

INFORMACIÓN NACIONAL

La aviación comercial en España

Por CÉSAR GÓMEZ LUCIA

Antecedentes.

LOS servicios regulares de tráfico aéreo se puede decir que se implantaron en España en junio de 1929; anteriormente a esta fecha existía una línea postal de Sevilla a Larache y servicios de Madrid a Sevilla y Lisboa y de Madrid a Barcelona, que no eran explotados de una manera metódica y constante, pero que constituían los ensayos del tráfico regular de viajeros y mercancías que en junio de 1929 habían de empezar a desarrollarse. A continuación damos un resumen de los datos más interesantes del desarrollo del tráfico aéreo en España durante los treinta meses transcurridos desde su inauguración hasta fin del año 1931.

Las líneas explotadas puede decirse que han sido solamente Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona, ya que la de Madrid a Biarritz, que se estableció durante dos veranos, y la de Madrid-París, que se estableció durante dos meses, así como la de Sevilla a Canarias, que funcionó durante cuatro meses, no deben considerarse, por el poco tiempo de su funcionamiento, como líneas regulares de las que se pueda deducir consecuencia para el tráfico aéreo.

No obstante, ha de señalarse la importancia del tráfico aéreo español ya que, aunque solamente fuese por dos meses, se tuvo establecida una línea de París a Gran Canaria y Tenerife que tenía una frecuencia semanal de París a Biarritz, diaria de Biarritz a Sevilla y semanal de Sevilla a Canarias.

Atendiendo primeramente a la seguridad del tráfico, ha de decirse con orgullo que en los treinta meses de funcionamiento, y en los cuales los motores han efectuado más de treinta y cuatro mil horas, no ha habido que lamentar ningún accidente ni en los viajeros ni en la tripulación y solamente un accidente con heridas graves el piloto, en un vuelo sin pasajeros cuyo objeto era una prueba de motor. Este alto coeficiente de seguridad pone a las líneas aéreas españolas a la cabeza de todas las del mundo y

ha sido universalmente reconocido y elogiado.

El número de kilómetros volados en viajes regulares completos subvencionados por el Estado y en viajes fletados por particulares, sube a 1.643.100 kilómetros. A estos kilómetros habría que agregar los correspondientes a los viajes no subvencionados y realizados para transportar los aviones a las cabeceras de línea, los correspondientes a los trayectos volados en los viajes que por no terminarse en el tiempo fijado por la Dirección de Aeronáutica no fueron subvencionados, los vuelos de prueba, etc., etc., que sumarian más de 60.000 kilómetros. Los vuelos realizados totalizan, por tanto, una distancia de 42 veces la vuelta a la tierra por un círculo máximo que supone también una marcha continua de un motor durante cuarenta y ocho meses.

Utilización del tráfico.

EL número de viajeros transportados ha sido el de 16.162, de los cuales 15.423 corresponden a las líneas a Sevilla y Barcelona. El movimiento del tráfico de viajeros en estas líneas ha sido el siguiente:

AÑO	LÍNEA MADRID-SEVILLA	LÍNEA MADRID-BARCELONA
1929 (7 meses).	1.944	1.729
1930.....	2.629	2.834
1931....	2.637	3.650

Debe tenerse presente que las líneas se inauguraron en pleno período de Exposición de Barcelona y Sevilla, en que puede decirse que viajaron por todos los medios de transporte la casi totalidad de la población española y una fuerte masa de turistas extranjeros. La disminución sensible que en el tráfico acusan todas las Compañías de transporte, durante el año 1930 y más aún en 1931, no se ha reflejado en el tráfico aéreo español, sobre todo en la línea de Madrid a Barcelona, por lo que puede decirse que el tráfico aéreo ha ad-

quirido su propia clientela, consecuencia lógica del conocimiento por todo el público y, principalmente, de la confianza que éste ha ido adquiriendo al no haber ocurrido ningún accidente. Es digno de notarse que en el mes de mayo de 1930 fueron elevados los precios de los billetes de viajeros en un 22 por 100, lo cual confirma la consecuencia, antes deducida, del aumento de clientela.

