



En el amanecer del correo aéreo: breve historia de una peligrosa aventura¹

MANUEL RAMÍREZ MUÑOZ

Seminario de Humanidades Agustín Millares Carlo
boletinmillarescarlo@las-palmas.uned.es

Resumen

El desarrollo del correo aéreo, como medio para facilitar las comunicaciones, ocupa uno de los capítulos más interesantes de la historia de la aviación. Por ello se hace indispensable detenerse en sus inicios y en aquellos primeros pasos de la aviación comercial que nació con él, forjados en el dolor, en la ilusión colectiva y en la voluntad inmarcesible de unos pioneros que no dudaron en desafiar al tiempo, a los elementos, a la distancia y a la noche para que nuestra realidad sea lo que hoy es y llevar al mismo tiempo al ánimo de todos los primeros balbuceos de la aviación comercial, una apasionante aventura humana, la que en mayor medida ha contribuido a derribar barreras y acercar a la humanidad por encima de razas, de culturas, de políticas y de religiones.

Palabras clave

aviación, comunicaciones, correos, correo aéreo, aviación comercial, aviadores, navegación aérea.

Abstract

The development of airmail, as a means to facilitate communications, occupies one of the most interesting chapters in the history of aviation. Because of that it is essential to stop at its beginnings and in those first steps of commercial aviation that was born with it, forged in pain, in the collective illusion and in the unforeseeable will of pioneers who did not hesitate to challenge the time, the elements, the distance and the night so that our reality is what it is today. And at the same time lead to the spirit of all the first babble of commercial aviation, an exciting human adventure, one that in greater extent has contributed to breaking down barriers and it has brought humanity closer and above races, cultures, politics and religions.

Key words

aviation, communications, post office, air mail, commercial aviation, airmen, air navigation.

Introducción

La novela *Correo del Sur*, escrita por Antoine de Saint-Exupéry en Cabo Juby, en 1929, se articula en torno a 23 radiogramas que, a manera de mojonos anclados de trecho en trecho a lo largo de un camino, dirigen al viajero -en este caso al lector-, desde Toulouse hasta Dakar, acompañando a Jacques Bernis en su vuelo como piloto de la Compañía Lateoére, que unía Francia con África para desde allí dar el salto a América del Sur, llevando en las entrañas metálicas de su avión un correo «*más precioso que la vida*» (Saint-Exupéry, 1967:30).

Si el último radiograma:

«*De Dakar para Toulouse: correo llegado bien Dakar. Stop*»,

significa el final feliz de una meta lograda, el anterior presenta con la mayor crudeza otro final sobrecogedor: el hallazgo del cadáver de Jacques Bernis en un determinado punto de la tierra donde no se tiene en cuenta el transcurso del tiempo: el desierto:

«De Saint Luis del Senegal para Toulouse: Francia-América encontrado Este Timeris Stop Partida enemiga en proximidad Stop Piloto muerto avión destrozado correo intacto Stop Continua hacia Dakar».

Dice Saint-Exupèry que cuando un camarada muere así, sentimos su muerte como algo inherente al oficio y, *«al principio, nos duele menos que otra muerte»* (Saint-Exupèry, 2000:47) y, aunque nada podrá nunca reemplazar al compañero perdido, no hay tiempo para pensar en otra cosa que no sea llevar *«en tus débiles brazos las meditaciones de un pueblo y llevarlo a través de mil emboscadas como un tesoro bajo el capote»* (Saint-Exupèry, 1967:23).

Lo más importante no era la máquina. Ni el hombre. Tanto la una como el otro se desdibujaban ante lo único que justificaba la tragedia y hacía olvidar el dolor: que 30.000 cartas llegaran a su destino. Por eso la Compañía, con machacona existencia, siempre estaba sermoneando: *«correo precioso, correo más precioso que la vida. Sí, lo bastante para que vivan 30.000 amantes»* (Saint-Exupèry, 1967:30).

El propio Saint-Exupèry, refiriéndose a su camarada Jean Mermoz, desaparecido en el Atlántico en el hidroavión Latè-300 *Cruz del Sur*, cuando transportaba el correo de Europa hacia Sudamérica, decía de él que *«si cuando se sumergía en la vertiente de los Andes con la victoria en el corazón le hubieran echado en cara que se equivocaba, que la carta de un comerciante no merecía la pena arriesgar la vida, se hubiera reído...»* (Saint-Exupèry, 2000:179), pues para los pilotos, el correo era el dogma sagrado de su vocación, que merecía todos los sacrificios. Aún el más supremo: el de su propia vida.

Acortar distancias

Resulta difícil hoy, en plena era de las comunicaciones en la que un mensaje puede dar la vuelta al mundo en tiempo real, imaginar lo que en el pasado suponía la comunicación entre grupos humanos alejados por pequeña que fuera la distancia entre ellos. La comunicación no es, ni más ni menos, que una necesidad social que nació cuando los primitivos grupos humanos rebasaron los límites que les imponía la tribu o

¹ Texto de la conferencia pronunciada en el Centro Asociado de la UNED de Las Palmas de Gran Canaria, el 11 de noviembre de 2013, en el marco de la tercera edición del Curso de Extensión Universitaria “Una mirada antropológica al mundo de la viñeta”.

el poblado, obligándoles a intercambiar información sobre acontecimientos sociales, económicos o familiares que afectaban a la comunidad.

En este sentido hay autores que sitúan la necesidad de transmitir información como de mayor entidad que el deseo de la maternidad, de la paternidad e, incluso, del sentido de la propiedad (Aranaz del Río, 2009:1).

La historia del correo, como fórmula de responder a esta necesidad de comunicación y de la carta o mensaje, como puentes de relación entre grupos o entre personas, es la historia de un largo proceso de organización de un servicio esencial para el desarrollo humano. Es la historia de un deseo constante de acortar el tiempo entre emisor y receptor y en el que la aviación jugó un papel de extraordinario interés en nuestro pasado más reciente, sobre todo cuando a partir de 1918 al finalizar la Guerra Europea, miles de pilotos y aeroplanos quedaron inactivos, así como una potente industria aeronáutica, que permitiría el posterior desarrollo de la aviación comercial.

En ese empeño de llevar la noticia con rapidez hay que destacar al hoplita ateniense Filípedes -el de los pies ligeros-, que corrió sin descanso los cuarenta kilómetros que distaba Maratón de Atenas y después de dar la noticia de la derrota de los persas, cayó fulminado a consecuencia del esfuerzo.

Leyenda o realidad, la hazaña de Filípedes ha quedado como paradigma de esa necesidad humana de entregar mensajes, tan antigua como la historia del hombre, puesto que ya la Biblia nos da noticias de ello. Y la aparición de la cultura escrita trajo consigo la imperiosa necesidad de organizar un servicio esencial para el desarrollo de la comunidad, cualquiera que fuera su nivel cultural o su organización social.

Si en Grecia existían los correos a pie -los hemeródromos-, en Persia, con las cadenas de ellos mediante relevo, se consiguió una celeridad desconocida hasta entonces, al tiempo que en Egipto los propios faraones crearon un sistema de correos. Roma, con los *viatores*, los *vehiculos* o los *cursus publicus*, nos revelan una incipiente regulación por parte de los poderes públicos, de un servicio imprescindible para el desarrollo de aquellos antiguos imperios.

Esto nos recuerda que los correos, como institución, se conocen desde muy antiguo y puede servirnos de ejemplo la Casa de Correos de Córdoba, levantada por Abderramán II en el siglo VIII, como una muestra de aquella brillante civilización que se desarrolló en el Al-Andalus. Junto con el correo a pie, a caballo y, en ciertos lugares utilizando el camello, hasta llegar a tiempos históricos cercanos a nosotros en el que la

diligencia, la bicicleta, el coche o el tren, se ha creado una red tentacular para llevar la correspondencia, tanto oficial como privada, hasta los lugares más pequeños del país, de la región o de la provincia y en un tiempo acorde con el medio de locomoción.

