

L'Aeriport de Barcelona

MEMÒRIA

de les tasques realitzades per la Comissió Municipal
de l'Aeriport de l'anterior Ajuntament

Publicada com a Suplement
al n.º 6 de la GASETA MUNICIPAL, corresponent al dia 12 de febrer del 1934

BARCELONA
Impremta de la Casa de Caritat

1934

La Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona, integrada pels regidors senyors Joaquim Ventalló, president, i Joaquim Pellicena i Joan Domènech, vocals, tot just hagué pres possessió de la seva comesa, un cop proclamada la República, inicià la seva tasca amb un objectiu concret: que la ciutat de Barcelona tingués ràpidament el seu Aeriport, considerant aquest com un element absolutament indispensable al seu expandiment cada dia creixent, tant com al de Catalunya, de la qual Barcelona n'exerceix amb orgull la capitalitat.

Feia molts anys que el problema de l'Aeriport de Barcelona estava damunt la taula, sense que mai s'arribés a encarrilar per vies de fet. Calia rectificar aquesta lentitud. El primer Ajuntament de la República havia d'enfocar decididament el problema, i procurar donar a Barcelona el seu Aeriport.

Sentada la premissa que l'Aeriport de Barcelona és indispensable, tot el que tardí a fer-se és en perjudici de la ciutat.

Amb el propòsit de realitzar tasca positiva, doncs, la Comissió Municipal de l'Aeriport va procurar fer-se a mans tots els antecedents que hi hagués sobre la matèria, per aprofundir el seu estudi.

Després d'una tasca laboriosa, més laboriosa pel fet que la majoria d'antecedents que havien obrat a l'Ajuntament, la dissolta Comissió gestora de l'Aeriport de Barcelona, que havia estat creada per Decret del 19 de juliol del 1927, els havia tramès a Madrid, en ésser suprimida per Decret del 28 de febrer del 1931, la Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona arribà a sentar un criteri, amb la corresponent solució, que fou sotmès a la consideració de l'Ajuntament, i que queda resumit com segueix.

SITUACIÓ AERONÀUTICA DE BARCELONA

Un simple camp d'aterratge, un petit aeròdrom, una modesta estació d'avions, li seran sempre útils a qualsevol poble o ciutat, per petits que siguin. De fet, la vila que té un camp d'aterratge d'avions, en el moment en què el té, ja no és més una vila isolada. Encara que només sigui per als avions de turisme o per als avions individuals en pur pla esportiu, ja de fet, la vila que té un camp d'aterratge es troba lligada al camí corrent de la línia aèria més pròxima, i, per tant, a l'Aeriport més proper. Amb un vol hi és tot seguit, i aquella vila ja resta incorporada al món. Després ve l'avió que fa els transports en comú, i la mateixa creixença de l'aviació turística i comercial reclama l'eixamplament del que començà essent un simple camp d'aterratge.

Quan ens trobem amb una ciutat com Barcelona, amb més d'un milió d'habitants, segons el darrer cens, i examinem la seva situació geogràfica, la necessitat de què posseeixi un Aeriport, instal·lat a la moderna, sense modèstia, amb audàcia, no solament tenint en compte la seva potencialitat econòmica actual, sinó preveient la que ha d'assolir en l'esdevenidor, es fa patent de seguida.

L'aeronàutica progressa a una velocitat prodigiosa. Aleshores del primer vol efectuat a Catalunya per l'aviador Lucien Mamet, i tot just fa vint-i-quatre anys, poc podíem preveure la importància que el tràfec aeri tindria a Barcelona l'any 1934. També és cert que pocs barcelonins estan realment al corrent de la multiplicitat de serveis de locomoció aèria que uneixen la nostra ciutat amb altres de llunyanes; com és cert encara que són pocs els que tenen una idea exacta de l'important esdevenidor que és reservat a Barcelona com a ciutat-port d'aeronàutica. Però tot serà vençut, i a tot arreu s'arribarà.

Avui a Barcelona s'hi relliguen diverses branques de les línies aèries més importants del món. La nostra ciutat és cap de la línia espanyola L. A. P. E. gràcies a la qual estem units amb Madrid i Sevilla. Les línies dites Latecoère, de l'antiga Compagnie Générale Aéropostale, avui Air France, ens uneixen amb Marsella i Tolosa, pel nord, i amb Alacant i Casablanca, pel sud, cap on la dita línia s'estén fins arribar al sud de la República Argentina i tocar Xile, després d'haver seguit les costes de l'Àfrica occidental i d'Amèrica, i d'haver sobrevolat els Andes.

