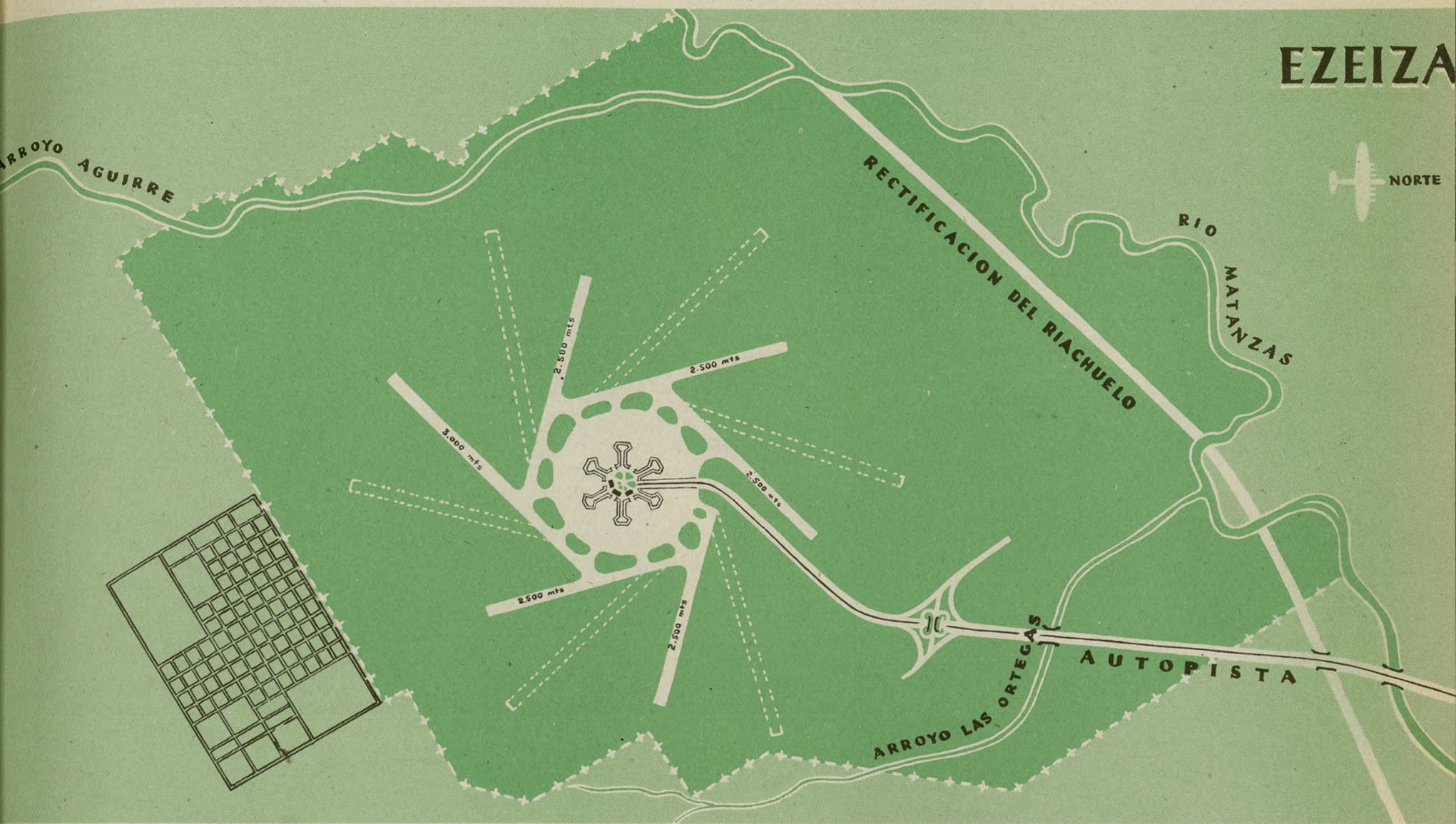


3 GRANDES AEROPUERTOS HISPÁNICOS



Plano general del aeropuerto—en construcción—de Ezeiza, a 29 kilómetros de Buenos Aires, considerado como uno de los mayores del mundo, si no el mayor.

EZEIZA BUENOS AIRES



Vista parcial de las actuales construcciones del aeropuerto de Ezeiza.

estacionar su automóvil, los que lo tienen. En Ezeiza, todos los trabajadores del aeropuerto tendrán sus viviendas en el área adicional del mismo y pueden llegar al trabajo a pie.

