

Ester Alba Pagán *

EL PROYECTO DEL AEROPUERTO EN LA DEHESA DEL SALER

EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE AEROPUERTO

Actualmente el concepto de aeropuerto se refiere sobre todo al conjunto de instalaciones técnicas y comerciales necesarias para la explotación de los transportes aéreos que afectan a una ciudad o a una región. De este modo el concepto de aeropuerto se va alejando de su significado original más cercano al de su equivalente aeródromo. En su origen, el aeropuerto no puede ser considerado equivalente a su concepción actual, sino que más bien debería ser considerado como aeródromo. La capacidad y transporte, la calidad y tamaño de los aviones dista mucho de la visión actual del aeropuerto. Apenas se puede concebir que antes de 1903 no existiese ningún avión a motor, ni antes de 1939 ningún avión a propulsión.

Los primeros aeropuertos construidos a partir de la década de los treinta, desde la perspectiva actual, apenas sí pueden considerarse como tales, pues, para el aterrizaje de los aviones no hacía falta más que un campo de aterrizaje, que consistía en un cuadrado de tierra batida, y un edificio donde esperasen los pasajeros y descansasen los pilotos, y hangares para el mantenimiento de los aviones, en definitiva un aeródromo, un terreno dispuesto para permitir a los aviones despegar o aterrizar, con la infraestructura necesaria para la preparación de los vuelos.

Hoy en día el aeropuerto se extiende más allá de los límites del aeródromo, completándose con numerosos servicios e instalaciones exteriores tales como la estación terminal para los pasajeros y despacho de mercancías, el servicio local de navegación aérea, las pistas y área de aparcamiento, y la zona industrial. Presentando una función doble: en el aire, debe facilitar la evolución de los aparatos en vuelo y guiarlos en el aterrizaje, en tierra, ha de permitir el movimiento de pasajeros y el tráfico de mercancías, así como atender al mantenimiento y reparación de los aviones.

* Universitat de València.

De este modo, los aeropuertos presentan características distintas según sus necesidades, y tipo de transporte empleado, encontrándonos en la actualidad desde aeroclub, aeroembarcaderos para hidroaviones, bases militares y aeropuertos comerciales nacionales o internacionales, clasificándose según las normas internacionales atendiendo a la longitud de sus pistas y al peso máximo que pueden soportar.¹

EVOLUCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS AEROPUERTOS

La historia de la construcción de los aeropuertos va estrechamente ligada a la propia evolución de la historia de la aviación, cuyo desarrollo a lo largo de nuestro siglo ha motivado continuos cambios y adaptaciones de las instalaciones y estructuras relacionadas con el transporte aéreo.

Los primeros campos de aviación van unidos a la aparición de los primeros aparatos aéreos, monoplanos o biplanos que más bien se dedicaban a la realización de demostraciones, acrobacias o concursos de vuelo, más que al transporte de pasajeros, que es lo que hoy se corresponde con los actuales aeropuertos civiles.

Para el aterrizaje de estos aparatos no eran necesarios más que simples campos de tierra batida, amplios y despejados sin obstáculos, para lo que generalmente se elegían terrenos cuadrados o rectangulares, que en un principio no presentaban ninguna indicación, y que más tarde irán dotándose de indicaciones basadas en círculos pintados con la T indicadora para el aterrizaje, y posteriormente con el nombre del aeródromo. Poco a poco estas instalaciones irán proveyéndose de pequeños edificios para resguardar los aviones como hangares, garajes para automóviles (principio del concepto de aparcamiento desarrollado más tarde), pequeñas estaciones de combustible y gradas o terrenos para los espectadores de las acrobacias y portentos aéreos.

Ya a mediados de los años veinte, y sobre todo a principios de los años treinta el aumento de la demanda de utilización de estas instalaciones para servicios relacionados con el transporte aéreo, o bien relacionados con la necesidad de instalaciones militares, genera la necesidad de construir edificios que van más allá del simple concepto de aeródromo, constituyéndose los primeros aeropuertos, aumentando las instalaciones de éstos con servicios adecuados a las necesidades de los aeropuertos. Es así como nace el concepto de edificio terminal o edificio de pasajeros, necesario para ubicar a los usuarios en sus esperas hasta el despegue del avión, y también relacio-

¹ Para más información, véase: BLANKENSHIP, E. G. *Aeropuertos. Arquitectura, integración urbana, ecología*, 1974; GARCÍA MONTALVO, J. G., y PÉREZ GARCÍA, F., *Metodología y medición del impacto económico de los aeropuertos: el caso del aeropuerto de Valencia*. Valencia, Civitas, 1996.

nados con la aparición de las primeras compañías aéreas de transporte que instalarán en él sus oficinas y dependencias. La construcción de éstos edificios, como lugares de espera, generará la aparición dentro del edificio de una serie de servicios adecuados para hacer la estancia del viajante más placentera y para los empleados del aeropuerto, tales como restaurantes, etc.

En estos momentos las instalaciones básicas del aeropuerto, para el tratamiento del pasajero, servicios y oficinas, se concentran en la concepción de un edificio único, en el que además se incluyen los elementos necesarios para el control aéreo como la torre de control, que en vez de constituir, como más tarde un elemento a parte, se concibe como un elemento más del edificio a modo de apéndice sobresaliente².

El aumento del tráfico aéreo sobre todo a partir de los años cincuenta hace preciso la ampliación de estos edificios que se quedan pequeños e insuficientes. Las soluciones adoptadas son diversas, algunos aeropuertos optan por ampliar los edificios sin perder la centralización de sus funciones, otros, la mayoría, optan por la descentralización de los servicios, pasando el aeropuerto de la concepción de construcción tipo, a ser concebido más bien como un conjunto de edificios, partes o bloques, con una clara estructura funcional y donde se prevén posibles ampliaciones posteriores. En esta época la importancia del transporte aéreo y el volumen creciente de pasajeros hace necesario la adaptación de los edificios a estas necesidades, evolucionando el concepto de aeropuerto en su configuración a partir de las relaciones entre pasajero y tipos de accesos, entendiéndolo el edificio terminal como una zona de paso o transición. Esta necesidad será la causante de la aparición de cuatro configuraciones tipo de aeropuerto, con variaciones y mezclas entre los diferentes tipos. Estas cuatro configuraciones, son el sistema muelle o embarcadero, el sistema satélite, el sistema lineal, y el sistema transportador.

Antes y con los primeros aeropuertos aparecieron también los primeros aviones de tráfico. La primera concepción de la idea de tráfico aéreo se la debemos a Sir George Cayley, mientras que los primeros vuelos regulares se realizaron con las gigantescas aeronaves de Zeppelin, que antes de la primera guerra mundial transportaron entre el Lago Constanza y Berlín más de treinta y cinco mil pasajeros. Sin embargo el primer avión que se implantó comercialmente fue el bombardero de la Handley-Page construido en 1918 para doce pasajeros. Pero el primer intento de establecer una línea aérea se realizó en 1914 en Florida con la Tampa-St. Petersburg Airboat Line, que con el hidroavión Benoist transportaba pasajeros en ruta sobre la bahía

² HORONJEFF, R. *Planificación y diseño de aeropuertos*, Mc Graw Hill, 1ª edición 1962, pp. 183-195; BLOW, C. J. *Airports Terminals*, Butterworth Architecture, 1991, pp. 2-5, y 24-26. NEUFVILLE, R. De, *Airport Systems Planning. A Critical look at the methods and Experience*, The Macmillan Press LTD, 1976, pp. 97-121.