Però això no és tot: la Companyia alemanya Luft Hansa, els avions de la qual arriben diàriament a la nostra ciutat, procedents d'Estuttgart-Ginebra-Marsella, gràcies a la seva complexa xarxa de serveis aeris, ens uneix amb totes les ciutats europees i del Pròxim Orient. La Companyia Navigazione Aèria Italiana ens manté en relació aèria amb tota la costa italiana. A tot aquest moviment aeronàutic comercial, afegim-hi el turístic o, millor dit, particular, que ve a ésser d'uns quatre a cinc avions per setmana — amb tendència a l'augment molt notable — que toquen a Barcelona.

Temps enrera es féu la inauguració d'una línia aèria Barcelona-Andorra, i viceversa, amb camp d'aterratge a la Seu d'Urgell de moment, línia que, per bé que avui en suspens, està cridada, quan reprengui el servei, a assolir un gran predicament en l'ordre turístic, pel fet de posar els indrets més bells dels Pireneus a una hora de Barcelona.

Fa poc va estar a Barcelona un trimotor de la Companyia belga Sabena, en viatge d'estudi, per es-

tablar una línia que relligui Bèlgica amb el Congo belga, sobrevolant la costa est de la Mediterrània i l'occidental africana, amb pas per la nostra ciutat. En ocasió del pas de la Comissió Municipal de l'Aeriport per Brussel·les, li fou ratificada la intenció de crear aquesta línia, la primera etapa de la qual seria Barcelona-Brussel·les.

La Compagnie Générale Aéropostale tenia en construcció uns avions «Vibault», amb els quals substituir la línia actual Tolosa-Barcelona per París-Barcelona, servei ràpid que es realitzaria diàriament en tres hores i mitja, horari que podem qualificar de fantàstic, que ens posaria en comunicació amb la capital de França. L'Air France no sabem que hagi abandonat el projecte.

La mateixa Companyia — i així ho manifestà a la Comissió Municipal de l'Aeriport el seu director, M. Serre, al seu pas per la nostra ciutat —, pensava substituir la seva línia actual d'hidroavions Marsella-Alger per una línia servida per trimotors «De Voiture», que farien el trajecte Marsella-Barcelona-Palma de Mallorca-Alger.

De fet, doncs, la Compagnie Générale Aéropostale pensava fer de Barcelona el nus de les seves comunicacions en traslladar el seu cap de línia Tolosa a París.

Això permetria traslladar-se de Londres a Mallorca, a través de Barcelona, en unes set hores de vol.

La premsa suïssa ha parlat darrerament dels propòsits de la Swissair, d'establir un servei ràpid que relligués Zuric i Barcelona en quatre hores, per mitjà de potents «Lookeed Orion».

La Luft Hansa pensa, així mateix, intensificar la seva línia Estuttgart-Barcelona, establint encara un servei més ràpid que no pas ara, així com hauria posat Barcelona en la ruta Berlín-Sevilla-Las Palmas-Bathurst per a fer el salt de l'Atlàntic amb descans a bord del vaixell «Westfalen», si tinguéssim l'Aeriport construït.

Es parla, així mateix, d'una línia Barcelona-València, amb camp d'aterratge a l'Albufera.

No és aventurat anunciar que es farà necessària la creació d'una línia Barcelona-Bilbao, amb pas probable per Saragossa.

Afegim-hi, finalment, la línia nacional, que aviat s'inaugurarà, i que ha de relligar-nos amb les Balears, concessió feta darrerament a la Companyia Aèria del Mediterráneo, línia a la qual pot pronosticar-se-li una gran utilitat i un gran èxit, i que segurament ja hauria estat un fet temps ha si no haguéssim tingut la desgràcia que en un viatge inicial, aquell ardit pilot que es deia Manuel Colomer, hagués pagat amb la seva vida el seu tribut a l'aviació.

Diguem encara que Barcelona està destinada, si ella ho vol, a ésser port de Zeppelins, i no oblidem que el doctor Eckener i el comandant Lehmann, a llur pas per Barcelona en el mes de novembre del 1932 formalitzaren demanda oficial per a poder fer de la nostra ciutat estació regular de les grans aeronaus transatlàntiques, de pas i de tornada d'Amèrica del Sud, i que encara que la ciutat no hagi pogut construir el seu port de dirigibles, Barcelona ja ha començat a figurar en els itineraris del «Graf Zeppelin».

