

ORIGEN Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA

VV.AA., Madrid, Fundación Aena, 1998, 189 páginas, Presentación de Fernando Piña Saiz. ISBN: 84-921057-5-5.

La historia de la aviación en España cuenta con pocos estudios que, con rigor y basados en documentación histórica, puedan compararse a los existentes en otras latitudes. Si en Estados Unidos y en otros países europeos como Alemania e Inglaterra disponen de monografías sobre sus compañías de bandera en la aviación comercial, no podemos decir lo mismo del caso español¹. Estamos por tanto ante un espacio amplio que se debe cubrir tan pronto como sea posible por parte de los investigadores españoles. Precisamente la fundación dependiente de la empresa pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea -AENA- ha iniciado una tarea encaminada en la dirección que se apunta. El libro que se comenta obede-

ce a la edición de los textos que inicialmente se expusieron en las Primeras Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos. Aquellas conferencias que tuvieron lugar en Casa de América de Madrid, contaron con el apoyo de la Fundación Juanelo Turriano y reunieron a un conjunto de especialistas que, desde varios enfoques abordan la evolución de la navegación aérea en España.

El conjunto de trabajos que comentamos tiene un denominador común y es que se privilegia el análisis del ingeniero aeronáutico, dado que la mayor parte de los especialistas que interviene en el libro son profesionales de la operación aérea. El primer trabajo, realizado por Luis Utrilla, aborda los orígenes de los servicios de transporte aéreo en España, haciendo hincapié en el retardo con que se manifestó el despliegue de la aviación en la península, incluso en lo que se refiere a la creación de servicios postales. El punto más relevante de este estu-

dio es la importancia que España estaba adquiriendo como territorio estratégico para el tránsito a América Latina desde la primera guerra mundial. La pugna entre Alemania y Francia por el control y el desarrollo de la aviación a Brasil y Argentina fue una constante en la década de los años 1920, lo cual ejemplificaba la rivalidad intraeuropea que precedió a la II Guerra Mundial. Por otra parte, Utrilla explica los orígenes y los problemas que aquejaron a las primeras compañías de aviación que empezaron a operar en España, en particular centrándose en los problemas de escasez de capital y dependencia tecnológica. Alemania se convirtió en el socio tecnológico de las compañías creadas en la dictadura de Primo de Rivera: la Unión Aérea Española, Iberia, y la Compañía Colón Transaérea. Finalmente, el propio régimen alentaría la fundación de Classa (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A) en febrero de 1929. Más tarde, con la II

¹ Con la excepción del texto de síntesis que acaba de editarse por José Antonio Martínez Cabeza sobre el transporte aéreo dentro del libro dirigido por F. Javier Fernández Ayala, *Historia de la Tecnología*, Vol. II, Barcelona, Valatenea, 2001, pp. 427-434.

República se disuelve esta última, que tenía los derechos de distribución postal por vía aérea para crear una nueva: LAPE (Líneas Aero-Postales Españolas) que estaría operativa hasta diciembre de 1936.

Realmente, lo que pone en evidencia buena parte de los trabajos de la primera parte del libro es que la aviación comercial siempre estuvo en un segundo plano ya que la principal preocupación fue el desarrollo de las comunicaciones postales. A ello habría que añadir el papel preponderante del Estado en todas las iniciativas aeronáuticas, en parte por lo estratégico del sector y también por la gran envergadura y riesgo de las inversiones necesarias. Esto último pone de relieve la necesidad de estudiar más profundamente las iniciativas individuales y privadas para el desarrollo de la explotación de la navegación aérea en la década de 1920, en particular las figuras señeras de Jorge Loring y Daniel Araoz, pero también la de otros empresarios como Antonio Goicoechea.

Otro de los trabajos a destacar del libro es el de

Francisco Salazar de la Cruz quien aborda el estudio de las compañías de tráfico no regular, conocidas como *charter*. Este es sin ninguna duda el mejor de los trabajos incluidos en la publicación, en particular por la documentación que se utiliza y también por su extensión. Se trata de una investigación al mismo tiempo histórica y que analiza las características del sector en la actualidad. Lo más interesante de esta aportación lo constituye la parte relativa al auge y declive de las compañías de capital español que operaron en el sector y que desaparecieron a mediados de la década de 1980, en particular TASA y Spantax. Aunque la visión que se aporta en estos últimos casos es muy epidérmica, debiendo de haber dedicado mucho más espacio por el interés del tema, en el trabajo se justifican algunas de las razones de su desaparición. Sin duda estas empresas necesitarían un trabajo monográfico de investigación que explicase simultáneamente el auge del turismo español en la década de 1960 y su relación con las posibilidades de desarrollo de empresas

charter genuinamente de capital español, al margen de las grandes operadoras alemanas e inglesas.