Sin embargo, la cosa se complica cuando el receptor está al otro lado del mar. Tomemos como ejemplo, lo más cercano a nosotros: Canarias. En España, el *Reglamento General de Postas del Reyno*, fue expedido por Felipe V en 1740. Hasta 22 años después no se estableció oficialmente el servicio postal con Canarias, aunque las comunicaciones regulares del Archipiélago con la Península no fueron fáciles por los continuos ataques de los corsarios que obstaculizaban el correo, a lo que hay que añadir la inexistencia de un servicio marítimo que atendiera con regularidad las comunicaciones insulares.



Fig.1. Sello conmemorativo de la Exposición Filatélica Nacional de 1986.

Para el historiador del correo en Canarias, José M^a Espasa Civit (1978:21), cuando las autoridades del Archipiélago tenían que mandar cartas a la Península con asuntos de cierta importancia, como obras públicas, industrias, comercio, etc., nombraban un mensajero que actuaba como diputado, el cual solía volver, al acabo de un año cargado de cédulas y reales provisiones.

Problemas similares a los de Canarias se vivieron durante más de dos siglos en los territorios de ultramar, a los que la lejanía de los centros de poder condicionaron el desarrollo de su vida económica y cultural. Como ejemplo, el caso de España y sus colonias americanas unidas a través de la *Flota de Indias* o el *navío de avisos*. No es exagerado pensar que el proceso de enviar una carta y recibir la correspondiente contestación, se contara por meses, o por años, sobre todo en los primeros tiempos.

El desarrollo del ferrocarril y la aplicación del vapor a la navegación marítima, junto a la tutela y reglamentación de las comunicaciones por parte de los poderes públicos, fue el natural colofón de un proceso iniciado en toda España a mediados del siglo XVIII. Es a partir de 1764, con la promulgación del *Reglamento Provisional del Correo Marítimo*, cuando las comunicaciones con las colonias americanas conocieron una gran regularidad: de uno a dos meses según la correspondencia se dirigiera a Cuba o al Cono Sur.

Todo mensaje tiene su precio: el sello postal

Es una ley insoslayable que cualquier cosa en la vida tiene su precio y en base a ella se han organizado los más variopintos tejidos sociales y económicos, desde la prehistoria a nuestros días, cualquiera que haya sido el grado de desarrollo de un pueblo. Naturalmente, la comunicación entre grupos y el envío de correspondencia cuando el hombre entra de lleno en la historia, lleva aparejado un coste que varía en función de muchos factores, cuyo tratamiento constituye uno de los capítulos más interesantes en la historia del correo postal.

Que la correspondencia postal sea estatal o privada; que el peso, el volumen, la rapidez de entrega o la vía por donde discurra, sea terrestre, marítima o aérea, son factores que condicionan, más que en otros aspectos de la vida corriente, la eficacia de un servicio esencial para el desarrollo humano. Como ejemplo y para España, podemos tomar lo que establece el *Reglamento de Postas del Reyno* de 1740, que cifraba en 5 reales vellón por envío y legua recorrida, en correos terrestres y, si eran por mar, en doblones de dos escudos de oro.

Normalmente, como la correspondencia la pagaba el destinatario, dio lugar a un alto porcentaje de rechazos ya que era frecuente la utilización de claves por parte del remitente, que el receptor captaba sin necesidad de pago. Esta situación cambió radicalmente con la aparición del sello, que supuso un cambio sustancial en la filosofía del franqueo del correo postal. No sólo acabó con la picaresca, sino que la emisión del sello, en todos los países, ha estado y está a cargo de sus gobiernos.

El primer sello postal del mundo, el famoso «*penique negro de la Reina Victoria*», apareció en Inglaterra en 1840 y en España, también con la efigie de otra Reina, Isabel II, con un valor facial de 6 cuartos, diez años después. El desarrollo de la «era del sello» dio lugar a un tipo de coleccionismo, universalmente extendido y de tal naturaleza que, como pocos, no admite la mera colección. Si aceptamos que el

«coleccionismo debe tener un valor documental y criterio histórico»², pocas cosas hay como el sello que nos puedan servir de modo tan eficaz para conocer la historia política, cultural, económica y social de un país.

Se dice que los sellos son «*realidades congeladas en un trozo de papel*»³, ya que a través de su temática: personajes, arte, naturaleza, folklore, acontecimientos, etc., puede reconstruirse la historia total de cualquier pueblo por pequeño que sea, pues la filatelia en general, no es ni más ni menos, que «*reflejo y representación gráfica del vivir cotidiano*» (VV.AA., 1980:5). El sello, en general, registra con toda puntualidad «*los acontecimientos que después pasarán a los libros de historia*» (VV.AA., 1995:5).

Uno de los grandes avances de la humanidad ha sido la conquista del espacio y, el desarrollo de la aviación, sobre todo a partir del siglo XX con los aparatos más pesados que el aire, ha tenido fiel reflejo en el sello, a través del cual podemos ver los hitos fundamentales de esa conquista y su aplicación al transporte del correo, en su afán de salvar distancias cada vez más grandes en el menor tiempo posible.



Fig.2. Emisión filatélica que conmemora los cincuenta años de la aviación española (1961).

«*Si a tu ventana llega una paloma...*»

«*...trátala con cariño...*», dice la famosa habanera de Sebastián Yradier y nosotros añadimos: porque puede traer adosado a sus patas un mensaje, que si hoy es meramente deportivo, ayer significó el armazón fundamental sobre el que se desarrolló un sistema de transmisiones a distancia que en el momento actual no podemos valorarlo en su justa dimensión.

² «La pasión de 42.000 fotos», en *El País*, 26-5-2013, p. 52.

³ Numismaticspuntos.es.blogspot.com, fecha de consulta 8 de agosto de 2013.



Fig.3. Paloma mensajera con su contenedor
F. <http://pechora-cbs.ru/news/104/>

Es muy difícil encontrar acontecimientos históricos, desde la antigüedad hasta bien avanzado el siglo XX, en los que no haya estado presente la paloma mensajera. Tal vez la que soltó Noé y que volvió con una rama de olivo en el pico, como prueba que la tierra ya no estaba cubierta por el agua, fue la primera referencia histórica sobre la paloma mensajera, que por mucho que se haya escrito sobre ella, es mucho más lo que queda por escribir. Ejemplos de su eficacia no faltan tanto en misiones de paz, como en tiempos de guerra.

El triunfo de los ganadores en los juegos olímpicos griegos se comunicaba a sus ciudades de origen mediante palomas mensajeras, pero fueron los árabes los que organizaron un servicio colomófilo permanente entre sus territorios, con lo que las redes de comunicación superaron con creces a los sistemas que existían en el mundo cristiano. Si a principios del siglo XIX fueron muy utilizadas para la transmisión de noticias referentes a catástrofes, premios de lotería y cotizaciones de Bolsa, entre otros servicios, durante la I Guerra Mundial y debido al escaso desarrollo de los sistemas radioeléctricos, la paloma mensajera vino a paliar la necesidad de comunicación de los ejércitos contendientes.



Fig.4. Autobús londinense reconvertido en transporte para palomas durante la I Guerra Mundial.
F: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/52/Bus_pigeon_loft.jpg

En España y en 1896, el grupo de Aerostación de Guadalajara contaba con un servicio de palomas mensajeras como medio de comunicación utilizado por los globos cuando salían de servicio en ascensión libre (Gómez Santos, 1983:8), conviviendo y en cierto modo complementando, los servicios de la telegrafía sin hilos en numerosas ocasiones durante el siglo XX.



Fig.5. Aviador inglés soltando una paloma. F: www.horse-for-me.livejournal.com

Con anterioridad al establecimiento de las comunicaciones tierra-aire por radio, las palomas prestaron un servicio inapreciable al ser soltadas desde hidroaviones, o desde aviones, para transmitir mensajes urgentes. Gracias a las palomas se pudo rescatar a docenas de pilotos derribados en acciones bélicas (VV.AA., 1994:34).