Tinguem present que el doctor Eckener va preveure la possibilitat que la nostra ciutat fos posada també en l'itinerari de la línia de Zeppelins a crear, servint

la ruta Nova York-Barcelona-Egipte-Índia anglesa, i l'altra ruta Amsterdam-Barcelona-Índies neerlandeses.

Barcelona ocupa una situació immillorable i envejable, per tant, des del punt de vista aeronàutic. Raons d'estratègia geogràfica, comercial i política, la situen en posició privilegiada en aquest aspecte. És exacte dir que la nostra ciutat pot ésser la porta d'entrada i de sortida d'Europa, encarada a l'Amèrica del Sud i qui sap si fins a tota l'Amèrica, i que pot arribar a esdevenir el port de Zeppelins més important del món.

Aquest aspecte importantíssim ha estat reconegut, i ens ha valgut ja de part de França, d'Alemanya i d'Itàlia molt sol·lícites atencions i molts homenatges de simpatia, amb vistes a obtenir un tracte de preferència.

Això ha de fer-nos afermar en la idea que l'Aeriport de Barcelona ha d'ésser una cosa que no solament no desdiguí de la categoria de la ciutat, sinó que sigui encara un element més, encaminat a acréixer la seva puixança.

* * *

Des dels primers temps de la història, fou la mar el camí més directe per a comunicar els pobles distants, per distants que fossin. L'exponent més autèntic de llur categoria estava en relació directa amb les raus que cada poble posseïa per a solcar la mar, acostant per aquest mitjà els homes i les coses dels altres pobles al que llançava vaixells a l'oceà, per tal d'anar a la recerca de quelcom de nou a incorporar a la seva civilització.

En un temps més proper, allunyat encara, foren els rius els qui determinaren la creixença i la importància dels pobles i de les ciutats. Més tard, aquesta creixença trobà sortida amb els grans camins i les carreteres. Més tard encara — i més prou per a nosaltres —, fou el ferrocarril el gran element que obria a les viles el camí de llur prosperitat, i tots els pobles han hagut d'acceptar que llur importància fos mesurada per l'atenció que prestessin a aquest element de comunicació. Més ençà, i sobretot per aquelles viles en les quals el ferrocarril no tocava, ha estat l'automòbil el que ha relligat a la civilització els pobles oblidats en la soletat de les valls i les fondalades.

Però aquesta és l'hora de l'aviació. L'aviació, de totes les comunicacions la més veloç, de totes les rutes la més directa, de tots els mitjans de transport el més segur, satisfarà l'home en les seves exigències actuals. Donar un Aeriport a Barcelona vol dir posar Barcelona al peu d'un camí que la pot menar a tots els indrets del món.

Si, per una banda, Barcelona es troba en aquesta privilegiada situació, que li és marcada per la seva posició geogràfica, per al desenvolupament de les seves comunicacions aèries, tant nacionals com intercontinentals, no es pot negligir aquell altre aspecte comercial que resideix en què com més el seu transport creixi i adquireixi importància, més ha de donar origen a multitud d'activitats d'ordres diversos. Que com més facilitats es donin a l'aviació civil — sobretot si això va lligat amb la creació d'una xarxa de camps d'aterratge en tot el territori de Catalunya —, major creixença en pervindrà a les indústries anexas de construcció

d'avions, de motors i dels diversos accessoris; que tot plegat és prou útil, comercialment i per al foment de l'aviació i de l'aeronàutica en general.

CONDICIONS QUE HA DE TENIR UN AERIPIORT

L'aeronàutica és una ciència que progressa, podríem dir, a passes de gegant.

Des d'aquells primers assaigs dels germans Wright, el 17 de desembre del 1903, en els quals, en un biplà proveït de motor alimentat per petroli, salvaren una distància de 260 metres, i es mantigueren en l'aire 59 segons, fins a les darreres performances insospitades del «Do. X» i del «Graf Zeppelin» només han transcorregut trenta anys.

Si l'experiència ensenya, podríem dir, que en matèria d'aviació cada nou dia que passa es van corregint els petits errors que encara el dia abans no es tenien per tals, i que tant en matèria de construcció d'aeroràus, com en la de seguretat de vol, com en confort en aquest mitjà de transport, com en agençament dels camps d'aterratge, cada dia es va perfeccionant i perfilant més aquesta ciència.

