasado Chamartín de la Rosa.

En la revista ya citada, «La Ciudad Lineal», aparece otro plano más detallado donde figura la parcelación primitiva y otros datos interesantes que nos servirán para la localización más aproximada del aeródromo.

(1) España Automóvil. 30-3-1910. (2) La de García Cames y la Sociedad Española de Aviación. (3) Nuevo Mundo. 23-3-1910. (4) Locomoción Aérea. Marzo 1910.

5) Actualmente se ha trasladado al Cuartel del Conde Duque.

Situada la Ciudad Lineal tratamos de encontrar en el Archivo de la Villa referencias al festival aeronáutico de mayo de 1910. Hasta ahora —continuamos las investigaciones— no hemos podido encontrar referencias al espectáculo de aviación.

El Ayuntamiento participó en el festival, por lo menos su primer mandatario, el alcalde la Villa y Corte, señor Francos Rodríguez, que fue espectador y testigo del primer vuelo de un aeroplano en la capital. El documento gráfico —que se acompaña— lo confirma.

Con estos datos había que dirigir las investigaciones por otros derroteros.

### La manzana 87

Con una visita a la Junta Municipal del Distrito de Ciudad Lineal se consiguieron varios datos. En primer lugar un libro recién publicado con la historia de la Ciudad Lineal (6) y en segundo lugar la idea de visitar la Gerencia de Urbanismo (7).

En este citado libro hay una referencia (pág. 219) que transcribimos: «El velódromo fue el primer aeropuerto civil de Madrid y tuvo suma importancia, pues los primeros vuelos de aeroplanos en España se realizaron allí. Se inauguró en 1910 con asistencia de la familia real».

La investigación tomaba otro rumbo, puesto que había que localizar el velódromo y para ello resumiremos las gestiones realizadas.

a) El velódromo estaba situado en la manzana 87 de la Ciudad Lineal (consúltese el gráfico núm. 1).

b) El velódromo, también campo de deportes, empezó a construirse en 1909 y a finales de ese año estaba realizada la explanación, peraltes y cerramiento. En marzo de 1910, cuando se utilizó como aeródromo, estaba *sin terminar* y no se inauguró hasta el 3 de julio de 1910.

c) Debido a lo anterior y confirmado por una extensa documentación gráfica —de los vuelos realizados en marzo— se llega a la conclusión que *el aeródromo no estaba en el velódromo sino junto a él*.

Por tanto, el aeródromo de Ciudad Lineal estuvo situado en la manzana 87, junto al velódromo (8). En dicha manzana se construyó también una fábrica de electricidad con típica chimenea.

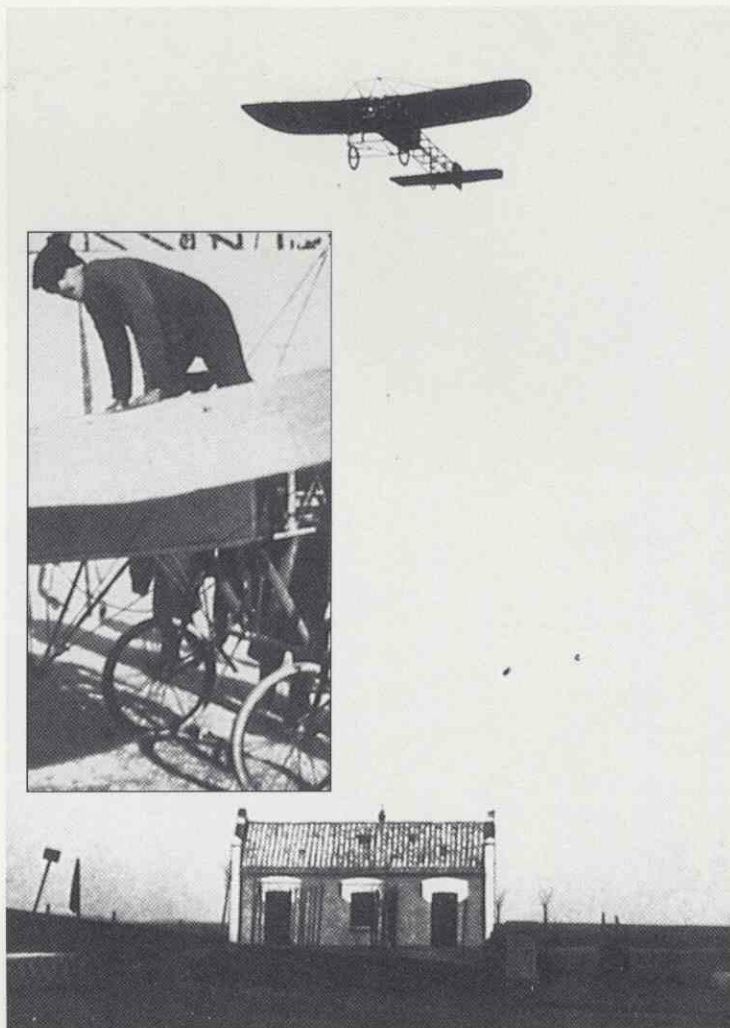
Posteriormente el velódromo se convirtió en el Campo de Deportes del «Plus Ultra». Actualmente la manzana 87 contiene una zona residencial y tres grandes edificios fronteros a la calle Arturo Soria.