En lo que respecta a Canarias, cuando en 1923 la compañía francesa Latecoère intentó establecer un servicio aéreo entre Cabo Juby, Gando y Tenerife, cada avión debía llevar un par de palomas a las que se les daría suelta cuando llegara a su destino, o en caso de incidente durante el viaje. Para ello preveía la instalación de palomares en Cabo Juby, en el Lazareto de Gando y en La Cuesta y en cada aeródromo, además del personal de pilotos, mecánicos, telegrafistas y administrativos, debía de haber un colombófilo encargado de las palomas (Ramírez Muñoz, 1995:72).

Durante la guerra civil española y en una de sus episodios más tristes, el asedio al Santuario de Santa María de la Cabeza en el corazón de la Sierra Morena, durante los ocho meses que duró, las palomas mensajeras, lanzadas desde aviones, fueron el único medio de comunicación entre el millar de personas sitiadas y el exterior.

Que la paloma se utilizó con frecuencia en la II Guerra Mundial, nos da veraz testimonio el hallazgo por parte de un jubilado británico, que cuando estaba limpiando la chimenea de su casa de Betchingly encontró los restos de una paloma que llevaba engarzado, en una de sus patas, un tubo metálico de color rojo con un mensaje cifrado en su interior. Las palomas fueron de especial utilidad durante el desembarco de Normandía, debido al bloqueo por razones de seguridad, de las comunicaciones por radio y para no dar pistas al ejército alemán⁴.

La paloma mensajera, que puede recorrer en un día casi 1.000 kilómetros a una velocidad aproximada de 100 Km/hora y que formó parte de un sistema de transmisiones en el ejército español hasta tiempos muy recientes, al haber perdido el valor que tenía para la defensa nacional como medio de comunicación⁵, está hoy plenamente dedicada a actividades de carácter exclusivamente deportivo.

La carta viaja en silencio: el globo y el dirigible

Ocho años separan el primer transporte de la correspondencia en un artefacto menos pesado que el aire, tanto en Europa como en Estados Unidos y protagonizado por un mismo aeronauta: el francés Jean Pierre Blanchard. En 1785 atravesó el Canal de la Mancha tripulando un globo y, el 9 de enero de 1793, llevó a cabo el primer transporte de correo aéreo en Estados Unidos: una carta del Presidente George Washington.

Pocas noticias hay sobre la correspondencia volada por medio de aerostatos durante la mayor parte del siglo XIX. Tuvo que ser la guerra franco-prusiana de 1870-1871 la causa de una utilización intensiva de la paloma mensajera como medio de transmisión de noticias escritas y el desarrollo del globo como vehículo de transporte de la correspondencia. El 8 de septiembre de 1870 las tropas de Bismarck asediaron París que quedó completamente aislado del exterior y solamente los globos tripulados e inflados con gas, conocidos como *ballons montés*, pudieron romper el cerco.

El 23 de septiembre de dicho año el globo *Le Neptune*, tripulado por Jules Duruf salió hacia Cracouville, a 104 kilómetros de París, llevando 125 kg. de correspondencia, pudiendo considerarse esta fecha como la del nacimiento del correo aéreo. A partir de ella sesenta y seis globos fueron construidos en París, desde donde salían siguiendo la

⁴ «La mensajera más secreta», en *El País*, 23-11-2012. Recuperado de : http://internacional.elpais.com/internacional/2012/11/23/actualidad/1353681614_256568.html

⁵ «El Ejército “licencia” a las palomas mensajeras» en *El Mundo*, 19-2-2010. Recuperado de : www.elmundo.es/elmundo/2010/02/19/espana/1266600395.html.

dirección del viento y transportando algún que otro pasajero y cartas comerciales, familiares y oficiales, así como ejemplares de la prensa que se editaba en la capital.

Ahora bien no todo salió a pedir de boca pues varios globos no llegaron a la Francia libre. «Tres acabaron en manos de los prusianos. Dos cayeron trágicamente al mar. Dos tomaron tierra en Alemania y otros, más afortunados, en Bélgica y en Holanda. Uno llegó hasta Noruega, después de un viaje de 15 horas, a 1.300 km. de París» (Aranaz del Río, 1998:286).

La guerra franco-prusiana marcó un punto de inflexión para el desarrollo de la aerostación en varios países, entre ellos España. En 1874 se creó una unidad de Aerostación Militar, cuyos primeros ensayos se realizaron en la Casa de Campo de Madrid, hasta que por Ley de 17 de diciembre de 1896 se organizó el Servicio de Aerostación Militar con sede en Guadalajara, cuyo primer Jefe sería el comandante Pedro Vives y Vich. El 11 de diciembre de 1900 tuvo lugar la primera ascensión libre sobre globo tripulado por el comandante Vives y el capitán Jiménez Millas.

Los tripulantes, según una disposición oficial, debían llevar, junto a varios instrumentos y mapas, tarjetas postales y sellos de correos. Cuando un globo tomaba tierra, la tripulación acudía al Ayuntamiento a fin de sellar las tarjetas que eran enviadas por correo a sus destinatarios. Según Fernando Aranaz (1998:285), mediante este



Fig.6. Un zeppelin sobre Vegueta (1932). Al fondo se puede observar claramente la catedral de Las Palmas. F:<http://www.fotosantiguascanarias.org>

sistema el comandante Vives dio origen a los primeros documentos postales del correo aéreo español. Generalmente las postales se franqueaban con un sello de 10 céntimos de pesetas, color rojo, con la efigie de Alfonso XIII.

Después de varios intentos de resolver el problema de la falta de control del globo, que lo dejaba a merced del viento reinante, entre los que sobresalen el del ingeniero francés Henry Giffard y el del brasileño Alberto Santos Dumont, fue el alemán Ferdinand von Zeppelin quien «*revolucionaría la historia de este más ligero que el aire*» (Aranaz del Río, 1998:290). Durante el primer tercio del siglo XX el *Zeppelin* organizó un servicio de lanzamiento de correspondencia postal sobre diferentes ciudades, con objeto de asegurar la entrega a los destinatarios en el menor tiempo posible. En Las Palmas de Gran Canaria, por ejemplo, la familiar imagen del *Zeppelin* sobrevolando la Catedral o Ciudad Jardín, tras su viaje de ida o regreso a América del Sur, tenía como objeto situarse en la vertical de Gando, donde mediante una fuerte cuerda depositaba y recogía correspondencia, ya con destino a Canarias, ya hacia Europa o América del Sur que los aviones de la Lufthansa se encargaban de transportar.

Los primeros aerogramas del *Zeppelin* surgieron en 1907, cuando algunos de sus pasajeros transportaban tarjetas y fotografías del dirigible que una vez firmadas por la tripulación las enviaban desde tierra a sus parientes y amigos. En 1908 se produjeron los primeros lanzamientos de correspondencia y dos años después se creó una marca especial a bordo, para aplicar sobre la correspondencia. Incluso en 1912 se creó la primera oficina postal a bordo provista de un matasellos especial.

