

DE LOS AERÓDROMOS A LOS AEROPUERTOS: LA TRANSFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD TURÍSTICA EN ESPAÑA (1941-1964)

José Joaquín García Gómez*, Domingo Cuéllar** y Andrés Sánchez Picón***

Resumen: El desarrollo de la aviación comercial en España a partir de 1950 se plasmó en un lento proceso de cambio que supuso, por un lado, una evidente modernización de los medios de transporte y, por otro lado, un fuerte impulso a la llegada de turistas desde el exterior. Inicialmente existía un conflicto con los intereses del Ministerio del Aire, que era en ese momento el responsable del tráfico aéreo, pero a partir de la Ley de Aeropuertos de 1958 se consolidó una planificación de clara vocación comercial en el sistema de navegación aérea español. Esto supondría la creación de numerosos aeropuertos que tendrían capacidad para acoger aviones de mayor tamaño y superior tecnología (jets), lo que abriría las puertas a los flujos de turistas extranjeros, y también nacionales, que comenzaron a utilizar el avión para ese fin.

Así, durante los años 50 y comienzos de los 60 hubo una transformación de la antigua red de aeródromos a un verdadero sistema de modernos aeropuertos que no solo ampliaban la capacidad para recibir vuelos comerciales, sino que incrementaban la seguridad y, especialmente, las comodidades y los servicios que se ofrecían a los pasajeros, muchos de ellos turistas extranjeros. Se trató pues de una importante apuesta estratégica de inversiones desde el sector público, aprovechada por el sector privado, que contrastó con la estrategia más comercial de RENFE, centrada no tanto en las infraestructuras como en la captación de clientes de los crecientes flujos turísticos que llegaban a nuestro país. Como consecuencia de todo ello, Iberia y otras compañías de bandera extranjera aumentaron sus vuelos a y desde España, si bien el protagonismo de las compañías de vuelos chárter será creciente y determinante en el desarrollo turístico español posterior.

Palabras clave: Aeropuertos, aviación comercial, franquismo, turoperadores, chárter.

Abstract: The development of commercial aviation in Spain from 1950 was reflected in a slow process of change that meant, on the one hand, an evident modernization of the means of transport and, on the other hand, a strong boost to the arrival of tourists from the outside. Initially there was a conflict with the interests of the Ministry of the Air, which at that time was responsible for air traffic, but as of the 1958 Airports Law, planning with a clear commercial vocation was consolidated in the Spanish air navigation system. This would entail the creation of numerous airports that would have the capacity to accommodate larger aircraft and superior technology (jets), which would open the doors to the flows of foreign tourists, and also nationals, who began to use the plane for that purpose.

Thus, during the 1950s and early 1960s there was a transformation of the old network of aerodromes into a true system of modern airports that not only increased the capacity to receive commercial flights, but also increased security and, especially, the comforts and the services offered to passengers, many of them foreign tourists. It was therefore an important strategic investment commitment from the public sector, taken advantage of by the private sector, which contrasted with RENFE's more commercial strategy, focused not so much on infrastructures as on attracting customers from the growing tourist flows that arrived to Spain. As a result of all this, Iberia and other foreign flag carriers increased their flights to and from Spain, although the role of charter airlines will be growing and decisive in subsequent Spanish tourism development.

Key words: Airports, commercial aviation, francoism, tour operators, charter.

* Universidad de Almería. ORCID: 0000-0002-3518-786X. Researcher ID: AAB-3173-2021.

** Universidad Rey Juan Carlos. ORCID: 000-0002-1720-8575. Researcher ID: Q-5478-2018.

*** Universidad de Almería. ORCID: 0000-0002-9401-1741. Researcher ID: L-3638-2014.

“When no part of the earth’s surface, however remote, is more than a week’s journey from London by air, then I think we may say that the coming of this aerial age will do more for the world than any other invention or discovery man has ever made”.

Mr. Claude Grahame-White.

Piloto e ingeniero aeronáutico. Conferencia en la *Royal Aeronautical Society*. Londres, 19 de febrero de 1919.

I. INTRODUCCIÓN

Tras la Segunda Guerra Mundial y la rápida recuperación posbélica, varios factores se conjugaron para hacer posible una revolución en el turismo mundial en la que España jugó un papel trascendental (Larrinaga y Vallejo, 2013, 2015) (Pack, 2009) (Vallejo, 2013, 2015). En efecto, desde finales de los años 40 y a lo largo del periodo que se extendió entre 1950 y las crisis petroleras de los años 70 se produjo un notable crecimiento de la renta per cápita mundial, y especialmente en los países occidentales, que elevó el nivel de vida de los ciudadanos y provocó la puesta en marcha de la Ley de Engel, de forma que el turismo, hasta entonces al alcance de pocos segmentos de la sociedad, se convirtió en un servicio que se integraba en la cesta de consumo de buena parte de los hogares de los países avanzados (Caruana et al., 2015; Comín et al., 2005; Crafts y Toniolo, 1996; Neal y Cameron, 2006). Este aumento de la renta se derivaba de la aceleración de la productividad a nivel mundial, como consecuencia a su vez de la difusión de la tecnología desarrollada en las últimas décadas, de la adopción de los sistemas de organización empresarial estadounidense, de la mecanización agrícola y del aumento de la inversión (Feliu y Sudrià, 2007; Zamagni, 2001). El llamado “consenso socialdemócrata” hizo que las políticas keynesianas se convirtieran en las dominan-

tes a nivel mundial, y la mayor parte de los países europeos comenzaron a extender el conocido como “Estado del Bienestar”, sistema político-económico que reducía las incertidumbres y los riesgos laborales y económicos de la población y proveía de bienes preferentes como la sanidad o la educación a todas las capas de la sociedad (Tortella, 2017). Sin duda, esto redujo la necesidad de ahorrar para posibles contingencias y las familias europeas vieron incrementadas sus posibilidades para hacer turismo. A nivel monetario, los acuerdos de Bretton Woods instituyeron un sistema monetario internacional conocido como el patrón oro-dólar que dio una enorme estabilidad a los tipos de cambio y a los precios (Frieden, 2007). También se produjo un cambio en las motivaciones turísticas. La clase trabajadora deseaba hacer turismo desde hacía décadas, pero el ciclo bélico y sus consecuencias convirtieron este deseo en verdadera necesidad: huir de las ciudades devastadas por el conflicto, que acogían las fábricas y oficinas en las que se pasaban muchas horas para conseguir recuperar la economía, era ahora imprescindible para el bienestar físico y psíquico (Apostolopoulos et al., 2001). Por el contrario, la costa mediterránea ofrecía ese lugar de descanso en lugares muy diferentes a los de las ciudades de origen de los turistas, con paisajes y una manera de vivir totalmente distinta y deseable, y con niveles de precios inferiores (Battilani, 2001). En este

sentido, España, y especialmente su litoral mediterráneo y los archipiélagos balear y canario, reunía estas características, además de una cercanía a los núcleos emisores de turistas, que lo convirtieron en un destino preferente en el mercado turístico europeo y mundial (Moreno Garrido, 2007).

Sin embargo, era necesario un medio de transporte seguro, cómodo, rápido y regular, y, en lo posible, asequible económicamente, que llevara a los turistas de sus ciudades de origen a los destinos del sur de Europa y, en concreto, a España. Dados los problemas que tenía el ferrocarril en nuestro país (otro artículo en este mismo número aborda esta cuestión) para responder a la demanda del incipiente turismo de masas que aparece a finales de la década de 1940, los turistas que llegaron a nuestro país desde entonces optaron por la carretera, primero, y por el avión, después. Este artículo aborda la relación entre la aviación y el turismo en los años del nacimiento del turismo de masas en nuestro país. Desde comienzos de los años 50, la aviación comercial española experimentó un desarrollo que contribuyó a diversificar y modernizar los medios de transporte de los que disponía el país y, derivado de ello, el turismo internacional (tanto emisor como, especialmente, receptor) y, tal vez en menor medida, el interno. En concreto, el objetivo del artículo es estudiar la contribución de la aviación al desarrollo del turismo en el periodo 1941-1964, para lo que vamos a realizar un análisis del proceso de transformación de la antigua red de aeródromos existentes en España en una red moderna de aeropuertos con capacidad para responder a la demanda turística que se estaba abriendo en dicho periodo. Nuestra hipótesis es que esta modernización y ampliación de la red de aeropuertos, a los que se dotó de capacidad para acoger aeronaves con la última

tecnología (*jets*) y que ofrecían la capacidad, seguridad, comodidad y servicios que requerían los turistas, junto al traspaso de las competencias del tráfico aéreo desde el Ministerio del Aire (carácter militar) al Ministerio de Transportes (carácter civil) y la Ley de Aeropuertos de 1958, sugieren una estrategia comercial por parte del sector aéreo muy claramente orientada al turismo, a diferencia de la que, en el mismo periodo, tenía el sector ferroviario.

En este artículo se organiza, después de esta introducción, en un capítulo sobre el sector del transporte aéreo en España antes de la Guerra Civil y sus primeros tráficos. A continuación, en un tercer apartado, se hace un apunte sobre el mercado aéreo en Europa después de la Segunda Guerra Mundial y su relación con el incipiente turismo de masas. En un cuarto apartado estudiamos la evolución del sector aeroportuario en España hasta 1964. Por último, antes de las conclusiones, analizamos el nacimiento y expansión de las líneas no regulares o *chárter* en España en ese periodo.

II. LA AVIACIÓN EN ESPAÑA ANTES DE LA GUERRA CIVIL

España comenzó relativamente pronto su relación con la aviación, primero con una clara influencia militar. Betancourt, del Real Cuerpo de Ingenieros, ya realizó una ascensión en globo en el Retiro en 1784, y en 1884 se creó la Unidad de Aerostación Militar (González Redondo y González de Posada, 2012). En 1910 el Ministerio de la Guerra compró varios aeroplanos en Francia (Gomá Orduña, 1946), y en 1913 se constituía el Servicio de Aeronáutica Militar, donde ya se diferenciaba entre Aerostación y Aviación, esta última con base en

el recién construido aeródromo de Cuatro Vientos, en Madrid (Lázaro Ávila y Pérez Heras, 1995). En relación con la aviación comercial, la Primera Guerra Mundial impulsó la creación de diferentes aeroclubes en nuestro país, que vinieron a unirse al pionero Real Aero Club de España (1905) (Bengoechea Bahamonde, 1988; Marimón Riera, 1973). Además de difundir la pasión por la aeronáutica, la importancia de estos aeroclubes radicaba en la colaboración que mantenían con el ejército en la formación de los primeros pilotos (Vidal Olivares, 2018). Tras la guerra, en 1919 se aprobó la primera legislación sobre aviación comercial, que ordenaba el transporte aéreo en nuestro país y autorizaba las escalas en Barcelona, Alicante y Málaga de los vuelos Toulouse-Casablanca de la compañía francesa *Société des Lignes Latécoère* (Real Orden de 29 de agosto de 1919). Al igual que la mayor parte de las líneas aéreas europeas de estas primeras décadas de la aviación comercial, esta compañía se dedicaba al transporte de correo y, con menor importancia, de pasajeros (Bintaned Ara, 2014).