En la línea de Sevilla, aunque no se señala el incremento de tráfico que en la de Barcelona, supone verdaderamente un aumento de tráfico si se compara con la enorme disminución de viajeros que han experimentado las Compañías de ferrocarriles en los billetes directos de Madrid a Sevilla y viceversa.

El número de viajes realizados sobre el trayecto de Sevilla a Barcelona ha sido de 3.030, correspondiendo, por tanto, una media de viajeros-viaje igual a 5,08. Esta medida es verdaderamente elevada y desde luego superior a la media de todas las Compañías europeas y americanas dedicadas al transporte de viajeros, es decir, incluyendo las líneas solamente postales y de mercancías. Sólo dos líneas americanas y tres europeas han obtenido en tal período de tiempo una media superior a la obtenida por el tráfico aéreo español. Para hacer esta comparación en sus términos justos, han de tenerse en cuenta aquellas líneas que, como las españolas, funcionan durante todo el año; porque hay, naturalmente, regiones turísticas que establecen líneas en el verano solamente, obteniendo entonces cifras de viajeros-viaje superiores a las españolas. La utilización de las líneas aéreas, como la de todos los transportes, tienen un marcado carácter climatológico. En España presentan las curvas de intensidad de tráfico por meses dos mínimos: uno en agosto y otro muy marcado en febrero. Este mínimo de agosto coincide precisamente con un máximo en casi todas las líneas europeas, ya que es el mes en que más gente viaja en el resto de Europa y mejores condiciones meteorológicas hay para volar.

Es de advertir también otra caracterís-

tica del tráfico aéreo español, que es la utilización en su inmensa mayoría por los viajeros nacionales. En el año 1929 la nacionalidad de los viajeros fué la siguiente: 74 por 100 nacional y 26 por 100 extranjera. En el año 1931 ha sido 91 por 100 nacional y 9 por 100 extranjera. En las líneas extranjeras la media de utilización es 70 por 100 nacionales y 30 por 100 extranjera.

Mercancías.

EL total de mercancía transportada (mercancía y equipajes) ha sido de 180 toneladas, de las que corresponden 56 a la línea de Sevilla y 118 a la línea de Barcelona, que se han repartido por año de la siguiente manera:

AÑO	TOTAL	TONELADA VIAJE
1929 (7 meses)	20	0,03
1930.....	65	0,05
1931.....	95	0,08

Como puede verse, el incremento de la mercancía transportada por avión es continuo a pesar de las circunstancias económicas por que atraviesa el mundo entero. La mayor parte de la mercancía transportada corresponde a exceso de equipaje de viajeros; sigue en importancia la de procedencia extranjera. De la nacional, la que corresponde a la alta costura es la que más ha utilizado el avión.

La mayor proporción de mercancía en la línea de Barcelona a Madrid corresponde al sentido dicho, o sea en el aspecto de España importadora. Indudablemente el público extranjero está más acostumbrado al uso de la locomoción aérea, aparte de que es en sí España más importadora que exportadora. Los precios del transporte aéreo son casi prohibitivos para dentro del país. La distancia entre Barcelona y

estos medios de transporte, aun para mercancías excepcionalmente delicadas, como son las flores, no llegan a 0,50 pesetas el kilo, es decir, son tres veces menores que los fijados para la aviación. Esta enorme diferencia de precio impide la solución de una rebaja de tarifa, ya que ésta habría de ser considerable y sería entonces en perjuicio de la recaudación total, porque la capacidad de transporte del avión es limitada y al aumentar la parte destinada a mercancías tendría que ser a expensas del transporte de viajeros, que tan lucido ha resultado, como hemos expuesto, en España.

Correo.

LA cantidad de correo transportado sobre el trayecto Barcelona-Sevilla ha sido insignificante, no habiendo llegado hasta 1 de octubre de 1931 más que a una tonelada en total, correspondiente en su mayor parte al correo internacional. Al incautarse el Estado en octubre de 1931 de las líneas aéreas, le guió, entre otros motivos, el dar un impulso al transporte de la



correspondencia por vía aérea, ya que este es uno de los servicios más beneficiosos para el público en general y que por sí sólo justifica la subvención que necesariamente ha de otorgarse a las líneas por no haber adquirido el tráfico aéreo, en ninguna parte del mundo, autonomía económica.

