

“Comentarios a un proyecto de Aeropuerto  
Terminal de San Pablo, de Sevilla”

Tomás de Martín Barbadillo

*Revista de Obras Públicas* vol. 84, tomo I,  
nº 2.698, año 1936, pp. 288-289



## Comentarios a un proyecto de Aeropuerto Terminal de San Pablo, de Sevilla

En los números de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, correspondientes a 15 de mayo y 1.º de junio pasados, y firmados por el distinguido ingeniero de Caminos D. Antonio Martínez Cattáneo, han aparecido bajo el mismo título de estos renglones, dos notables artículos comprensivos de un estudio del más alto interés sobre tema de verdadera importancia, cual es el del Aeropuerto Terminal de Europa.

Para quien, como el firmante, viene dedicando preferentísima atención, desde más de trece años al problema del Aeropuerto Terminal — que no podrá radicar sino en Sevilla —, es por demás grato comprobar que en el Cuerpo de Caminos personalidades como nuestro querido amigo José Luis de Casso y ahora el Sr. Martínez, se ocupan de hacer ambiente en pro de un interés nacional hartamente descuidado por el Estado español.

Como en las primeras líneas del trabajo en cuestión se elude voluntariamente el entrar en las posibilidades o no que existan, tanto de tráfico como económicas, en orden al establecimiento de un Aeropuerto de gran importancia en Sevilla, vamos a esbozar el problema en sólo dos palabras.

Ya ahora mismo, el "Zeppelin" es un agente de transporte a grandes distancias y preferentemente sobre el mar, tan seguro como práctico. Y, en las rutas de América del Sur, Cuba y Norteamérica, la situación geográfica de Sevilla es magnífica. Se halla, en efecto, en el arco de círculo máximo a Buenos Aires. De Sevilla a Cuba, por la porción del Atlántico de mejor meteorología, 7 000 kilómetros, que se pueden hacer en dos días y medio. Finalmente y también por factores meteorológicos, que para la navegación por dirigibles son decisivos, la ruta de Nueva York, partiendo de Sevilla, es hartamente favorable que la del Oeste de Francia-Terranova, de los grandes transatlánticos. Es tan verdad esto que decimos, que tenemos a la vista un documento interesantísimo, debido a la amabilidad de nuestro querido amigo el Comandante del "Hindenburg" señor Lehmann, que es la hoja de ruta del colosal "zeppelin" en su segundo viaje a Norteamérica realizado en mayo pasado, en la que aparece que, no obstante haber partido de Frankfort, a 50º de latitud Norte, hacia Lakehurst (Aeropuerto de dirigibles al Sur de Nueva York), que se halla a unos 39º de latitud, o sea grado y medio más al Norte de Sevilla, el "Hindenburg" hubo de descender hasta los 38º en busca de tiempo menos detestable que el que encontró en esa travesía, perdiendo así bastantes kilómetros sobre la ortodrómica Frankfort-Nueva York. Partiendo de Sevilla, hubiera podido seguir casi el paralelo 38, cerca del apoyo de las Azores, y con mucha mejor meteorología.

Esto en cuanto a tráfico por dirigible, que si nos referimos a hidros gigantes y anfibios, aunque el factor meteorológico influya menos, el geográfico es trascendental. Y Sevilla, prácticamente al nivel del mar, con salida natural al Océano por el Guadalquivir, sin exigir alturas de vuelo superiores a medio centenar de metros — extremo importante para los

despegues a máxima carga de las aeronaves transatlánticas que tengan por delante travesías del orden de doce o quince horas — y a 70 kilómetros del mar (lo que supone un cuarto de hora de vuelo de avión rápido y poco más de media hora de "zeppelin"), es Aeropuerto geográficamente natural de término del Continente europeo y cabeza de línea de los servicios de África y las tres Américas.

De meteorología no hemos de hablar, pues ya en el estudio que comentamos (coincidiendo estos datos con los publicados en nuestro libro "Sevilla Aeropuerto Terminal de Europa"), se especifica la incomparable situación de Sevilla. Otro detalle curioso, que creemos inédito: el "Hindenburg" tomó tierra en Lakehurst el 20 de mayo, a las once de la mañana, con viento de 12 metros por segundo, o sea unos 43 kilómetros por hora. Pues bien, en Sevilla son rarísimos los días que sopla viento superior a esta velocidad al nivel del suelo, pudiéndose prácticamente aterrizar y despegar en nuestra ciudad, en "zeppelin", trescientos cincuenta días al año, lo que no ocurre probablemente en ninguna otra ciudad del mundo situada en las grandes arterias de tráfico aéreo.

De aquí deducimos el concepto de Aeropuerto Terminal, que no es otro que el lugar de transformación del tráfico disperso continental en unificado transatlántico o intercontinental y viceversa.

A Sevilla llegarán en su día (un plazo de algunos años, pocos) los aviones y autogiros, tanto de los servicios regulares como privados, para trasbordar el pasaje, correo y mercancías a los hidros o anfibios gigantes, del orden de las 80 ó 100 toneladas y a los super-zeppelines de 300 000 metros cúbicos, recogiendo a la inversa el tráfico procedente de ultramar para llevarlo a destino en Europa.