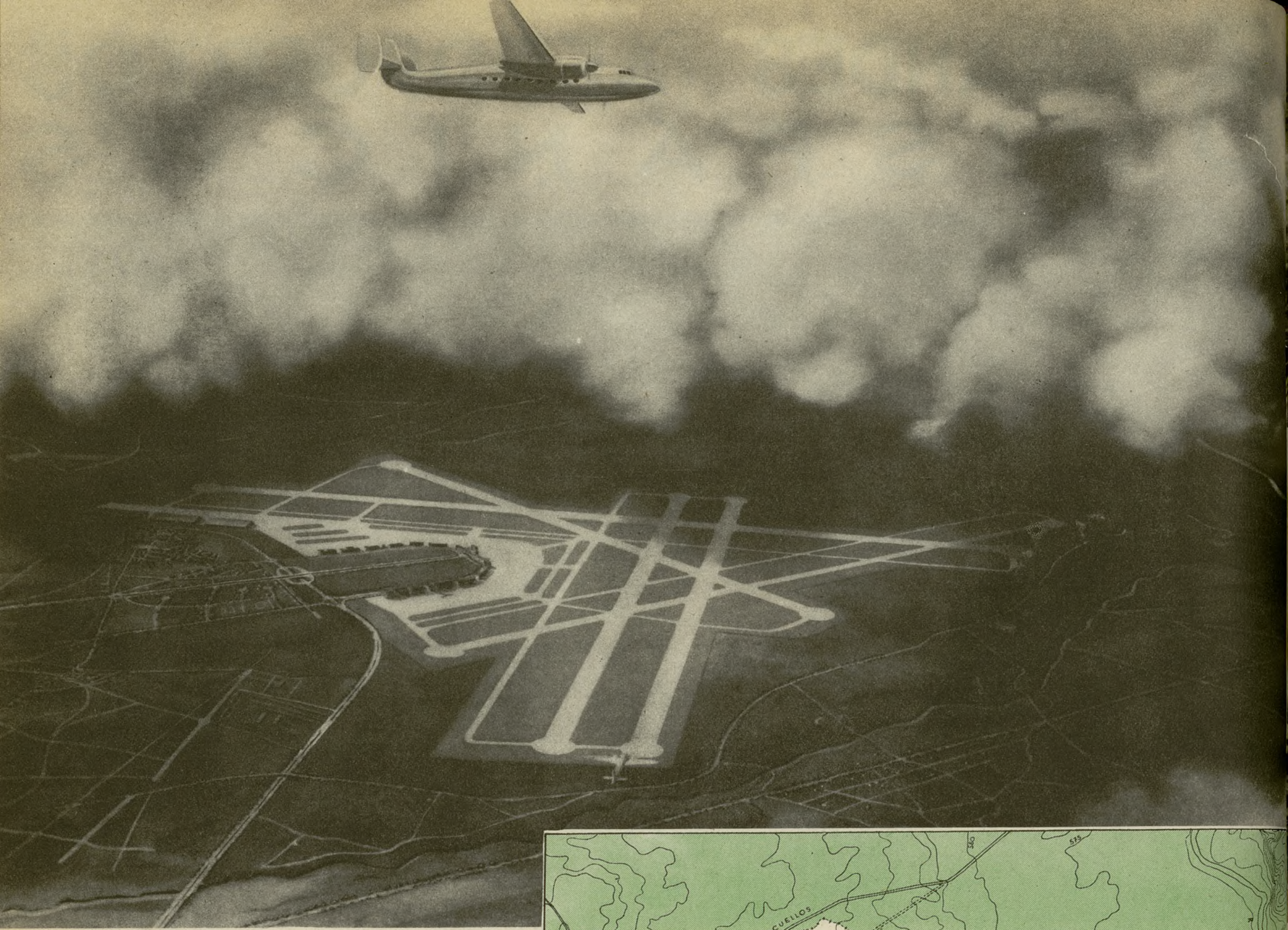
Desde muy pronto, el aeropuerto de Ezeiza, en la Argentina, será, pues, el mayor del mundo y uno de los tres más importantes que, con el de Carrasco, en el Uruguay, y el de Barajas, en Madrid, forman el gran triángulo de pistas de vuelo por el que el mundo hispánico está incorporado a la navegación aérea internacional.

HASTA hace poco tiempo, cuando en Europa o en América surgía entre un grupo de viajeros aéreos internacionales el tema de los grandes aeropuertos, alguien pronunciaba siempre la palabra inglesa «Idlewild», escoltada por dos rígidos signos de admiración. Idlewild es el nombre de ese gran aeropuerto de los EE. UU. que está considerado como el mayor del mundo. ¿No es Norteamérica el país de las «cosas más grandes del mundo»? Alguien, dándose de muy enterado, agregaba algunos datos concretos: «Idlewild tiene una extensión de 5.000 acres y una magnífica organización de todos los servicios». Los demás asentían un tanto sugestionados por eso que pudiéramos llamar «la magia de lo norteamericano».