Les condicions simplistes que s'haurien exigit en 1920 per a construir un Aeriport, són inacceptables en 1925. Les que es formulaven en 1925, eren inacceptables en 1929. Les que s'estructuraven en 1929, apareixen revellides en 1934.

Cada Aeriport que es va a construir ha d'ésser adaptat a les darreres experiències de la ciència aeronàutica, i sobre això no es pot transigir en el més mínim, perquè si els Aeriports no s'hi adapten, es poden produir accidents, i hi poden deixar la vidahomes.

Molts perfeccionaments, molts avenços, molts errors que es corregeixen, ho han pogut ésser perquè un home ha pagat abans amb la seva vida la ignorància en què ens trobàvem respecte d'aquell punt determinat que és objecte d'esmena. Cal retre homenatge a aquestes víctimes de la ciència, i procurar que la lliçó que amb el sacrifici de llur vida ens donaren, no sigui desaprovada.

Avui la darrera paraula de la ciència aeronàutica en matèria d'emplaçament, instal·lació i agençament d'Aeriports es condensa en les condicions següents:

Un Aeriport ha d'estar emplaçat en indret allunyat de tota zona urbana, a una distància suficient, perquè en passar-li els avions pel damunt, just acabats de remuntar-se, llur alçada de vol sigui tal que els pilots i passatgers tinguin garantida llur seguretat, tant com la hi tinguin els transeünts ciutadans.

Vol dir que ha d'estar situat prou lluny de la ciutat perquè els avions, en llurs evolucions d'entrada i sortida de l'Aeriport, volin a una alçada prudencial sobre les edificacions. Un Aeriport massa pròxim a les edificacions serà sempre un perill per als navegants de l'aire, com també per als transeünts. La trajectòria d'inclinació és avui, a Alemanya, 1 : 15, i a Suïssa, 1 : 40.

Un Aeriport ha d'estar instal·lat en indret no circumdat d'obstacles, en forma que qualsevol avió, en remuntar-se, pugui fer-lo seguint una trajectòria d'1 per 15, sense perill de topar amb arbres, ni amb xemeneies, ni amb línies, aèries ni amb cap mena d'entorpiments.

Un Aeriport ha de tenir al seu voltant una zona polèmica que formi una faixa de 500 metres, en la qual les edificacions siguin reglamentades de manera que mai, per llur alçada, puguin constituir un obstacle per als avions en vol d'entrada o sortida de l'Aeriport. En aquesta zona les edificacions podran ésser únicament de planta baixa a partir dels 200 metres, i es tindrà en compte, per a la reglamentació, la referida trajectòria inclinada d'1 per 15.

Un Aeriport ha d'estar relligat a la ciutat per bones i ràpides vies de comunicació, no solament perquè els passatgers hi trobaran facilitats, sinó perquè les hi trobarà el mateix personal de les línies aèries i el de l'Aeriport. Val molt més, sempre, un Aeriport allunyat de ciutat, però relligat amb ella per bones vies de comunicació, que no pas un Aeriport proper a la ciutat, però mal servit de comunicacions.

Serà d'interès de tot Aeriport, si és possible d'aconseguir-ho, que aquestes vies de comunicació que el relliguin amb la ciutat, procurin evitar els barris desagradables, el pas pels quals podria donar al viatger desembarcat una idea equivocada de la ciutat, i produir-li una primera impressió desplaent.

Un Aeriport ha de tenir una superfície prou gran que permeti inscriure-hi una circumferència d'1 quilòmetre de diàmetre, la qual serà exclusivament dedicada a camp d'aterratge, i no continuarà cap obstacle, ja que les edificacions anexas a l'Aeriport hauran d'estar emplaçades fora d'aquesta circumferència.

És interessant tenir en compte que en el dotzè Congrés Internacional de l'Habitació i l'Urbanisme, celebrat a Berlín en l'octubre del 1931, les idees més importants amb referència a transports aeris expressades en les ponències es resumien així:

«Un Aeriport de primera classe haurà de tenir unes 60 hectàrees de superfície, amb deslliurament de 700 a 900 metres per a totes les direccions, i sense obstacles, elevant-se amb l'angle d'1 per 15, i haurà d'estar separat de fàbriques amb xemeneies i de zones residencials. El seu emplaçament serà convenient al llarg de les línies fèrries elèctriques i prop de llurs interseccions amb les vies circulars, per al més fàcil transport dels passatgers.»