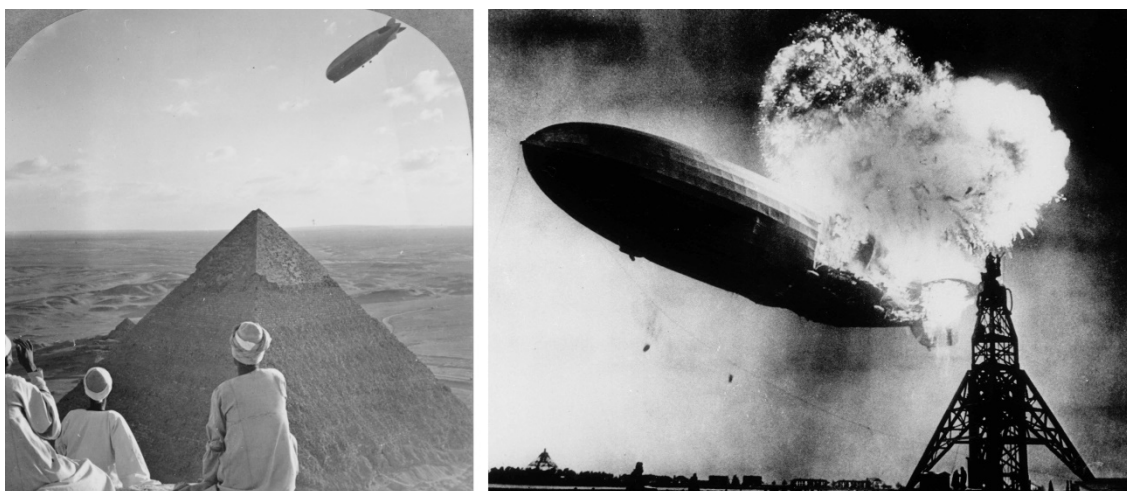


Fig.7. A la izquierda el famoso Hindenburg en Egipto. A la derecha su fatídico desenlace el 6 de mayo de 1937 en New Jersey. F: <https://commons.wikimedia.org/>

Al *Graff Zeppelin* (LZ 127), después de 590 vuelos comerciales entre Europa y América, le sucedió el gigantesco *Hindenburg*, de 241 metros de largo y 41 de diámetro, que volaba a 135 km/h, el cual estuvo en servicio poco más de un año pues el 6 de mayo de 1937, durante la maniobra de amarre en Nueva Jersey, se incendió muriendo 13 pasajeros y 22 miembros de su tripulación. Este accidente fue el trágico punto final a un tipo de transporte aéreo que había convivido durante casi cuatro décadas con los artefactos más pesados que el aire hasta que, paulatinamente, los dirigibles quedaron arrinconados del todo, a medida que se fue desarrollando el aeroplano.

Un salto adelante: la carta y el aeroplano



Fig. 8. Primer correo aéreo de Gran Bretaña, 9 de septiembre de 1911. F: VV.AA., 1995:16.

Aunque fue el final de la Primera Guerra Mundial lo que marcó el inicio del establecimiento del correo aéreo tanto en Estados Unidos como en Francia, países considerados como pioneros en el transporte de la correspondencia postal mediante un aparato más pesado que el aire, el aeroplano, no podemos olvidar los intentos llevados a cabo por diferentes países, apenas iniciada la segunda década del siglo XX y en unas aeronaves que poco se diferenciaban del biplano con el que los hermanos Wright en Dayton, en diciembre de 1903.

Gran Bretaña fue en este sentido el primer país que el 18 de febrero de 1911 autorizó el traslado del correo aéreo en Allahabad, en la India, con motivo de la Feria Industrial y Agrícola de las Provincias Unidas. En esta ocasión el francés Henri Pequet trasladó 65.000 unidades, entre cartas y tarjetas, en un biplano *Sammer* y en un recorrido de cinco millas. Siete meses después, el 9 de septiembre, tuvo lugar el primer correo aéreo oficialmente organizado por las islas británicas, con motivo de la coronación del Rey Jorge V. En esta ocasión el piloto Gustav Hamel transportó entre Londres y Windsor una saca conteniendo 10 kilos de cartas conmemorativas.



Fig. 9. Primera saca del correo oficial de EEUU. F: VV.AA., 1995:20.

Este mismo mes de septiembre de 1911 fue testigo de un pugilato internacional por organizar un sistema de transporte del correo por avión, pues el día 13 los franceses enviaron un avión postal entre Casablanca y Fez, que sería el precursor de la gran red internacional que Francia creó posteriormente. Seis días después el italiano Achille Dal Mistro voló con correo entre Bolonia y Venecia, aunque su gloria quedó algo ensombrecida pues tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en el Lido, sin daños para el correo ni para el piloto (VV.AA., 1995:19).

El 23 de septiembre de 1911, los Estados Unidos se incorporaron a la carrera del inicio del correo postal por medio del *Blériot*, conocido como el *Dragonfly* (libélula), pilotado por Earle Orvington, con motivo del festival aéreo en Garden City. Entre este punto y Mineola el piloto tuvo que llevar las sacas de correos entre las piernas, ya que el estrecho monoplano no tenía suficiente espacio para la carga. Naturalmente, a estos tímidos intentos hay que sumarle los que tenían lugar en otros países, que el estallido de la Primera Guerra Mundial ralentizaría en la práctica, no así la importancia del creciente valor militar del avión para utilizarlo en diferentes misiones entre ellas, el transporte del correo aéreo.

Mientras tanto y en Estados Unidos, alejado en principio del conflicto, el servicio del correo aéreo «era poco más que una caseta de feria» (VV.AA., 1995:21), ya que los

vuelos se convirtieron en atracciones habituales en los numerosos festivales celebrados en todo el país. Así, en el aeródromo donde se celebraba el festival los funcionarios de correos sellaban cartas y tarjetas que luego un piloto llevaba hasta la administración de correos más cercana, «*mientras tanto el festival continuaba con acontecimientos populares como el tiro al pichón desde los aviones*» (VV.AA., 1995:21) o lanzamiento de paracaídas.

La historia del correo aéreo está plagada de anécdotas y de acontecimientos que, como cuentas de un rosario lúdico, se ensartan paralelamente al de las continuas tragedias que sufrieron aquellos pioneros del aire, que no dudaban en enfrentarse a la noche, a los grandes obstáculos geográficos y a las adversas condiciones climáticas, volando en unos aeroplanos caracterizados por su extrema fragilidad. Poco a poco, mientras el correo aéreo se fue afianzando el público, que abarrotaba las terminales contemplando las entradas y las salidas de los vuelos nocturnos, se fue apasionando por este medio hasta el punto de darse casos de un desmedido afán por participar en él de alguna manera.

Se cuenta que un vendedor de coches de San Francisco se pegó 718 dólares en sellos de correos e intentó que lo llevaran hasta Nueva Cork, como paquete postal. Naturalmente, la Administración de Correos se negó a transportar dicho paquete, como así denegó la petición de una señora que pretendía traer a sus hijos desde Colorado, comunicándole que los aviones de correos no transportaban «*mercancías perecederas*» (VV.AA., 1995:94).

Cuando Lindberg llegó a Londres en el *Espíritu de San Luis*, después del vuelo Nueva York-París, la multitud se apretujó alrededor del avión y muchos entusiastas intentaron llevarse trozos del ala como recuerdo (Lindberg, 1995). Suponemos que no lo consiguieron.

El hombre y la máquina: un oficio de alto riesgo

Una de las causas del desarrollo del correo aéreo fue, tal vez, la disponibilidad de un considerable número de aviones militares, aptos para usarlos en servicios civiles y miles de pilotos entrenados en la dura escuela que fue la Primera Guerra Mundial. De ahí el aura entre aventurera y temeraria que caracterizaría a aquellos pioneros que «*sobrevolaban montañas y desiertos para llevar correo*» (Lindberg, 1995:56) y, aunque podamos considerarlos una excepción, muchos de ellos desdeñaban los paracaídas, que

estaban disponibles desde 1922, por considerarlos «*cosas de nenas*» (Lindberg, 1995:85).

Cuando en 1918 se creó en Estados Unidos el Servicio de Correo Aéreo con un grupo de aviadores jóvenes y unos pocos instructores del ejército, se le consideró como un «*club de suicidas*», pues se sentían orgullosos de transportar el correo por malas que fueran las condiciones meteorológicas y a pesar de que la estadística de accidentes no podía ser más dramática: 26 pilotos de dicho servicio perdieron la vida entre octubre de 1919 y julio de 1921: una media de más de uno por mes (Lindberg, 1995:54).