Tampa, disponiendo de la bahía como superficie de aterrizaje y despegue, sin problemas de maniobras ni obstáculos, ruidos o falta de espacio en futuras ampliaciones, realizando la comunicación entre avión y terminal mediante barcas.

Poco a poco, a pesar de la probada capacidad del ferrocarril, este tipo de transporte fue tomando auge, primero en una pequeña parte de la población que contrarrestaba el riesgo e inseguridad y dependencia de las condiciones meteorológicas y limitada velocidad por el atractivo de lo nuevo. Más tarde cuando las líneas aéreas fueron cobrando seguridad, la ventaja de la supresión de obstáculos geográficos como montañas, pantanos, desiertos, ríos, etc., la confianza en este tipo de transporte creció junto a la mejora de velocidad y capacidad.

Entre 1930 y la segunda guerra mundial surgen numerosos aeropuertos, servidos en Estados Unidos, principalmente, por DC-2 y DC-3 completamente metálicos, y en Europa por DH-89. El crecimiento del número de pasajeros y de las redes de comunicaciones pronto se hizo incompatible con las instalaciones de las pequeñas terminales. Esta insuficiencia ha sido una constante en la historia de los aeropuertos, pues las continuas ampliaciones y nuevas construcciones son siempre insuficientes ante la rapidez del crecimiento del tráfico aéreo, quedando en numerosas ocasiones los edificios pequeños antes de acabar su construcción. Este acelerado crecimiento ha venido siendo motivado desde la segunda guerra mundial por la feroz lucha competitiva entre las líneas aéreas. Los tipos de ruta y aviones cambian y evolucionan con una rapidez sorprendente, y la mayoría de los aeropuertos tienen verdaderos problemas a la hora de solventar los problemas relacionados no solo con la capacidad de acogida del gran volumen de pasajeros, sino también con la capacidad de absorber el tráfico terrestre, medio más utilizado por los usuarios a la hora de acceder a las instalaciones aeroportuarias, llegando en muchas ocasiones a la saturación.

EL INICIO DE LA AVIACIÓN EN VALENCIA

Los antecedentes

Los principios de la historia de la aviación en Valencia se remontan a las audaces acrobacias del aeronauta valenciano Antonio Martínez Latur, conocido como el simpático “Milá” en el siglo XIX.

Sin embargo los primeros experimentos se remontan a 1784, un año más tarde de la elevación del globo de los Montgolfier en París. En este año, amantes de la física, se aprestan a realizar sus propios experimentos con el “ayre inflamable” obtenido del hierro y el vitrolío. Así el 12 de marzo de 1784, tiene lugar, en el huerto de Duclós, extramuros de la ciudad, el lanzamiento de un globo de 28 pulgadas de diámetro, lleno de gas, que cayó a cuatro leguas de Valencia, siguiendo otro a los cinco minutos.

El éxito entusiasmó tanto a los experimentadores, que tres días después lanzaron un nuevo globo, de 18 pies de altura y 12 de diámetro, del que colgaba una jaula de alambre con un gato en su interior. Este globo ascendió hasta una altura de 500 toesas, aproximadamente 973 metros. El globo llevaba una inscripción de la *Íliada*: “Subirá desde el suelo, y entrará su cabeza por el cielo”³.

No obstante el primer vuelo realizado por un valenciano, es la ascensión en globo del joven “Milá”. Este joven valenciano realizaba ascensiones en globo como festejos de gran atracción en el público valenciano. Estas exhibiciones tenían lugar a menudo en la plaza de toros de la ciudad en aquellas funciones típicas de “volantins i moxiganques”, creando gran afición. Latur alcanzó gran popularidad sobre todo por sus exhibiciones arriesgadas, ejecutando temerarios y vistosos ejercicios sobre el trapecio del globo.

El joven Milá había nacido el 23 de febrero de 1862 en el pueblo valenciano de Cofrentes, siendo huérfano de padre y madre. Su pronta afición a las acrobacias le hace ingresar en la compañía de un circo que por entonces actuaba en la capital valenciana, cuyo director era Tomás Teresa. Allí conoce al artista circense Juan Milá, que poco tiempo después, se lleva consigo al joven Antonio Martínez Latur al separarse del circo y formar una compañía propia. Milá ahijó al joven y le contrata como funambulista sobre el alambre. Al joven Milá se le anunciaba como “Grand succès du 19^{ème} siècle”. Un día le falló a Juan Milá su principal número circense, la ascensión en globo realizada por el aeronauta francés Félix Mayet, pasando a sustituirle el joven “Milá”. Éste ya en 1877, con 17 años de edad, efectuó su primera ascensión en globo con un éxito espectacular, repitiendo este espectáculo por España y el extranjero. Desde su primera ascensión en Valencia, fue alcanzando tal popularidad que, en 1882 realiza un total de treinta y siete ascensiones en globo⁴ desde diversas plazas de toros⁵.

³ AA.VV. *Los Aeropuertos Españoles: Su historia (1911-1996)*. Aena, Madrid, 1996. Tomo II: vid., capítulo sobre el Aeropuerto de Valencia, p. 397.

⁴ Teniendo en cuenta que sólo actuaba los domingos.

⁵ “El Real Aeroclub de Valencia. Uno de los de mayor prestigio en España. La aviación Valenciana, desde la Malvarrosa a Manises”, Aeroclub de Valencia, pp.1-2. El éxito y expectación que el joven “Milá” generaba en el público, no sólo se debían a sus actuaciones atrevidas y acrobacias en el globo, sino también a la espectacularidad con la que dotaba sus exhibiciones, arrojando flores, palomas, dulces, y muñecos de paja, con forma de mujer, en paracaídas. A veces utilizaba animales en sus ascensiones como asnos o becerros, o se hacía acompañar por espectadores, como la revendedora del mercado de Valencia Teresa Calabuig, y el famoso relojero de la Bajada de San Francisco, Juan Bautista Carbonell. Sin embargo estas actuaciones no estaban libres de peligro. En 1883, en su actuación en Alicante, con motivo de las fiestas de la Patrona de Valencia, la Virgen de los Desamparados, se incendió el globo, pero sin graves consecuencias en su persona. Pero el 18 de junio de 1889, en una actuación en la plaza de toros de Vitoria, sufrió un accidente mortal al ejecutar su número. El globo, como era habitual, era sostenido por un cable unido a dos postes de sujeción, este cable se des-

Sin embargo, la aparición del primer avión en Valencia no tuvo lugar hasta 1909, seis años más tarde del vuelo de Wright en 1903. El acontecimiento tiene lugar en el contexto de la Exposición Regional de Valencia, donde se exponen productos de la industria, el comercio, artesanía, agricultura, etc., y un aeroplano construido por un recluso de la cárcel modelo, aunque sin pretensiones de vuelo, pues carecía de motor y hélice. El aparato era un biplano completo que hizo las maravillas de los visitantes⁶.