Desde este año de 1949, otro nombre quedará incorporado a esa geografía especial de las comunicaciones aéreas internacionales. Un nombre que los viajeros intercontinentales pronunciarán con doble guardia de admiraciones: ¡¡Ezeiza!! Porque Ezeiza se llama el nuevo aeropuerto de Buenos Aires, que tiene una superficie de 24.000 acres (6.700 hectáreas), o sea, cinco veces la extensión del famoso aeropuerto de Nueva York, considerado hasta ahora el mayor del mundo.

Ezeiza está situado, en una pampa, a 29 kilómetros de Buenos Aires, unido al centro de la capital federal por una doble autopista, ya en servicio, que salta la avenida de circunvalación sobre tres magníficos puentes. Ya en las proximidades del aeropuerto, las dos amplias pistas se cruzan por medio de unas curvas en forma de trébol, que permiten a los vehículos pasar de la de ida a la de regreso sin detenerse ni perder velocidad. Hay en Ezeiza otras pistas más importantes: las de despegue y aterrizaje de aviones. Estas tienen 60 metros de ancho, de 1.000 a 3.000 metros de longitud, y un pavimento de 1,30 de espesor, lo que les permite recibir los grandes aviones que existen en la actualidad y posiblemente cuantos puedan fabricarse. Según el gigantesco proyecto, ya en plena realización, el aeropuerto de Ezeiza admitirá el ataque simultáneo de 67 aparatos. Ya en este año 1949 podrán atracar 21 grandes aviones, de una vez, sobre las tres pistas terminadas. Cada espigón puede albergar 12 aparatos y los servicios están capacitados para proveer sin dificultad un movimiento de 100 aviones por hora.

A tono con estas cifras están los servicios de luces, torre de control de vuelos, radar de aproximación, torres auxiliares, edificios de aduana, correos y telégrafos, inmigración, hotel y otras oficinas. Asimismo, están capacitados para un movimiento extraordinario de aparatos, los hangares, talleres, balizamientos, etc. Tiene el aeropuerto de Ezeiza otro aspecto en que supera al Idlewild, de Nueva York, y a la mayor parte de los aeropuertos del mundo. Se trata de las viviendas del personal técnico y de servicio. Al de Idlewild los obreros y empleados han de acudir desde grandes distancias y tienen que pagar dos o tres dólares mensuales por



El aeropuerto de Barajas (Madrid) tal como quedará próximamente, a su terminación.

BARAJAS M A D R I D

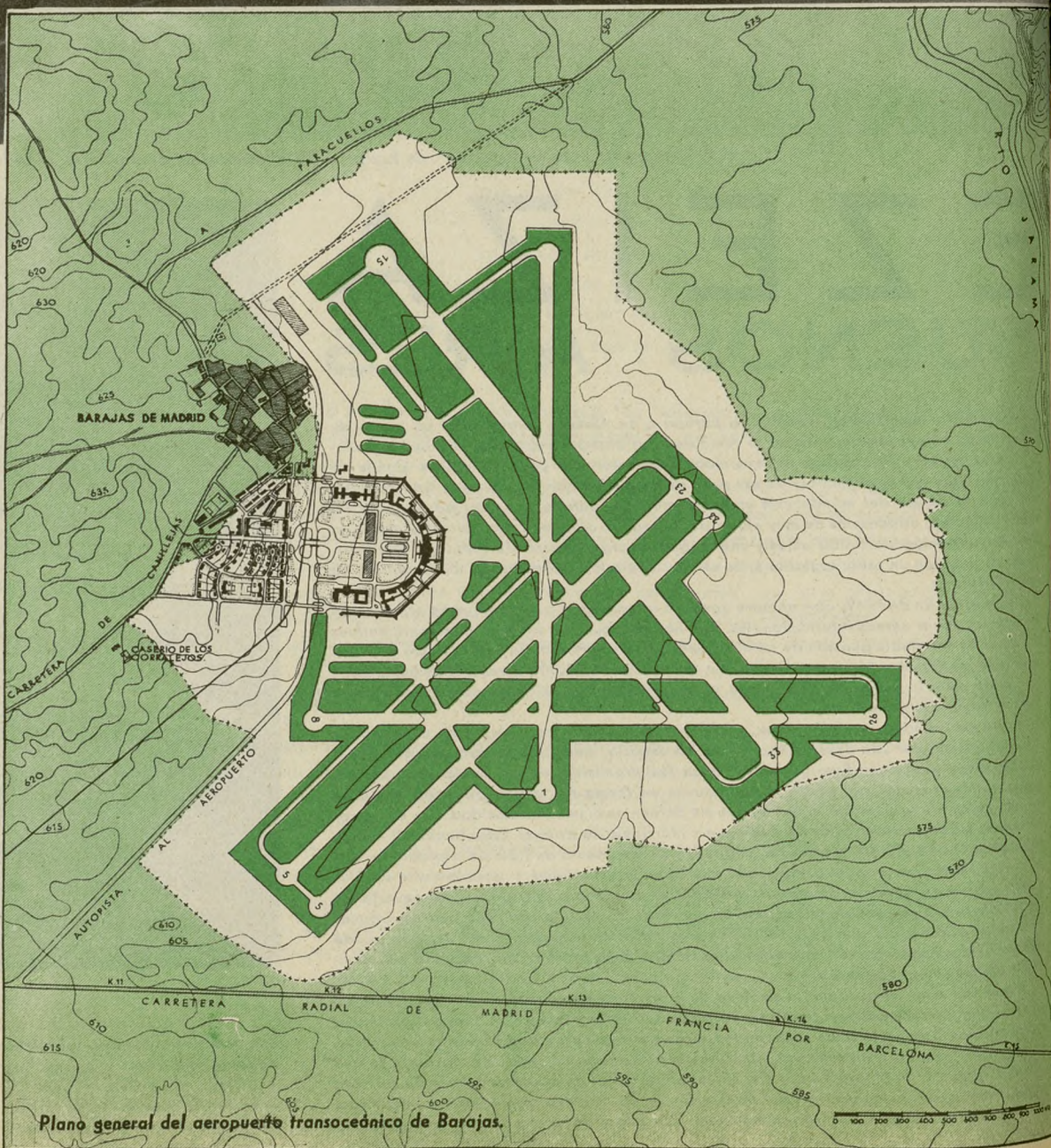
EN un libro que publicamos en 1944, decíamos lo siguiente que, a pesar del lustro transcurrido, no ha perdido actualidad: «Dos grandes centros nerviosos de las futuras comunicaciones aéreas se dibujan claramente en el horizonte, uno en Europa y otro en Norteamérica.