Ser miembro del «*Club de los suicidas*» -como así denominaban a los primeros pilotos del correo postal aéreo en Estados Unidos-requería una dosis de valor rayana en la temeridad y una resistencia física fuera de lo común. Para ellos, a pesar de vivir constantemente en el filo de la tragedia al volar aquellos rudimentarios aviones, la de piloto era una profesión como no había otra. Uno de aquellos pilotos, Dean Smith, decía que «*sólo en una cabina abierta, no puedes ver nada y puedes verlo todo*» (Lindberg, 1995:6) y sobre la forma de enfrentarse a las condiciones en las que se volaba, en una cabina abierta y sintiendo el impacto de la dura meteorología, nos puede ilustrar el atiendo de William Hopson, conocido como *Bill el Salvaje*, que moriría en 1928 cuando a consecuencia del mal tiempo su avión se estrelló en la ruta a Cleveland.

Sin niebla y en terreno llano, el mejor modo de orientarse era seguir «*la brújula de hierro*», es decir, las vías del tren, debido a que las desviaciones de las primitivas brújulas eran tan grandes que podían llegar hasta los 90° (Lindberg, 1995:6). Pero cuando las vías del ferrocarril se desdibujaban a consecuencia de la nieve, la lluvia o la niebla, lo mejor era meterse de cabeza en las nubes sin dejar de subir todo lo que se pudiera «*contar hasta treinta y volver a bajar. De ese modo habrás sobrevolado los cables de alta tensión*» (Lindberg, 1995:6), comentaban los pilotos a través de su propia experiencia. En más de una ocasión, como le ocurrió a Frederick Robinson, volando entre la niebla en el tramo Nueva York-Cleveland, o a Harry Sherlock al chocar contra la chimenea de la fábrica de joyería Tiffany en el estado de Nueva Jersey, las perspectivas fallaron. Ambos murieron instantáneamente, el primero en un *De Havilland-DH.4* y el segundo en un *Curtiss Jenny* (Lindberg, 1995:54-55). Dramático tributo que pagaría también el norteamericano Charlie Ames, que en 1925 se estrelló a consecuencia de la niebla en una cresta de los *Allegheny*, cuando volaba de noche transportando correo entre Hadley y Cleveland (VV.AA., 1995:97).

La niebla y la noche eran pues dos dramáticos aliados que, frecuentemente, coincidían en macabro conciliábulo para golpear brutalmente un incipiente servicio que no pretendía otra cosa que ganarle la partida al ferrocarril, pero que no doblegaba la voluntad de aquellos hombres enfrentados a los elementos sin más medios de seguridad que su fe y su coraje, pues «*ser piloto de vuelos nocturnos -decía Lindberg 1995:148)-, parecía la cúspide de la ambición de un aviador*».



Fig. 10. A la izquierda el Teniente Randolph G. Page. A la derecha William Hopson, conocido como “Bill, el salvaje”. F: VV.AA., 1995:10-11.

Y a la frecuentemente adversa climatología había que unir la inexistencia de instrumentos de navegación fiables. Un ejemplo nos puede ilustrar acerca de aquella precariedad instrumental, incomprensible para la mentalidad actual. Cuando se navegaba entre nubes o entre niebla, para mantener nivelados los aviones, sin ver la tierra como punto de referencia, se ponía plana una botella de whisky medio vacía y según la superficie del líquido, así se nivelaba el avión. O el caso de James D. Hill, que cuando el reloj le fallaba, para calcular el tiempo que tardaba entre Sunbury y Bellefonte, en la ruta a Nueva York, se fumaba un puro. Inmediatamente encendía otro y cuando llegaba a la mitad perforaba la capa de nubes para aterrizar a continuación (VV.AA., 1994:93). Desde luego, es arriesgado deducir que el whisky o el tabaco fueran compañeros de aquellos pioneros del correo aéreo norteamericano, aunque en su anecdotario se puedan rastrear pruebas que en cierto modo lo confirmen. Un ejemplo

nos lo proporciona Randolph G. Page, personaje pintoresco que en una ocasión, volando entre Omaha y Chicago se bebió dos litros whisky. Randolph G. Page realizó el primer vuelo nocturno entre Nueva York y Chicago el 8 de septiembre de 1920.

A la niebla y a la noche hay que unir la fragilidad de unos aparatos que al terminar la Primera Guerra Mundial, después de haber realizado misiones de observación y de bombardeo, se desarmaron y se transformaron para el servicio de la aviación civil. Los más utilizados en los primeros pasos del correo aéreo y en los dos primeros grandes servicios establecidos, el norteamericano y el francés, fueron el *De Havilland-DH.4* en el primero y el *Breguet-XIV* en el segundo, avión este último con el que las *Líneas Aéreas Latécoere* –más tarde *Aeropostal*–, cubrió el servicio entre Toulouse y Dakar y América del Sur. El avión más utilizado por el servicio de correos norteamericano fue el citado *De Havilland* que sólo podía transportar 185 kilos de carga.

A fin de aumentar ésta se importaron ocho monoplanos de fabricación alemana, *Junker-J.L.6*, que podían llevar hasta 800 kilos de carga, con lo que se pensaba reducir los gastos en un 50%. La puesta en servicio de estos aviones no pudo ser más trágica. El 31 de agosto de 1920 y en un vuelo entre Chicago y Nueva York, Wesley Smith y un tripulante salvaron milagrosamente la vida, aunque con quemaduras, al tomar tierra con el motor parado, envuelto en llamas (VV.AA., 1994:60).



Fig. 11. Junkers-Larsen JL-6 en la Base Naval de Anacostia (EEUU) en 1920. F: <https://commons.wikimedia.org>

No tuvieron tanta suerte Max Miller y el mecánico Gustav Rierson al día siguiente, pues en ruta hacia Chicago, su avión explotó al chocar contra el suelo, muriendo ambos instantáneamente. Tres días después, Walter Stevens, junto al mecánico Russell Thomas murieron abrasados al efectuar una toma de emergencia en una granja. En febrero de 1921 y en este mismo tipo de avión, los pilotos William M. Carroll y Hiram H. Rove, junto al mecánico Robert B. Hill murieron al precipitarse a tierra su aparato, envuelto en llamas (VV.AA., 1994:60).

La larga y dramática lista de accidentes, bien por las condiciones climatológicas, bien por la fragilidad del material, no fue óbice para que una pléyade de arriesgados aviadores siguieran adelante con una misión, para ellos sagrada, y luchar contra los grandes obstáculos geográficos que en la década de los veinte supuso un titánico esfuerzo tras el que, de alguna manera, el desierto, el océano y la montaña pudieron ser superada por aquellos hombres.

En este sentido, estamos de acuerdo con Carlos Pérez San Emeterio cuando nos recuerda un pensamiento de la época que afirmaba *«que ser piloto era un oficio de locos que sólo podía ser ejercido por gente muy cuerda»* (Pérez San Emeterio, 1987:118).

Vencer al desierto, al mar y a la montaña

Antoine de Saint-Exupéry, testigo y protagonista de los primeros pasos del correo aéreo, nos ha dejado en herencia tres novelas que son, a la vez, tres documentales insoslayables para introducirnos en ese mundo fascinante y trágico a la vez, del amanecer de una nueva forma de llevar la noticia, el hálito familiar o el estado de una transacción mercantil desafiando al tiempo y a la distancia. Incluso en ellas se puede rastrear el germen de la aviación comercial, que se configura en la actualidad como uno de los principales factores en el sistema de las relaciones humanas.

Tierra de los hombres, *Correo del Sur* y *Vuelo nocturno*, nos introducen de lleno en esa dramática lucha por vencer las limitaciones impuestas por la geografía, en las que tantas veces el hombre llevó la peor parte. Un hombre que -leemos en *Vuelo nocturno*-, *«trabajaba en alguna parte para que la vida fuese continua y, así, de escala en escala, para que jamás, desde Toulouse a Buenos Aires se rompiera la cadena»* (Saint-Exupéry, 1967a:51). Y no sólo no se rompió sino que se mantuvo cada vez más firme, a costa de una contribución de vidas humanas excesivamente alta, a medida que esa gigantesca y misteriosa trilogía: desierto, océano y montaña la fue venciendo el perfeccionamiento de la máquina y la orgullosa tenacidad del hombre, rayana en la

temeridad, que no dudó en enfrentarse a esa muralla geográfica, para llevar una carta a los destinos más alejados en el menor tiempo posible.