Ese mismo año, el 5 de setiembre el ingeniero, Gaspar Brunet construye un aeroplano con motor, con la colaboración financiera del Ayuntamiento de Valencia⁷. El anuncio de la realización del vuelo de este aparato por el piloto Juan Olivert, vecino de Cullera levantó una gran expectación. En principio, aunque estaba previsto que la prueba se realizara en privado para el alcalde y algunos concejales, la publicación de la noticia en un periódico local, hizo que acudieran al campo de Paterna, donde se iba a realizar el experimento, unas cuatro mil personas. Este es el primer vuelo realizado en España, aunque fue breve y de poca altura. Tras una primera prueba de rodaje en la que el aeroplano recorrió unos cien metros, se cambiaron “los acumuladores de la inflamación” y se preparó para despegar. Con el motor en marcha, el aparato es sujetado por dos operarios hasta que el aparato alcanza las 750 revoluciones, inmediatamente después, “... el aparato levantó (...) la cola, marchando sobre las ruedas delanteras unos treinta metros, después de los cuales se levantó por completo, marchando suavemente sin tocar el suelo unos 40 o 50 metros con buena velocidad; entonces el señor Olivert, viendo que iba a lanzarse contra numerosas personas, que por la natural curiosidad no se apartaban, y que para evitarlos debía tropezar con unos algarrobos, cortó bruscamente el alumaje, tomando tierra el aparato, que rodó velozmente por el suelo, hasta que la rueda de la derecha se metió en un hoyo, haciendo dar media vuelta al aparato...”. Así, el primer vuelo en un avión en España había concluido. El entusiasmo del público fue enorme. El avión era un biplano de 10,30 metros de envergadura con dos timones de profundidad delanteros y dos superficies verticales para “encebar los virajes”, y con un motor de 25 caballos. Tras este primer vuelo, el aparato se trasladó al campo de operaciones de la playa de Nazaret, y no consta la rea-

prendía cuando el globo, ya hinchado, era sostenido por un gran número de personas que esperaban la orden de soltar las amarras, y dejar elevarse el globo. Un fallo hizo que el cable de acero no se soltase y del globo en su ascensión arrancara de golpe el poste alcanzando, con mala fortuna, a Milá seccionándole una pierna. Aún pudo Milá ascender por la cuerda del trapecio hasta la cesta del globo, pero cuando éste tomó tierra, en Mendiola, el acróbata había fallecido.

⁶ RODRÍGUEZ, Ernesto. “Un poco de historia previa al nacimiento del aeroclub de Valencia”. Aeroclub de Valencia, s/a, inédito.

⁷ AA.VV., *op. cit.*, p. 397.

lización de nuevos vuelos⁸.

Al año siguiente, en 1910, con ocasión de la Exposición Nacional, se incluye entre los festejos de la Feria un concurso de aviación, y festival aéreo, para cuya celebración se eligió como campo de aviación la playa de la Malvarrosa⁹. En este lugar el famoso aviador Julien Mamet realiza un primer vuelo el 22 de mayo, con su aparato Blériot con motor rotativo continuando las exhibiciones varios días, realizando acrobacias que entusiasmaron al público presente. Más tarde, Mamet realizó algunos raids, sin tomar tierra, volando sobre Alicante y algunos pueblos de la región.

Estas exhibiciones eran de tal agrado, que al año siguiente con motivo de la Feria de Julio, entre los festejos se incluyó un raid o carrera aérea Valencia-Alicante-Valencia, entre los días 29 y treinta de ese mes. De los siete aviones que tomaron la salida desde La Malvarrosa, sólo uno de ellos, pilotado por el francés Lesseur. Consigue llegar, acabando la prueba, adjudicándosele el primer premio de 25.000 pesetas. Años más tarde se organizan fiestas aéreas en la Malvarrosa, para aviones militares. Y, posteriormente, en julio 1913 llega a Valencia el piloto francés Demazel, con su aparato biplano *Caudron* con motor rotativo, aterrizando en un gran solar que había quedado junto a la Alameda al clausurarse la exposición regional, realizando algunos vuelos, que no alcanzaron popularidad.

La Malvarrosa siguió utilizándose como campo de vuelo para la aviación deportiva. En 1931 un piloto valenciano, Alfonso Alarcón Artal, se sitúa allí con su avioneta "Avió-Valencia"¹⁰.

EL NACIMIENTO DEL REAL AEROCLUB DE VALENCIA

El nacimiento del Real Aeroclub de Valencia aparece estrechamente ligado a la historia de la aviación de Valencia, y a la creación del aeropuerto valenciano. Las noticias sobre la creación de este Aeroclub, nos llegan, de primera mano, a través de Ernesto Rodríguez¹¹, coetáneo a los aconteci-

⁸ *Ibidem*, pp. 397-398.

⁹ Constituyéndose el primer aeródromo valenciano en este lugar a unos centenares de metros al norte del puerto valenciano. Este aeródromo además de un campo de aterrizaje sencillo, constaba de unas largas tribunas para albergar a los centenares de personas que acudían a las pruebas. Ernesto Rodríguez, *op. cit.*, s/p, recuerda el hecho de que una de esas tribunas abarrotadas de gente se derrumbó al efectuar un vuelo rasante que asustó a sus ocupantes, que huyeron asustados causando numerosos heridos.

¹⁰ Avioneta que Ernesto Rodríguez, *op. cit.*, s/p., llama *Moth (EC-ANN)*.

¹¹ RODRÍGUEZ, E., *op. cit.*, s/p. Ernesto Rodríguez, se traslada a Barcelona en 1916, trabajando en la oficina técnica de la fábrica de automóviles y motores de aviación La Hispano Suiza, trasladándose posteriormente a la sala de pruebas de motores de aviación, y allí conoce al piloto español, Salvador Hedilla. En 1818 ingresa en los Talleres Hereter, donde se constru-

mientos. Tras su periplo por tierras barcelonesas, regresa a Valencia, donde participa en la creación del Aeroclub. La idea surge tras el aterrizaje de Wifredo Ricart con una *Moth* (EC-AQQ) en la playa de la Malvarrosa. Con un grupo de amigos que se reunían en el Café Ideal, Rafael Martí, Juan Martí, Hector Marco, Juan Albacar, José Albiñana, etc., comienzan a redactar los Estatutos, presentándose definitivamente a principios de 1932, fijando su domicilio en el Automóvil-Club del que eran socios, constituyéndose como presidente José Albiñana hasta su muerte en 1976.

Deciden aprovechar las instalaciones del campo de la Malvarrosa, en el que existía una pequeña caseta perteneciente a los carabineros, y otras dependencias conservadas desde la llegada de Alfonso Alarcón, en concreto un barracón de madera que hacía las veces de hangar y taller.

La inauguración del Aeroclub se realizó con la Feria de Julio, invitando, de acuerdo con la Comisión de Festejos del Ayuntamiento, a los distintos aeroclubes españoles, realizando un gran festival aéreo en el que participaron los pilotos españoles Arturo Zuñiga, Alarcón, los hermanos Camino y Soler, etc.

Ya en 1932, el campo de la Malvarrosa presentaba numerosos inconvenientes, por lo que Alarcón realizaba vuelos para localizar algún terreno adecuado para fijar un campo de aterrizaje. Ese mismo año se entrevista con el alcalde de Manises, Sr. José Carpintero Alpuente, que les proporcionó un campo de árboles. La preparación y explanación del terreno se realizó con la ayuda de los vecinos del pueblo, que a cambio recibían la leña gratuitamente. Preparado el campo de aterrizaje en veinticuatro horas, con una superficie de unos cuatrocientos metros por banda, se produce la inauguración con el primer aterrizaje de Alarcón con una avioneta EC-ANN.