En efecto, puede muy bien decirse que las compañías aéreas europeas basaron su objeto y cuentas de resultados en las concesiones públicas de correo, y tan solo en Francia, Alemania y, especialmente, Gran Bretaña, había un cierto mercado de transporte de pasajeros (Dierikx, 2008). Las compañías españolas comenzaron a operar distintas líneas con el mismo modelo de negocio, esto es, las concesiones de correo y algunos pasajes, especialmente de hombres de negocios, altos funcionarios y turistas de élite: Compañía Española de Tráfico Aéreo, desde 1921; Compañía Española de Aviación, desde 1924; Unión Aérea Española, desde 1925; e Iberia, desde 1927 (Vidal Olivares, 2008b).

El tráfico aéreo, tanto de mercancías como de pasajeros, fue creciendo en España en la segunda mitad de la década de 1920 fruto de la mayor demanda de transportes en esta década y de la oferta de aeronaves tras la Primera Guerra Mundial (Vidal Olivares, 2018). Este incremento respondió a varias razones: En primer lugar, en línea con el resto de la política económica de Primo de Rivera, en 1929 se monopolizó el transporte de correo en una compañía que resultaría de la fusión de las que funcionaban entonces en el país, a la que se denominó Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas (CLAS-SA). Se trataba, ahora sí, de una compañía con el suficiente músculo, más organizativo y técnico que financiero, para compartir, en exclusiva con los operadores europeos, el mercado aéreo comercial nacional. En segundo lugar, se amplió el número de rutas, tanto nacionales como internacionales, así como las frecuencias. En tercer lugar, el crecimiento económico de los años 20 provocó una aceleración de los movimientos de mercancías, hombres de negocios y correo en general. Por último, el esfuerzo realizado en los años 20 para fortalecer el sector turístico, por ejemplo, con la creación del Patronato Nacional de Turismo y la realización de las exposiciones internacionales Iberoamericana de Sevilla y Universal de Barcelona, ensanchó el número de turistas, lo que se percibe en el aumento del tráfico en los meses de verano, algunos de los cuales (pocos) utilizaron el avión como medio de transporte.

Las autoridades de la Dictadura también diseñaron un plan de construcción y habilitación de aeropuertos que ya se pusieron en funcionamiento desde comienzos de los años 30, aunque la crisis económica internacional hizo que el tráfico aéreo se estancara, e incluso se redujera (Varios Autores, 1998).

Sin embargo, en 1935 ya se había superado el tráfico de 1929 y parecía que la tendencia volvía a ser de crecimiento, algo que se truncó con el inicio de la contienda civil (Gómez Mendoza y San Román, 2005). Con la Segunda República no se modificó la política de mantener un monopolio en el mercado aéreo español que complementaría la oferta de las compañías aéreas extranjeras. Así, CLASSA se convirtió en Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE), con el objetivo de convertirla en una compañía pública, se ampliaron y reorganizaron rutas y se modificaron tarifas (Vidal Olivares, 2018).

Como hemos adelantado, la Guerra Civil terminó con la recuperación del tráfico aéreo español que se había iniciado en 1934. Durante la contienda, la España sublevada eligió a la compañía Iberia como la línea que, como veremos, desde 1940, se convertiría en la aerolínea de bandera española (Vidal Olivares, 2008b).

III. EL TURISMO Y EL MERCADO AÉREO EUROPEO TRAS LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

El final de la Segunda Guerra Mundial abrió una nueva etapa en la política, la sociedad y la economía internacional. El turismo no fue una excepción, al contrario, y pronto comenzó a experimentar una verdadera revolución, en parte impulsada por la expansión de la aviación comercial como medio de transporte. El sector pronto comenzó a ver cómo la clase trabajadora, primero británica y después de toda la Europa occidental, se incorporaba a un mercado en el que hasta el momento se había limitado a demandar vacaciones cortas, a menudo dos o tres días, en lugares más o menos cercanos a su lugar de residencia. El crecimiento eco-

nómico y el aumento del poder adquisitivo de las clases trabajadoras están, por supuesto, detrás de este incremento de la demanda turística, al igual que el cambio de motivaciones de los turistas europeos, que ahora buscan un turismo de evasión y descanso en el Mediterráneo (Abulafia, 2003; Leed, 1991). Ante este aumento de la demanda, la respuesta de la oferta fue muy rápida, especialmente en países como España. Así, desde el punto de vista de la oferta se amplió el número y la calidad de los alojamientos, se incrementó los servicios de ocio tales como restaurantes, bares, salas de fiesta, etc., los turoperadores dinamizaron el mercado y desarrollaron nuevos productos, y las autoridades facilitaron progresivamente los trámites administrativos. Sin embargo, este proceso exigía también una respuesta por parte de los medios de transporte necesarios para conectar los lugares de origen de los turistas con los de destino, esencialmente las playas del sur de Francia, el norte de Italia y, cada vez más, el litoral mediterráneo español (Faraldo y Rodríguez López, 2013; Tissot, 2003).

Dicha respuesta vino en buena medida de la mano del transporte aéreo. Es conocida la situación del mercado aéreo europeo tras la Segunda Guerra Mundial: disponibilidad, al igual que ocurrió tras la primera deflagración, de un elevado número de aparatos y pilotos con experiencia, reducción de la carga de trabajo de una industria aeronáutica que había aumentado considerablemente su capacidad de producción, mejoras tecnológicas como el desarrollo del motor a reacción, materiales más ligeros y resistentes, la presurización de las cabinas o el aumento de la velocidad, la potencia, la eficiencia y el radio de acción de los motores, existencia de un gran número de europeos de clases medias y trabajadoras que habían tenido la

experiencia de volar y viajar al extranjero durante la guerra, aumento de la inversión en compañías aéreas privadas y creación de muchas, etc. (Lyth y Dierikx, 1994).

Se daban, pues, todas las condiciones para que el turismo burgués anterior a la guerra, en el que pocos trabajadores se podían permitir participar, se convirtiese en un turismo de masas, en el que prácticamente todo el mundo podía hacerlo (Bor, 2003). Y no solo porque los trabajadores tenían mayores ingresos reales y además los precios en las zonas mediterráneas eran inferiores a los de sus países de origen, sino porque además el tipo de cambio era relativamente estable, lo que reducía la incertidumbre monetaria, y los turoperadores desarrollaron los *inclusive tours* o todo incluido (IT), que reducían las incertidumbres con relación al idioma y las diferencias culturales, gastronómicas e, incluso, sociales, además del precio final (Bray y Raitz, 2011). Estos IT no eran una novedad puesto que Cook ya los había ofertado en el siglo XIX (Brendon, 1991), pero ahora, por primera vez en la historia, incluían el desplazamiento en avión. En realidad, ya existían paquetes turísticos en autobús o de “cruceros aéreos” en los años 30, como los ofertados por Imperial Airways.

Los costes de los vuelos fueron progresivamente descendiendo como consecuencia de la competencia que las compañías de vuelos chárter comenzaron a hacer a las compañías regulares. En efecto, tras la guerra, las compañías de bandera fueron las elegidas para operar el tráfico civil en Europa, mientras que las compañías no regulares fueron relegadas a los servicios de chárter privados (Dienel y Lyth, 1998). Hasta comienzos de los años 50, las chárter subsistieron gracias sobre todo a los servicios en

nombre de las compañías de bandera (que no tenían suficientes aparatos) y, en menor medida, a vuelos para *tours* vacacionales, todavía de precios elevados y demandados por turistas de clases altas (Morrison y Winston, 1995). A partir de mediados de los 50, la comercialización de los paquetes turísticos en Europa aumentó mientras que el precio de los vuelos ofertados por las compañías chárter se redujo progresivamente, de forma que los IT incluyeron cada vez en mayor medida el desplazamiento en avión (Doganis, 1995). Los cielos estaban sustituyendo al hombre de negocios o al turista de clase alta por el turista de clase media y trabajadora, lo que implicaba una suerte de democratización del transporte aéreo (Hudson y Pettifer, 1979; Lerner, 1957). El aumento de la demanda turística y las mejoras en las expectativas de beneficios afluyeron capitales a estas compañías, buena parte de los cuales se destinaron a la adquisición de aviones con una nueva tecnología que iba a resultar revolucionaria: los motores a reacción (Lyth, 2009).

Desde finales de los 50 y, sobre todo, comienzos de los 60, la introducción de los motores a reacción contribuyó en buena medida al éxito de los IT, debido a que las compañías chárter podían volar con mayor radio, eficiencia y velocidad. Para poder ofertar paquetes turísticos a precios cada vez más reducidos, incluyendo transporte aéreo, era necesario que el precio de los vuelos fuera bajo. Y a su vez, para que las chárter pudiesen ofrecer estos precios y siguiesen teniendo beneficios, se requería costes cada vez menores. El motor a reacción hizo que esto fuese posible, debido a que la mayor velocidad permitía reducir los servicios y la atención en los vuelos. Al turista no le importaba ver disminuida la calidad y confortabilidad del vuelo si éste tardaba

poco más de dos horas en llegar de Londres o Hamburgo a Mallorca (Bor, 2003). Así, se eliminaron comidas y bebidas a bordo, se redujo el espacio de los asientos, se ampliaron las plazas, etc. La mayor velocidad, además, permitía hacer más vuelos cada día, lo que reducía la amortización del aparato. Además, el motor a reacción dotaba de una mayor potencia a la aeronave, lo que permitía aviones más grandes que transportaban más pasajeros y carga (Stratford, 1973). Por último, estas aerolíneas solían basar sus flotas en un único modelo de aeronave, lo que reducía los costes de mantenimiento y de formación de las tripulaciones (Martínez Cabeza, 2003). Es cierto que las compañías regulares adquirieron este tipo de aparatos antes que las chárter, pero no fueron capaces de ver que este cambio tecnológico podía cambiar el mercado, que ahora no se limitaba a las clases privilegiadas, sino que se ensanchaba a todas las clases sociales del continente europeo.

Las líneas regulares todavía pensaban que la aviación era una cuestión de prestigio nacional, que debía basarse en la elevadísima calidad y en la que el precio no era una cuestión para tener en cuenta por el tipo de cliente que, hasta entonces, volaba (Dienel y Lyth, 1998). Por ello, no se dirigieron a las clases medias y trabajadoras, que nunca había volado pero que ahora eran el verdadero núcleo del naciente turismo de masas. Estas compañías, además de su falta de visión comercial, habían tenido otros problemas para poder modificar dicha visión antes, tales como los criterios políticos a la hora de invertir en las flotas, de operar en determinados aeropuertos, dar servicio en rutas con poca demanda, etc. (Jackson, 2018). De esta manera, las compañías regulares tuvieron flotas basadas en *jets* antes que las chárter, pero no los dedicaban al mercado turístico,

se veían obligadas a comprar aparatos que no tenían por qué ser los más eficientes para contribuir al desarrollo de las industrias aeronáuticas nacionales, etc. Las compañías chárter se dieron cuenta del cambio que se estaba produciendo en la demanda turística europea, y decidieron atender a este nuevo tipo de cliente, las clases sociales medias y trabajadoras, de forma que los pasajeros de sus vuelos pronto comenzaron a superar en número a los de vuelos regulares (Lyth, 2009).

