

## La ubicación del Aeropuerto de Málaga

El Aeropuerto de Málaga finalizó el siglo XX como el cuarto aeropuerto español en volumen de pasajeros. Por sus terminales pasaron más de 8 millones y medio de pasajeros en 1999. Además, era la infraestructura arquitectónica más grande de la ciudad, con una pista de aterrizaje de 3.200m. x 45m., 135.402m<sup>2</sup> en terminales (pasajeros, carga y aviación general) y una superficie de 273 Ha., de las cuales 616.246m<sup>2</sup> estaban construidas.

La localización en 1999 según Aena, el gestor del Aeropuerto, se encuentra a 8 km. de Málaga y 5 km. de Torremolinos, sin dar más detalles, pues sus dimensiones lo hacen claramente identificable a simple vista. Pero la decisión de dónde ubicar el aeropuerto no debió ser tarea fácil según nuestro documento de referencia, sin que podamos ofrecer una fecha exacta de su elaboración. En él se proponen cinco ubicaciones distintas que valoran las posibilidades de viabilidad para instalar el aeropuerto.

Este borrador de informe escrito a mano sin firma y sin fecha es, sin embargo, un documento habitual en los archivos que sirvió de apoyo a la gestión oficial. Además, encierra entre sus líneas una información valiosísima que difícilmente trascendería a los documentos administrativos posteriores. Gracias a él se puede contextualizar el largo periodo que supuso la construcción definitiva del entonces aeródromo y hoy aeropuerto de Málaga. Para ponernos en situación comenzaremos con las primeras evidencias de la práctica aérea reflejadas en sus fondos documentales, aun sin ser competencia municipal.

El primer expediente en el Archivo Municipal de Málaga que hace referencia a un campo de aviación lo encontramos en la Sección de Obras Públicas de 1910, por el que *“interesa que se le facilite al aviador-empresario Charles Hang los materiales necesarios para la exhibición de aviación”* en los festejos del mes de agosto de ese mismo año. En dicho expediente se indica la aportación de un plano de la zona que no se incluye.

De esta manera, se desprende que los orígenes de la aviación en Málaga, al igual que en otras ciudades españolas, tuvieron un componente lúdico y deportivo muy destacado. Asimismo, ya en ese momento, hay evidencias del interés por establecer en Málaga un campo de aviación. Para ello se constituye una Sociedad, denominada Comité de Aviación, compuesta por particulares y gremios profesionales, encabezada por Juan Ponce de León, que impulsó las fiestas de la aviación celebradas en la segunda década del siglo XX y principios de los años '20.

Una muestra de la fascinación creciente por la aviación y el establecimiento de una base en Málaga se lee en la vehemente conferencia del general de la Marina, Antonio Vivar en el Círculo Mercantil de Málaga en 1910. En ella insta *“a vosotros [miembros destacados de la sociedad malagueña] que representáis un centro de cultura y de saber, donde se reúnen en íntimo lazo las clases que representan el capital y el trabajo, el comercio y la industria, ayudéis al Comité de Aviación de Málaga para que sea un hecho sus nobles y patrióticos planes”*. (pg.21)

Dicho Comité tenía objetivos más ambiciosos que la celebración de las fiestas. Pretendían crear una escuela de aviación y construir unas instalaciones adecuadas para el despegue y aterrizaje de aviones, principalmente militares. Sin embargo, sus gestiones resultaron infructuosas en estos momentos, probablemente porque la aviación todavía era

una actividad muy novedosa, poco conocida y que requería de una gran inversión e infraestructura.

En el Archivo Municipal de Málaga se conservan unos planos que, por su contexto, datan de los primeros años de la segunda década del siglo y muy probablemente se encuentren ligados a este creciente interés aeroportuario. Se trata de 3 planos identificados en un título común: **Proyecto de estación aeropuerto en la ciudad de Málaga**. Destaca el plano general del emplazamiento del aeropuerto, realizado en papel ferroprusiato, que muestra los servicios proyectados en la base de aeroplanos e hidroplanos.

En este plano general se observa que la zona determinada se ubicaba entre los Guindos-Batería de San Carlos y la desembocadura del río Guadalhorce de Este a Oeste, y desde la playa hasta la carretera de Cádiz. La pista de aterrizaje constaría de 1.600m2., un hangar para hidros, otro para dirigibles, una casa de socorro, servicio meteorológico, etc.