Pronto se costean las obras de un barracón para cobijar a los aparatos trasladados desde la Malvarrosa, destruido aquel por un vendaval. También se construyeron hangares, y un pequeño edificio destinado a la escuela de pilotos. Junto a estos pequeños pabellones de aeroclub se instaló Antonio Martínez Carmona, con oficinas y hangar para su avioneta Klemm, para dedicarse a la publicidad aérea. En este mismo lugar se ubicará, finalmente en 1933, el Aeropuerto definitivo tras rechazarse el proyecto de Francisco Mora para la ubicación del aeropuerto en la Dehesa del Saler. Se decide instalar en este aeródromo el aeropuerto de Manises, construyendo la Dirección

fan los automóviles *Ideal*, y tras su fusión con la firma Pujol Comabella y Cía, adquirieron licencia para la fabricación de aparatos *Caudron*, encargándose Rodríguez del diseño de los motores, ante la demanda de aparatos por la Aviación militar, no pudiendo importarlos a causa de la primera guerra mundial. Esta compañía crea una escuela de aviación en el campo del Prat de Llobregat. En 1931 cierra la fábrica Nacional de Automóviles, en la que ocupaba el puesto de Jefe de la Oficina Técnica, encargándose del diseño de automóviles *Nacional Pescara* y prototipos de helicópteros, y se traslada a Valencia, donde participará en la fundación del Aeroclub.

General de Aeronáutica un edificio destinado a los servicios de las líneas aéreas comerciales en un terreno contiguo al Aeroclub¹².



Llegada al entonces Campo de Aviación de Manises del Autogiro La Cierva, con la recepción de las autoridades. (24 de marzo de 1934)

EL PROYECTO DEL AEROPUERTO EN LA DEHESA DEL SALER

Como ya hemos visto el interés en Valencia por los adelantos de la aviación son precoces respecto al resto de España. Sin embargo, no sólo se reducen a la práctica de los vuelos, sino que será una preocupación constante propulsora de estudios científicos y causa de numerosos artículos en prensa¹³.

En la prensa de 1930, la preocupación ante la demora de la construcción del aeropuerto valenciano se hace patente. En un artículo titulado "La crisis de la Aviación"¹⁴, la prensa local se lamenta de la poca atención que el

¹² "El Real Aeroclub de Valencia. Uno de los de mayor prestigio en España. La aviación Valenciana, desde la Malvarrosa a Manises", Aeroclub de Valencia, pp.1-2.

¹³ Entre los estudios científicos destaca la presentación de un trabajo de investigación de D. Jaime Civera, ante la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia el 24 de marzo de 1879, titulado *Transportación aérea. Principios fundamentales*. Extracto de la RSEAPV, Año 1877, Caja 203 VI, Ciencias naturales nº 2.

¹⁴ *Las Provincias*, Domingo 2 de noviembre de 1930, núm. 19.993.

gobierno dedica a la política del aire, alejándose de la realización de aquellas empresas que situaron a España a la altura de las primeras naciones del mundo. El gobierno, pues, no estaba a la altura del esfuerzo y proezas realizados por los aviadores españoles: “la conciencia nacional ha vibrado al más alto diapasón con los vuelos transatlánticos famosos del “Plus Ultra” y del “Jesús del Gran Poder”, y de Gallaza, y el infortunado Lóriga a Filipinas. Tales hazañas pertenecen a la órbita de la aviación militar, que desde 1912 hasta la fecha cuenta con una lista negra de 174 oficiales y pilotos de tropa muertos en campaña o en accidentes de vuelo (...) un 21 por cien de víctimas”¹⁵.

Se achaca esta problemática a la deficiencia de las inversiones del gobierno en este campo, siendo el presupuesto vigente en 1930 menor a 40 millones de pesetas, frente a países como Gran Bretaña, Francia o Italia que invirtieron 800, 700 y 400 millones respectivamente.

Otra de las quejas es la falta de rigor a la hora de cumplir los decretos aprobados en materia de aviación civil: “Desde que se promulgó el real decreto-ley de Julio de 1927 creando los aeropuertos nacionales, si se exceptúa el aeropuerto de Madrid, usufructuario de la mayor parte de las subvenciones del Estado, nada práctico y definitivo se ha podido hacer para construir y habilitar todos los demás. (...) La red nacional de aeropuertos es lo que ha de dar vida a la aviación civil, que en España cuenta con menos pilotos de los que hay en los Estados Unidos, contando únicamente las del sexo femenino. Líneas aéreas había en España antes, subvencionadas por el Estado, que venían funcionando normalmente, sin accidente digno de mención, la de Barcelona-Madrid, la de Madrid-Sevilla-Canarias, y la de Madrid-Biarritz-París. Estas dos últimas por salir del recinto nacional, eran el mejor reclamo de una España moderna y progresiva, y un mentir a la clásica España de pandereta, forjada por el tópico internacional.

Pues las dos líneas internacionales han sido suprimidas en su recorrido por razones económicas, supresión que ha pasado casi desapercibida para la generalidad del país”¹⁶.

Cierto es, que tras el establecimiento de las primeras líneas aéreas postales en España, la necesidad de la construcción de aeropuertos nacionales tiene su respuesta en el decreto ley de 1927. En el caso valenciano, en 1922, Baldomero Vila Prades solicita autorización para establecer las líneas Madrid-Valencia-Palma, y Valencia-Barcelona-Cette-Génova. Más tarde, también Francisco Rubio solicita la aprobación de la línea Palma-Barcelona-Valencia-Madrid-Cáceres-Badajoz-Lisboa. Líneas que serán autorizadas por el Ministerio de Fomento en noviembre de 1922, pero que,

¹⁵ *Ibidem.*

¹⁶ *Ibidem.*

sin embargo no llegarán a consolidarse¹⁷. No obstante, sí que se consolidarán las líneas iniciadas por la Unión Aérea Española, que realizará los primeros vuelos de prueba en la línea Madrid-Valencia en mayo de 1926, aunque no llega a poner en servicio la línea Madrid-Barcelona-Valencia, a pesar de obtener el permiso del Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria¹⁸.

La incorporación de Valencia, dentro de las líneas postales de las diversas compañías aéreas, hace que se incluya a esta ciudad entre aquellas nueve en las que era necesaria la construcción de aeropuertos nacionales en el Estado español. La consideración de la construcción de un aeropuerto en Valencia con carácter de urgencia, genera la habilitación del puerto marítimo para la hidroaviación como medida provisional¹⁹. La apertura del puerto valenciano para la navegación aérea comercial se ratifica en abril de 1930²⁰, habiéndose declarado en 1928 la línea regular Madrid-Valencia, y la de Barcelona-Valencia-Alicante-Málaga-Sevilla, como de utilidad pública e interés general²¹, tras la visita ese mismo año del general Kindelan, jefe nacional del Consejo Superior de Aeronáutica, que aterrizó en la Malvarrosa.