Fig. 12. Cabo Juby. Aviadores franceses y personal del Fuerte español. F: Imagen cedida por el IHCA.

La primera muralla a derribar fue el desierto. 300.000 kilómetros cuadrados de arena inhóspita, recorrido por tribus insumisas y sin más puntos de apoyo que los enclaves de Cabo Juby y Villa Cisneros, débiles, pero eficaces lugares de escala para la aeropostal francesa que unía la metrópoli con sus posesiones centroafricanas. Cubrir los 680 kilómetros de distancia entre estos dos enclaves con el frágil material disponible en los años 20 y 30 y convertir el Sahara en una herramienta de relación, supuso una formidable aventura que si constantemente rozaba la tragedia, en numerosas ocasiones se vio atrapada por ella.

En una región de total pobreza y con unas durísimas condiciones climatológicas, los europeos se enfrentaban a gentes de una frugalidad extrema, adaptadas perfectamente a aquella inmensa llanura desértica, dedicadas al pastoreo y para quienes la guerra y el pillaje constituían un modo de vida y un ancestral sistema de relaciones, brutal y sanguinario. En estas tribus destacaban individuos capaces de la mayor crueldad, no sólo en sus relaciones entre ellos sino, sobre todo, con los extranjeros, ya fueran franceses, ya españoles, que se convirtieron en moneda de cambio con el fin de obtener pingües beneficios. El hacer prisioneros para exigir rescate contaba en el Sahara

con una larga tradición. Cuando un avión tenía la desgracia de tener que tomar tierra por avería, el rescate de sus tripulantes se convirtió en un buen negocio para los cabileños que, a pesar de todo, no reparaban en infligir a sus víctimas un trato inhumano, después de destruir el avión y, a veces, lo que era más importante, el correo.

En una carta a su madre, Saint-Exupéry le dice que en busca de dos correos perdidos voló en cinco días 8.000 kilómetros por encima del Sahara. *«Fui perseguido a tiros como un conejo, por más de 300 tipos. He pasado momentos de miedo, he aterrizado cuatro veces en zona disidente y hasta he tenido que pasar una noche en ella por avería. En estos momentos uno se juega la vida con generosidad»* (Saint-Exupéry, 1967:1407). En la misma carta dice que la tripulación del primer correo fue hecha prisionera y los moros exigían un fuerte rescate para su liberación. En cuando a la tripulación del otro correo, *«sin duda se mataron en alguna parte del sur, porque no hemos tenido noticias»* (Saint-Exupéry, 1967:1408).

La lista de las tripulaciones capturadas tanto francesas como españolas, es larga y la de sus sufrimientos físicos y mentales, también. En la mayoría de los casos se solucionaba mediante el pago de un rescate, aunque en alguna ocasión el final fue la trágica muerte, inútil y sin sentido de varios tripulantes inermes ante la brutal ferocidad de algunos de sus captores.



Fig. 13. Hidroavión Latécoère 300 de la ruta Senegal-América del Sur. F: <http://sandiegoairandspace.org/collection/image-collection>

El segundo gran obstáculo a vencer fue el Atlántico. Un océano que -dice Luis Benítez Inglott- a pesar de rodearnos, *«no pasaba de ser un camino real que, sin*

prestarnos mucha atención, seguían los barcos hacia abajo, hacia América, llevándose los emigrantes, o hacia arriba, hacia el norte, llevándose la fruta» (Ramírez Muñoz y Galván Sánchez, 2008:214). Este camino real, que fue abierto por los españoles del *Plus Ultra*, paradójicamente fue aprovechado, primero por los franceses de la *Latecoère* y después por los alemanes de la *Lufthansa*.

Si en principio la unión postal entre Europa y América por parte de los franceses, fue una línea de correo mixta aero-marítima en la que la ruta oceánica se cubrió mediante navíos, la construcción por parte de la compañía francesa de los aviones *Latè*, permitió cruzar el Atlántico sur sin escalas. Entre el 12 y el 13 de mayo de 1930, Jean Mermoz cubrió la distancia de 1.900 millas entre Senegal y Natal, con un *Latè-28*, en 19 horas y 30 minutos.

Por su parte la *Lufthansa*, también en 1930, inauguró una línea postal entre Alemania y Argentina, mediante un sistema mismo de barco y avión, utilizando Gran Canaria como principal centro de operaciones. La correspondencia llegaba en hidroaviones *Dornier Wall*, que era recogida en Las Palmas y transportada en barco hasta la isla de Fernando Noronha. Desde aquí y mediante hidroaviones, se trasladaba hasta Rio de Janeiro y Buenos Aires.

A partir de 1932 se inauguró la línea Stuttgart-Buenos Aires, con trimotores *Junker* que hacían escala en Gando con pasajeros y correo. Desde aquí continuaba a Villa Cisneros, Port Etienne, Saint Louis y Dakar, cruzando el Atlántico en hidroaviones *Dornier Wall*, que eran repostados en alta mar por buques-nodriza (Belzus de los Ríos, 1988), para dirigirse posteriormente rumbo a Natal. En la etapa oceánica sólo se transportaba correo y desde Natal hasta Buenos Aires se utilizaba el *Junker* con escalas en Bahía, Río de Janeiro, Santos, Porto Allegre, Río Grande y Montevideo.

El tercer obstáculo, el más dramático por la contribución de vidas humanas que costó vencerlo, fue la montaña. Los Andes en el Sur y Las Rocosas y Los Allegheny en el norte del continente americano, fueron los principales escenarios donde se desarrolló repetidamente una dolorosa tragedia, a consecuencia del intento de dominar la noche que, para los pilotos, «*era una cuestión de vida o muerte, puesto que perdemos por la noche, el avance ganado durante el día, sobre los ferrocarriles y los navíos*», decía Saint-Exupèry (1993:70) de los vuelos nocturnos de la *Aeropostale*, pues de ellos dependía el éxito o el fracaso de una misión sagrada.



Fig. 14. DH4 sobre Las Rocosas. F: VV.AA., 1995:79.

«*El culto al correo lo dominaba todo*» (Saint-Exupèry, 1993:70) y a los pilotos de la época ni se les ocurría poner en los platillos de una balanza el éxito de una misión y el riesgo por superarla. Poseídos de este espíritu, «los tres aviones postales de Patagonia, de Chile y de Paraguay regresaban del Sur, del Oeste y del Norte hacia Buenos Aires. Allí se esperaba su cargamento para dar salida, a medianoche, al avión de Europa (Saint-Exupèry, 1993:21).

Y para que estos dominaran la montaña, otros aviones habían tenido que sojuzgar la inmensidad del mar y del desierto, para todos juntos, como en una extraña sinfonía, cumplir el rito sagrado de llevar con éxito el correo a su destino, después de haberse lanzado sus tripulaciones, «*a doscientos kilómetros por hora, hacia las tormentas, las brumas y los obstáculos materiales que la noche contiene sin mostrarlos*» (Saint-Exupèry, 1993:70). A veces, estas grandes barreras –sobre todo la montaña– se aliaron con un trágico elemento, la niebla, que en numerosas ocasiones se cobró sangriento tributo, pues volar de noche, con sólo la ayuda de unos rudimentarios instrumentos

como mínimo equipo de orientación, requirió un valor y una resistencia fuera de lo común de la que estuvieron sobrados aquellos pineros del correo aéreo postal.



Fig. 15. Un De Havilland DH-4 aprisionado por la nieve en Rock Springs (EEUU).
F: VV.AA., 1995:80.