El aeropuerto, proyectado en la playa de la Misericordia, no se llevó a cabo. Nuestro documento, en el primer lugar de una lista de cinco ubicaciones posibles, dice: *“1ª Propuesta dueño Cortijo ‘Nunca se acaba’, situado en la carretera de Málaga a Cádiz, que se desechó por el elevado precio de venta”*. Este cortijo se sitúa en la zona de la actual Sacaba Beach y coincide con los planos del proyecto anteriormente descritos. Si se hubieran elegido dichos terrenos, la fisonomía urbana de la zona sería completamente distinta. El desarrollo urbanístico actual no hubiera sido posible, a causa de la servidumbre aeronáutica que impide la construcción a determinadas alturas.

La espera continuaba en nuestra ciudad. Mientras, la aviación comienza a ser una realidad en toda Europa y se consolida como un medio de transporte estratégico en el país a partir de la primera Guerra Mundial. Su incursión en el escenario español como alternativa al espectáculo lúdico-deportivo llega de la mano de una compañía francesa de correo aéreo conocida por el apellido de su fundador, Pierre-Georges Latécoère.

Poco sabemos de este pionero empresario que tuvo una carrera meteórica a partir de una fábrica familiar de carpintería y mecánica de Toulouse. Probablemente las palabras que se recogen en la revista ‘Madrid Científico’ de 1919 se referían a él y al piloto Lemaitre, cuando tuvieron que tomar la decisión de cambiar de lugar de aterrizaje al llegar a Málaga en marzo de aquel año.

*“De Málaga comunican, con fecha 10, noticias de la llegada del aeroplano primero del nuevo servicio franco-hispano marroquí, de que hicimos referencia en otro número. El aparato era un biplano Sal 2 A 2, con motor radial fijo y 18 cilindros, imprimiendo una velocidad de 180 kilómetros por hora, con 270 caballos de fuerza. Lo conducía el teniente del Cuerpo de Aviación francés M. Lemaitre, de Toulouse. De Alicante a Málaga hicieron el viaje en tres horas y media, yendo por la costa a 2.000 metros de altura. **Se había preparado el terreno para su descenso en la barriada de La Isla, pero los aviadores determinaron luego otra cosa, explicándolo porque en los vuelos planeados que hicieron pudieron observar que se trataba de un terreno duro y prefirieron otro lugar más apropiado para evitar cualquier contratiempo”**.*

En el Archivo Municipal de Málaga se conservan distintos documentos sobre los terrenos del cortijo El Rompedizo desde 1886 hasta 1932, año en que fueron cedidos al Estado. De estos documentos conocemos que el cortijo estaba situado en el partido de las Peñuelas, en Churriana. En el norte linda con los cortijos de Carambuco y las Peñuelas, y

con la realenga que conduce a la sierra de Mijas. Al sur ya se encontraba, igual que en la actualidad, la carretera general de Málaga a Cádiz. Al este lindaba con el haza nombrada de los Morales y al oeste con la hacienda de Santa Amalia. Ésta última hacienda tuvo tres propietarias consecutivas: Amalia Delius, Amalia Schott y Carolina Gross. Hubo un tiempo que estuvieron plantadas viñas y cereales, pero todo desapareció al instalarse el aeródromo. En 1928 se segregaron parcelas de secano para la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, que construyó la línea Málaga-Coín.

En la tercera década del siglo XX, Málaga estaba preparada para albergar su aeropuerto. Tras las exitosas Fiestas de la Aviación de 1910, se sucedieron otras en 1911, 1913, 1915 y 1921 sin tanta celebridad. La actitud de los pilotos fue condicionante, unido a la gran dependencia de las inclemencias del tiempo.

Muchas veces se ha descrito a los pilotos de aviones como temerarios del aire. Además, la producción de aviones era sumamente costosa y dependía de las continuas innovaciones técnicas, sobre todo al principio, cuando se utilizaban motores automovilísticos. El carácter competitivo sobre la mayor cantidad de tiempo en el aire, la mayor velocidad, la mejor aerodinámica de los aparatos, etc. queda ampliamente recogida en artículos de la prensa. Revistas como ‘Madrid Científico’, ‘España Automóvil y Aeronáutica’, ‘Aviador’, ‘La Unión Ilustrada’ y muchas más recogen noticias o artículos valiosísimos para la reconstrucción de este sector.