»El americano irradiará desde Nueva York, centro vital del Nuevo Continente, hacia Europa, Sur y Centro América, Asia y Oceanía.

»El europeo que, a menos que el Viejo Continente sea destruído, transmitirá por todo el mundo el latido y el impulso creador del que fuera hasta hoy cerebro y corazón de la Humanidad, tiene, como grandes arterias que lo crucen, las líneas con ambas Américas, la que atraviese de Norte a Sur el continente africano, la Transiberiana hasta el Japón, y la vieja ruta de las Indias, con terminales en Manila, Australia y Nueva Zelanda.

»Contemplemos ahora con absoluto imparcialidad el mapa y nos veremos obligados a reconocer que habría que prescindir de la geografía, o falsearla en extremo, para hallar en el continente europeo un punto crucial de estas líneas alejado de nuestra península».

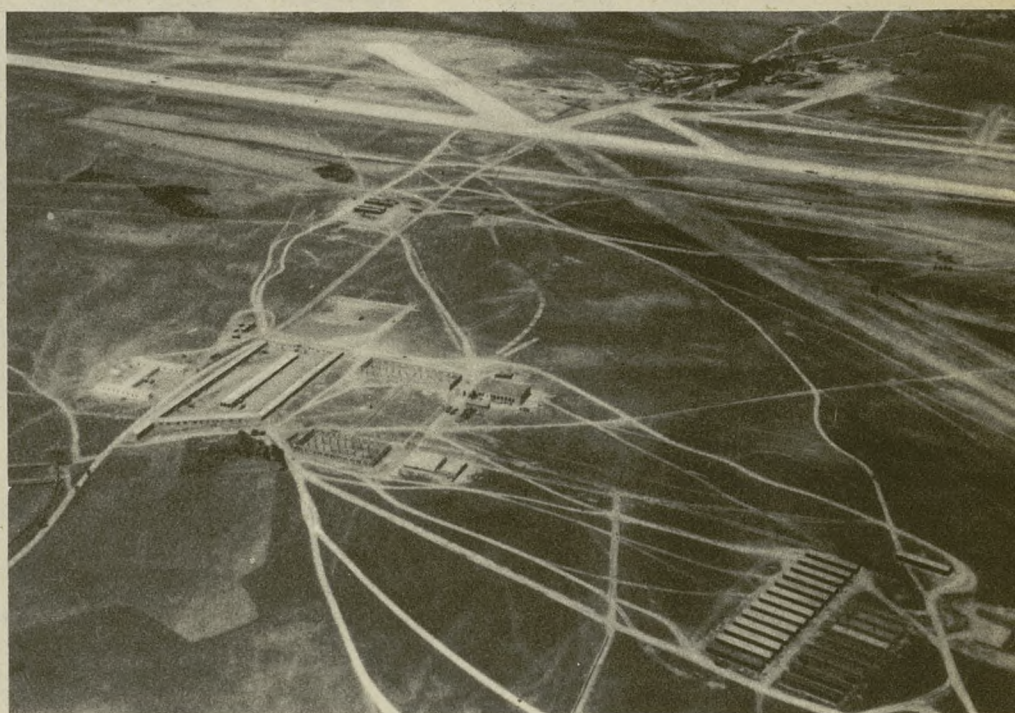
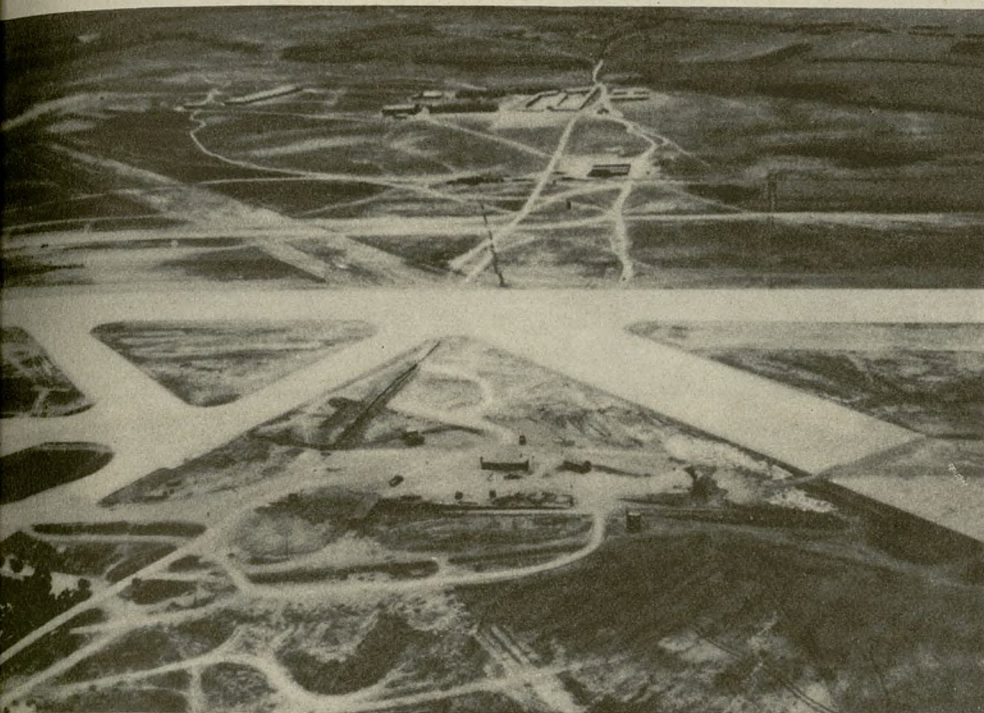
Esto escribíamos cuando, no terminada aún la guerra, todavía no había comenzado el enorme movimiento que ya se preveía en las rutas aéreas, y que en estos últimos años ha llegado a alcanzar un volumen impresionante. Las circunstancias en que se viene desarrollando este tráfico aéreo nos han dado la razón en aquella aseveración que fácilmente hubiera podido tomarse por un alarde patriotero.



Plano general del aeropuerto transoceánico de Barajas.



Estas cuatro fotografías aéreas muestran el estado de las obras en el aeropuerto de Barajas, en julio de 1948.