Aunque las líneas que funcionan en la actualidad son solamente la de Madrid a Barcelona y la de Madrid a Sevilla, las cuales no son de tipo verdaderamente postal, como serían las de Barcelona a Baleares o Sevilla a Canarias, en los tres meses que el tráfico aéreo está por cargo del Estado, se han transportado siete toneladas de correspondencia epistolar, lo que supone más de medio millón de cartas. Iniciado el transporte aéreo de correspondencia, el Ministerio de Comunicaciones piensa — aun suponiendo solamente la existencia de las líneas actuales — enviar por avión la correspondencia de tránsito, es decir, el correo de Baleares y los demás correos que llegan a Barcelona por la mañana antes de las nueve y media, que es la hora de salida del avión, ganando veinticuatro horas, por lo menos, para el punto de destino. En el avión de Sevilla, que sale a las dos de la tarde, llegando a su

destino a las cuatro y media, irá la correspondencia para Cádiz, Huelva y puntos que tengan enlace a propósito para beneficiarse del avión. Por otra parte, la co-



rrespondencia que llega a Madrid en los correos y expresos de primera hora de la mañana, seguirá en el avión para Barcelona que sale de Madrid a las nueve y media, ganando también veinticuatro horas hasta el punto de destino.

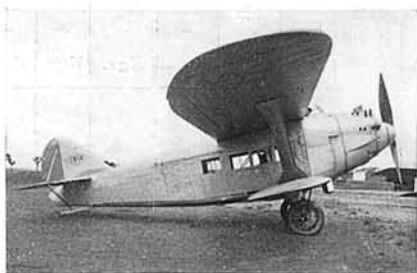
La sola modificación de transportar el correo de tránsito en Madrid y Barcelona por avión, hará que sean más de 300 kilos por viaje los transportados. Con esta medida se beneficiará toda la masa de la nación. Este transporte de la correspondencia se efectuará sin sobreporte para habituar al público al nuevo medio de locomoción. Después, y para que la correspondencia sea entregada con urgencia al destinatario y no se pierda la rapidez del avión, se cobrará por ella un sobreporte, y entonces el público, acostumbrado a los beneficios del transporte aéreo, será quien busque preferentemente que sus cartas se transporten por avión, pagando el sobreporte fijado que contribuirá a ir haciendo autónomo el tráfico aéreo.

Independientemente la Dirección de Aeronáutica Civil piensa establecer con toda urgencia, y a ello dedica sus esfuerzos, las líneas de Barcelona a Baleares y de Sevilla a Canarias, que son tan necesarias para España, y cuyo carácter es típicamente postal.

Una vez establecida la línea a Canarias, la correspondencia ganará tres fechas hasta Barcelona, donde estará el enlace con el resto de las líneas aéreas europeas, ganando cada vez más tiempo a medida que se aleja de Barcelona. Como las



islas Canarias tienen grandes relaciones comerciales con los países del Norte, que son sus principales consumidores de frutas, las ventajas serán verdaderamente positivas.



Sevilla, máxima de las líneas, es corta para que el beneficio de la aviación pueda hacerse notorio. En este trayecto el ferrocarril y el autobús hacen a la aviación verdadera competencia. Los precios de

Otros servicios.

ADemás del tráfico regular de viajeros, mercancías y postal que hemos señalado, los aviones se han alquilado varias veces en servicio de taxis para misiones verdaderamente típicas de avión.

Aparte de estos servicios, se han alquilado aviones para trasladar rápidamente cirujanos, algunos de ellos hasta Canarias, y otro servicio, el más saliente de todos, fué el transportar 400 kilos de fleje de acero especial y herramientas que necesitaba un barco de la Compañía Ibarra, anclado en Dakar, con toda urgencia para salvar una carga que importaba más de un millón de pesetas y que se echaba a perder de retrasar el barco su marcha. El auxilio por medio ordinario hubiera tardado seis días desde Sevilla, importando una suma bastante crecida; el auxilio en avión llegó en cuarenta y ocho horas, y el gasto fué solamente de 40.000 pesetas.



