

70 AÑOS DEL PRIMER VUELO COMERCIAL MADRID-BUENOS AIRES

Volando a las américas

MARIÁN CAMPRA G^a DE VIGUERA

En el año 1946, un avión de cuatro hélices despegó desde Madrid rumbo a Buenos Aires. El vuelo, a baja altura durante una parte de su trayectoria para sortear las tormentas del Atlántico y, a unos 450 kilómetros por hora de velocidad media, alcanzó su destino finalmente después de 36 horas de viaje y 3 escalas. Más que un vuelo comercial, fue una aventura aérea que supuso el establecimiento por primera vez de los itinerarios regulares entre Europa y Sudamérica, después de la II Guerra Mundial.

Por aquel entonces, la travesía en barco de un continente a otro podía durar incluso más de un mes, dependiendo de los temporales. Pero antes de llegar a la histórica fecha del 22 de septiembre de 1946, para la aviación comercial española y mundial, es necesario recordar otros hitos de la aeronáutica militar de nuestro país que abrieron ese nuevo camino. Y buena parte de ellos tuvieron su origen en tierras andaluzas, como el del hidroavión *Plus Ultra* en 1926, que partió de Palos de la Frontera, en Huelva, y terminó su viaje en Buenos Aires, siendo el primer vuelo que cruzó el Atlántico Sur con una sola aeronave. Un año después, en 1927, Lindberg cruzó el Atlántico Norte con su *Spirit of Saint Louis*. Y en 1929 los gigantescos y míticos dirigibles *zeppelin* comenzaron sus vuelos alrededor del orbe, en ocasiones con escalas en Madrid y Sevilla. Luego, cuatro años más tarde, en 1933, Barberán, Collar e Ilarduya, a bordo del *Cuatro Vientos* y partiendo del aeródromo de Tablada, protagonizarían un legendario y trágico vuelo para unir Sevilla con La Habana y México. Estos fueron algunos de los primeros viajes aéreos entre Europa y América. Tan sólo habría que esperar algo más de una década, ya tras la II Guerra Mundial, para que España volviera a ocupar un lugar de honor en la historia de la aviación.

Así, la primera ruta comercial entre Europa y Sudamérica, en este caso entre Madrid y Buenos Aires, llega tan solo unos años después, en 1946, de la mano de Iberia-Vuelo, compañía surgida en 1928 para crear el primer puente aéreo entre Barcelona y Madrid y que, al término de la Guerra Civil, en 1939, había ampliado sus rutas con el viaje entre Madrid y Lisboa.

Luego, solo 6 años después, Iberia daba un gran salto con su primer vuelo transoceánico: el día 22 de septiembre de 1946 despegó un avión cuatrimotor DC-4 de Iberia desde Madrid con destino a Buenos Aires. Aquella histórica aeronave, tripulada por los mejores pilotos de Iberia entonces, los comandantes

Ruta aérea actual Madrid – Buenos Aires

Iberia inició en el año 1946 una ruta comercial que ha ido ampliando hasta los actuales dos vuelos por día con Buenos Aires y otras 250 conexiones con ciudades latino-americanas de 16 países. El vuelo a la capital argentina se hace en la actualidad en 12 horas, frente a las 36 iniciales, que tenía 3 escalas: Villa Cisneros, Natal y Montevideo.

Vuelo hoy sin escalas donde se sobrevuela: Madrid–Cáceres–Porto Santo (Madeira)–Fortaleza (atraviesa Brasil dejando Belo Horizonte, Sao Paulo y Curitiba a la izquierda)–Durazno (Uruguay)–Buenos Aires.

Ansaldo, Pombo y Martínez Gallardo, acompañados por el navegante Indalecio Rego, el radiotelegrafista Segundo Hernández y el mecánico Alejandro Aragón, tenía capacidad para 44 pasajeros y una autonomía de vuelo de más de 6.000 kilómetros. Después de 36 horas de viaje y diversas escalas, el avión aterrizó en el aeropuerto de Morón de la capital argentina. Antes hubo de realizar algunas escalas técnicas en Villa Cisneros, en el entonces Sáhara español, así como en Natal y Río de Janeiro en Brasil, si bien esta última resultó imprevista pues el vuelo fue desviado hasta allí para solventar los trámites burocráticos con las autoridades brasileñas que ni siquiera fueron iniciados desde España antes de partir. Iberia se convertía de esta forma en la primera compañía comercial europea que unía el viejo continente y Sudamérica tras la II Guerra Mundial. La ruta comercial Madrid-Buenos Aires estaba así definitivamente abierta y se ponía en marcha tan solo unos días después, el 15 de octubre, fecha a partir de la que ya se establecieron los vuelos regulares, en principio solo con un vuelo cada diez días y con una parada adicional en Montevideo, por petición expresa de las autoridades uruguayas. El éxito de la ruta no se hizo esperar y muy pronto se pasó a un vuelo cada semana. Un paso decisivo que permitiría a Iberia, ocho años después, el 3 de agosto de 1954, lanzar su primer vuelo entre Madrid y Nueva York, justamente en el mismo día que Cristóbal partió del puerto de Palos y llegó a América.