Los turistas europeos buscaban un destino relativamente cercano, seguro, con buen clima, alojamientos de cierta calidad, con servicios de ocio complementarios, una cultura y una gastronomía relativamente similares, etc. (Baranowski y Furlough, 2001). Y el precio era una variable fundamental debido a la elasticidad precio de esta demanda (Alegre Martín y Pou Garcias, 2004; Sinclair y Stabler, 1997). A sus características climáticas, geográficas, económicas y culturales se unió la rápida respuesta de la oferta para adaptarse al crecimiento y los gustos de la demanda, la política de brazos abiertos al turismo implementada por las autoridades y, por supuesto, el desarrollo de la aviación comercial en general, y de los aviones a reacción en particular, que permitían llegar a nuestro país de una manera rápida, relativamente barata y bastante directa al destino final. A los bajos precios (como consecuencia del diferencial de precios y de los tipos de cambio) en el destino se unía, pues, el reducido precio del transporte. Además, la inversión a realizar en el país únicamente requería construir algunos aeropuertos y adaptar los existentes a los requisitos de las nuevas aeronaves (Bayón, 1999), lo que implicaba un coste inferior al de ampliar y mejorar la muy deficiente red de ferrocarriles españoles. Además, la capacidad

de carga del transporte aéreo era mayor, lo que resultaba fundamental en el turismo de masas (Bintaned Ara, 2014). El avión podía llevar turistas a lugares del país que hasta el momento estaban muy deficientemente comunicados.

La respuesta de la oferta fue fundamental para que este sistema funcionara. Los hoteleros acordaban con los turoperadores el bloqueo de paquetes de habitaciones cada temporada a precios muy reducidos, y estos llegaban a acuerdos con las compañías chárter vinculando cada asiento de los aviones a una habitación (Bor, 2003). De esta forma, el turoperador podía ofertar el IT a un precio muy reducido, la demanda era grande y los chárter tenían una elevadísima ocupación. A su vez, las compañías chárter basaban sus bajos costes en la tecnología de los *jets* que antes hemos explicado (derivadas de la velocidad, potencia, eficiencia, radio, etc.) y en la concentración de las operaciones en pocos destinos, en lo que el papel de España fue bastante relevante, y en aeropuertos secundarios, más baratos que los grandes *hubs* (Lyth, 2009).

A partir de comienzos de la década de 1960 las compañías regulares comenzaron a competir en el segmento de mercado del turista de clase media y trabajadora, de manera que los precios de ambos tipos de vuelos (regulares y chárter) tendieron a converger. Primero, los precios se redujeron en las rutas utilizadas por los IT, pero posteriormente la presión a la baja se extendió a todo el mercado aéreo europeo.

La contribución del transporte aéreo al *boom* turístico de finales de los 50 y comienzos de los 60 fue posible, pues, debi-

do a la introducción de nueva tecnología, los aviones a reacción, al giro estratégico dado por las compañías aéreas no regulares para aprovechar la revolución que se estaban produciendo en la demanda turística, a la entrada de capitales en estas compañías, que permitió la adquisición de esta tecnología por dichas compañías, su crecimiento y alcanzar la solidez financiera, y a un cambio institucional de enorme relevancia. Hemos explicado que, tras la Segunda Guerra Mundial, los gobiernos europeos decidieron otorgar a las compañías de bandera la responsabilidad del transporte aéreo comercial, integrándolas en International Air Transport Association (IATA), dándoles el monopolio de los servicios regulares (Zuelow, 2015). Las autoridades únicamente permitieron a las compañías privadas no regulares los servicios de taxi y los chárter turísticos. Algunos países preferían un mercado menos intervenido, pero se temía la competencia de las compañías británicas y, especialmente, norteamericanas (A. Thomson, 1990). El resultado fue un mercado europeo muy regulado en el que era común, por ejemplo, que las tarifas de los chárter no podían ser inferiores a las mínimas ofertadas para la misma ruta por las compañías regulares (Staniland, 2003). La IATA, además, presionaba para que los precios fuesen elevados, y únicamente permitió las tarifas turistas a partir de 1952 (reunión de IATA en Niza el 5 de diciembre de 1951). Sin embargo, a comienzos de los 60 se produjo una liberalización en el mercado aéreo, primero en Gran Bretaña y después en el resto del continente, que amplió muy considerablemente el mercado, y del que se beneficiaron en primera instancia las compañías chárter y el turismo de masas.

IV. EL SISTEMA AEROPORTUARIO ESPAÑOL ENTRE 1941 Y 1964: AEROPUERTOS Y LÍNEAS

Durante cuatro decenios el Ministerio del Aire, creado por la Ley de 8 de agosto de 1939, fue el encargado de la regulación y coordinación del tráfico aéreo en España, hasta su desaparición en 1977 y la transferencia de las principales responsabilidades de la Subsecretaría de Aviación Civil al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Todo ese periodo se caracteriza por una tensa relación entre los intereses militares y las necesidades de la aviación comercial, en plena expansión y en el marco de la creciente liberalización de las actividades aeronáuticas y su consiguiente globalización. Del mismo modo, ese proceso fue lento y continuo, conllevando una progresiva pérdida de influencia de los intereses militares y estratégicos, mientras que los ministerios económicos, Hacienda, Transportes y, especialmente, Información y Turismo, ganaban peso en los diferentes organismos creados en el entorno aeronáutico. Especialmente, a partir de 1964 esto era evidente, con la reorganización del Ministerio del Aire de 1964, cuando se creaba la Subsecretaría de Aviación Civil (antes era una Dirección General) y se daba cauce tanto al Consejo Superior de Aeropuertos como al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, donde estaban presentes los representantes de los citados ministerios. En ese año también se puso en marcha el Plan de Aeropuertos y Rutas Aéreas, que abría una nueva etapa expansiva y de crecimiento.

Tras el final de la Guerra Civil y la creación del Ministerio del Aire el escenario aeronáutico comercial español se limitaba a

la disponibilidad de algunos aeropuertos y aeródromos de escasa entidad y una práctica ausencia de tráfico nacional e internacional. El nuevo ministerio, estrechamente ligado a los intereses militares, había integrado en la Subsecretaría del Aire dos direcciones generales, Infraestructura y Aviación Civil, que tendrían, respectivamente, la responsabilidad de gestión de los aeropuertos y sus tráfico, y del registro de aeronaves, las licencias de navegación aérea y la coordinación de tratados sobre esta cuestión. Existía, pues, una doble vertiente en la gestión aeronáutica comercial: la de la infraestructura de los aeropuertos y sus servicios, y la de explotación de las líneas aéreas y su regulación.

En la primera cuestión, las instalaciones aeroportuarias eran bastante precarias y dominaban los aeródromos sobre los aeropuertos, si entendemos, como fijaba la ley de Aeropuertos de 1940, que aquellos podrían ser denominados así por cualquier terreno dispuesto para la llegada y partida de aeronaves, mientras que los aeropuertos eran aquellos que además estaban provistos de todos los servicios auxiliares de la navegación y de medios de asistencia. De este modo, en 1940 existían en España 17 enclaves que funcionaban como aeródromos o aeropuertos, 9 en la Península (Barcelona, Burgos, Cádiz, Madrid, Málaga, Salamanca, Sevilla, Vitoria y Zaragoza), 3 en las islas (Palma, Las Palmas y Tenerife), y 5 en el continente africano (Cabo Juby, Larache, Melilla, Sidi Ifni y Tetuán), si bien, la mayor parte de ellos eran sencillos aeródromos con pistas de tierra e instalaciones básicas (Utrilla Navarro, 2007).

Los aeropuertos se convertirían en poco tiempo en un elemento de interés para el de-

sarrollo económico de las ciudades y de su entorno, ya que según la categoría de la instalación podrían acceder a la presencia de tráficos regulares nacionales e internacionales. Así, la primera necesidad surgía de su aprobación para recibir tráfico comercial regular, si bien esto debió esperar hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial y a la aplicación de los acuerdos de Chicago de 1944, donde también estuvo España. Por esto, en el verano de 1946 se dio aprobación a una clasificación de los aeropuertos nacionales por la que quedaban abiertos a todo tipo de tráfico nacional e internacional, y por lo tanto se consideraban aeropuertos aduaneros a las instalaciones de Barcelona (El Prat de Llobregat), Las Palmas de Gran Canaria (Gando), Madrid (Barajas), Málaga (El Rompedizo), Melilla, Palma (Son Bonet), Sevilla (San Pablo), Tenerife (Los Rodeos) y Tetuán. Por otro lado, otro grupo de aeropuertos quedaban abiertos al tráfico nacional regular e internacional no regular o para escalas técnicas: Albacete, Alicante, Cabo Juby (Marruecos), Cádiz, Cáceres, Bata (Guinea), Fernando Poo (Guinea), Granada, León, Logroño, Lugo, Salamanca, Sidi Ifni (Sáhara), Valladolid y Villa Cisneros (Sáhara). Si bien, en los años siguientes habría significativos cambios en estas bases aeroportuarias, todavía con un claro sesgo colonial y militar, ya que progresivamente irían cobrando mayor importancia aeropuertos relacionados con el crecimiento de la actividad económica, por un lado, y con la expansión del turismo, por otro lado.

En todo caso, se iniciaría en la década de 1950 un periodo con una importante actividad inversora en la mayor de estos aeropuertos que culminaría con el Plan de Aeropuertos de 1958, aunque siempre con las proporciones y limitaciones del periodo.

De este modo, a las puertas del inicio del gran boom turístico español, en los primeros años de la década de 1960, los aeropuertos españoles se habían modernizado notablemente si los comparamos con su situación veinte años atrás, y sobre todo habían ido configurándose en base a su interés económico y no a la logística militar (Cuadro 1). Una quincena de ellos eran aeropuertos comerciales propiamente dichos, pero todavía una veintena mantenían una clara relación con la estrategia militar, bien porque tenían una calificación mixta o bien porque eran bases militares que estaban abiertas al tráfico civil. Otro elemento indicador de esa transformación en curso era que solo los más importantes tenían un horario de apertura permanente, mientras la gran mayoría solo operaban en horario diurno, e incluso había una media docena, principalmente bases militares, que ni siquiera tenían establecido un horario fijo de apertura. En general, estaban ubicados relativamente cerca de la ciudad de referencia, entre 5 y 15 km, con algunas escasas excepciones, como Gando en Gran Canaria o Fuenterrabía (Hondarribia) en Guipúzcoa, que estaban a 19 y 22 km, respectivamente, de Las Palmas y de San Sebastián. En el lado opuesto estaban los aeropuertos africanos que se encontraban anexos a las poblaciones. Sobre el tipo de firme utilizado, que es un indicador claro de la calidad y evolución de los aeropuertos, ya solo una decena mantenía una pista de tierra, mientras que el resto ya disponían de pistas más modernas de asfalto o cemento. La intermodalidad también estaba bastante presente, sobre todo con los servicios de autobús, y claro está con taxis. El ferrocarril, por el contrario, solo conectaba en una docena de casos.