Sin embargo, las diferentes empresas de navegación aérea, a las que hay que suponer movidas solamente por motivos de interés práctico o económico, que viene a ser lo mismo, han elegido para sus grandes líneas aéreas las rutas que pasan por España, y presionado sobre sus respectivos organismos estatales para que negociasen convenios de navegación aérea con nuestro País.

Esta preferencia, como puede suponerse, no es caprichosa ni tampoco está en modo alguno influenciada por razones sentimentales de ninguna clase. La que manda en esta ocasión, es la geografía que, al tratarse de elegir una ruta aérea, va también íntimamente ligada a la meteorología. Otras naciones hay en Europa con centros de población más importantes que Madrid, tanto por el número de sus habitantes como por el volumen de sus relaciones comerciales con los países de ultramar; pero las rutas del aire, esas largas rutas sobre todo, buscan preferentemente las zonas de clima y meteorología más favorable, que les permiten una feliz arribada en todo tiempo, al final de una larga travesía sobre los océanos y los desiertos.

Este es el caso del aeropuerto transoceánico de Barajas. Una climatología excelente, ya que apenas unas nieblas matinales, poco frecuentes y que no resisten la acción de los rayos del sol de mediodía, constituyen el único obstáculo apreciable para las maniobras de llegada o partida. El clima madrileño es frío y seco y los vientos, de máxima intensidad y dirección constante en los meses de julio y agosto y de pequeña intensidad el resto del año, con un porcentaje de casi el 50 % de días en calma.