El viaje

Aquellos primeros vuelos eran toda una experiencia y no sólo por su larga duración de 36 horas, incluidas las escalas, con una noche en el parador de Villa Cisneros, construido expresamente para que los viajeros pudieran pernoctar en el vuelo de regreso. Cruzar el Atlántico en aquellos Douglas DC-4 fogueados en la II Guerra Mundial constituía toda una aventura no exenta de ciertos riesgos, lo que obligaba a tomar todo tipo de precauciones. Entre ellas y como curiosidad, por ejemplo, se calculaba al detalle el peso de todo lo que viajaba en el avión: equipaje facturado, de mano, e incluso el de los propios pasajeros.

DATOS TÉCNICOS DOUGLAS DC-4 SKYMASTER

Periodo de utilización	1946-1968
Propulsión	4 motores Pratt & Whitney R-2000 Twin Wasp
Alcance	6.800 km
Longitud	28,80 metros
Envergadura	35,82 metros
Velocidad Máxima	450 km/h
Butacas	44-60

Algunos de los cuales, al aterrizar y contar sus impresiones, no pudieron por menos que recordar los momentos de angustia vividos al sortear las tormentas en el Atlántico con el avión volando a baja altura. Así lo evocaba también muy recientemente el único niño que voló en aquel vuelo inaugural, Francisco Botas. Por entonces era un niño coruñés de 6 años y viajaba con su madre para conocer a sus familiares argentinos. Recuerda que una azafata le acompañó durante todo el vuelo y le regaló un cochecillo; también que cuando el avión entró en una zona de turbulencias lo llevaron a la parte de atrás donde le enseñaron unas estrellas en unos mapas para entretenerle. Pudo visitar la cabina y estuvo cerca de los mandos con el comandante, aunque lo que más le impresionó fue que durante la escala en el Sáhara español comieron en casa del Gobernador de Villa Cisneros, y en ella vio por primera vez dos leopardos vivos.

El salto de África a América, desde Villa Cisneros a Natal, la primera escala en Brasil, lo que era propiamente cruzar el charco, tomaba en total unas trece horas. A bordo del avión de cuatro hélices, la atención a los pasajeros corría a cargo de las primeras azafatas –Encarnación Ruiz de Gámiz, Pilar Macías, María José Ugarte y Ana Marsans–, que efectuaban tan largo viaje con escalas, y el nombre para designarlas fue objeto incluso de debate: aeroviaras, aeromozas, mayordomas o provisadoras, fueron algunas de las otras opciones que se barajaron.

La ruta entre Madrid y Buenos Aires supuso un importante cambio organizativo en la tripulación de los vuelos de Iberia, incorporándose, además de las mencionadas, la figura del navegante, cuyas tareas eran, entre otras, tomar las alturas astronómicas desde la cúpula de cristal del DC-4 con el fin de calcular la situación geográfica del avión.

Por su parte, el servicio de *catering* a bordo de esos primeros vuelos de larga duración entre Madrid y Buenos Aires incluía desde pollo frito, tortilla española, huevos duros y hasta algún bombón servido en su correspondiente caja de cartón; la bebida era gratis. El precio del billete de avión entre Madrid y Buenos Aires en el año 1946 era de 7.250 pesetas, un importe que no estaba por entonces al alcance de cualquiera.

Crece la competencia

La demanda de vuelos trasatlánticos se hizo pronto enorme y a Iberia le surgieron casi de inmediato nuevos competidores, sobre todo por la gran cantidad de emigrantes españoles en Argentina. Así, en muy poco tiempo se sumaron otras compañías aéreas con rutas muy similares: primero se unió la holandesa KLM, después la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA, antecesora de Aerolíneas), a las que se añadirían en breve hasta 3 aerolíneas más: la British South American Corporation, Air

France y Panair do Brasil. Esta mayor oferta de vuelos entre Europa y América fue desplazando poco a poco a los barcos transatlánticos, que hasta entonces eran el único medio de transporte utilizado por los viajeros entre Europa y Sudamérica y que suponían afrontar unos tortuosos viajes de más de un mes, con los temibles y a menudo inevitables temporales en mitad del océano.

Vuelo conmemorativo

Con motivo del 70 aniversario de aquel primer vuelo entre Madrid y Sudamérica, un Airbus A330-200 fletado

ex profeso para la ocasión recordaba la efemérides y en la librea de esta aeronave podían verse las banderas de los 16 países de América Latina a donde vuela Iberia hoy. El avión conmemorativo cubrió la ruta Madrid-Buenos Aires el pasado 22 de septiembre en poco menos de 12 horas y, a la llegada al aeropuerto de Ezeiza, fue recibido por autoridades del país. Para celebrar sus 70 años volando a América Latina, la compañía ha grabado en su avión "Buenos Aires" las banderas de los 16 países de la región adonde efectúa vuelos directos: México, Puerto Rico, República Dominicana, Cuba, Guatemala, Costa Rica, El Salvador, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela, Brasil, Argentina, Chile y Uruguay. ■