Un Aeriport serà preferible que estigui instal·lat damunt terreny el drenatge del qual es faci naturalment. Amb aquest objecte, sempre serà preferible una terra sorrenca a una de fangosa. Quan no hi hagi més remei que acceptar un terreny en tot o en part del qual l'aigua de la pluja tingui tendència a embassar-se, caldrà fer-lo objecte d'un drenatge artificial.

Un Aeriport ha de tenir un terreny tan pla com sigui possible, i la seva inclinació es procurarà que no passi de 1 per 100.

Un Aeriport ha de tenir la superfície de la seva pista completament llisa, per tal que el rodatge dels avions pugui fer-se sense salts. El seu terreny ha d'ésser dur en tots els temps, és a dir, que ni en temps de pluja, les rodes dels avions s'enfonsin en el fang. Les cotes de nivell i la inclinació del terreny seran tals, que permetin establir un sistema de drenatge.

Un Aeriport ha de tenir la seva pista circumdada per un balisatge, integrat per una llum blanca cada 75 metres. Tindrà, així mateix, balisats amb llum vermella tots els obstacles exteriors a la pista, però que hi siguin propers, com hangars, estació, arbres, etc., etc.

Un Aeriport ha de tenir la seva pista en condicions de poder ésser totalment il·luminada de nit, sense que els focus d'il·luminació representin cap obstacle per a l'aterratge dels avions.

Un Aeriport ha de tenir muntats els serveis següents:

Direcció.
Comptabilitat i Ofici es.
Meteorologia.
Telefonia.
Telegrafia sense fils.
Correus.
Informacions.
Compensació de brúixoles
Previsió d'incendis.
Ajut als navegants.
Mercaderies.
Consigna.
Socors.
Sanitari.
Duanes.
Policia.
Restaurant.
Hotel.
Proveïment.
Reparacions.
Vigilància.
Jardineria.
Control, senyalització i il·luminació.

Un Aeriport ha de comptar amb les edificacions següents:

Estació.
Magatzems.
Far indicador.
Restaurant.
Hangars.
Tallers.
Garatge.
Bombers.
Dispensari.
Vigilància.

DIVERSOS INTENTS REALITZATS PER A RESOLDRE EL PROBLEMA DE L'AERIPIORT DE BARCELONA. ELS TERRENYS D'HOSPITALET APROVATS PER LA DICTADURA.

Han estat diversos els intents que s'han fet per a resoldre el problema de l'Aeriport de Barcelona des de l'11 de febrer del 1910, data memorable en la qual a l'Hipòdrom de Can Tunis, l'aviador Mamet, tripulant un monoplà «Blériot», model 7, igual a aquell amb el qual el famós constructor francès havia travessat el Canal de la Mànega el 25 de juliol del 1909, efectuava en el cel peninsular, i més concretament en el de Catalunya, el primer vol oficial, sostenint-se en l'aire

2 minuts i 8 segons, i obtenia una alçada aproximada de 50 metres.

Dels antecedents examinats, sembla que han estat suggerits setze terrenys d'aquella època ençà per a emplaçament de l'Aeriport, solament en el Pla del Llobregat.

La Comissió Municipal de l'Aeriport els examinà un per un detalladament en la seva voluminosa avantmemòria redactada, en la qual explica les raons tècniques, geogràfiques, econòmiques, de comunicacions que no els fan admissibles, fins arribar a l'examen dels terrenys d'Hospitalet, que la Dictadura acordà considerar els millors, i que tenien un preu de cost i acondicionament de 6.734,811'15 ptes., sense comptar-hi les construccions, que bé poden estimar-se en uns 5 milions més.

En l'avantmemòria s'explica tota la gestació del Concurs de terrenys, convocat per l'Ajuntament que presidia el Baró de Viver, que es clogué amb l'acord d'instal·lar l'Aeriport a Hospitalet, acord que el Consell Superior d'Aeronàutica ratificà el 8 de novembre del 1929.