El libro recoge también tres trabajos muy vinculados entre sí y que aportan datos básicos de la evolución de la navegación aérea española. A. Benito aborda la evolución histórica de la red de rutas de transportes aéreo español, poniendo de relieve cómo se han ido configurando dos *hub*: el de Madrid y el de Barcelona. En parte este mapa de relaciones radiales con dos grandes centros generadores de tráfico peninsular y canalizadores de las relaciones regulares internacionales se ha visto complementada por una nueva ordenación, de segundo nivel pero muy relevante en toda Europa y también en España: la expansión de la aviación regional, que es estudiada por Ramiro Fernández. Por último J. L. Romero Urquijo repasa cómo ha sido el proceso de liberalización de los servicios de asistencia en tierra, básicos para las operaciones de navegación aérea. Las otras partes del libro se dedican al aspecto aeronáutico durante la Guerra Civil

y los primeros años del Franquismo a cargo de J. Salas; al correo en los orígenes de la navegación aérea española por F. Aranaz; al los aspectos técnicos y la evolución tecnológica a cargo de J. A. Martínez; y a Iberia como compañía monopolista del espacio aéreo, trabajo realizado en pocas páginas y de forma muy superficial por J. Viniegra.

Con ser este volumen una digna aportación a la historia del sector aeronáutico en España lo cierto es que evidencia al mismo tiempo las carencias de la bibliografía española sobre la historia de la aviación desde todos los puntos de vista que se adopten. En cualquier caso se trata de una obra a tener en cuenta en los futuros trabajos de investigación que todos esperamos comiencen a aparecer en los años venideros, situando a la historiografía de este medio de transporte a la altura de las más avanzadas.

JAVIER VIDAL OLIVARES
Universidad de Alicante

LA CREACIÓN DEL CANAL DE ISABEL II

J. ESPINOSA ROMERO, J. y J.J. GONZÁLEZ REGLERO (Coord.) (2001), 1851. Madrid, Fundación del Canal de Isabel II, 2 vols., pp. 248 y 353. Prólogo de Antonio Rumeu de Armas.

La investigación sobre redes urbanas –temática olvidada hasta hace algunos años– está alcanzando un creciente protagonismo entre los historiadores. Consecuencia de estos afanes es el libro conmemorativo de los 150 años del inicio de la construcción del Canal de Isabel II. Este trabajo, resultado de un ambicioso proyecto de investigación coordinado por un prestigioso grupo de investigadores, ofrece un abanico inmejorable de estudios sobre la empresa abastecedora de agua y acerca del Madrid de mediados del siglo XIX. No estamos ante el típico libro conmemorativo de empresa, destinado a ofrecer una buena imagen de la misma y a servir de reclamo publicitario, sino más bien ante un profundo trabajo que saca a la luz un bagaje importante de noticias y datos novedosos sobre la vida del Canal. La superficialidad y los tópi-

cos, propios de este tipo de eventos, han dejado paso a una investigación estrictamente histórica de gran calado y envergadura.

La Fundación Canal de Isabel II publica este libro que consta de dos volúmenes de contenido claramente diferenciado. El primero, el marco histórico, se refiere al Madrid de mediados del siglo XIX en sus diversos aspectos: políticos, económicos, urbanos, infraestructuras, científicos, artísticos y cotidianos. Por su parte, el segundo tomo estudia con gran detalle la empresa y trata aspectos más específicos de los inicios de las grandes obras que fueron conformando la construcción de este magno evento. Concretamente aborda el proceso administrativo, técnico, económico y constructivo.

En el primer volumen confluyen una serie de trabajos que ayudan a vislumbrar cómo era la ciudad de Madrid en la época de Isabel II. Comienza este análisis con la aportación de Juan Ignacio Marcuello sobre la construcción del Estado, junto a las vicisitudes del constitucionalismo y el centralismo durante la década