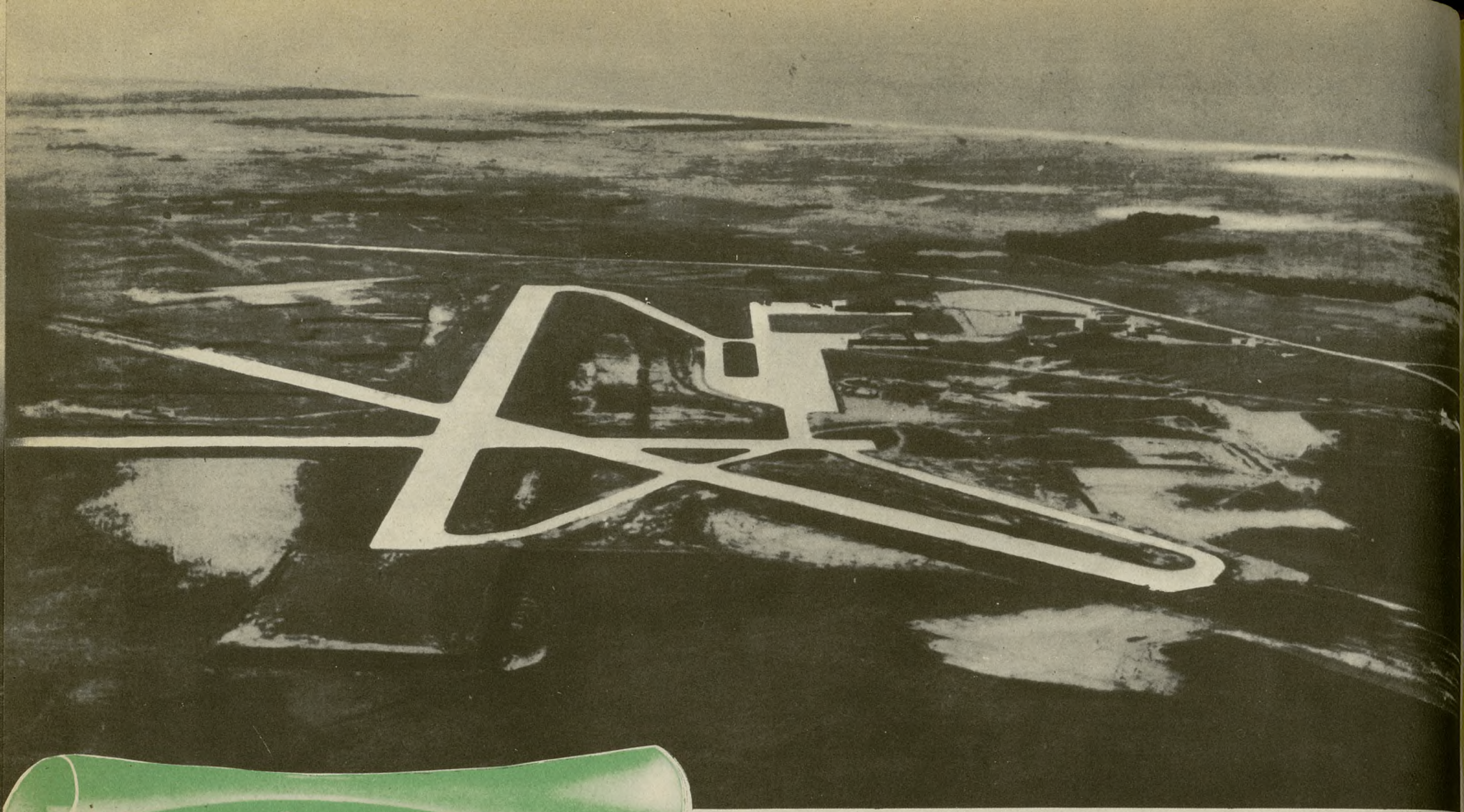
El Ministerio del Aire Español, por medio de su Dirección General de Aeropuertos, tuvo el máximo interés en poner este aeropuerto a la altura de los mejores del mundo y en consonancia con el intenso tráfico a que tiene que servir. Así, los 2.750.000 metros cuadrados de extensión que tenía hace cuatro años, se han convertido en más de nueve millones, de los cuales un total de un millón doscientos mil metros cuadrados irán cubiertos de pistas afirmadas de hormigón.

En la actualidad cuenta ya con tres pistas en servicio: la orientada en la dirección de los vientos dominantes, de 2.600 metros de longitud por 60 de anchura; otra para el «vuelo a ciegas» o aterrizaje sin visibilidad, de 3.050 metros por 80,

y una tercera, paralela a la primera, de 1.500 metros por 40. Una cuarta pista está ya hormigonada y a falta de pocos trabajos más para ser puesta en servicio; es la correspondiente al sector de los vientos fuertes, y mide 2.000 metros por 60. Todas estas pistas están hormigonadas y presentan una lisa y amplia superficie por la que pueden correr, despegar y aterrizar sin peligro toda clase de aviones, por pesados que sean, ya que están proyectadas para soportar cargas hasta de 140 toneladas, peso al que todavía no ha llegado ninguno de los aviones hoy en uso.