Cuadro 1
Datos de instalaciones de los aeropuertos españoles en 1964

Aeropuerto	Calificación	Horario	Distanc. ciudad (km)	Conex. intermod.	Tipo firme	Nº pistas	Km pistas
Alicante-Rabasa	Aeropuerto nacional	Diurno	4	Autobús-Tren-Taxi	Natural	1	1.850
Arrecife-Lanzarote	Aeropuerto nacional	Diurno	6	Taxi	Natural	2	2.460
Badajoz-Talavera la Real	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	13	Autobús-Taxi	Cemento	1	2.550
Barcelona-El Prat de Llobregat	Aeropuerto nacional	Permanente	10	Autobús-Tren-Taxi	Asfalto	3	6.739
Bilbao-Sondica	Aeropuerto nacional	Diurno	5	Autobús-Tren-Taxi	Natural	2	2.220
Burgos	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	-	-	-	-	-
Córdoba-Lavadero	Aeropuerto nacional	Diurno	6	Autobús-Tren-Taxi	Asfalto	1	1.380
El Aaiún-Sáhara	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Diurno	2	Taxi	Asfalto	2	3.600
Fuerteventura-Los Estancos	Aeropuerto nacional	Diurno	4	Autobús-Taxi	Natural	2	2.200
Granada-Armilla	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	4	Autobús-Tren-Taxi	Natural	1	1.800
Ibiza-El Codolá	Aeropuerto nacional	Diurno	8	Taxi	Asfalto	1	1.775
Jerez	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	10	Autobús-Taxi	Asfalto	1	1.800
La Coruña-El Alvedro	Aeropuerto nacional	Sin horario	10	Autobús-Tren-Taxi	Cemento	1	1.680
La Palma-Buenavista	Aeropuerto nacional	Diurno	8	Autobús-Taxi	Asfalto	1	950
Las Palmas-Gando	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Permanente	19	Autobús-Taxi	Asfalto	1	3.040

Cuadro 1 (Cont.)
Datos de instalaciones de los aeropuertos españoles en 1964

Aeropuerto	Calificación	Horario	Distanc. ciudad (km)	Conex. intermod.	Tipo firme	Nº pistas	Km pistas
León	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	7	Autobús-Taxi	Natural	2	1.100
Logroño-Agoncillo	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	10	Tren-Taxi	Natural	1	1.425
Madrid-Barajas	Aeropuerto nacional	Permanente	13	Autobús-Tren-Taxi	Cemento	5	14.500
Madrid-Cuatro Vientos	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Diurno	6	Autobús-Taxi	Natural	1	2.000
Mahón-San Luis	Aeropuerto nacional	Diurno	2	Autobús-Taxi	Asfalto	1	1.500
Málaga-El Rompedizo	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Permanente	2	Autobús-Taxi	Cemento	1	3.200
Murcia-Alcantarilla	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	8	Autobús	Cemento	1	1.100
Palma-Son San Juan	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Permanente	12	Autobús-Taxi	Cemento	1	2.700
Reus	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	3	Autobús	Cemento	1	2.900
Salamanca-Matacán	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	18	Autobús-Taxi	Natural	1	4.521
San Sebastián-Fuenterrabía	Aeropuerto nacional	Diurno	22	Autobús-Tren-Taxi	Asfalto	1	1.650
Santa Isabel-Santa María	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Sin horario	2	Taxi	Cemento	1	2.400

Cuadro 1 (Cont.)
Datos de instalaciones de los aeropuertos españoles en 1964

Aeropuerto	Calificación	Horario	Distanc. ciudad (km)	Conex. intermod.	Tipo firme	Nº pistas	Km pistas
Santander-Parayas	Aeropuerto nacional	Diurno	4	Autobús-Tren-Taxi	Asfalto	1	1.600
Santiago-Labacoya	Aeropuerto nacional	Diurno	10	Autobús	Asfalto	2	2.450
Sevilla-San Pablo	Aeropuerto nacional	Permanente	9	Autobús-Taxi	Cemento	2	5.304
Sidi Ifni	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	1	Taxi	Asfalto	2	2.900
Tenerife-Los Rodeos	Aeropuerto nacional	Permanente	87	Autobús-Taxi	Asfalto	1	2.400
Valencia-Manises	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Permanente	8	Autobús-Tren-Taxi	Asfalto	2	4.371
Valladolid	Base militar abierta al tráfico civil	Sin horario	-	-	-	-	-
Vigo-Peinador	Aeropuerto nacional	Diurno	7	Autobús-Tren-Taxi	Asfalto	1	1.500
Villa Cisneros	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Diurno	6	Taxi	Natural	1	2.040
Zaragoza-Valenzuela	Mixto (aeropuerto nacional y base militar)	Permanente	9	Autobús-Taxi	Asfalto	2	6.720

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1966).

Así pues, a la altura de 1964 todavía quedaban mejoras que realizar en las instalaciones aeroportuarias para adaptarse a la demanda que se estaba generando. Este proceso de expansión de la aeronavegación

comercial dependía del contexto internacional y de las propias decisiones políticas del régimen. De este modo, hasta el final de la Segunda Guerra Mundial no se habían dado las condiciones para que hubiera tráficos

comerciales internacionales y de cierta entidad.

En primer lugar, los diferentes acuerdos internacionales sobre navegación aérea en la década de 1940 consolidaron la hegemonía anglosajona en la construcción del sistema de la aeronavegación comercial mundial, implantando las denominadas cinco libertades que, en síntesis, permitían sobrevolar otros países, realizar escalas técnicas y embarcar y desembarcar pasajeros en el marco de acuerdos bilaterales y multilaterales entre las compañías de bandera y los países firmantes. Aunque se produjo una cartelización del mercado de las aerolíneas internacionales hasta finales de la década de 1970, este sistema de acuerdos en el marco de la IATA fue la herramienta de despegue del tráfico de aerolíneas regulares (Vidal Olivares, 2008b, pp. 26-30).

El papel de la tecnología también debe ser tenido en cuenta para entender el profundo cambio que se da en la aeronavegación en estos años. Los principales cambios supondrían, por un lado, un aumento de la capacidad y autonomía de las aeronaves, equipados ya con motores de hélice impulsados por turbina y con fuselaje de cabina ancha, o doble pasillo, lo que permitió la introducción de notables economías de escala en la explotación de estos viajes, especialmente los trasatlánticos, que ya se podían hacer sin escalas, con innovaciones que también posibilitaban la presurización de las cabinas, lo que a su vez permitía volar a mayor altura y evitar zonas de mayores turbulencias y ahorrar combustible y volar más rápido. Se debe tener en cuenta que, aunque los precios aumentaban con la introducción

de las nuevas aeronaves, también dotadas de un mayor confort, su incremento estuvo por debajo del incremento de la renta media en los países desarrollados, por lo que en términos reales los precios de los pasajes tendían a la baja (Vidal Olivares, 2008b, pp. 30-34).

Si retomamos las consecuencias logísticas de los Acuerdos de Chicago de 1944, se imponía en España la necesidad de contar con una aerolínea nacional o de bandera, que era la expresión utilizada para indicar que había una tutela estatal. En España, del periodo anterior, operaban en nuestro suelo una aerolínea española, Iberia, y dos extranjeras, Lufthansa y Ala Littoria, respectivamente, alemana e italiana, pero en el nuevo marco, el nuevo régimen planteaba la necesidad de realizar la explotación de líneas con una empresa pública o gestionada desde la propia Administración, y para ello se creó la Sociedad Española de Transporte Aéreo (SAETA) y, posteriormente, la Comisión de Gerencia del Tráfico Aéreo Español (TAE), pero, bien por causas propias de falta de organización y capacidad, o bien por presiones ajenas, recibidas desde Iberia y Lufthansa, se optó finalmente por conceder durante veinte años, abierto también a la recepción de subvenciones según las necesidades, el monopolio del transporte aéreo a Iberia, renombrada a partir de entonces como Compañía Mercantil Anónima Iberia (BOE, 19 de junio de 1940) (Utrilla Navarro, 2007, p. 406).

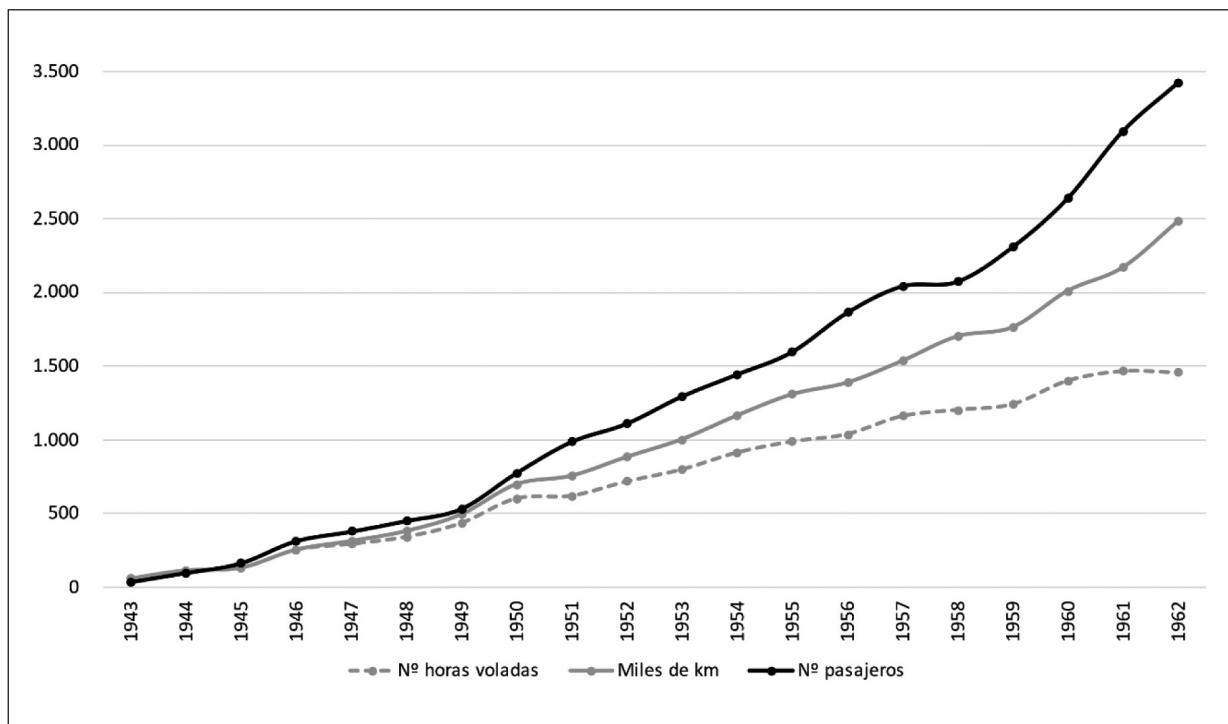
En ese momento, Iberia explotaba las líneas de vuelos regulares entre Madrid y Barcelona, y Madrid, Málaga y Melilla, pero a causa de los graves problemas de suministro de combustible se vio obligada a paralizar

su actividad en 1942, por lo que se tomó la decisión de integrar a la compañía en el Instituto Nacional de Industria (INI), por Decreto de 17 de diciembre de 1943 (Martín Aceña y Comín, 1991, p. 242), lo que resultaría decisivo para la consolidación y expansión de la compañía, su capitalización y el desarrollo de planes de actuación en los mercados nacionales, europeos y americanos (Vidal Olivares, 2008b, p. 50).