El ingeniero Sr. La Cierva a bordo del nuevo modelo de autogiro de palas plegables. En la parte anterior de la pirámide se ve la transmisión y mecanismo de embrague para la puesta en régimen de vuelo del rotor, con el fin de acortar el despegue.

Datos complementarios.

LA regularidad del tráfico en España ha alcanzado la satisfactoria cifra en el año 1931, del 98 por 100, a pesar de ser España un país de vuelo difícil por las altas montañas que le cruzan en todos los sentidos y por la elevación de su suelo. En la línea de Barcelona el terreno, desde el Ebro hasta el Henares, es superior a

1.000 metros, llegando algunas veces por encima de 1.300 metros.

De la comodidad que disfrutan los viajeros dan idea las fotografías de los aviones, que ilustran este artículo, cuya flota corresponde a un avión por cada 263 kilómetros diarios de vuelo, mientras que la media de las líneas norteamericanas da un avión por cada 283 kilómetros de vuelo.

Todos los aviones del servicio español llevan a bordo instalación de radiotelegrafía de onda corta, pudiendo los pasajeros comunicar durante todo el trayecto con tierra y permitiendo que en todo momento se sepa la situación de los aviones y se les pueda transmitir las noticias meteorológicas del momento a lo largo de la ruta.

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DEL TRÁFICO EN LAS DISTINTAS LÍNEAS AÉREAS ESPAÑOLAS

AÑO 1931

LÍNEA AÉREA	ENTIDAD EXPLOTADORA	Horas de vuelo		Kilómetros recorridos	PASAJEROS					CORREO (Comprendidos impresos y paquetes postales)						PERIÓDICOS	EQUIPAJE				MERCANCÍAS		
		H.	M.		Tarifa entera	Tarifa reducida	Gratuita	Pases oficiales	TOTAL	Correspondencia ordinaria		Correspondencia de la empresa		TOTAL			De los pasajeros		De la dotación	TOTAL	De pago	Gratuita	TOTAL
										Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.		Máximo autorizado gratuito	Exceso de pago					
										Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.	Kgs.	Gs.		Kgs.	Kgs.					
Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid.....	Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas «CLASA»....	2.343	54	345.035	2.364	285	959	47	3.655	4.720	698	15	430	4.736	128	29.917	24.540	2.064	7.169	33.773	25.945	1.106	27.051
Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid.....	Idem.....	1.725	50	258.000	1.541	177	824	103	2.645	2.177	810	11	055	2.188	865	135	18.542	1.683	6.657	26.882	4.512	402	4.914
TOTALES...		4.069	44	603.035	3.905	462	1.783	150	6.300	6.898	508	26	485	6.924	993	30.052	43.082	3.747	13.826	60.655	30.457	1.508	31.965

ORGANIZADO por el Aero Club de España se está desarrollando un ciclo de conferencias en el local de dicha entidad, a cargo de las personalidades más destacadas de la aeronáutica española.

En el pasado mes de marzo tuvieron lugar las siguientes:

Día 5. — *Astronáutica*, por D. Emilio Herrera.

Día 12. — *Aviación comercial*, por don César Gómez Lucía.

Para el corriente mes de abril están anunciadas:

Día 2. — *Industrias Aeronáuticas (Motores)*, por D. Julio de Rentería.

Día 9. — *Industrias Aeronáuticas (Aviones)*, por D. José Ortiz Echagüe.

Día 16. — *Dirigibles*, por D. Enrique Maldonado.

Día 23. — *La aviación de Intervención lejana*, por D. Luis Manzanque.

En números sucesivos publicaremos un extenso resumen de estas conferencias, que tienen un gran interés en sus diversos aspectos aeronáuticos.

HA sido concedida la medalla de honor del Trofeo Harmon, correspondiente a 1931, a los aviadores españoles capitán Díaz y teniente Haya.

EL distinguido escritor militar D. Carlos Martínez Campos, ha publicado recientemente un interesante volumen de trescientas páginas, titulado *Pájaros de acero. La guerra aérea (1914-1918)*.