Cuenta Barajas, además de las pistas ya citadas y de las de circulación entre ellas y con el andén central, con todos los servicios necesarios para no interrumpir el tráfico un momento, ni de día ni de noche; así, su instalación de «radio», que atiende a los aviones durante el vuelo y a su aproximación al campo, guiándoles en el aterrizaje, de ser esto preciso, y los sistemas de ayuda a la navegación, SCS-1 «Lorenz» y BAKE; el radiofaro «Omnidireccional», situado en el cerro de Vicálvaro, y el aerofaro, en el del Viso, en Alcalá de Henares, además de los gonios de onda corta y larga de la estación del aeropuerto. Un completo sistema de balizas luminosas, instaladas a lo largo de las pistas, guía a los aviones en sus desplazamientos nocturnos.

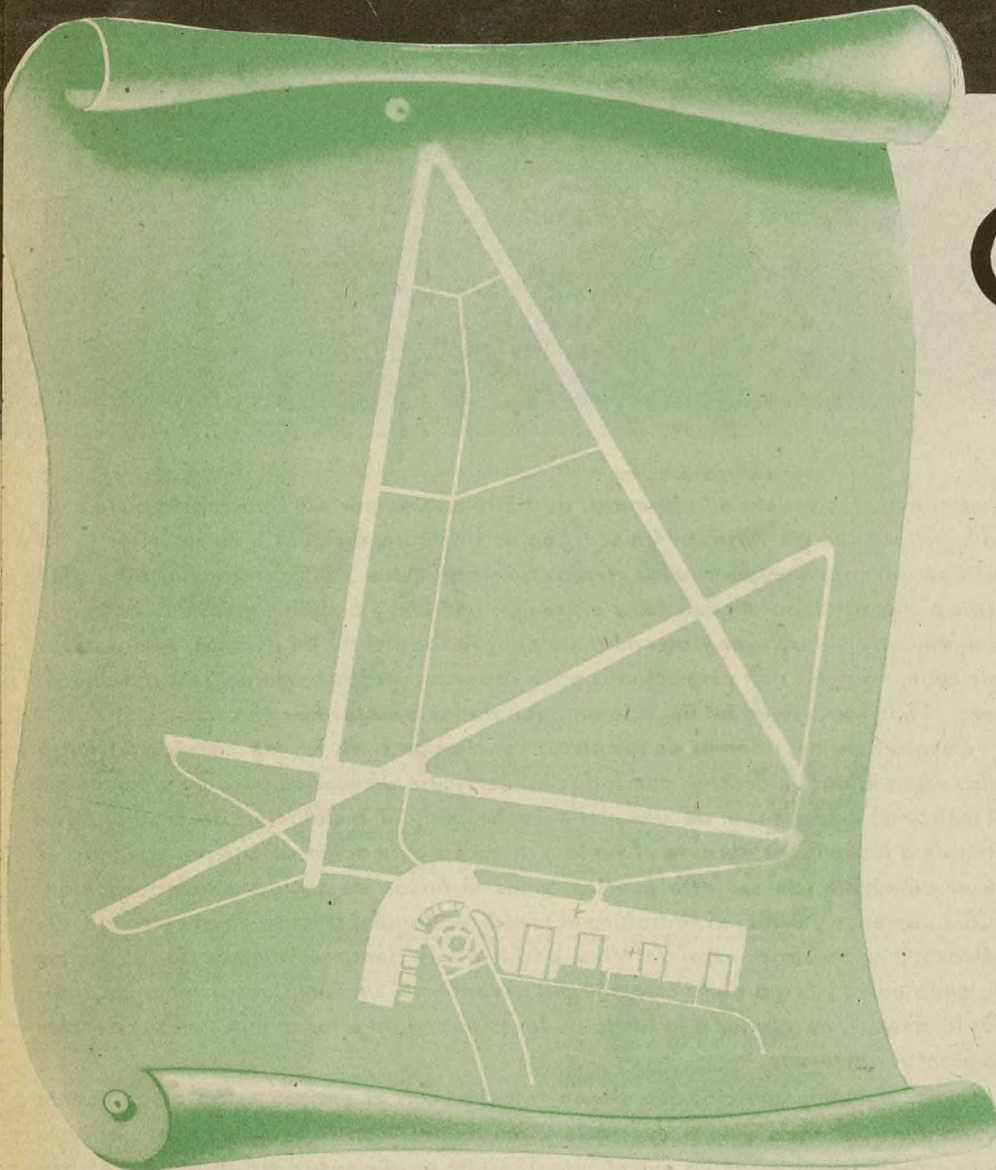
Todos aquellos servicios que tienen relación con el viajero están ampliamente atendidos y además está proyectado y en vías de construcción un nuevo edificio para estación de viajeros, ya que el actual resulta insuficiente para el volumen de tráfico que se concentra hoy día en el primer aeropuerto español. En Barajas entran y salen continuamente los grandes tetramotores, abanderados en los más diversos países del globo, que utilizan el aeropuerto de Madrid como uno de los puntos de escala de su largo recorrido a través de los caminos del aire. En esta encrucijada de las grandes rutas aéreas mundiales se reúnen o se cruzan infinidad de alados navíos que cruzan triunfadores sobre mares y selvas, cubriendo el planeta con la sutil e impalpable tela de araña de las comunicaciones aéreas, que tanto contribuye, con sus invisibles hilos, a acercar los corazones más distanciados, llevando en sus rápidos desplazamientos el germen de una nueva amistad entre los pueblos.