El crecimiento de la compañía en este periodo es claro y constante, mostrando

además un aumento de la productividad, con mejoras mayores en los kilómetros recorridos sobre las horas voladas, y en el número de viajeros sobre horas y kilómetros (Gráfico 1). La cuenta de resultados confirmaba esta tendencia con saldos positivos durante todo el periodo, apoyados eso sí con constantes subvenciones estatales, cercanas a los 10 millones de anuales en el periodo 1941-1946, siendo ya mucho más irrelevantes en los años siguientes. Todo esto permitiría una ampliación y mejora de la flota de aeronaves y consolidar la oferta de vuelos

Gráfico 1
Evolución de los principales indicadores de tráfico de Iberia, 1943-1962
Promedio 1943-1945 = 100



FUENTE: Elaboración propia a partir de Arrillaga Sánchez (1999, p. 65).

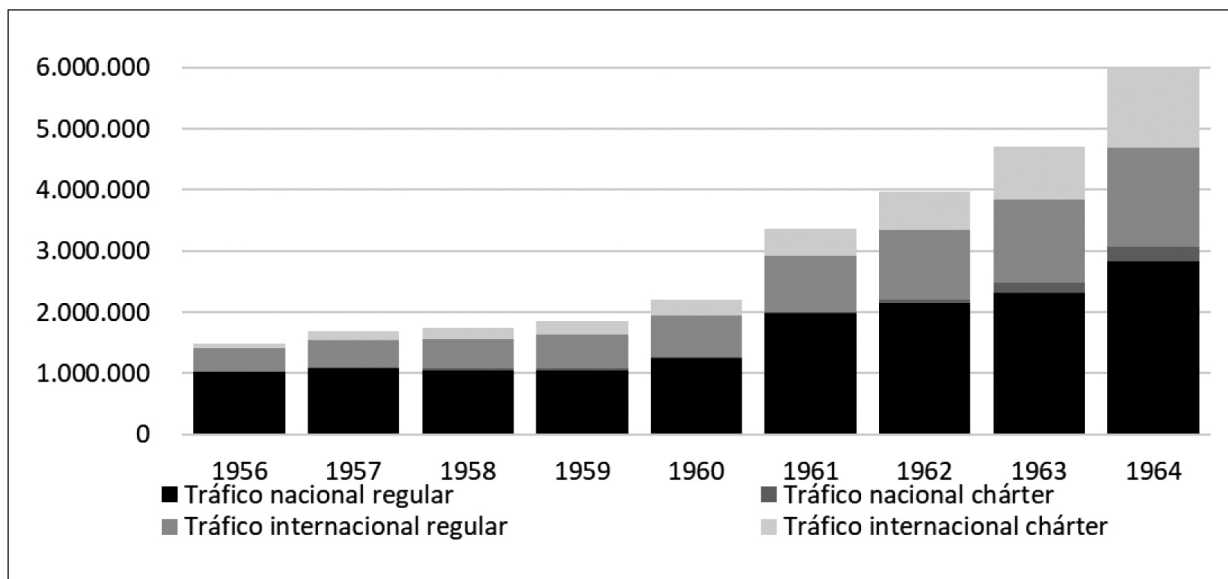
(Vidal Olivares, 2008b, pp. 52-53). En 1957 se propone por parte del INI un plan de desarrollo y expansión de las comunicaciones aéreas y se asigna su nuevo nombre comercial: Iberia Líneas Aéreas de España SA.

El monopolio de Iberia se veía puntualmente afectado tras la aparición de Aviación y Comercio SA (Aviaco), empresa de capital privado que se había constituido en Bilbao en 1948 y que explotaba líneas nacionales tanto para viajeros como para mercancías, si bien no ejercía una competencia directa sobre Iberia, ya que solo complementaba sus servicios. No obstante, a partir de la entrada del INI en el capital de Aviaco en 1954

comenzó una etapa más sólida de acuerdos con Iberia para repartirse el mercado nacional. Así, en 1963 el 49 % de Aviaco se mantenía en manos de inversores privados, pero ya Iberia (26 %) y el INI (25 %) se repartían el resto y, por lo tanto, tenían la mayoría del capital social (Martín Aceña y Comín, 1991, p. 244).

Aviaco, en ese difícil ejercicio de equilibrio entre la competencia y complementariedad con respecto a los tráficos nacionales de Iberia, pondría en marcha algunas líneas transversales que se salían de la norma de conectar siempre con Madrid, y lo hizo a través de conexiones a lo largo de la costa

Gráfico 2
Evolución de los tráficos nacionales e internacionales, regulares y chárter en España, 1956-1964. En nº de pasajeros



FUENTE: Estadísticas de transportes (1983).

cantábrica o con enlaces con la isla de Mallorca (Utrilla Navarro, 2007, p. 408). En todo caso, Aviaco no superaría nunca el 25 % de cuota de pasajeros en los tráficos nacionales, situándose durante este periodo en muchos momentos por debajo del 15 %, en comparación con Iberia que cubría el resto (Arrillaga Sánchez, 1999, p. 65).

En este marco, de fuerte intervención estatal y régimen de duopolio desigual, el crecimiento del tráfico aéreo en España se completaba con la entrada de compañías internacionales de vuelos regulares, cada vez más presentes, y con la aparición de los vuelos llamados no regulares o irregulares, que finalmente se consolidarían con la denominación de vuelos chárter. Estos apenas estaban presentes en la década de 1950, pero a partir de 1960, especialmente en los chárter internacionales, como veremos, ocuparon una parte significativa del mercado (Gráfico 2).

V. EL ORIGEN DE LAS LÍNEAS NO REGULARES Y EL CRECIMIENTO DE UNA OFERTA DE CLARA VOCACIÓN TURÍSTICA

Por el Decreto de 14 de junio de 1946 se establecía en España una primera regularización de lo que entonces se denominaba tráfico aéreo irregular o taxímetros aéreos, que consistían en servicios de transporte aéreo con fines comerciales que no estaban sujetos a horarios y rutas fijas, por lo que se evitaba su competencia con las líneas aéreas regulares establecidas. Las empresas solicitantes debían cumplir los siguientes requisitos: que el capital de la empresa fuera íntegramente nacional, que se hubiera depo-

sitado una fianza proporcional al valor del material y las instalaciones, que el personal operativo fuera español y en el caso de los que sean responsables directos de la técnica de vuelo debían estar en posesión de la titulación adecuada, que el material de vuelo estuviera homologado y autorizado, y que la empresa tuviera un seguro vigente. Estas garantías económicas y técnicas estaban supervisadas por Aviación Civil, organismo dependiente del Ministerio del Aire, encargado de regular las autorizaciones y de fijar las tarifas máximas permitidas (BOE, 23 de junio de 1946).

Se trataba de una norma muy intervencionista, todavía limitada al ámbito nacional y extremadamente proteccionista con respecto a las líneas aéreas regulares, si bien, solo un mes después un nuevo decreto pasó también a regular los tráficos no regulares de las compañías extranjeras, ya que España, como firmante de los Acuerdos de Chicago de 1944 abría “su cielo sin reservas a las aeronaves civiles de los demás países aludidos” y solo establecía ciertas limitaciones en algunos espacios por seguridad nacional (BOE, 28 de julio de 1946). A partir de ese momento se hicieron nuevas modificaciones en esta legislación fijando las tarifas máximas, tal y como se había indicado, realizando aclaraciones sobre los límites de la fianza y la realización del seguro de la actividad, y permitiendo que la participación de capitales extranjeros alcanzara un máximo del 25 % en estas sociedades. Además, tras los Acuerdos de París de 1956, se admitía la libertad absoluta en el territorio de los países integrados en el acuerdo de embarque y desembarque de los aviones que realizaran vuelos comerciales no regulares

intraeuropeos y que no causaran perjuicio a los servicios regulares ya establecidos. La ratificación de estos acuerdos se haría en 1957 con Alemania Federal, Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Irlanda, Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Suecia, Suiza y Turquía, si bien esto no sería publicado de modo oficial hasta cuatro años después (BOE, 17 de mayo de 1961). Se abrió de este modo el tráfico aéreo no regular a numerosas compañías chárter que ya manifestaban un claro interés por ofrecer paquetes vacacionales en España para sus turistas.

Aunque la compañía aérea no regular española más conocida fue Spantax, antes, la pionera fue la Compañía Auxiliar de Navegación Aérea (CANA), que pocos meses después del decreto de 1946 comenzó a operar en vuelos a demanda con las islas, Baleares y Canarias, y con los enclaves africanos. El impulsor de este proyecto fue Ultano Kindelán, hijo del general golpista. La compañía comenzó a operar a comienzos del año 1947, aunque ya a finales de 1949 cesó en su actividad por los problemas financieros (Utrilla Navarro, 2007, p. 408). Ultano Kindelán volvió a intentarlo en 1960 con TASA, aunque parece que corrió la misma suerte y en 1965 disolvió la compañía (Estrada, 1973).