Este interés de las autoridades aeronáuticas en el proyecto de realización del aeropuerto de Valencia anima a las instituciones locales a constituir en 1929 la Junta del Aeropuerto de Valencia, presidida por el Alcalde de la ciudad, en aquel entonces el marqués de Sotelo. Tras diversos estudios y planificaciones se estimó como el lugar más apropiado para la construcción del aeropuerto valenciano la Dehesa del Saler, en la lengua de tierra que separa La Albufera del mar, ante la perspectiva de un doble uso tanto para aviones terrestres como para hidroaviones.

El terreno elegido tenía la extensión de un kilómetro cuadrado aproximadamente y las obras de explanación se inician en el verano de 1929, con subvención de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, de 100.000 pesetas²². Relacionado con estas futuras construcciones se conserva un proyecto de "Edificios para el Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del

¹⁷ AA.VV: *op. cit.* Autorizaciones de líneas aéreas. R.O 2 de noviembre de 1922. Gaceta de Madrid, 314, 10 de noviembre 1922, y R.O. 11 de noviembre 1922, Gaceta de Madrid, 320, 16 de noviembre de 1922. Ministerio de Fomento.

¹⁸ *Ibidem.* Autorización a la UAE. R.O. 30 de abril 1926. Gaceta de Madrid, 139, 19 de mayo de 1926. Ministerio de Trabajo, Comercio e industria.

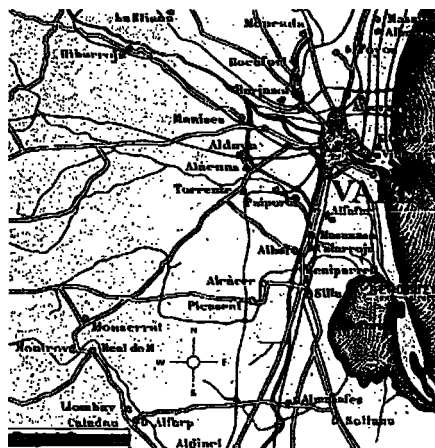
¹⁹ *Ibidem.* R.D. Ley 19 julio 1927. Gaceta de Madrid, 201, 20 julio 1927. Presidencia del Consejo de Ministros.

²⁰ *Ibidem.* R.O. 30 abril 1930. Gaceta de Madrid, 122, 2 mayo 1930. Presidencia del Consejo de Ministros.

²¹ *Ibidem.* Ley R.O. 9 enero 1928. Gaceta de Madrid, 11, 11 enero 1928. Presidencia del Consejo de Ministros.

²² *Ibidem.* R.O. 17 julio 1929. Gaceta de Madrid, 199, 18 julio 1929. Presidencia del Consejo de Ministros.

Saler²³, de 1929, encargado a Francisco Mora Berenguer, que realiza estudios de nivelación y explanación, así como diferentes vistas, alzados y secciones, de edificios para servicios, como un restaurante, garaje, edificio de oficinas, oficinas de dirección, servicios sanitarios, almacén y casa del guarda²³.



Sin embargo, las obras se van alargando, y pronto se desecha esta idea, pues ni la opinión pública estaba toda de acuerdo con esta determinación, ni los terrenos húmedos y blandos eran los más apropiados. Y finalmente se considera más adecuado los llanos del término de Manises conocidos como el Campo de los Olivos, lugar donde ya se había instalado el Aeroclub de Valencia.

FRANCISCO MORA Y EL PROYECTO DEL AEROPUERTO EN LA DEHESA DEL SALER.

Con la creación de las primeras líneas regulares, en 1927 se crea la ley de aeropuertos nacionales, que incluía a Valencia como zona prioritaria para la ubicación y construcción de un aeropuerto. Provisionalmente se habilita el puerto marítimo para la hidroaviación, creándose en 1929 la Junta del

²³ Archivo Moderno Municipal de Valencia: Aeropuerto de Valencia, Ensanche, 1929, caja I. Las fotografías del proyecto del *Aeropuerto de Valencia* de Francisco Mora, que se insertan en este artículo, han sido tratadas digitalmente. En el proyecto original los diseños de Mora están realizados en tinta blanca sobre papel azulado. Para optimizar el visionado de los diseños se ha obtenido el negativo, en blanco y negro, de dichas imágenes.

Aeropuerto de Valencia, formada por miembros de instituciones locales y presidida por el alcalde de Valencia, el marqués de Sotelo. La Junta ese mismo año lleva a cabo diversos estudios, decidiendo ubicar finalmente el futuro aeropuerto valenciano en los terrenos de la Dehesa del Saler, en la lengua de tierra que separa la Albufera del mar. El terreno seleccionado tenía la extensión de un kilómetro cuadrado aproximadamente. Ese mismo año, en verano de 1929 comienzan las obras de explanación, aunque las obras se demorarán no concluyendo jamás, finalmente construyéndose el aeropuerto en Manises, inaugurándose definitivamente el 19 de marzo de en 1933.

La preocupación de las autoridades locales por mejorar la infraestructura de la ciudad, dotándola de un nuevo aeropuerto, forma parte de la dinámica general que desde principios de siglo se venía experimentando en la ciudad de Valencia, fomentando las obras públicas.

La construcción de nuevos edificios públicos y las reformas urbanas que experimenta la ciudad desde principios de siglo responden a la necesidad de adecuar la ciudad a los nuevos tiempos, dotando a la ciudad de las infraestructuras necesarias para mejorar y adecuar el equipamiento ciudadano al crecimiento intenso de la vida económica de la ciudad y al aumento de su población.

La mejora de la trama urbana y de las infraestructuras consolida la ciudad de Valencia con una dotación de determinados servicios específicos y necesarios en toda ciudad burguesa: elementos e infraestructura del transporte, edificios culturales, asistenciales y recreativos, etc.

La Exposición de 1909 ya supuso una mejora considerable en el equipamiento urbano de la ciudad, pues supuso un gran esfuerzo por la necesidad de mejorar urbanísticamente la ciudad, con las obras de los dos nuevos mercados, el de Colón (1913-1916), y el Mercado Central (1914-1928), el edificio de Correos (1915-1922), y la nueva Casa de la Ciudad en 1906. Las infraestructuras de transporte habían sido incentivadas, ya a mediados del siglo pasado, con la construcción de la primera estación de Ferrocarril del Norte (1852), en lo que hoy es la plaza del Ayuntamiento, seguida por la del ferrocarril del Cabañal (1852), el ferrocarril Valencia Játiva-Almansa (1859), el de Valencia-Barcelona en 1868, el de Valencia-Cuenca, con tramo hasta Buñol (1883), la estación de Utiel (1893), la estación de Aragón y ferrocarril a Calatayud (1902), la más importante de todas, la construcción de la estación del Norte en 1917.

Con la llegada de la Dictadura de 1923, el Ayuntamiento de Valencia aumentó su capacidad financiera, al poder obtener préstamos con la ayuda del Banco de Crédito Local, en virtud del Estatuto Municipal de 1924 y del Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales, recibiendo el alcalde de la ciudad Luis Oliag un préstamo de sesenta millones de pesetas para reformas y mejoras urbanísticas.