La obra, ilustrada con 107 fotografías, tiene un alto valor documental para profesionales y aficionados. En sus capítulos se trata con forma muy sugestiva de los grandes bombardeos, cooperación de las fuerzas de aviación con las de tierra, com-

bates en el aire, y termina con un no menos sugestivo epílogo acerca de las aeronaves, sustancias agresivas y procedimientos de combate que se utilizarían si empezara hoy otra gran guerra.

LA Escuela de pilotaje del Aero Club se ha trasladado a Barajas. Cuenta con cinco avionetas, de las cuales dos son Havilland Moth, motor Cirrus 80-85, una Avro Avian, motor Cirrus 85-95, una Loring, motor Elizalde 120, y una Klemm, motor Salmson.

En los dos últimos meses terminaron allí su aprendizaje los Sres. Marqués de Gallegos y Arangüena. Actualmente están matriculados como alumnos, la señorita Llamas de Rada y los Sres. Sánchez Blanco y Esteban.

El tiempo de aprendizaje se calcula en

unos dos meses, siendo su coste total de unas 1.745 pesetas, distribuidas en la forma siguiente:

Cuota de entrada.....	25	pesetas
Dos meses de cuota.....	20	—
Primera matrícula (abonada al comenzar).....	250	—
Segunda matrícula (abonada después del reconocimiento médico y antes de volar solo).....	250	—
Veinte horas de vuelo (a 60 pesetas hora).....	1.200	—

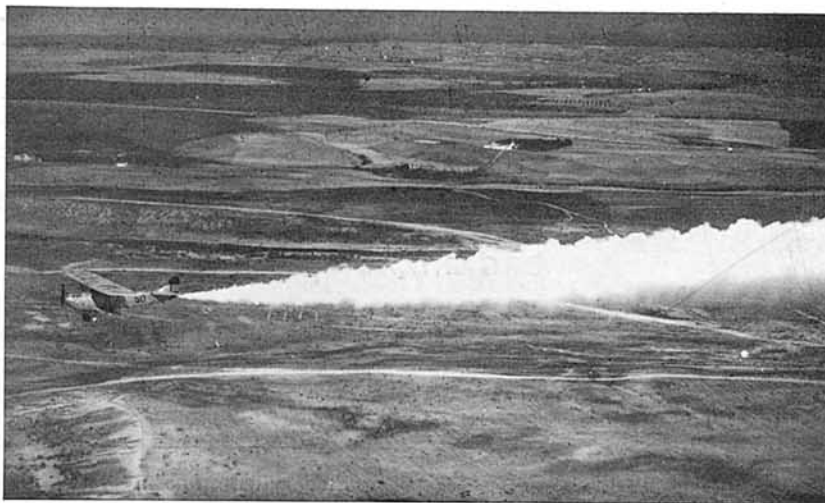
Se encuentra al frente de esta Escuela el expertísimo piloto capitán D. Félix Sampil, acompañado por el sargento don Benito Franco, los cuales, aparte de las horas de clase, llevan en vuelo a los socios del aeropuerto, y a las personas amigas de los socios para quienes éstos lo soliciten.

Es muy plausible la labor de ambos pilotos, que la efectúan sin percibir honorario alguno por ella, dando así una prueba más de su elevado amor a la aviación.

DURANTE el pasado mes de marzo, la Aviación Militar española tuvo que lamentar la pérdida de dos brillantes pilotos, el capitán D. Ramón de Ciria y el sargento D. Ildefonso Naranjo, muertos en accidente por choque de sus aviones cuando efectuaban vuelos de práctica en el aeródromo del Prat de Llobregat.

EFFECTUANDO prácticas en el aeródromo de Los Llanos el alumno de la Escuela de Albacete, soldado de aviación, Ricardo Nogueiro, resultó muerto al caer violentamente a tierra el avión que pilotaba, a causa de haber chocado con otro aparato.

Descansen en paz los infortunados compañeros.



Prácticas de lanzamiento de humos por un avión R. III, de la Aviación Militar española. (Fot. Av. Militar.)



Directivos del Aero Club de Málaga con el primer planeador de la Sociedad.