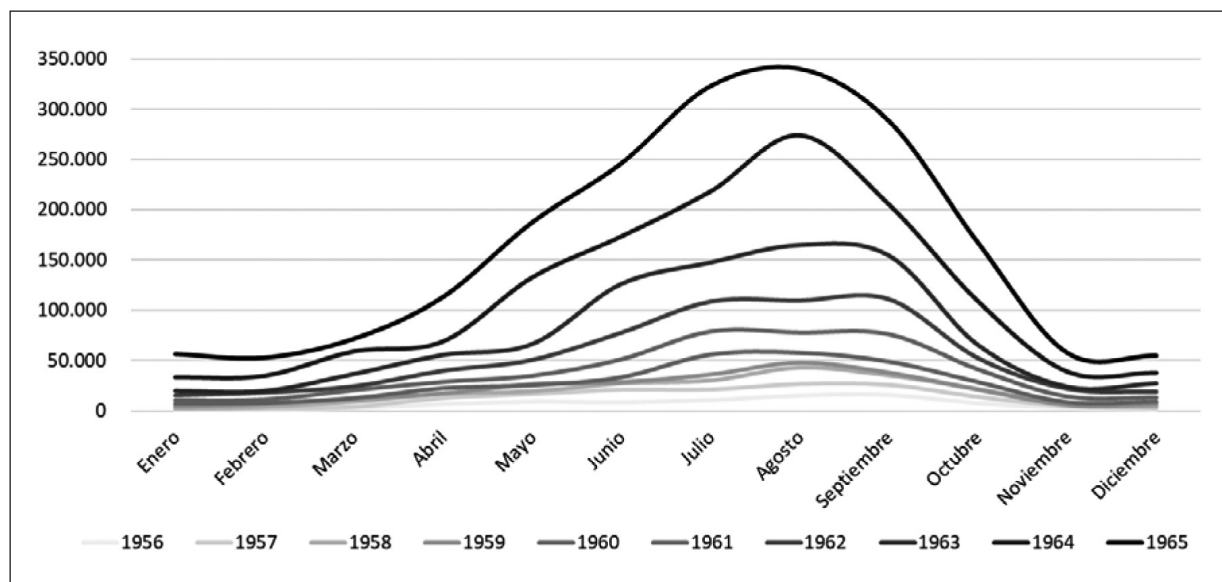
El caso de Spanish Air Taxis (Spantax), como decimos, es mucho más exitoso y tal como ha señalado (Vidal Olivares, 2010) traslada en cierta medida el modelo de empresas de servicios chárter norteamericanas que desde la década de 1950 terminaría consolidándose en Europa. La empresa había nacido en 1959, al amparo de ciertas

subvenciones, para el transporte de pasajeros y mercancías en la colonia del Sáhara occidental y Canarias. Aquí también encontramos a un empresario relacionado con sus actividades previas como piloto durante la Guerra Civil, y que después había pasado a formar parte de la plantilla de Iberia, Rodolfo Bay Wright, con un proyecto en el que también participaría de modo activo su mujer, Marta Estades, a su vez azafata en Iberia (Estrada, 1973). De hecho, en los primeros vuelos de Spantax se utilizaron aparatos de la extinta CANA y después, incluso, arrendaba aparatos a Iberia, lo que resultaba también beneficioso para la compañía de bandera, ya que de este modo conseguía ingresos por aeronaves que ya no eran de uso habitual, dado que se encontraba en pleno proceso de renovación de flota con la llegada de los modelos a reacción o *jet*.

Como ya hemos comentado, este proceso de sustitución de flotas, todavía en buen uso, junto con la creciente demanda vacacional de los obreros de Europa occidental, sería el marco en el que se desarrolló la fuerte demanda de viajes chárter entre el norte de Europa y el Mediterráneo, donde España se impondría poco a poco a las ofertas de la Costa Azul francesa o de las costas italianas (Pack, 2009, pp. 155-159).

El sistema chárter tendrá un rápido desarrollo en España con crecimiento continuo consagrando así la oferta de sol y playa como el atractivo casi único del turista europeo que llegaba a nuestras costas (Gráfico 3). Los beneficios económicos a través de la entrada de divisas y el desarrollo del sector servicios en los principales destinos eran indudables, aunque algunos plantean la exis-

Gráfico 3
Evolución y estacionalidad del tráfico aéreo internacional
chárter en los aeropuertos españoles, 1956-1965



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1966). Número de pasajeros chárter en los aeropuertos españoles.

tencia de una situación de neocolonialismo de los espacios de calidad a través del control del uso y la propiedad de esos espacios, capturados por grandes grupos especuladores (Gaviria, 1974).

A pesar de una cierta homogeneidad en la oferta turística española, cada destino tenía sus características y respondía también a los turistas que la visitaban. Se consolidará como el principal destino, elegido por dos de cada tres turistas chárter, si bien ante el crecimiento de los demás destino, perdía poco a poco cuota. Por detrás estaría la Costa Brava, accesible también para el transporte terrestre, pero que había crecido significativamente a partir de 1960. El chárter canario

había llegado más tarde, pero elegido en el 10 % de los casos, y en claro crecimiento.

El primer destino que destaca es Palma, en la isla de Mallorca, que desde el primer momento se consolidó como uno de los destinos principales de los turistas que llegaban desde Europa, de tal modo de que ya en 1956 el 15 % de los tráficos no regulares que se registraban sobre los aeropuertos isleños, primero sería en Son Bonet y desde 1961 en el actual de Son San Joan, para sobrepasar el 55 % en 1964. Esto, además suponía que Palma y los puertos de las islas cercanas de Ibiza y Menorca, recibían en torno al 65 % de los turistas que llegaban en vuelos chárter a España. De hecho, aun-

Cuadro 2

Evolución y distribución de los mercados de vuelos chárter internacionales en España, 1957-1965. En nº de pasajeros

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	Total	
Baleares	104.408	164.369	185.699	225.313	323.383	450.791	597.832	864.644	1.150.125	4.066.564	64,5%
Costa Brava	19.969	14.428	22.587	28.302	33.909	50.406	98.457	170.840	275.253	714.151	11,3%
Canarias	7.908	16.898	16.029	22.156	35.177	48.339	92.845	152.337	244.704	636.393	10,1%
Andalucía	438	1.086	6.289	17.896	29.690	47.594	62.623	115.329	175.484	456.429	7,2%
Levante	4.814	7.676	4.445	6.710	16.920	20.271	33.575	54.130	73.751	222.292	3,5%
Madrid	10.647	9.978	11.078	13.186	15.298	30.827	22.614	22.837	27.090	163.555	2,6%
Cantábrico	2.737	2.703	1.263	1.282	1.597	1.053	3.212	5.908	3.637	23.392	0,4%
África	378	438	1.029	1.241	1.768	678	1.034	1.601	3.738	11.905	0,2%
Zaragoza	1.557	1.856	1.241	686	742	466	379	272	902	8.101	0,1%
TOTAL	152.856	219.432	249.660	316.772	458.484	650.425	912.571	1.387.898	1.954.684	6.302.782	100,0%

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (1966). Notas: Baleares incluye los aeropuertos de Palma, Ibiza y Menorca; Costa Brava incluye los aeropuertos de Barcelona y Reus; Canarias incluye los aeropuertos de Las Palmas y Tenerife; Andalucía incluye los aeropuertos de Málaga y Sevilla; Levante incluye los aeropuertos de Alicante y Valencia; Madrid incluye el aeropuerto de Madrid-Barajas; Cantábrico incluye los aeropuertos de Bilbao, La Coruña, San Sebastián, Santander, Santiago y Vigo; África incluye los aeropuertos de Bata, Santa Isabel y Villa Cisneros; y Zaragoza, incluye el aeropuerto de Zaragoza.

que en Ibiza ya habían llegado los primeros turistas en el primer tercio del siglo XX, no sería hasta la saturación de la oferta de Mallorca cuando se comenzaron a impulsar viajes a la isla, con grupos de alemanes y franceses que ayudaron a crecer la oferta turística (Utrilla Navarro, 2009, pp. 48-49). El caso de Menorca sería más tardío y moderado, pero tuvo desde el primer momento una oferta casi exclusiva de vuelos chárter, dado que no existían vuelos regulares. Por eso, el ejemplo de la agencia de viajes británica Horizon Hollidays en esta isla que ofertó un primer IT en 1958 sirve de punto de partida de lo que estaba por llegar. La agencia utilizaba como base el hotel Port Mahon y en temporada fletaba vuelos cada dos semanas en pequeños DC-3 de 50 plazas, que ofre-

cía a los británicos durante su estancia excursiones por la isla (Martínez de la Cruz y Utrilla Navarro, 1999, p. 60).

En un segundo bloque estarían los aeropuertos canarios, que consolidarían una oferta de IT que supondría el 30 % del tráfico total que se registraba en sus aeropuertos. En las Islas Canarias se desarrollaron aeropuertos en casi todas sus islas, si bien, los más relevantes eran el Gando en Gran Canaria y el de Los Rodeos en Tenerife, hoy conocido como Tenerife Norte. En el caso de Gran Canaria, tenemos noticias del establecimiento 1951 de una agencia de viajes, Canaria Express, impulsada por André Jean Hefti, un suizo afincado en la isla que también ejercía de cónsul y se dedicaba a difun-

dir las famosas “Vespas”. Después vendría la construcción del hotel Gran Canaria en la playa de Las Canteras en 1959, y también la llegada de un turoperador escandinavo, Svenk Turistyra, que llevaba a los turistas desde Estocolmo hasta Gran Canaria con pequeños aviones bimotores de hélices con una capacidad de 30 plazas para estancias quincenales en la isla. El viaje en sí era una odisea, ya que se realizaban dos escalas, una en Barcelona y otra en Tánger, ante la imposibilidad de hacerlo de forma directa. Otra particularidad de la oferta canaria era que esta se incrementaba en otoño e invierno, que ya se atisbaba como la temporada alta en las islas (Utrilla Navarro et al., 2012, pp. 142-147).

En el caso de la isla de Tenerife también habría una fuerte presencia nórdica y asimismo una estrecha conexión con los vuelos que se hacían sobre Gran Canaria, que se convirtió en habitual entre las agencias británicas, que terminarían copando este mercado. Así, en 1957 ya había entre ambas islas operando una quincena de compañías chárter, entre las que destacaban las británicas Overseas, Starways, Tradair, Transair, Orion, Hunting Glan, Eagle Aviation, Derby Aviation y Continental, pero también estaban presentes la alemana Condor, la austriaca Aero Transport, la finlandesa Kar Air, la sueca Transair Sweden, la suiza Balair, la danesa Scanair, la francesa Air Transport y la italiana Transitalia. Lo que muestra la importancia de este tráfico y del destino canario, que sería declarado zona de interés turístico por el Ministerio de Información y Turismo en 1963 (Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006, p. 88).

Junto a los destinos de las islas, también se consolidarían los de la costa mediterránea, sobre todo la Costa Brava, que operaba preferentemente sobre el aeropuerto del Prat de Barcelona, lo que permitía mantener una oferta creciente de vuelos, aunque también era utilizado el aeropuerto de Reus, que estaba más cercano a las playas meridionales catalanas. Más al sur, tanto el mercado levantino como el andaluz estaban en crecimiento, especialmente en el caso andaluz, que estableció en Málaga un punto relevante de vuelos chárter para los turistas británicos, que se fue consolidando poco a poco en el marco de las negociaciones previas de los acuerdos hispanobritánicos de 1966, situación que ayudó a acelerar las mejoras en el aeropuerto malagueño y terminó desviando después los tráficos de Gibraltar hasta Málaga, tras eliminarse la obligación del visado para los turistas de ese país (Pack, 2009, pp. 152-154).

El resto de los destinos tenía unos tráficos insignificantes y con escasa evolución. Madrid estaba alejada de las playas y no era una oferta para tener en cuenta, salvo en el caso de escalas de conexión. Algo parecido pasaba con la cornisa cantábrica, ubicada en el espacio conocido como de playas frías, que a pesar de la media docena de aeropuertos que agrupaba tenía un flujo chárter mínimo, así como los enclaves africanos y Zaragoza.