Con esta financiación se terminaron las obras emprendidas en la etapa anterior, como las del Mercado central y la fachada del Ayuntamiento, se amplió el pavimentado de las calles de las zonas principales de la ciudad. En 1928 bajo la alcaldía del marqués de Sotelo se aprueba un amplio plan de obras municipales y de dotación de servicios. En 1929 los trabajos de alcantarillado abarcan el casco antiguo, se mejora la red de carreteras reales, que se asfaltaron, y se construyeron dos nuevos puentes sobre el Turia, el de Aragón (1927-1933) y el de Nazaret (1927-1931). Dentro de esta dinámica de mejora y ampliación de las infraestructuras de transportes y comunicaciones, no debemos olvidar las obras de mejora y urbanización del puerto de la ciudad bajo control del Ministerio de Fomento, con la construcción de una nueva aduana²⁴ (1927-1930), y la habilitación del puerto para la hidroaviación²⁵ y la formación bajo la presidencia del marqués de Sotelo la Junta del aeropuerto de Valencia (1929) redactándose el proyecto de su ubicación en la Dehesa del Saler. Durante la Segunda República se continuaron estas mejoras urbanísticas, de las que a nosotros nos concierne la definitiva inauguración del aeropuerto valenciano en el término de Manises en 1933.

En 1929 la Junta del aeropuerto de Valencia encarga al arquitecto Francisco Mora Berenguer el proyecto de los Edificios para el Aeropuerto en la Dehesa del Saler.

Francisco Mora²⁶ nació en 1875, obteniendo su título profesional en 1898 por la escuela Provincial de Barcelona. Su labor como arquitecto fue fructífera y fecunda, consiguiendo un sólido prestigio, participando en el proyecto del Ensanche de Valencia, que le sirvió para ser nombrado presidente del Consejo superior de los Colegios de Arquitectos de España en 1934. En los años de la década de 1920 sus construcciones más importantes son el Edificio para la Compañía de tranvías y ferrocarriles de Valencia (1926), el cine Coliseo para Emilio Pechúan en la Gran Vía (1926). Y en 1930 realiza la Escuela Industrial en la avenida del Antiguo Reino, cuyo edificio presentará importantes similitudes con el edificio principal de su proyecto del aeropuerto de Valencia.

Inscrito dentro de la corriente tradicional regionalista el proyecto de edificios para el Aeropuerto de Valencia de Francisco Mora Berenguer²⁷, distaba de la concepción de construcciones aeroportuarias del momento. Destaca por la utilización de un estilo regionalista con materiales tradicionales

²⁴ Sobre la arquitectura del momento. SERRA, A. *Ecléctico Tardío y Art Déco en la ciudad de Valencia (1926-1936)*. Valencia, 1996; PEÑIN, A. *Valencia (1874-1959)*. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos, Valencia, E.T.S. Arquitectura, 1978.

²⁵ AA.VV., *op. cit.*

²⁶ SERRA, A., *op. cit.*, pp. 244-245.

²⁷ Archivo Moderno Municipal de Valencia. Aeropuerto de Valencia, Ensanche, 1929, caja 1.

como el ladrillo. Lo más habitual en los proyectos y construcciones de edificios para aeropuertos de mediados de los años veinte y treinta, era la realización de proyectos de carácter futurista y de gran funcionalidad, como el de Gutiérrez Soto para el aeropuerto madrileño. Se solían construir hangares y barracones para los aviones, destacando el edificio terminal para el tratamiento de pasajeros, que por lo general consistía en un único edificio de gran simplicidad que permitía el paso entre los accesos al aeropuerto y el avión, centralizando en él los diversos servicios y dependencias necesarias para la administración del aeropuerto. Estos edificios solían desarrollarse horizontalmente, evitando alturas que podían perjudicar el vuelo de los aviones.

En el proyecto de Francisco Mora nada nos ha llegado referente a la construcción del aeródromo propiamente dicho, sin duda la situación del aeropuerto entre el mar y la Albufera eliminaba la necesidad de creación de pistas. El aeropuerto pensaba dedicarse tanto para aviones terrestres como para hidroaviones. Para los primeros se comenzaron las tareas de explanación del terreno, contando con una superficie de más de un kilómetro cuadrado, mientras que para los segundos el campo de aterrizaje lo conformaba la misma Albufera, recogiendo a los pasajeros en barcas que servían de enlace entre el avión y la tierra.

El arquitecto Mora Berenguer se ocupó de realizar por un lado los planos del estudio de perfiles del terreno, y de explanación del campo adicional, para preparar el terreno, explanación que se inicia en verano de 1929, con una subvención de 100.000 pesetas recibidas de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos²⁸. Por otro lado, también, se encarga de proyectar diversos edificios para servicios y oficinas, como un edificio Casa-Habitación para el portero-guarda, un garaje, un edificio donde se proyectaba ubicar las oficinas y el restaurante, y otro que acogía el servicio sanitario, almacén y oficinas de la dirección.

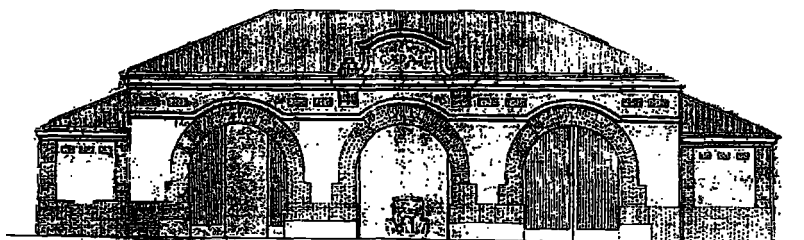
Estos edificios se pueden dividir en dos tipos de estilo, uno estilo más sencillo y tradicional adecuado a la casa del guarda o al garaje, y otro más monumental adecuado para las oficinas y restaurante, y al edificio dedicado a las oficinas de la dirección y servicios sanitarios.

La novedad de este proyecto e innovación respecto a su época es la descentralización de los diversos servicios del aeropuerto, así como el hecho de tener en cuenta ciertos servicios adecuados para la espera de los pasajeros, como un restaurante, instalaciones dedicadas a servicios sanitarios en previsión de accidentes aéreos, y el proyecto de un garaje de automóviles, génesis de los futuros grandes aparcamientos de los aeropuertos, que tan proble-

²⁸ AA.VV., *op. cit.*

máticos son hoy en día. Sin duda, no podemos dejar de reconocer la gran visión de futuro de este arquitecto²⁹ y su conocimiento de las necesidades de los usuarios que sin duda debió de adquirir en la construcción de Edificio para la Compañía de tranvías y ferrocarriles de Valencia (1926).

Entre los edificios de estilo más sencillo destaca el edificio destinado a Garaje, que deja sentir cierto espíritu déco. La planta presenta un espacio delantero rectangular destinado al garaje, y un espacio trasero más pequeño de planta cuadrada destinado al taller, al cuerpo principal se añadían dos pequeños cuartos laterales dedicados a baños, almacén y despachos. Destaca sobre todo el alzado del cuerpo principal ordenado por tres grandes arcos de acceso, para automóviles, su sencillez ornamental, adecuada a su función, sobresaliendo únicamente el detalle del letrero apeado sobre falsas pilastras con remates escalonados, que junto a la traza de líneas puras y sencillas, acercan el proyecto de este edificio al art déco.

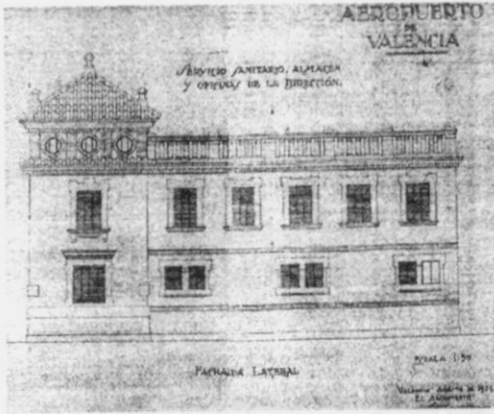


Frente.

Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler. Alzado de Garaje. F. Mora, 1929 (AMMV). Destaca el detalle del dibujo del automóvil, símbolo del espíritu de modernidad y progreso que se vivía en la época.

Los edificios principales son más complejos en su concepción. El primero de los edificios proyectados debía albergar el servicio sanitario, el almacén, y las oficinas, distribuidos en una estructura de planta cuadrada con dos cuerpos salientes y dos alturas. Los cuerpos salientes presentaban diferentes alturas, adosado a la izquierda del cuerpo central se encontraba el almacén, de un solo nivel, mientras que a la derecha, se situaba un cuerpo de tres pisos terminado a modo de pequeña torre, con dos terrazas a los lados.

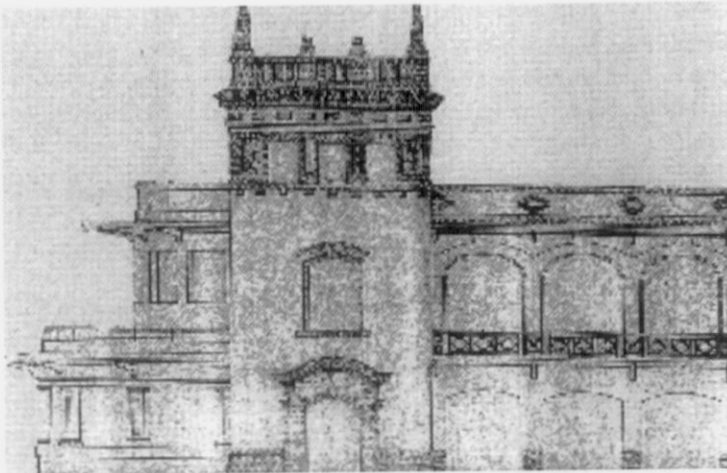
²⁹ La descentralización de los distintos servicios prestados por el aeropuerto, y oficinas es una de las soluciones a las que han llegado algunos de los grandes aeropuertos, utilizando las primitivas terminales para situar las dependencias relativas a la administración del aeropuerto, dejando las nuevas terminales para el tratamiento de pasajeros, como es el caso del aeropuerto de Valencia.



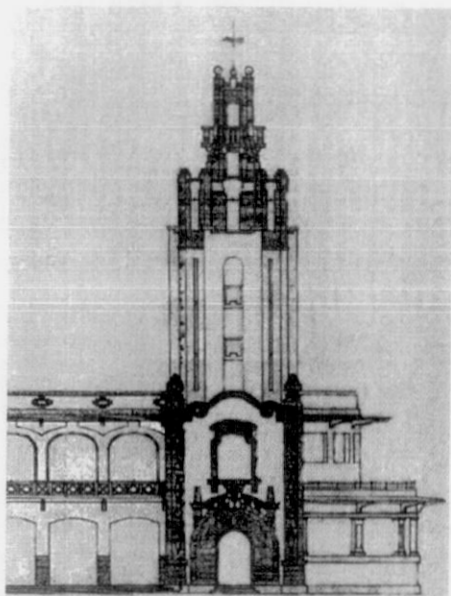
Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler. Alzado lateral del Edificio de Oficinas, almacén y Sanitario. Francisco Mora (1929). (AHMV).

Este edificio presenta un alzado de gran sencillez, los muros son ordenados mediante vanos rectangulares, interrumpidos en la fachada principal por un gran vano de acceso con frontón partido en el que aparecía inserto el rotulo del edificio, rematándose este cuerpo con una barandilla corrida. El torreón presenta una decoración discreta a base de elementos neobarrocos, a modo de remates en forma de sencillos pináculos.

Entre todos los edificios, el que más destaca es el destinado a las oficinas, servicios centrales del aeropuerto y restaurante. Se trata de una construcción de dos pisos, cuyo cuerpo central presentaba una planta rectangular, con dos miradores semicirculares en los extremos de los ejes principales.



Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler. Detalle del Alzado del Edificio principal (Servicios centrales, restaurante y torre de control). Francisco Mora (1929). (AHMV).



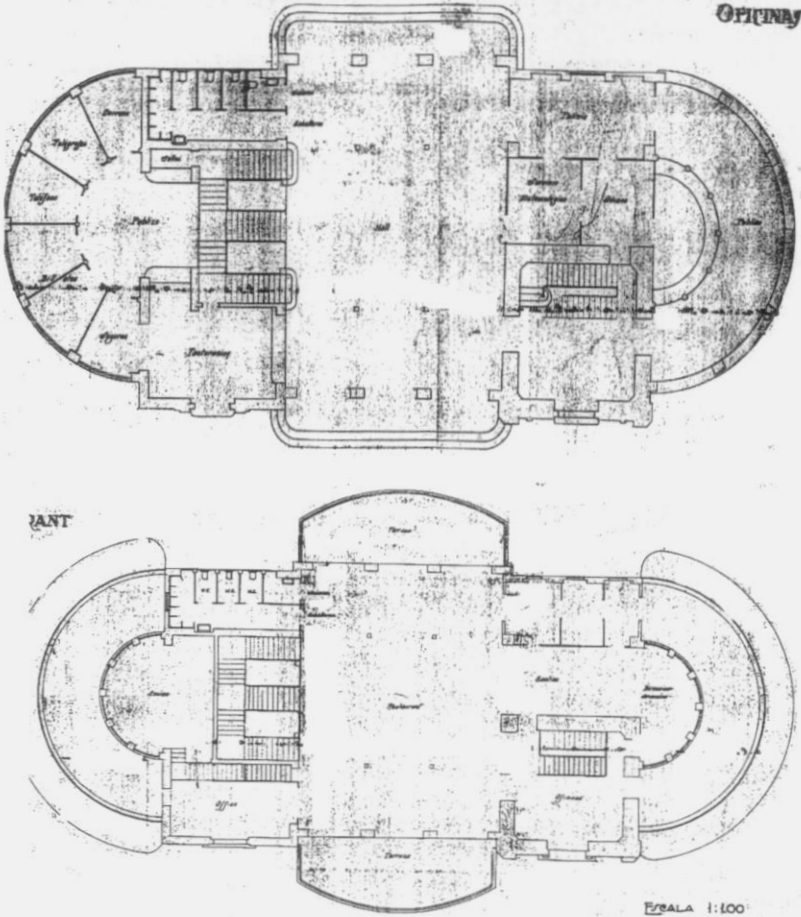
Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler. Detalle del Alzado del Edificio principal (Servicios centrales, restaurante y torre de control). Francisco Mora (1929) (AHMV)

Este edificio debía hacer las veces de terminal del aeropuerto, acogiendo los servicios principales para el tratamiento de pasajeros, donde Francisco Mora demuestra su conocimiento de las necesidades del usuario. En la planta baja, el cuerpo central era un gran espacio diáfano sostenido por cuatro pilares que debía hacer las veces de hall o vestíbulo de entrada, para albergar a los pasajeros. El cuerpo semicircular anexo en el lado izquierdo se dividía en dos espacios, uno primero rectangular que reunía las dependencias destinadas a la facturación de equipaje, por un lado, y los baños y venta de sellos, por otro, que se situaban en sendos espacios rectangulares a ambos lados de una gran escalera de acceso al piso superior, y otro semicircular en el que volvía a aparecer otro vestíbulo de forma semicircular destinado a albergar al público, y en la curva formada por el semicírculo rodeando este segundo vestíbulo se encontraban situadas las dependencias de oficinas, venta de billetes, y las oficinas de teléfonos, telégrafos y correos.

