



El pasado y el futuro de la Aviación mercante

Por LUIS TAPIA SALINAS
Capitán Auditor del Aire

Desde el día 22 de mayo de 1908, en que se efectúa el primer vuelo con pasajero, realizado por el piloto Henri Farman llevando a bordo al también piloto Delagrangé, hasta nuestros días, es decir, en poco más de treinta y cinco años, podemos afirmar que se ha producido una verdadera revolución en la técnica de los transportes y comunicaciones, que descansaban sobre los laureles conquistados por la máquina de vapor en sus aplicaciones a los ferrocarriles y navíos.

Esto, que examinado en forma retrospectiva se nos presenta como una sucesión vertiginosa de imágenes y acontecimientos, no es, en realidad, más que el comienzo, la iniciación de la curva ascendente que presenta el desarrollo de la Aviación mercante. Es, simplemente, la infancia de la navegación aérea, que se encuentra en estos momentos en su período juvenil, para alcanzar más tarde, después de concluida la guerra, la verdadera madurez, cuando se aprovechen las enseñanzas que para los técnicos de las distintas facetas representa el uso constante de la Aviación.

Es indudable que las guerras representan una regresión, un salto atrás, en diversos aspectos de la civilización y de la cultura, desde el momento que llevan consigo la destrucción y aniquilamiento de tantos valores materiales e ideales. Pero también es cierto que tras de cada período de luchas resurge más potente la inventiva y actividad humana, desarrollando o poniendo al servicio de los pueblos, medios e instrumentos creados en un principio precisamente para su destrucción. Es como si la propia sociedad, asustada y arrepentida de tanta barbarie, quisiera rehacer, y aun mejorar rápidamente, sus condiciones de vida, utilizando aquello mismo que poco antes sirvió para fines contrarios.

Precisamente a la actual guerra, cuyo fin con tanto anhe-

lo deseamos, es a la que deberá en el futuro la Aviación mercante una gran parte de su importancia. Ella nos ha demostrado, nos lo está enseñando cada día, que aparte del formidable instrumento bélico que representa el Arma aérea, cuyo predominio sobre las restantes se hace cada vez más evidente en sus funciones tácticas y estratégicas, son amplias las perspectivas que se ofrecen a la navegación aérea como medio de transporte y comunicación. El abastecimiento de Unidades, realizado exclusivamente por el aire; el transporte de grandes cantidades de tropas y material de guerra, dando lugar a la formación de lo que se ha dado en denominar fuerzas aerotransportadas; la rápida y decisiva evacuación de heridos, realizada en aeronaves especiales; los continuos "raids" efectuados por los grandes aparatos en los países beligerantes sobre mares, desiertos, cordilleras y nieves, todo ello y mucho más contribuye a una constante perfección en el arte de la navegación aérea y a un continuo mejoramiento de las condiciones técnicas de toda índole, que han de ser luego aplicadas y aprovechadas en los tiempos de paz.

Pero no creamos, ni mucho menos, que es sólo a la guerra a la que deberá la Aviación mercante todo su esplendor futuro, no; la guerra, como antes decíamos, contribuye en gran escala a la realización de planes y proyectos, que de otra forma precisarían tal vez mucho tiempo para llegar a ser una realidad; pero la aplicación a la sociedad de las conquistas logradas, y aun la fermentación de los grandes proyectos, debe ser hecha precisamente en los momentos en que la paz, el orden y el progreso se extienden por el mundo. Por eso serán utilizados en el futuro, y aplicados al tráfico aéreo, los formidables adelantos logrados a costa de tantos sacrificios; pero la semilla, tanto de la ordenación de los

transportes como de la creación de las grandes rutas mundiales y empresas aeronáuticas, estaba ya echada antes del día 1 de septiembre de 1939, y esto vamos a verlo inmediatamente con la aportación de algunos datos.

Con motivo de cumplirse el veinticinco aniversario del establecimiento de la Aviación comercial alemana, se han hecho públicas recientemente las siguientes cifras de su actuación desde 1919 a 1944. Son éstas:

Kilómetros recorridos por las aeronaves comerciales	218.000.000
Viajeros transportados por las aeronaves comerciales	2.870.000
Correo transportado por las aeronaves comerciales (kilogramos)	30.600.000
Mercancías transportadas por las aeronaves comerciales (kilogramos)	55.300.000

Es decir, que en los veinticinco años citados, que en realidad son mucho menos efectivos si se tiene en cuenta la desorientación y escaso desenvolvimiento de los primeros tiempos que siguieron al Tratado de Versalles, y los últimos años, en los que la guerra absorbió la mayor parte de las actividades aéreas, los aparatos comerciales alemanes han dado 5.450 veces la vuelta al mundo y han transportado la enorme cifra de cerca de tres millones de viajeros y 86 millones de kilogramos de objetos.

Por lo que respecta a la navegación aérea mercante en el Continente americano, señalemos que al empezar la actual guerra las aeronaves de transporte de los Estados Unidos cubrían 117.000 kilómetros de líneas aéreas, existiendo a favor de la Pan-American Airways, compañía que reunía bajo su mano el monopolio de las comunicaciones principales entre los distintos países americanos y sus enlaces con Europa y Asia, 32 convenios firmados con otros tantos Estados para el transporte de correo y pasajeros, y cuyas aeronaves se extendían en una longitud de 33.000 millas.