La alta siniestralidad de los aviones provocó una gran desconfianza que influyó en el desarrollo y la estabilidad aeroportuaria. Resulta muy interesante el testimonio del piloto aviador Didier Daurat en 1920 (La Unión Ilustrada 12 feb.) que intenta distanciar la recién creada profesión de piloto aeronáutico con la práctica deportiva:

*“La aviación como todos los sports nuevos, ha puesto de relieve el número bastante reducido de sus adeptos. Estos, convencidos por la experiencia de las **bienhechoras reformas que trae al mundo el poner en práctica los transportes aéreos**, se esfuerzan a cual más en probar el valor de sus aparatos. Desgraciadamente se han dejado con demasiada frecuencia estas demostraciones a la impulsión física y personal de valientes pilotos, que deseosos de hacerlo mejor y **más pronto olvidaron los más sabios principios del pilotaje** para no pensar más que en el efecto producirá en la multitud que los contempla, la acrobacia cada vez más osada y cada vez más alejada de la sana lógica”.*

El 21 de marzo de 1923 el periódico ‘La Libertad’ publica el reportaje titulado *La Aviación en España, de Barcelona a Málaga por aire. Cómo se ha batido el récord de distancia en España*, en el que el periodista Antonio de Ledesma vuela con el piloto Ernesto Navarro y cuenta, en un lenguaje a menudo romántico, cada lugar que sobrevuelan a más de 2.000 metros de altura. Consiguen batir el récord aun teniendo el contratiempo de tener que parar en Guadix de forma inesperada. Así son sus impresiones al llegar a Málaga:

*“[...] Mientras nos acercábamos a Málaga, en la inmensidad del aire, a solas con mi conciencia, sin más compañía que la de mi bravo y querido piloto, soñaba yo con un porvenir de paz y de progreso, con una Humanidad más generosa y más fuerte que la actual, con una España más respetada, más populosa, más rica que la de ahora. Y pensaba que todo esto lo puede hacer, y lo hará, la aviación [...]”*

Este lenguaje tan descriptivo y apasionado es recurrente en la prensa del primer tercio del siglo, pero acababa la tercera década y Málaga todavía no tenía la infraestructura

aeroportuaria tan repetidamente demandada. Y la que sí funcionaba se encontraba en una situación poco favorable para los intereses locales y nacionales, así como sin posibilidades de infraestructuras de mayor envergadura.

Quizás un punto de inflexión fue el año 1927. Pierre Latécoère traspasa el arrendamiento de los terrenos de El Rompedizo a la compañía francesa Aéropostale, a la vez que se promulgaban las primeras órdenes legislativas para la creación de los aeropuertos nacionales. Estas circunstancias permitieron a Eugenio Gross reclamar dicha propiedad para después cederla al Estado Español en 1932.

Las gestiones para crear un aeropuerto en Málaga fueron bastante complejas, pues al mismo tiempo se estaban configurando las líneas estratégico-políticas de la aeronáutica nacional. El desarrollo de la aviación comercial suponía una preocupación real, por su interés para la defensa nacional y las ventajas tanto políticas como comerciales. Los proyectos eran muy costosos y poco rentables, así que dependían de las subvenciones estatales.

Los Aeropuertos Nacionales se crean por la Real Orden de la Presidencia de 19 de julio de 1927 (Gaceta de Madrid de 20/07/1927). El de Málaga se establece en la categoría de aeropuerto de interés general y de carácter marítimo. En esta Real Orden también se legisla la constitución de Juntas de Aeropuertos para la construcción y explotación de los aeropuertos de interés general.

La primera Junta del Aeropuerto de Málaga se reúne en abril de 1928 y está compuesta por miembros de varias instituciones públicas, con el Gobernador Civil a la cabeza, y una comisión gestora y ejecutiva presidida por Luis Fernández de Villavicencio.

Desde su constitución, la Comisión Gestora y Ejecutiva de la Junta comienza su actividad precisamente con las gestiones para localizar un espacio adecuado, según dictaban las directrices estatales. El contexto en el que se enmarca el documento de referencia pertenece a la correspondencia y otras gestiones entre 1928 y 1931 para la adquisición de terrenos para un aeropuerto en Málaga, sobre todo entre el Consejo Superior de Aeronáutica en Madrid y la Junta del Aeropuerto.