El cine conserva, como verdaderas reliquias, las grandezas y las miserias de estos caballeros de la noche, pioneros de una misión en la que creían por encima de todo, tanto por encima de sus éxitos, como de sus fracasos. Buena prueba de ello la tenemos en la película de principios de los años 30, *Sólo los ángeles tienen alas*, dirigida por Howard Hanks y protagonizada por Cary Grant, Jean Arthur y Rita Hayworth.

El correo aéreo español en los «felices veinte»

Aunque nos hemos referido principalmente a los Estados Unidos y a Francia como paradigmas de la organización de un incipiente sistema de correo postal, se puede asegurar que no hubo país desarrollado en el que por aquellas fechas no ensayara su propio sistema, tanto en Europa como en América. Incluso algunos países asiáticos, como Japón, se fueron incorporando paulatinamente al proyecto.

Tampoco España permaneció ajena a este movimiento, aunque estuvo fuertemente condicionada por la cruel y larga guerra que tanta sangre y tanto dolor costó en los áridos campos del norte marroquí. Naturalmente la aviación española -la primera en el mundo en ser utilizada en acciones bélicas en fechas muy anteriores a la Primera Guerra Mundial-, se incorporó con notable éxito al correo aerpostal previsto mediante Real Decreto de 5 de junio de 1920, a raíz del cual nació la C.E.T.A. (Compañía Española de

Tráfico Aéreo), la cual debía contar con diez aviones capaces de volar a 200 km/h y llevar una carga postal de 300 kg. para la línea Sevilla-Larache. La línea se inauguró el 15 de octubre de 1921 con un avión *De Havilland DH-4*, pilotado por el inglés Jack Hatchett, llevando, además de su carga postal, tres pasajeros y una carta autógrafa del Rey Alfonso XIII, saludando a las tropas que luchaban en África (Pérez San Emeterio, 1987).

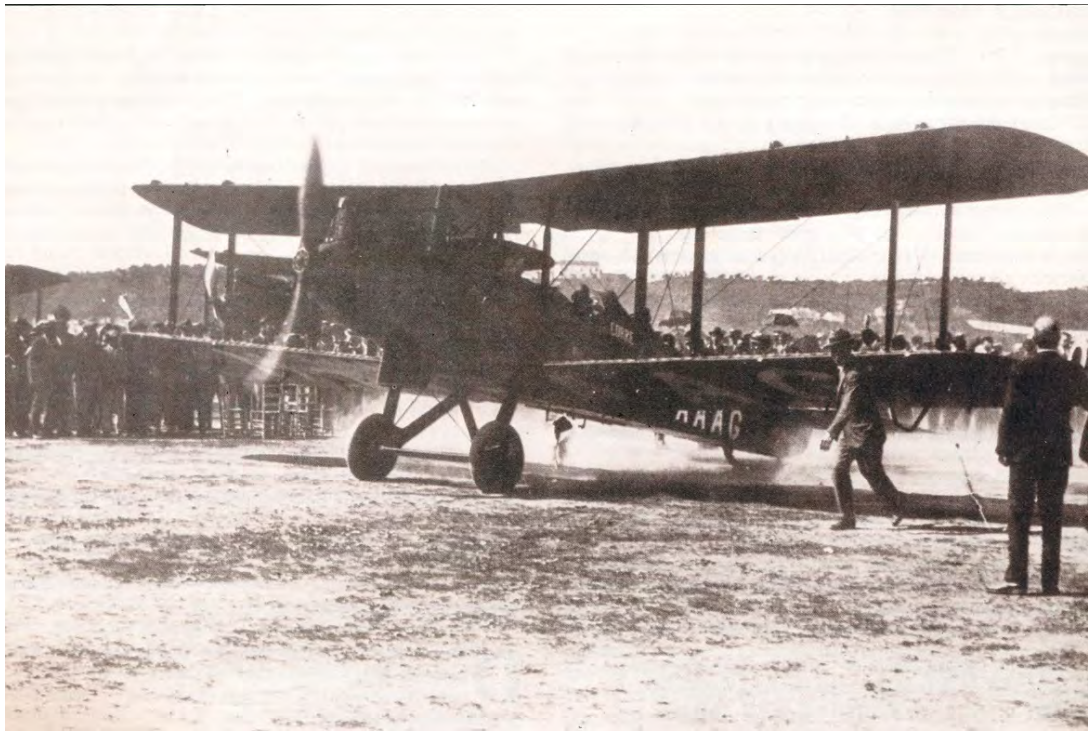


Fig. 16. Primer despegue de CETA de la línea Sevilla-Larache. F: Pérez San Emeterio, 1987:117.

El *DH-9*, al ser un bombardero militar transformado para usos civiles, el puesto del observador se acondicionó para llevar un pasajero y las sacas de correo. Precisamente a este pasajero se le denominaba «el matasellos», sin duda «en la previsión de un aterrizaje nada ortodoxo» y donde normalmente iba la ametralladora, detrás del piloto, se instalaron dos asientos frente a frente y a este compartimento, al cerrarse con una tapa, le llamaron «el ataúd» (Pérez San Emeterio, 1987:121).

La vida de la C.E.T.A. está salpicada de anécdotas –afortunadamente escasean las trágicas- que nos presentan un vívido cuadro de los primeros y azarosos tiempos de la aviación comercial. Por ejemplo en la Dehesa de Tablada, en Sevilla, donde operaban los aviones de la C.E.T.A., cada vez que un *De Havilland* despegaba o aterrizaba, debido a que era un sitio donde tradicionalmente pastaban toros bravos, los vaqueros

procedían a despejar el terreno donde tenían que operar los aviones (Pecker y Pérez Grange 1983:75).

En realidad la C.E.T.A., escasamente dotada por el Ministerio de Fomento, a pesar de lo previsto en el Real Decreto de su creación, sólo dispuso de tres aviones de los diez previstos, el *Sevilla*, el *Algeciras* y el *Larache*. Hay que tener en cuenta que en aquellos primeros años a la aviación no se le veía un claro futuro y, al menos, en el caso de España, el avión sólo tenía utilidad para su empleo en la guerra, como la que se desarrollaba en Marruecos, o para los festivales aéreos que se consideraban imprescindibles en las carteleras de las fiestas patronales de la gran mayoría de las capitales españolas.

Durante el primer año de C.E.T.A. los pilotos fueron británicos al no disponer de españoles, los cuales estaban empeñados en la guerra de África. En el primer año la plantilla estaba formada por Hetchett, el argentino José Estegui y el español José Canudas, piloto este último que abandonó la compañía un año después, ya que en su condición de acróbata aéreo, lo único que le apetecía era «*jugarse la vida como tal*».

La C.E.T.A. tuvo una regularidad extraordinaria con más de 300 vuelos al año y su trayectoria sólo se vio ensombrecida por dos accidentes, uno quizá debido al mal tiempo que le costó la vida a Juan José Estegui, que se estrelló en unas montañas al sur de Tánger, donde se encontraron los restos del biplano junto a su cadáver y al del ayudante del General Sanjurjo que iba de pasajero (Pérez San Emeterio 1987: 119). Otro accidente, esta vez sin consecuencias personales fue el sufrido por el piloto Vela que se quedó sin combustible en el mar debido al fuerte viento de poniente (Pecker y Pérez Grange 1983:74).

Con sus biplanos *De Havilland* y luego con un lento *Dornier Komet* de construcción metálica, más cinco *R-III* fabricados en los Talleres Loring, C.E.T.A. sobrevivió hasta que fue absorbida, junto con otras compañías por la C.L.A.S.S.A. (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.)

C.E.T.A. «*vivió la primera y más romántica aventura del correo aéreo en España*» (Pérez San Emeterio 1987: 121), ya que llevó el hálito familiar a unos soldados implicados en una guerra absurda, en la que no tenían nada que ganar y sí mucho que perder. La carta, bien llegada por avión, bien por los medios tradicionales, les unía al mundo que habían dejado atrás y le mantenía encendido el fuego de la esperanza.