En el cuerpo situado en el extremo izquierdo, el primer espacio estaba dedicado a dependencias relacionadas con el control del tráfico aéreo, como el Servicio meteorológico, la Aduana y la policía, y una torre que daba acceso al piso superior donde se situaban las oficinas, el espacio semicircular posterior estaba destinado al público a modo de mirador.

La planta superior presenta la misma organización, dedicando el cuerpo central al Restaurante, flanqueado por dos terrazas, y dedicando el anexo semicircular izquierdo al office y Cocina, y el derecho a la Cantina para el

personal técnico, oficinas y la dirección de vuelos, y el acceso a la torre de control inserta en el mismo edificio.

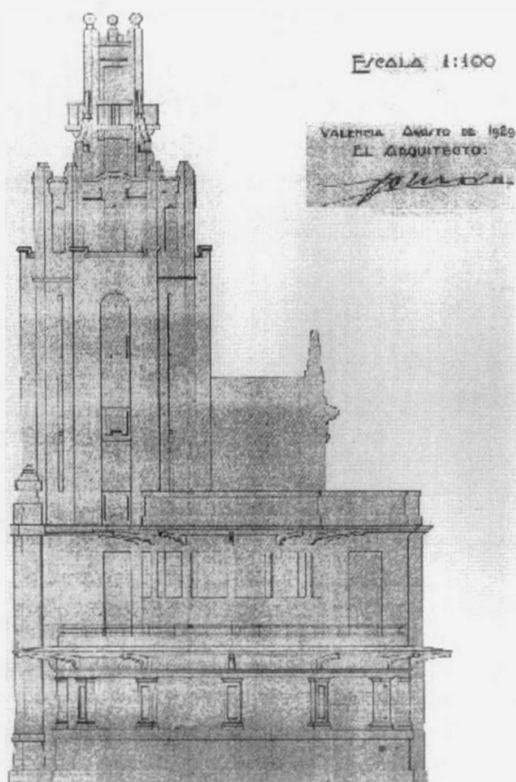


Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler. Planta del Edificio principal. Francisco Mora (1929) (AMHV)

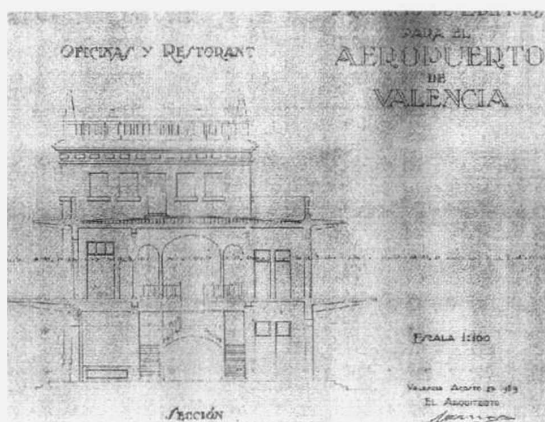
Esta diferenciación funcional se corresponde en el exterior con un torreón rematado por pináculos, de estilo regionalista con elementos neobarrócos, que se eleva sobre la entrada albergando el hall o vestíbulo y el Restaurante, ordenando los muros con vanos escarzanos. Mientras que la torre principal del aeropuerto de mucha mayor altura, está compuesta por diversos cuerpos escalonados de líneas geométricas, diseño que repetirá en 1930 en el edificio para la Escuela Industrial. Toda la construcción era de ladrillo, pero sólo presentaban ladrillo visto los remates, a modo de elemen-

to decorativo. Todo el edificio estaba compuesto por líneas geométricas de gran sencillez, destacando únicamente pequeños remates neobarrocos o pináculos, diferenciándose en diseño y decoración la torre principal, de gran riqueza ornamental.

La torre presenta un primer cuerpo en el que se abría un gran vano de medio punto de ladrillo visto rematado por sendos pináculos que enlazaban una moldura semicircular interrumpida por un medio pilar con el escudo de Valencia sobre el que situaba una ventana de forma caprichosa. Este cuerpo aparece flanqueado por dos grandes pilares, de ladrillo visto, decorados con formas romboidales y rematados por pináculos escalonados, culminándose con un frontón neobarroco con volutas. Sobre este cuerpo se levanta un cuerpo formado por volúmenes y remates escalonados, que junto con la traza geométrica emparentan este diseño con la vertiente sezessionista del art déco, que año más tarde repetirá en la Escuela Industrial.



Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler. Fachada lateral del Edificio principal (Torre de control). Francisco Mora, 1929 (AHMV)



Aeropuerto de Valencia en la Dehesa del Saler. Sección del cuerpo principal del Edificio de oficinas y restaurante. F. Mora. 1929 (AHMV). Se aprecian las majestuosas escaleras de acceso, y las cubiertas abovedadas del primer piso donde se situaría el restaurante.

La concepción tradicionalista de este proyecto no se entiende sin conocer la figura del arquitecto Francisco Mora Berenguer. Su importancia radica en la utilización de un estilo propio de raigambre regionalista que Mora conservará hasta el final, consolidándose como pilar de esta arquitectura ya entrados los años 30, frente a otros arquitectos más innovadores, que ante la novedad de los edificios aeroportuarios presentan soluciones más vanguardistas. Sin embargo, desde ese regionalismo introduce ciertos elementos del art déco, especialmente en los elementos más destacados, como la torre donde juega con los distintos volúmenes geométricos, aunque ello no frena el carácter tradicional de los edificios, tan extraño en estos edificios.

Las dificultades para construir el aeropuerto en la Albufera y el ofrecimiento que el alcalde de Manises hace que la Junta Central de Aeropuertos, se termine de convencer sobre la conveniencia de modificar los planes y trasladar la construcción del futuro aeropuerto a Manises, donde poco tiempo antes se había instalado el Real Aeroclub de Valencia y su escuela de pilotos. Por orden del 30 de diciembre de 1932 se organiza en los terrenos ofrecidos por el Ayuntamiento de Manises un campo de aterrizaje y servicios de infraestructura necesarios para permitir establecer un tráfico regular de líneas aéreas con Valencia³⁰.

La singularidad del proyecto para el aeropuerto valenciano de Francisco Mora es evidente si comparamos su diseño de servicios descentralizados, con la tipología edificatoria de los aeropuertos posteriores. En éstos destacará la funcionalidad por encima del decorativismo, patente en Mora, estableciéndose como elemento principal el edificio terminal, que obedece a pautas constructivas acordes con el tratamiento de pasajeros, así como el

³⁰ *Ibidem*. Orden de 30 diciembre 1932. Gaceta de Madrid, 3, 3 enero 1933. Ministerio de la Gobernación.

desarrollo horizontal de estos edificios y su escasa altura vienen determinados por la necesidad de eliminación de cualquier tipo de obstáculo a las maniobras de los aviones.