En septiembre de 1928, miembros del Consejo Superior de Aeronáutica de Madrid visitaron las instalaciones de El Rompedizo, *“cuatro o cinco más existentes en las proximidades de Málaga”* y unos *“magníficos terrenos de huerta próximos a la capital cuyo coste se elevaba a cantidades extraordinarias”* e informaron de la mejor opción el 17 de septiembre.

En mayo de 1929 siguen buscando un buen terreno. El presidente de la Junta informa al Consejo de su visita a unas viñas en Campanillas que parecen reunir buenas condiciones, pero a razón de 9 ó 10 mil pesetas la hectárea, así como otra más económica a 6 km., en el camino de Cantarranas, pero indica que es probable que no sea suficientemente ancha.

La Comisión cuenta con pocos medios. Lo evidencia, por ejemplo, la entrega para su custodia, en julio de 1931, de dinero en metálico, valores y documentos de la Junta del Aeropuerto Nacional a un funcionario municipal, mientras se hace efectivo el nombramiento del secretario.

En septiembre de 1931 se nombra una nueva Junta del Aeropuerto de Málaga, compuesta por:

Presidente.- D. Eduardo Maldonado Leal (vicepresidente de la anterior Junta de Aeropuerto)

Vicepresidente.- D. Agustín Bermúdez del Río (representante de la Diputación Provincial)

Secretario.- D. Guillermo Ramos Sánchez

Vocal interventor.- D. Francisco Flores [Chohehin o Cohenhin]

Vocal.- D. Eugenio Entrambasagua Caracuel (representante de la Cámara de Comercio)

Se convoca también a las reuniones al Gobernador Civil como presidente del Pleno de la Junta, al Delegado de Hacienda, al Presidente de la Cámara de Comercio, al Comisario de Policía y al Jefe del Observatorio Meteorológico.

En sesión de 17 de mayo de 1932, el Gobernador Civil de Málaga informa a la Junta de Aeropuertos que tiene aprobada la compra de El Rompedizo. El 31 de mayo se firma la escritura del cortijo “El Rompedizo” de Don Eugenio Gross Scholt a favor de El Estado, sin que se pudieran incluir los cortijos de Carambuco y las Peñuelas (también del señor Gross) como se pretendía en un principio.

Después de este recorrido por las distintas gestiones administrativas, se puede concluir que el borrador del informe que nos ha llegado escrito a mano debió elaborarse entre 1931 y 1932, cuando se constituye la nueva Junta del Aeropuerto de Málaga. Recoge las actividades, visitas y demás gestiones para localizar el mejor espacio. La primera opción debió valorarse por los precedentes de las Fiestas de la Aviación. La segunda opción, que propone la ubicación entre Torre del Mar y Torrox, no se ha podido vincular a otras gestiones, pero actualmente el Aeropuerto de Axarquía y el Real Aeroclub se localizan en Vélez Málaga, muy cerca de estas localidades. La tercera opción de El Rompedizo fue la elegida. De la cuarta y la quinta tenemos noticias por la visita del presidente de la Junta en 1929.

Nos encontramos en 1932 y todavía no se ha construido el tan deseado Aeropuerto. Habría que esperar al 10 de marzo de 1939. En sesión del Ayuntamiento de Málaga se acuerda comprar las poco más de 77 hectáreas de las fincas San José, Carambuco y Las Peñuelas para construir el Aeropuerto civil, tras la militarización del aeródromo El Rompedizo en los años anteriores.

Desde el aterrizaje fortuito de marzo de 1919 hasta la sesión municipal del 10 de marzo de 1939, en la que se acuerda la compra de los terrenos definitivos para el Aeropuerto, transcurren exactamente 20 años, y nueve más para la finalización de las obras de la primera terminal del aeropuerto, realizada por Gutiérrez Soto. El Aeropuerto encontró un espacio donde crecer y un propósito de negocio basado en el turismo que ha dado a la ciudad riqueza y prosperidad durante todo el siglo XX.

### El documento

El documento es un borrador de informe en la que se enumeran las gestiones que se realizan para encontrar los terrenos en que se ha de instalar el Aeropuerto de Málaga. Son 5 puntos manuscritos, sin fecha ni firma, en el que se ofrece información topográfica, precios de los terrenos y otras características.

A pesar de no poder confirmar cuándo se redactó el informe, éste se circunscribe al contexto de la visita realizada en 1928 por el Consejo Superior de Aeronáutica de Madrid, acotándolo cronológicamente a dicho encuentro.