Estos mercados turísticos resultaban atractivos para los europeos por sus condiciones naturales, de clima cálido y elevada insolación, bastante diferente de su medio ambiente durante la mayor parte del año. Pero también existía, como hemos señalado con anterioridad, una clara seducción en los

bajos precios del país. Con una renta media por habitante que rondaba el 60 % de la media de los países europeos más desarrollados y su menor desarrollo económico, las divisas de los turistas eran un fuerte atractivo y había interés por parte de la administración franquista en que no hubiera una escalada de precios, si bien esta sería una cuestión que tendría más relevancia en los años siguientes. Durante el periodo que estudiamos existía también un condicionante del precio que procedía de las limitaciones de gasto, es decir, de salida de divisas, que se imponía a los ciudadanos de muchos países europeos, como un modo de proteger la economía durante el periodo de recuperación posbélico (Pack, 2009, pp. 95-101).

En cierto modo, el paquete de todo incluido de los chárter se ajustó perfectamente a este control de gasto, ya que evitaba superar los límites establecidos, por ejemplo, por el gobierno británico (Pack, 2009, pp. 78-79), además de que en muchos casos se trataba de la economía de trabajadores que tenían bastante ajustado su nivel de gasto y era la primera vez que salían de su país de vacaciones. Hemos de tener en cuenta que el 90 % de los turistas llegados a España en paquetes de todo incluido, entre 1956 y 1964, provenían de Europa y solo un 5 % provenía de países americanos, especialmente Estados Unidos, siendo insignificante la presencia de viajeros de otros continentes. Respecto a los viajeros europeos, el 30 % eran británicos, el 14 % eran franceses y de Alemania occidental, el 8 % eran de Italia, Suiza y Dinamarca, y el resto se repartía entre porcentajes que iban del 3 al 5 % para suecos, belgas, holandeses y portugueses (Instituto Nacional de Estadística, 1966).

Por otro lado, si, como hemos dicho antes, el precio era un atractivo fundamental, según apuntan algunos estudios, España ofrecía ya ese precio competitivo, de hasta un 25 % menos que en Italia y casi el 40 % de lo que estaban acostumbrados a pagar británicos o alemanes en sus países (Vidal Olivares, 2008a). Si comparamos los precios del paquete chárter con el coste que tenía en ese momento un vuelo regular, manteniendo el resto de los costes de alojamiento y excursiones en unos valores parecidos, vemos que en todos los itinerarios se conseguían notables economías a través de las IT, lo que justifican el éxito de estas ofertas, siendo además seguramente la única manera de que los trabajadores del centro y norte de Europa pudieran disfrutar de “exóticas” vacaciones por primera vez.

En nuestra estimación (Cuadro 3), se obtenía mayor ahorro a mayor distancia, lo que a falta de un análisis más profundo se corresponde con la posibilidad de conseguir mayores economías de escala precisamente cuando los viajes se hacían más largos. Así, desde los países nórdicos se podrían obtener ahorros claramente superiores al 50 %, especialmente para los viajeros que iban a las playas de Baleares o la Costa Brava. Del mismo modo, tenían un alto nivel de ahorro los británicos, holandeses y alemanes que viajaban a la Costa del Sol, Costa Brava, Canarias o Baleares. Por último, donde menos ahorro se podía encontrar era en los viajes más cortos, que provenían de París, Milán o Zúrich, si bien se situaban en torno al 20 %, lo que los hacía también preferibles a los viajes regulares.

Cuadro 3

Estimación del ahorro de costes de los paquetes chárter en diferentes orígenes y destinos vacacionales con respecto a los vuelos regulares, 1965. En pesetas

Principales conexiones	(1) Tipo de enlace	(2) Vuelo regular	(3) Paquete chárter	(4) Días de estancia	(5) Chárter sin vuelo	(6) Coste sin chárter	(7) Ahorro chárter	
Oslo-Palma-Oslo	Barcelona y Fráncfort	15.345	4.986	7	2.766	18.111	13.125	72%
Oslo-Barcelona-Oslo	Directo	14.405	6.662	7	3.695	18.100	11.438	63%
Estocolmo-Palma-Estocolmo	Barcelona y Fráncfort	16.125	8.099	15	4.492	20.617	12.518	61%
Londres-Málaga-Londres	Directo	10.540	7.856	14	4.357	14.897	7.041	47%
Ámsterdam-Palma-Ámsterdam	Barcelona y París	8.135	7.034	15	3.902	12.037	5.003	42%
Fráncfort-Las Palmas-Fráncfort	Directo	15.410	13.394	14	7.429	22.839	9.445	41%
Fráncfort-Palma-Fráncfort	Barcelona	9.485	8.729	14	4.842	14.327	5.598	39%
Ámsterdam-Barcelona-Ámsterdam	Directo	7.185	6.620	15	3.672	10.857	4.237	39%
Londres-Barcelona-Londres	Directo	7.365	7.222	14	4.006	11.371	4.149	36%
Londres-Palma-Londres	Barcelona	8.305	8.541	15	4.737	13.042	4.501	35%
París-Palma-París	Barcelona	6.280	6.787	7	3.765	10.045	3.258	32%
Fráncfort-Barcelona-Fráncfort	Directo	6.945	7.901	14	4.382	11.327	3.426	30%
París-Barcelona-París	Directo	5.340	6.302	7	3.496	8.836	2.534	29%
Zúrich-Palma-Zúrich	Barcelona	7.410	8.990	14	4.986	12.396	3.406	27%
Milán-Barcelona-Milán	Directo	5.065	6.795	14	3.769	8.834	2.039	23%
Milán-Palma-Milán	Barcelona y Fráncfort	6.005	8.756	14	4.857	10.862	2.106	19%

FUENTE: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Estadística (1965 y 1966). Notas: (1) vuelos directos o vía otras ciudades; (2) precio del vuelo ida y vuelta en clase turista; (3) precio medio del paquete chárter; (4) días de estancia del paquete chárter y del cálculo del coste total; (5) valor estimado del coste del paquete chárter sin el vuelo, teniendo en cuenta los datos aportados por INE (1966), que estimaba que el 44,5 % de estos paquetes eran costes de transporte y el resto costes de alojamiento y actividades en destino; (6) estimación de coste de la estancia para quien tuviera la misma estancia pero hiciera el vuelo en línea regular; (7) diferencia de coste entre paquete chárter (3) y paquete sin chárter (6).

VI. CONCLUSIONES

El devenir del transporte aeroportuario tras los Acuerdos de Chicago (1944) dibujaba en el mundo un escenario de regulación y

ordenamiento dominado por las compañías de bandera y los diferentes acuerdos bilaterales entre los Estados, donde siempre había un espacio para los intereses estratégicos nacionales. Y sobre ese marco es en el que

se retomó la gestión del tráfico aéreo también en España tras el ciclo bélico de Guerra Civil y Segunda Guerra Mundial, que había sido el causante de la paralización de la expansión del tráfico aéreo comercial anterior. Las propias características del régimen franquista, así como la coyuntura regulatoria señalada, explican la dependencia del sistema aeroportuario español del Ministerio del Aire y la adopción de una empresa aérea pública, Iberia, para hacer la función de compañía de bandera en un mercado regulado y de elevadas tarifas.

Sin embargo, ya a mediados de la década de 1950, tres décadas antes de que algunos teóricos de la economía del transporte expusieran su teoría de los mercados atacables, donde se planteaba que en las industrias donde los costes de entrada y salida fueran bajos no se precisaba regulación ninguna (Rus, 2012, pp. 290-292), el mercado aéreo ya había atisbado un primer proceso de desregulación y de “cielos abiertos” (Vidal Olivares, 2008a). Esta primera liberalización, previa a la más intensa de la década de 1980, fue la que aportó el impulso necesario para el desarrollo de líneas aéreas no regula-

res o chárter, que de este modo encontraron en el mediodía europeo, y especialmente español, el destino ideal para millones de trabajadores europeos, para el disfrute de sus recién conseguidas vacaciones anuales en cálidas y hasta cierto punto exóticas playas.

La demanda europea, entendida como la preferencia de elección en unas condiciones supuestas, de los chárter a España en el periodo estudiado aglutinaba una serie de factores, donde dominaban los de atracción sobre los de disuasión, destacando entre aquellos una relación de equilibrio entre el incremento de la renta de los demandantes y la caída real de los precios (J. M. Thomson, 1976, p. 21).

El vuelco sobre la evolución esperada fue sorprendente: turistas y divisas llegaron mayoritariamente, como hemos visto, por avión y especialmente en los vuelos chárter, aunque también utilizarían el automóvil y el ferrocarril. Pero la capacidad del sistema aeroportuario, tanto en planta fija (aeropuertos) como en planta móvil (aeronaves), provenía de un salto tecnológico y organizativo que se retroalimentó con el turismo

Cuadro 4
Forma de entrada de los turistas extranjeros
y de los españoles residentes en el extranjero (%)

Forma de entrada	1951	1959	1965	1970
Aeropuertos	7,8	11,5	16,1	24,9
Carretera	55,4	70,5	72,6	66,2
Ferrocarril	26,5	12,1	8,5	6,4
Puertos	10,3	5,9	2,8	2,5

FUENTE: Anuarios estadísticos del INE.

en clara simbiosis y preparó el escenario de mayor expansión que vendría en las décadas siguientes.

Así, el desarrollo del transporte aéreo desde los años 50 y, en concreto, de las compañías chárter, constituyó uno de los pilares que sustentó el nacimiento del boom turístico en España. En efecto, la aviación permitió el transporte de los turistas europeos de clase media y trabajadora de una manera rápida, cómoda y relativamente barata desde sus ciudades de origen a los destinos por ellos elegidos, fundamentalmente, las costas e islas de nuestro país. Además, fue capaz de satisfacer una demanda que crecía con elevadísimas tasas, e incluso fue uno de los principales contribuyentes en la generación de dicha demanda. Por tanto, el transporte aéreo en España puede considerarse, al contrario de lo ocurrido con el ferrocarril, un caso de éxito en la historia del turismo de nuestro país.

A pesar de la situación en la que se encontraba el mercado aéreo español a mediados de los años 40, complementó al transporte por carretera y se convirtió en el medio que más creció a lo largo de las décadas de 1950 y 1960. Para ello, fue capaz de responder a una demanda en crecimiento explosivo, y lo hizo a través de cuatro grandes líneas de actuación: la de las infraestructuras, llevando a cabo la modernización y adaptación de los aeródromos a las nuevas tecnologías aéreas (fundamentalmente, la introducción de los jets), la de las empresas, creando nuevas compañías a demanda (chárter) y modernizando Iberia, la de la política comercial de las compañías, con una clara tendencia a la

reducción de precios para captar el mercado turístico de masas formado por clases medias y trabajadoras europeas, y la de las instituciones y la regulación, fundamentalmente, la inclusión de España en los acuerdos internacionales, la transferencia de las competencias desde el Ministerio del Aire al de Transportes y la adaptación de las normativas a la nueva configuración del mercado aéreo.

