

Miércoles, 5 de diciembre 2012

LAVANGUARDIA.com

Libros

LOS PIONEROS DEL AIRE

¿Quién fue el primero en sobrevolar Barcelona?

La ciudad se quedó sin ser escala del vuelo transoceánico del Zeppelin porque el Estado no financió un aeropuerto que acabó construyendo en Sevilla

Libros | 05/12/2012 - 00:00h



Un globo cruzando el canal de la Mancha Albertí Editors

SÍLVIA COLOMÉ | Sigue a este autor en [Google+](#)

El ser humano siempre ha perseguido el sueño de volar, por eso, cuando en 1783 se alzaron los **primeros globos aerostáticos** en el cielo de París, otras ciudades europeas no tardaron en querer vivir esta experiencia. Barcelona no fue una excepción. Ròmul Brotons explica una historia poco conocida en el libro *Més lleugers que l'aire* (Más ligeros que el aire), publicado por la editorial Albertí. El autor relata la historia de la **aerostática en Catalunya**, que empieza un 15 de enero de 1784 con el vuelo de un globo de forma piramidal, sin tripular, que acabó cayendo en el mar. Y es que los inicios no fueron fáciles.

“Los primeros vuelos llaman la atención de la aristocracia y de las cortes”, explica Brotons. No es de extrañar, pues, que Madrid se avanzara a Barcelona en la carrera por alcanzar el cielo. El 15 de diciembre de 1783 se produjo la primera ascensión en España de un globo libre no tripulado en los jardines del palacio del marqués de Santa Cruz, impulsor del proyecto.

Los primeros intentos catalanes, en cambio, se pagaron por suscripción popular y tenían un propósito científico: estudiar la atmósfera en diferentes puntos de la ciudad. Durante toda una semana se hicieron diferentes intentos. El primero que concluyó con cierto éxito fue el del 30 de enero de 1784, tripulado por una gallina enjaulada. El globo se elevó “dos veces la altura de la montaña de Montjuïc”, según explicó Rafael d'Amat, barón de Malaspina. El vuelo duró unos 8 minutos. Al día siguiente, otro globo consiguió elevarse 42 minutos antes de desaparecer mar adentro.

Los primeros aparatos tripulados por humanos

El mes de junio de ese mismo año, el infante Gabriel de Borbón, hijo de Carlos IV, financió en Madrid el que sería el primer vuelo español tripulado por un ser humano, el artista itinerante francés Charles Bouche. Parece que la experiencia acabó con el globo incendiado y atrapado en unos árboles. En Barcelona, el primer hombre que sobrevoló la ciudad, también sin mucha gloria, fue el italiano Vincenzo Lunardi en 1802. Su globo se alzó desde la plaza de toros del Torín (en la Barceloneta) y cinco minutos después caía en el mar.

No fue hasta 35 años después que un **barcelonés veía por primera vez su ciudad desde el aire**. Fue un chico, Eudald Munné, hijo de un conocido comerciante que alquilaba carruajes. Su historia es peculiar: “Eudalet había ayudado al gran aeronauta François Arban cuando su aparato cayó en Poblenou y, como premio, lo invitó a volar con él al día siguiente, el 19 de septiembre de 1847”, explica Brotons. El chico redactó una crónica que es la primera descripción aérea de Barcelona y sus alrededores, todavía amurallada y dominada por la Ciutadella. Precisamente, el francés Arban desapareció en una exhibición aerostática en Barcelona dos años después, cuando su globo acabó impulsado por el viento hacia el mar.

“El gran problema de Barcelona era el mar y los aeronautas tenían pánico que el viento los impulsara hacia el agua, ya que los aparatos todavía no contaban con un sistema de dirección, incluso se daban premios a los primeros que conseguían rescatarlos”, apunta Brotons antes de añadir que uno de los temores eran “los tiempos de inestabilidad política que vivía la ciudad” y que más de una vez habían provocado que los aeronautas caídos fueran agredidos y no socorridos.

Vuelo masivo

La primera vez que muchos barceloneses pudieron subir a un globo aerostático fue en la **Exposición Universal de 1888**. “Se instaló un globo catalán llamado España que se elevaba 280 metros”, cuenta Brotons. Hasta 20.000 personas pudieron contemplar Barcelona desde el cielo al precio de un céntimo.

“Lo que empezó como una actividad científica o aventurera acabó, con los años, entrando en el mundo del circo y las acrobacias”. En este segundo

mundo se movió Josep Ruiz Budoy, conocido como capitán Budoy, el primer catalán con globo propio hecho con tela de la fábrica de Sants La Es industrial y financiado con las aportaciones de clientes y vecinos de la barbería donde trabajaba. El artilugio recibió el nombre de El Monstruo Bar y debutó en 1883.

El paso del Zeppelin

“El zeppelin supuso un paso más allá, era dirigido y permitía el transporte aéreo de pasajeros”, explica Brotons. Y Barcelona estuvo a punto de convertirse en escala de uno de sus vuelos estrella, el transoceánico **Graf Zeppelin** que unía regularmente Alemania con Brasil. La empresa Zep ofreció oficialmente el 25 de noviembre de 1932 que Barcelona fuese la única escala europea de la ruta. Pero había una condición: la ciudad debía contar con un puerto de dirigibles. En esos momentos solo había tres pequeños aeródromos en el Prat que no podían acoger el despliegue de ser que requería la nave alemana y hacía años que Barcelona reclamaba la construcción de un aeropuerto internacional al gobierno español, que era tenía las competencias en Aviación civil.

El proyecto requería una inversión de unos 11 millones de pesetas, pero para salir del paso podrían adecuarse unas primeras instalaciones por va 2 millones. El ministerio de Hacienda negó la aportación económica y como respuesta traspasó las competencias a la Generalitat pero sin dotació presupuestaria. El Govern asumió la construcción provisional de un puerto para dirigibles pensando que también podría acoger escalas de otras lí regulares, como la de Nueva York con India. Pero el aeropuerto no llegó a realizarse porque el Graf Zeppelin acabó haciendo escala en Sevilla, d Estado sí financió la construcción de un aeropuerto con una moderna torre de amarre para dirigibles.

El sueño catalán de ser capital europea del Zeppelin acabó súbitamente, como también lo hizo el futuro de los dirigibles con el accidente aéreo de Hindenburg que causó 35 muertes el 6 de mayo de 1937. Esta tragedia cogió muy lejos ya a Catalunya, que acababa de sufrir los primeros [bombas aéreas de la Guerra Civil](#).