El tercer punto es el más extenso y, el definitivo para la ubicación del Aeropuerto: *“3º Cortijo de ‘El Rompedizo’ (actual aeródromo de la Compañía Aeropostale) cuyos terrenos son los que se consideren con las parcelas adyacentes de ‘Carambuco’ y ‘San José’, como los mejores para instalar el aeropuerto. Dichas tierras fueron valoradas por el perito agrimensor Sr. Ayllon en 467.000 pts. El propietario Sr. Gross, merced a las activas gestiones del Sr. Presidente de esta Junta del Aeropuerto fijando una renta de 8.000 pts. Anuales y un precio de 150.000 pts. Por el citado cortijo de ‘El Rompedizo’ Posteriormente y siempre debido a los trabajos del Sr. Presidente, ofreció cuatro soluciones para arrendar el total de las tierras o parte de ellas con una opción de compra, cuyos datos obran en el Consejo Superior de Aeronáutica, y que por no convencer del todo al entonces Vicepresidente de dicho organismo General Soriano, por parecerle elevado los precios, quedaron sin resolver, siendo a juicio de la Comisión Gestora y Ejecutiva la mejor solución.”*

### BIBLIOGRAFÍA:

- *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Memoria 1999*. Aena. Madrid, 2000. Tomo 7.
- Pérez Frías, Pedro Luis: *Pierre Latécoère. El visionario que trajo la aviación comercial a Málaga* en Revista Epistemei, nº 7. Febrero 2019.
- *Proyecto N-340: Torre de control antiguo aeropuerto militar*. <https://n-340.org/patrimonio/items-patrimoniales/malaga/malaga/conjunto-guadalhorce/torre-de-control-antiguo-aeropuerto-militar/> [Fuente consultada el 11/03/2022].
- Utrilla Navarro, Luis: *Historia del Aeropuerto de Málaga. La aviación malagueña de 1910 a 1992*. Aena. Málaga, 1994.

### REFERENCIAS DOCUMENTALES:

- (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga:
- A.M.M. Caja 2909 carpeta 111
- A.M.M. Caja 7746
- A.M.M. Biblioteca Auxiliar BM 7/22

Gestiones para encontrar terrenos en que se ha de instalar el Aero-  
puerto.

1<sup>a</sup> Propuesta dueño Cortijo "Munca se acaba", situado en la carretera de Málaga a Ba-  
dis, que se desechó por el elevado precio de venta. (2.50 ~~0~~ pts. m<sup>2</sup>).

2<sup>a</sup> Otra propuesta de unos terrenos en término de Torre del Mar y entre este  
pueblo y Torrox a una distancia de más de 35 Km de Málaga. Esta propuesta se desechó por  
la falta que se encuentran los citados terrenos.

3<sup>a</sup> Cortijo de "El Rompedizo" (actual aeródromo de la Brig.<sup>a</sup> Aeronavale) cuyos terre-  
nos son los que se consideren, con las parcelas adyacentes de "Carambuco" y "S. José", como los  
mejores para instalar el Aeropuerto. Dichas tierras fueron valoradas por el Perito-Agrónomo  
Sr. Ojeda, en 464.000 pts. El propietario Sr. Gros, merced a las activas gestiones del Sr.  
Presidente de esta Junta, propuso anular arrendamiento que tiene celebrado con "Latécoere" y  
celebrar otro con la Junta del Aeropuerto fijando una renta de 8.000 pts anuales y un precio  
de 150.000 pts. por el citado cortijo de "El Rompedizo". Posteriormente, y siempre debido a  
trabajos del Sr. Presidente, ofreció cuatro soluciones para arrendar el total de las tierras  
o parte de ellas con una opción de compra, cuyos datos obran en el Consejo Superior de  
Aeronáutica, y que por no convencer del todo al entonces Vicepresidente de dicha orga-  
nización General Soriano, por parecerle elevado los precios, quedaron sin resolver, rein-  
do a juicio de la Comisión Gestora y Ejecutiva la mejor solución.

4<sup>a</sup> El Sr. Presidente vio en Campañillas (a 6 Km. de Málaga) unos terrenos de  
viñas. Precio 10.000 pts. la hectarea.

5<sup>a</sup> Otro terreno situado cerca del Camino de Pontarranas, poco ancho. Precio  
6 mil pts hectarea.