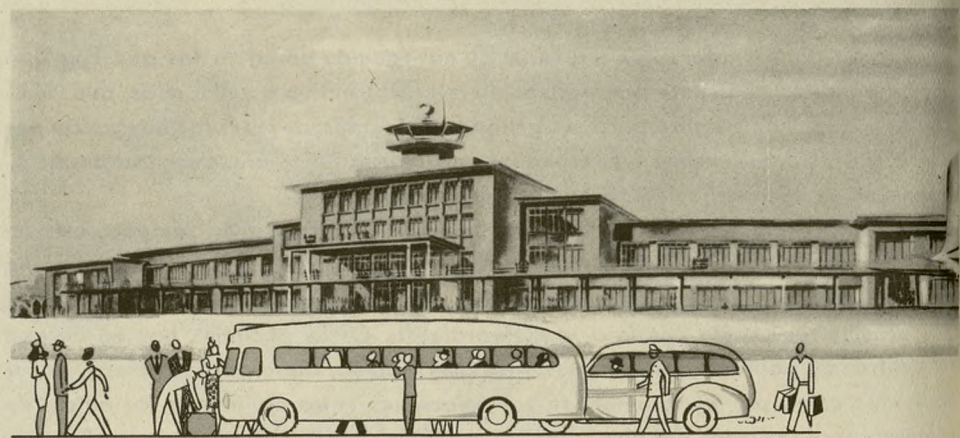
Vista general del aeropuerto de Carrasco, en Montevideo.

CARRASCO

MONTEVIDEO



Plano general del aeropuerto de Carrasco, tal como será una vez terminado.



Perspectiva de la fachada de la estación de viajeros, en el aeropuerto uruguayo.

capital por un corto trayecto que puede recorrerse por las carreteras interiores o por la que, bordeando la costa, enhebra las principales estaciones balnearias que el Uruguay posee en el Atlántico. El proyecto total del aeropuerto uruguayo de Carrasco consta de cuatro grandes pistas de hormigón, cada una de las cuales tiene de 2.300 a 3.000 metros de longitud, y en las que pueden aterrizar y despegar los más pesados aparatos que se encuentran actualmente en servicio, para las rutas internacionales.

Poseerá, asimismo, amplios hangares, dotados de todos los servicios técnicos más modernos, necesarios para el abastecimiento y reparación de aparatos de cualquier tipo, de los que actualmente se emplean más comúnmente en la aerostación internacional. También son perfectísimos los equipos de personal y los organismos de recepción, transmisión y meteorología, así como los centros de operaciones, control de tráfico, aduanas, correos, servicios de depósitos y cambios, bar y cuantos puedan interesar al viajero de las rutas nacionales e internacionales, para su mayor comodidad y seguridad.

Según los datos que tenemos a la vista, el aeropuerto uruguayo de Carrasco será, después del argentino de Ezeiza, el más importante de Hispanoamérica y puede considerarse ya entre los más completos y amplios del mundo.

MONTEVIDEO, la bella y moderna capital del Uruguay, se alza allí donde el ancho río de la Plata endulza el Atlántico, con las aguas que bajan por esos grandes ríos que realizan el drenaje geológico del continente. Aguas ordeñadas a los Andes y extraídas de los profundos e inexplorados bosques del Matto-Grosso. Aguas del Bermejo, del Pilcomayo, del Paraguay, del Paraná, del Uruguay. Y en las proximidades de Montevideo, la ciudad de clima ideal, porque refrigeran su temperatura cálida las brisas permanentes del océano Atlántico, se construye ahora el gran aeropuerto internacional de Carrasco, considerado por los técnicos de esta clase de instalaciones, como el segundo de Sudamérica y uno de los mejores del mundo. Próximo a la gran estación balnearia del mismo nombre, está unido a la