Solamente en el Estado norteamericano había a fines del año 1941, es decir, cuando la guerra no se extendía aún a dicho país, más de 100.000 aviadores civiles y 25.000 militares. Por aquella fecha se contaba ya con cerca de 2.000 aeródromos y 22.000 aeronaves de carácter civil, de las que aproximadamente unas 3.000 estaban destinadas a la modalidad especial de aviones-taxi, destinados al transporte, mediante alquiler, de pasajeros y mercancías.

La Pan-American Grace Airways Inc., o Panagra, como se la denomina más comúnmente, destinada a la explotación del transporte aéreo en la costa occidental de América del Sur y en la corta ruta hasta Buenos Aires, ha hecho posible el acercamiento y relación entre los habitantes pertenecientes a los países en donde presta servicios: Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina, y ha colocado sus capitales y ciudades más importantes, respecto a Nueva York, a cuyo lugar se invertían largas jornadas en ferrocarril y vapor, a: dos días de Quito y Guayaquil (Ecuador), dos días y medio de Lima (Perú), tres días y medio de La Paz (Bolivia), cuatro días de Santiago (Chile) y cuatro días y medio de Buenos Aires (Argentina).

Inglaterra ha tenido montado hasta el momento de empezar la guerra una vasta red de comunicaciones aéreas entre la metrópoli y sus dominios y colonias, abarcando en ella los puntos de máxima importancia política y geográfica. A 140.000 kilómetros de líneas aéreas se elevaban las cubiertas por las aeronaves inglesas antes de la guerra, existiendo a favor de las mismas 31 convenios, por los que se

reconocía el derecho a volar sobre otros tantos países. En 1924, y ante la importancia que adquiere la Aviación civil y mercante, se fusionan diferentes Compañías aéreas, formando la Imperial Airways, que recibe una subvención del Estado en atención al interés político e internacional que sus servicios representan. Recientemente, en 1940, la anterior Compañía y la British Airways se han unido, dando lugar a la formación de la British Overseas Airways, a cuyo cargo se encuentran los futuros proyectos sobre rutas mundiales.

En España, dentro de la modestia que representan nuestros actuales servicios aeronáuticos, se ha experimentado una sensible mejoría por cuanto al tráfico de pasajeros y mercancías se refiere. Los aviones españoles mercantes recorren hoy unos 100.000 kilómetros al mes, y el número de viajeros puede calcularse en 5.000 en el mismo período de tiempo.

Vemos, pues, como anteriormente afirmábamos, que antes de ser aplicadas a la Aviación mercante las enormes posibilidades en material y servicios que la guerra ha dado a los beligerantes, están ya trazadas las bases de la actividad aeronáutica civil por medio de las correspondientes rutas mundiales y Empresas adecuadas. Es suficiente, por tanto, una ampliación de las grandes líneas aéreas de las aeronaves y de sus servicios para lograr la máxima eficacia de las comunicaciones, y junto a ello obtener una adecuada regulación aérea, con el fin de que los anteriores esfuerzos no resulten estériles ante la situación anárquica que podría producirse si en el momento de ponerse en vigor las grandes ampliaciones y reformas no se contara con un acuerdo de carácter internacional que señale al menos los principales y necesarios puntos de contacto entre todos los países interesados en el tráfico aéreo.

A lo primero tienden los proyectos norteamericanos de creación de veinte grandes rutas aéreas mundiales que partiendo la mayoría de ellas de los Estados Unidos habrían de rodear el mundo, con escalas en los principales centros políticos y geográficos; el pensamiento inglés de creación de Empresas aeronáuticas, dependientes o filiales de la Overseas, e intervenidas, en definitiva, por el Estado, que aseguren las comunicaciones entre la metrópoli y los principales centros del gran Imperio colonial, y los propósitos de diferentes países, entre los que se cuenta España, de asegurarse determinadas líneas aéreas que unen sus territorios con aquellos otros con los que mantienen relaciones de carácter político, étnico o cultural.

Para conseguir lo segundo se han venido celebrando en estos tres últimos años importantes reuniones de representantes ingleses y norteamericanos primeramente, de éstos y otros delegados de un pequeño grupo de naciones aliadas, en mayo de este año y en Londres, y de técnicos aeronáuticos de cincuenta y cuatro países que ha tenido lugar a partir del día 1 de noviembre en Chicago. Sobre esta última conferencia, y aunque es todavía pronto para recoger sus resultados, cabe decir que ha representado el acontecimiento más importante no sólo en materia aérea, sino en el aspecto político e internacional de estos últimos tiempos.

Podemos, pues, afirmar que las perspectivas futuras de la Aviación mercante son inmensas, y que el tráfico a realizar por las aeronaves en un mañana próximo ha de ser de tal naturaleza que, así como Appleton afirmó que el siglo XIX era de los ferrocarriles, podamos nosotros decir que el siglo XX corresponde a la Aviación.