Epílogo: el avión ¿una solución para Canarias?



Fig. 17. Blériot IX de 1909. F: <https://commons.wikimedia.org>

Una breve reflexión para terminar. Hace algo más de un siglo, el 30 de abril de 1913, Leoncio Garnier realizó el primer vuelo en Canarias, despegando de Guanarteme.



Fig. 18. Trimotor Ford de CLASSA. Primer avión de línea regular en Gando, 27 de mayo de 1930. F: A. Benítez, S/C de Tenerife.

Desde ese mismo día, cuando aún no podía preverse el futuro del avión, el Cabildo de Gran Canaria intuyó que la navegación aérea era la navegación del porvenir y que Gran Canaria estaba en condiciones inmejorables para servir de estación en las grandes rutas aéreas. El establecimiento de un servicio aéreo con la Península que acortara distancias, podría dar solución a los dos grandes problemas isleños: la fragmentación del territorio y la lejanía del continente.

La gestión incansable del Cabildo culminó el 27 de mayo de 1930 cuando el trimotor de C.L.A.S.S.A. tomó tierra en Gando venciendo la barrera que representaba el mar y que llenó la década de los veinte de grandes proyectos que no llegaron a

realizarse, ya que «cruzar el charco» con el frágil material de la época era adentrarse en lo desconocido. Una vez superada esta fragilidad, el establecimiento de los primeros vuelos regulares constituyó para el Cabildo un digno remate a unos años de laboriosas gestiones, realizadas con una visión anticipada de lo que en el futuro representaría la aviación comercial y del significado de las comunicaciones aéreas en el progreso económico y social del Archipiélago.

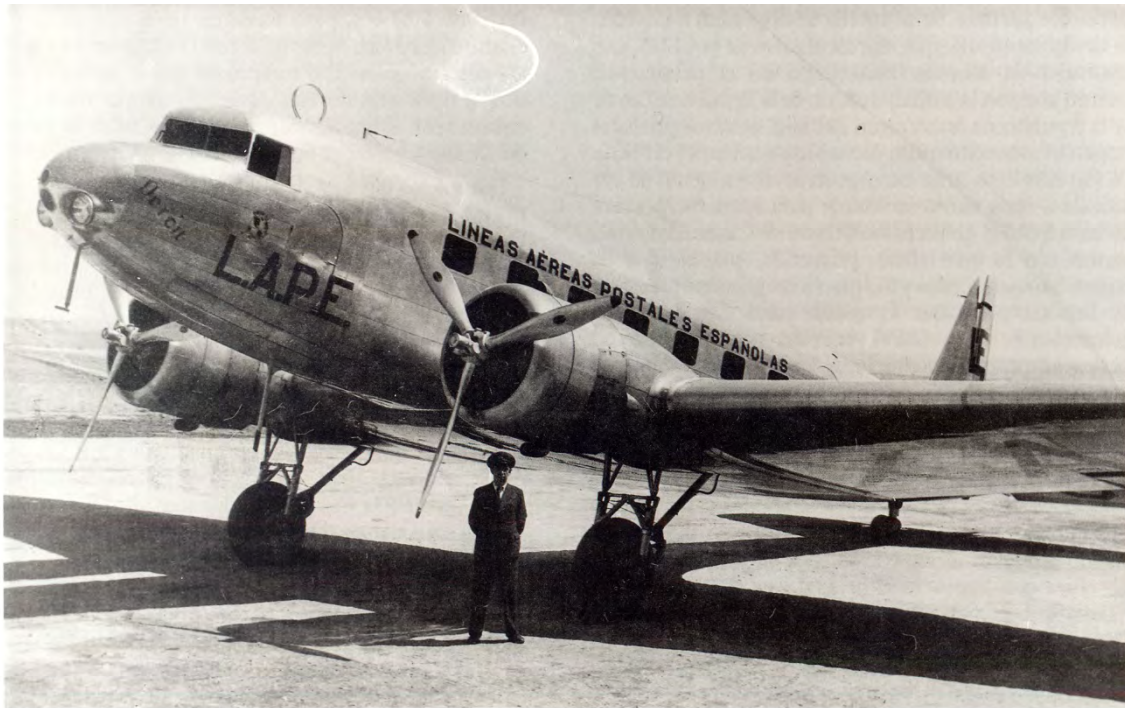


Fig. 19. Douglas DC-2 de LAPE. F: Imagen cedida por el IHCA.

Los 6.500 kilos de correspondencia y 2.000 pasajeros que la LAPE transportó en el bienio anterior al comienzo de la Guerra Civil contribuyeron a mitigar, en cierta medida, los efectos de la insularidad. Cifras ridículas si las comparamos con las que mueven en la actualidad los aeropuertos canarios, pero que constituyeron en aquellas fechas los cimientos sobre los que se asentaría el hermoso edificio de nuestro actual sistema aeronáutico y el principal motor de la economía canaria (Ramírez Muñoz, 1996).

BIBLIOGRAFÍA

- Aranaz del Río, F. (1998): «El correo y los orígenes del transporte aéreo en España» en *Origen y desarrollo del transporte aéreo en España*. Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos, AENA, Madrid.
- Aranaz del Río, F. (2009): *Máster en Filatelia e Historia Social Española. II. Historia Postal Española*. Sanz y Torres, Madrid.
- Belzus de los Ríos, L. (1988): «Las Islas Canarias en las comunicaciones aéreas euroafricanas» en *II Aula Canarias y el Noroeste de África*. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de G.C, pp. 31-46.
- Espasa Civit, J.M^a: (1978): *Historia del Correo en Canarias*. Mancomunidad de Cabildos-Plan Cultural, Las Palmas de G.C.
- Gómez Santos, M. (1983): «De la aerostación a la aeronáutica. Entrevista con el Teniente General Vives». *Aeroplano* 1, 4-13.
- Lindberg, C.A. (1995): *Mi Aeroplano y yo*. Ed. Juventud, Barcelona.
- Pecker, B. y Pérez Grange, C. (1983): *Crónica de la Aviación Española*. Sílex, Madrid.
- Pérez San Emeterio, C. (1987): «Sobre el Estrecho en un *De Havilland* con una saca de correo», en *Aeroplano* 5, pp. 116-121.
- Ramírez Muñoz, M. (1995): *Para las Aves de Paso. Nacimiento de la Aviación en Canarias*. Edirca, Las Palmas de G.C.
- Ramírez Muñoz, M. (1996) «Gando y el enlace aéreo Península-Canarias. Proyectos y primeras realidades: L.A.P.E. (1934-1935)». *Boletín Millares Carlo*, 15, pp. 383-410.
- Ramírez Muñoz, M. y Galván González, E. (2008): *El Real Club Náutico de Gran Canaria. Cuando se cumplen los cien años*. RCNGC, Las Palmas de G.C.
- Saint-Exupèry, A (1967a): «Correo del Sur» en *Obras Completas*, Plaza y Janés, Barcelona.
- Saint-Exupèry, A. (1967b): «Cartas a su madre» en *Obras Completas*, Plaza y Janés, Barcelona.
- Saint-Exupèry, A. (2000): *Tierra de los hombres*. Círculo de Lectores, Barcelona.
- Saint-Exupèry, A. (1993): *Vuelo Nocturno*, Plaza y Janés, Barcelona.
- VV.AA. (1980): *Catálogo de la I Exposición filatélica Aviación y Espacio*. Madrid.
- VV.AA. (1994): *Grandes épocas de la Aviación. Los Caballeros del Aire (I)*. Times-Life, Barcelona.

Manuel Ramírez Muñoz

VV.AA. (1995): *Grandes Épocas de la Aviación. El Correo Aéreo I y II.*, Time-Life, Barcelona.

VV.AA. (1995): *Enciclopedia del Sello.* Sarpe, Madrid.