Y hasta aquí llegaron nuestras investigaciones. Por supuesto que seguiremos con ellas porque el tema no está terminado. Aún quedan por

(6) Historia de Ciudad Lineal. Ayuntamiento de Madrid. Madrid, 1986. Autores: Alicia Díez y Flora López.

(7) Expreso aquí mi agradecimiento a los señores Mateo (Junta Municipal) y Sierra (Gerencia de Urbanismo) por la ayuda prestada.

(8) La Ciudad Lineal no estuvo al principio permanentemente habitada, sólo acudían los madrileños los fines de semana o en la temporada de vacaciones.

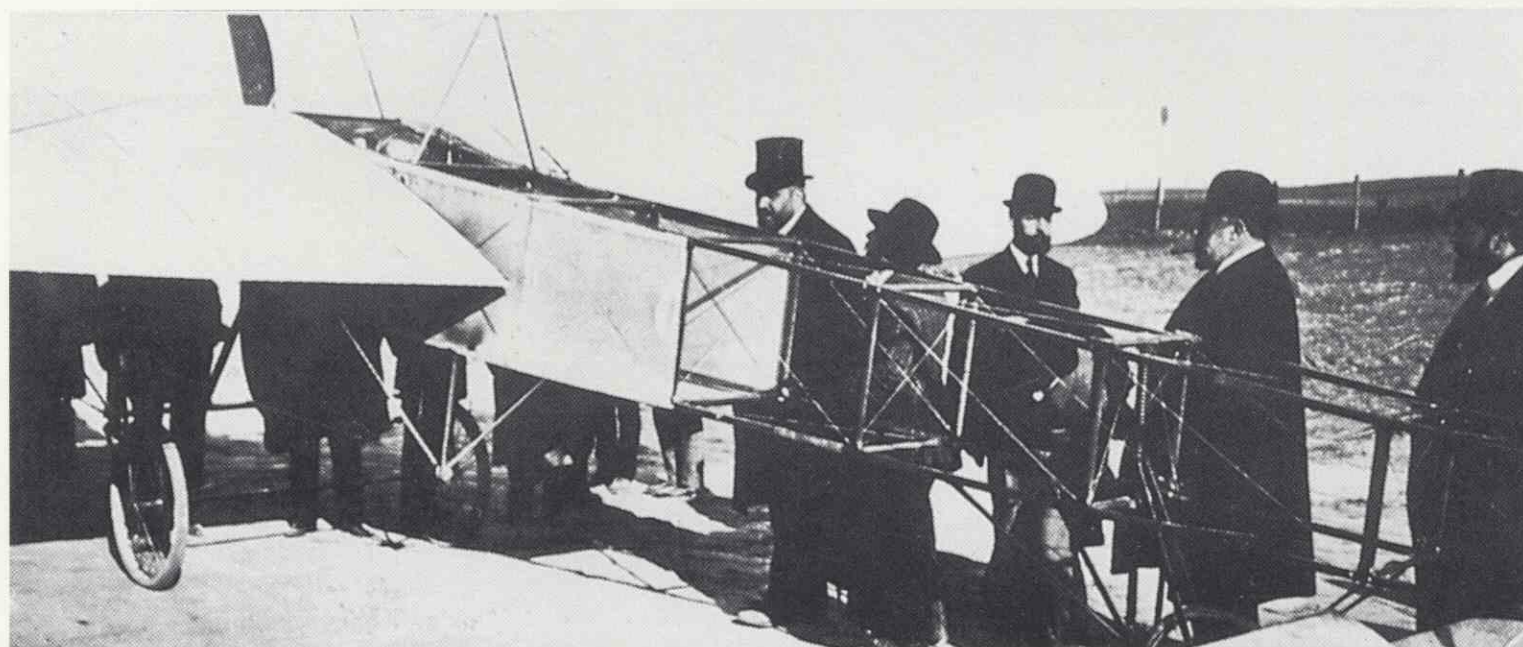


Aeródromo de Ciudad Lineal. El "Bleriot XI" sobrevolando los alrededores pilotado por J. Mamet (en el recuadro)(23-3-1910)

historiar los aeródromos de Chamartín (1910), Hipódromo, Carabanchel y Getafe..., que se utilizaron en 1911.

El de Chamartín fue poco utilizado; el de Carabanchel fue el primer aeródromo militar —hoy Cuatro Vientos—; el Hipódromo, que sepamos, sólo fue utilizado en 1911, por cierto con trágica fortuna (9), y el de Getafe lo fue como aeródromo terminal de la célebre carrera aérea París-Madrid. ■

(9) Consultar A.G. Betes «La investigación de los primeros vuelos en las capitales españolas. Problemas y dificultades». Aeroplano, núm. 4, 1987.



Aeródromo de Ciudad Lineal (23-3-1910). El Alcalde de Madrid examinando el "Bleriot XI"