BIBLIOGRAFÍA

- ABULAFIA, D. (2003): *El Mediterráneo en la historia*, Barcelona: Crítica.
- ALEGRE MARTÍN, J., y POU GARCÍAS, L. (2004): *The Determinants of Probability of Tourism Consumption: An Analysis with a Family Expenditure Survey*. Departament d'Economia Aplicada, Working Paper, 39. Palma de Mallorca: Universitat de les Illes Balears.
- APOSTOLOPOULOS, Y., LOUKISSAS, P. J., y LEONTIDOU, L. (2001): *Mediterranean Tourism: Facets of Socioeconomic Development and Cultural Change*, Londres: Routledge.
- ARRILLAGA SÁNCHEZ, J. I. DE. (1999): *Primeras experiencias, 1950-1962*. En Fernando Bayón Maríné (Dir.), *50 años del turismo español. Un análisis histórico y estructural* (pp. 45-70), Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces SA.
- BARANOWSKI, S., y FURLOUGH, E. (Eds.). (2001): *Being elsewhere: Tourism, consumer culture, and identity in modern Europe and North America*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- BATTILANI, P. (2001): *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: L'evoluzione del turismo europeo*, Bolonia: Il Mulino.
- BAYÓN, F. (1999): *50 años del turismo español, un análisis histórico y cultural*, Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces.

- BENGOECHEA BAHAMONDE, L. (Ed.). (1988): Historia de la aviación española, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aérea.
- BINTANED ARA, M. (2014): Historia de la Aviación Comercial desde 1909 hasta nuestros días, Palma de Mallorca: Universitat de les Illes Balears.
- BOR, R. (Ed.). (2003): Passenger behaviour, Aldershot: Ashgate.
- BRAY, R., y RAITZ, V. (2011): Flight to the sun: The story of the holiday revolution, Boston: Cengage Learning.
- BRENDON, P. (1991): Thomas Cook: 150 years of popular tourism, Londres: Secker y Warburg.
- CARUANA, L., CASTRO, M., CUÉLLAR, D., GARRIDO, L., GÓMEZ, D., MATÉS BARCO, J. M., PRADO, M. L., y SÁNCHEZ PICÓN, A. (2015): Cambio y crecimiento económico, Madrid: Pirámide.
- COMÍN, F., HERNÁNDEZ, M., y LLOPIS, E. (Eds.). (2005): Historia económica mundial: Siglos X-XX, Barcelona: Crítica.
- CRAFTS, N., y TONIOLO, G. (1996): Economic Growth in Europe Since 1945, Cambridge: Cambridge University Press.
- DIENEL, H.-L., y LYTH, P. J. (Eds.). (1998): Flying the flag: European commercial air transport since 1945, Londres: Palgrave Macmillan.
- DIERIKX, M. (2008): Clipping the Clouds: How Air Travel Changed The World, Westport: Praeger Publishers.
- DOGANIS, R. (1995): La empresa aeroportuaria, Madrid: Paraninfo.
- ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTES: SERIES CRONOLÓGICAS (1950-1980) (1983): Madrid: Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.
- ESTRADA, A. (1973): *Los vuelos chárter: Su nacimiento y evolución en España*. Estudios Turísticos, no 40, pp. 115-128.
- FARALDO, J. M., y RODRÍGUEZ LÓPEZ, C. (2013): Introducción a la historia del turismo, Madrid: Alianza.
- FELIU, G., y SUDRIÀ, C. (2007): Introducción a la historia económica mundial, Valencia: Universitat de València.
- FRIEDEN, J. A. (2007): Capitalismo global: El trasfondo económico de la historia del siglo XX, Barcelona, Crítica.
- GAVIRIA, M. (1974): España a go-go: Turismo chárter y neocolonialismo del espacio, Madrid: Ediciones Turner.
- GOMÁ ORDUÑA, J. (1946): Historia de la Aeronáutica Española, Madrid: Imprenta Prensa Española.
- GÓMEZ MENDOZA, A., y SAN ROMÁN, E. (2005): *Transportes y comunicaciones*. Estadísticas históricas de España: Siglo XIX-XX (CARRERAS, A. y TAFUNELL, X.; eds.), Bilbao: Fundación BBVA, vol. 2, pp. 509-572.
- GONZÁLEZ REDONDO, F. A., y GONZÁLEZ DE POSADA, F. (2012): *En torno a los orígenes de la Aeronáutica española*. Lull, Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, 35(75), pp. 211-228.
- HUDSON, K., y PETTIFER, J. (1979): Diamonds in the sky: A social history of air travel, Londres: Bodley Head.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1965): Estadística de transporte. Volumen 1, Transporte aéreo. Madrid: Instituto Nacional de Estadística.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1966): Estadística de transporte aéreo, volumen I (1929-1965), Madrid: Instituto Nacional de Estadística.
- JACKSON, R. (2018): La enciclopedia de la aviación, Madrid: Edimat.
- LARRINAGA, C., y VALLEJO, R. (2013): *El turismo en el desarrollo español contemporáneo*. TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones, 24, pp. 12-29.

- LARRINAGA, C., y VALLEJO, R. (2015): *Presentación. España como potencia turística. Una visión a largo plazo*. Cuadernos de historia contemporánea, 12, pp. 19-22.
- LÁZARO ÁVILA, C., y PÉREZ HERAS, Á. (1995): *La aerostación militar en España*, Madrid: Ministerio de Defensa.
- LEED, E. J. (1991): *The mind of the traveler: From Gilgamesh to global tourism*, Nueva York: Basic Books.
- LERNER, M. (1957): *America as a civilization: Life and thought in the United States today*, Nueva York: Simon and Schuster.
- LYTH, P. J. (2009): *Flying Visits: The growth of British air package tours*. Europe at the seaside. The economic history of mass tourism in the Mediterranean (MANERA, C., SEGRETO, L., POHL, M.; eds.), Nueva York: Berghahn Books, pp. 11-30.
- LYTH, P. J., y DIERIKX, M. L. J. (1994): *From Privilege to Popularity the Growth of Leisure Air Travel since 1945*. The Journal of Transport History, 15(2), pp. 97-116.
- MARIMÓN RIERA, L. de. (1973): *Historia de la Aeronáutica*, Madrid: Academia General del Aire.
- MARTÍN ACEÑA, P., y COMÍN, F. (1991): *INI. 50 años de industrialización en España*, Madrid: Espasa Calpe.
- MARTÍNEZ CABEZA, J. A. (2003): *Del Wright Flyer al A380*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, 729 diciembre, pp. 1.002-1.015.
- MARTÍNEZ DE LA CRUZ, B., y UTRILLA NAVARRO, L. (1999): *Aeropuertos de Menorca: Medio siglo de historia*, Madrid: Aena.
- MORENO GARRIDO, A. (2007): *Historia del turismo en España en el siglo XX*, Madrid: Editorial Síntesis.
- MORRISON, S., y WINSTON, C. (1995): *The evolution of the airline industry*, Washington, D.C.: Brookings Institution.
- NEAL, L., y CAMERON, R. E. (2006): *Historia Económica Mundial. Desde el Paleolítico hasta el presente*, Madrid: Alianza Editorial.
- PACK, S. D. (2009): *La invasión pacífica: Los turistas y la España de Franco*, Madrid: Turner.
- PELLEJERO, C. (Ed.) (1999): *Historia de la Economía del Turismo en España*, Madrid: Civitas Ediciones SL.
- RUS, G. de. (2012): *Economía del transporte*, Barcelona: Antoni Bosch editor.
- SINCLAIR, M. T., y STABLER, M. (1997): *The economics of tourism*, Londres: Routledge.
- STANILAND, M. (2003): *Government birds: Air transport and the state in Western Europe*, Lanham: Rowman y Littlefield Publishers.
- STRATFORD, A. H. (1973): *Air transport economics in the supersonic era*, Londres: Macmillan.
- THOMSON, A. (1990): *High risk: The politics of the air*, Londres: Sidgwick y Jackson.
- THOMSON, J. M. (1976): *Teoría económica del transporte*, Madrid: Alianza Editorial.
- TISSOT, L. (Ed.) (2003): *Construction d'une industrie touristique au 19e et 20e siècles: Perspectives internationales*, Neuchâtel: Editions Alphil.
- TORTELLA, G. (2017): *Capitalismo y revolución: Un ensayo de historia social y económica contemporánea*, Madrid: Gadir.
- UTRILLA NAVARRO, L. (2007): *Entre el cielo y la tierra. Lugares de encuentro. Puertos, estaciones y aeropuertos*, (VARIOS AUTORES), Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas SA., pp. 371-444.
- UTRILLA NAVARRO, L. (2009): *Historia del aeropuerto de Ibiza*, Madrid: Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- UTRILLA NAVARRO, L., y DÍAZ LORENZO, J. C. (2006): *Historia del Aeropuerto de Tenerife Norte*, Ma-

- drid: Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- UTRILLA NAVARRO, L., DÍAZ LORENZO, J. C., y FERRER MUÑOZ, M. (2012): Historia del aeropuerto de Gran Canaria, Madrid: Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- VALLEJO, R. (2013): *Turismo y desarrollo económico en España durante el franquismo, 1939-1975*. Revista de la historia de la economía y de la empresa, 7, pp. 423-452.
- VALLEJO, R. (2015): *¿Bendición del cielo o plaga? El turismo en la España franquista, 1939-1975*. Cuadernos de Historia Contemporánea, 37, pp. 89-113.
- VARIOS AUTORES. (1998): Origen y desarrollo del transporte aéreo en España, Madrid: Fundación Aena.
- VIDAL OLIVARES, J. (2008a): *Cielos abiertos: Las aerolíneas chárter españolas en el mercado europeo, 1959-1994*. Revista de la historia de la economía y de la empresa, 2, pp. 237-252.
- VIDAL OLIVARES, J. (2008b): *Las alas de España: Iberia, líneas aéreas (1940 - 2005)*, Valencia: Universidad de Valencia.
- VIDAL OLIVARES, J. (2010): *Expansión y crisis de las aerolíneas chárter españolas: El caso de Span-tax, 1959-1988*. Homenaje a Gabriel Tortella (MORILLA CRITZ, J. y TORTELLA, G.; eds.), Madrid: LID Editorial Empresarial, pp. 865-884.
- VIDAL OLIVARES, J. (2018). *Los nuevos sistemas de transporte y el turismo: Aportación del automóvil y la aviación a la movilidad en la España del primer tercio del siglo XX*. Los orígenes del turismo moderno en España: El nacimiento de un país turístico: 1900-1939 (VALLEJO, R. y LARRINAGA, C.; dirs.), Madrid: Sílex, pp. 653-678.
- ZAMAGNI, V. (2001): *Historia económica de la Europa contemporánea: De la revolución industrial a la integración europea* (J. Pascual, Trad.), Barcelona: Crítica.
- ZUELOW, E. G. E. (2015): *A history of modern tourism*, Londres: Palgrave Macmillan.