Sería pueril pensar que todo el tráfico vaya a converger en Sevilla, pero sí una fracción interesante del mismo, que si los españoles nos preocupamos un poco — y por eso vemos con júbilo que prestigiosos ingenieros de Caminos se interesen en el problema — llegará nuestro Aeropuerto a tener en su día verdadera importancia internacional. Del aspecto económico basta decir que la organización de los servicios transatlánticos es empresa de docenas de millones de gastos e ingresos.

Volviendo al interesante estudio que motiva este artículo, hemos de decir — sin autoridad alguna para ello, es cierto — que encontramos muy bien estudiado el por nosotros llamado en nuestra obra "plan máximo", que desarrolla el señor Martínez, dotado del doble Aeropuerto de dirigibles y terrestres (y acaso anfibios), y las instalaciones y servicios que precisa un Aeropuerto de la importancia que deberá tener el Terminal de San Pablo, dentro de algunos años.

Estudiando detenidamente el proyecto, vamos a permitirnos formular algunas objeciones que el señor Martínez no tomará en sentido de crítica, sino de colaboración en un empeño, repetimos, de interés nacional.

En la figura 4.ª, que contiene el plan general del

proyecto total de Aeropuerto Terminal de San Pablo — número de 15 de mayo de 1936, página 197 —, observamos que el emplazamiento, tanto de la zona edificada del Aeropuerto como del cerramiento previsto para estacionamiento de coches, se hallan un poco demasiado próximos a la zona de aterrizaje de "zeppelines" en días de viento N. y E., que cuando soplan en invierno suelen ser de cierta intensidad.

El rebufo producido por el aire en esas construcciones y las ascencias térmicas en verano, pueden entorpecer la maniobra de aproximación de un coloso del aire al poste número 1, u obligar a un transporte a brazo del aeronaue, que debe ser lo más corto posible siempre. Precisamente, uno de los puntos flacos del dirigible es este de la toma de tierra y despegue a día y hora fijos, y por ello los accesos a los postes de amarre, con toda clase de vientos, deben estar lo más despejado posible.

Notamos también la ausencia de una vía que de los postes (que podrán ser transportables) lleve el dirigible hasta el interior del propio cobertizo.

En el mismo plano de conjunto nos parece observar que la zona de cobertizos de aviones está un poco cerca de la pista situada en sentido E-W., pudiendo también molestar remolinos dinámicos o térmicos la maniobra de despegue y toma de tierra de aparatos en esa pista.

A su vez, la pista establecida en sentido N-S., que sólo tienen 875 metros de longitud (es de observar que en Sevilla hay bastantes días de viento Sur y en invierno de viento Norte), es un poco corta, si se tiene en cuenta la "sombra" de la zona edificada que sólo deja un pasillo como prolongación de esa pista de unos 100 metros de anchura — en el que puede haber remolinos y rebufos perturbadores —, algo estrecho para aviones que llegarán y pasarán de los 60 metros de envergadura.

La figura 3.<sup>a</sup>, en la que establece el señor Martínez un proyecto de Aeropuerto menos completo y ambicioso, es verdad, nos parece que en bastantes

años y sin salirse del terreno actual existente, podría cumplir ampliamente las aspiraciones del Terminal Europeo de San Pablo.

Finalmente, en la figura 5.<sup>a</sup> aparece un colosal estanque artificial para hidros, que también se nos antoja demasiado grande para el objeto posible que habría de llenar. En efecto, ya ahora mismo los magníficos cuatrimotores "Martin-130", de la línea transpacífica yanqui, que pesan 22 toneladas largas, despegan en menos de un kilómetro, en condiciones medias de temperatura y estado higrométrico, que en Sevilla es excelente. Los dispositivos hipersutentadores, hélices de paso variable y motores de alto rendimiento, hacen el milagro. Con una milla marina (1852 metros) y accesos despejados en sentido de los vientos dominantes, será más que suficiente para la maniobra, despegue y amarraje de los grandes hidros de 80 ó 100 toneladas. Es interesantísimo a la navegación transatlántica disponer a dos pasos del mar y en buena situación geográfica y meteorológica de un estanque de este estilo, de aguas siempre tranquilas y desprovistas de obstáculos en la superficie o semi-sumergidos como hay en los puertos. Un par de centenares de hectáreas sería suficiente para un estanque del orden del proyectado.

Y basta ya de objeciones y reparos hechas por un profano a un proyecto tan magníficamente estudiado y planeado, como es el del señor Martínez Cattáneo.

Mucho le agradecemos el honor que nos ha hecho de leer a fondo nuestra obra y citarla en primer término entre la bibliografía que ha utilizado para su estudio.

Ahora, a hacer ambiente en favor del Terminal de Sevilla, que no es una quimera, sino nada menos que la contribución que puede prestar España al magno problema de la comunicación intercontinental y transatlántica por medio de más ligeros y más pesados que el aire.

**Tomás DE MARTÍN BARBADILLO.**