



Transporte aéreo

[63]

La aviación, que despunta con el siglo XX, ha marcado la historia de éste desde sus primeras décadas. Traspasando los reducidos ámbitos estratégicos de sus inicios, la navegación aérea se ha convertido en un fenómeno con una importante trascendencia territorial.

La aviación española nace y se desarrolla alentada por intereses militares, estrenándose en las guerras de Marruecos. El sur era zona preferente para las primeras iniciativas aeronáuticas, especialmente Sevilla y Málaga.

También el correo fue pionero en el uso de aviones. En 1920 se crean las primeras líneas aeropostales españolas, que fueron las de Sevilla-Larache, Barcelona-Palma de Mallorca y Málaga-Melilla. En años posteriores se refuerza la condición de nodo de las comunicaciones aéreas de

Sevilla, estableciéndose líneas postales regulares con Lisboa, Granada o las Islas Canarias. Paralelamente, en Málaga se establecen servicios regulares con Toulouse, Barcelona, Alicante, Málaga, Tánger y Casablanca.

En 1927 se aprueba el Real Decreto Ley de aeropuertos nacionales, en el que se clasificaban nueve aeropuertos de interés general, entre ellos los de Sevilla y Málaga.

Los vuelos comerciales domésticos e internacionales con pasajeros tuvieron un lento desarrollo hasta la Guerra Civil, du-

rante la cual se crearon distintas líneas, como la que unía Vitoria con Tetuán, con escala en Burgos, Salamanca, Cáceres y Sevilla. En 1940 se concede la exclusiva del transporte aéreo comercial a la compañía Iberia, que así se convierte en protagonista de la expansión del transporte aéreo en España.

Finalizada la II Guerra Mundial, las líneas internacionales que se abren parten preferentemente de Madrid, centralizándose en la capital del Estado infraestructuras y servicios.





Aeródromos en 1934

La Dirección General de Aeronáutica Civil publicó en 1934 el *Atlas de los Aeródromos de España*, considerado el primer compendio documental sobre aeropuertos españoles. Su segunda edición incluía setenta y un aeródromos, tres de ellos en el Protectorado de Marruecos, y seis en Andalucía, que se corresponden con los planos originales del atlas que se reproducen, más el puerto de Málaga, que, como otros, se consideraban superficies de agua aptas para hidroaviones.

Saturación del espacio aéreo

Tras la II Guerra Mundial se produce la auténtica expansión de la aviación comercial, que anteriormente había sólo despuntado. Los avances tecnológicos y la continua construcción de infraestructuras son factores que favorecieron tasas extraordinarias de crecimiento del tráfico aéreo en todo el mundo. Los pasajeros de aeropuertos andaluces en la última década del siglo XX eran más de ochenta veces los de la década de los cincuenta.

El aeropuerto de Málaga, abierto al tráfico nacional e internacional en 1946, se convierte en el primero de la región a partir del lanzamiento turístico de la Costa del Sol. Ya en los sesenta, por Málaga transitaba el 75% de los pasajeros de aeropuertos andaluces. El de Sevilla se ha mantenido como segundo aeropuerto regional, a una distancia importante del malagueño. El resto (Almería, Córdoba, Granada y Jerez) han tenido un papel secundario.



Rutas internacionales de Iberia en 1968.

Málaga



1956



2007

Sevilla



Ciudades y aeropuertos

La dotación aeroportuaria constituye un elemento clave de la relación exterior de las ciudades. Como infraestructura física, su relación con la ciudad ha ido generando problemas específicos. Las localizaciones originarias de muchos aeropuertos han terminado por crear conflictos de compatibilidad con los nuevos crecimientos urbanos, especialmente con los usos residenciales que inadecuadamente se han incorporado al área de influencia del tráfico aéreo. En algunos casos, incluso, la cercanía de áreas residenciales y urbanizaciones legales o ilegales compromete de manera drástica las posibilidades de mejora o ampliación de las infraestructuras aeroportuarias.