Aleshores la Comissió Municipal de l'Aeriport en la seva avantmemòria fa l'anàlisi d'aquesta resolució i de la seva gravetat, i arriba a les conclusions següents:

L'Aeriport de Barcelona, instal·lat als terrenys d'Hospitalet, no reuniria les condicions exigibles a un Aeriport modern de primera categoria:

Perquè no estaria emplaçat en indret allunyat de tota zona urbana, ans estaria voltat d'urbanitzacions. (El poble d'Hospitalet és a 600 metres.)

Perquè tindria obstacles dintre de la seva mateixa zona polèmica, i aquests obstacles depassen l'altitud exigible per a no representar un perill per als avions. Ja no té, doncs, avui possibilitat de zora polèmica, la qual no seria susceptible d'ampliació.

Perquè el seu terreny és fluix, impropï per al rodatge dels avions, i de vegades s'inurda.

Perquè és tocant el riu i està afectat per les brumes matinals.

Perquè està situat en zona industrial, voltada de fum de les xemenes.

Perquè els avions que remuntessin del seu terreny arribarien damunt Barcelona a una alçada inferior en molt als 1,000 metres que caldrà que exigeixin les Ordenances municipals, i amb perill per als pilots i passatgers i per als mateixos transeünts.

I encara:

Quant a facilitat de comunicacions, caldria anar-hi, mentre el carrer de les Corts Catalanes no estigués perllongat, per la Carretera del Prat, passant a través de les barraques dels escombriaires.

Té una línia d'alta tensió a 850 metres.

En el dictamen del Consell Superior d'Aeronàutica es fa esment, en defensa d'aquests terrenys, que la plus-vàlua que els beneficiaria, si un dia arribessin a trobar-se dins de la ciutat, seria tan gran, que permetria atendre a construir un altre Aeriport en indret adequat, que podria ésser d'ordre molt superior.

Aquest argument la Comissió Municipal de l'Aeriport no el trobà acceptable, perquè del que es tracta és de fer un Aeriport ben fet, en un indret, a ésser possible, definitiu, amb possibilitat d'eixamplament, i a part que, segons la Llei d'Expropiació forçosa, quan uns terrenys han estat expropiats per a un objecte determinat, el dia que deixen de destinar-s'hi, la plus-

vàlua que han obtingut té dret a reclamar-la l'antic propietari expropiat si se'ls dona una altra destinació que la que motivà l'expropiació, cap Ajuntament, ni cap Diputació, ni l'Estat, quan van a fer una obra, poden pensar en la plus-vàlua dels terrenys en el dia de demà, perquè aleshores tant se valdria que aquests organismes es dediquessin a la simple compra de terrenys per a guardar-los i esperar que augmentessin llur valor per a vendre-se'ls.

Tampoc és cap argument el que diu el Consell Superior d'Aeronàutica, en recollir unes manifestacions del que aleshores era Comissari regi del Consorci del Port Franc de Barcelona, sobre el valor a què, per expropiació, s'havien pagat els terrenys del Port Franc, perquè, a part que aquests són terrenys emplaçat, en un indret diferent, i de qualitat també diferents aquella expropiació es féu en temps de la Dictadura, per procediments dictatorials, amb disposicions especials que modificaven la Llei d'Expropiació forçosa en perjudici dels propietaris, i davant les quals els propietaris expropiats no tingueren altre remei que sucumbir, tot i que tenien la sensació de què eren objecte d'una injustícia en pagar-los els terrenys als preus que ho feien.

La Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona estudià, més detingudament que cap altre terreny, aquests d'Hospitalet, que havien obtingut la preferència del Consell Superior d'Aeronàutica. I els estudià més detingudament, precisament perquè havien estat objecte d'una preferència tan autoritzada.

Però la Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona, tenint en compte els inconvenients que aquests terrenys presentaven, va creure del cas cercar si era possible trobar-ne de millors, i, a aquest objecte, encaminà la seva tasca.

Cal dir que presentat el seu aciençat estudi a la Junta Central de Aeropuertos, aquesta, després de venir a constatar a Barcelona mateix els punts de vista que la Comissió Municipal de l'Aeriport exposava, es reunia i prenia l'acord que es conté en comunicació de l'11 d'abril del 1932, que diu:

«En contestación al escrito de V. E., de 24 de febrero próximo pasado, referente a una Memoria de establecimiento de un Aeropuerto en Barcelona, elaborada por una Comisión de ese Excmo. Ayuntamiento, tengo el honor de manifestar a V. E. lo que sigue:

Esta Junta considera del más alto interés los trabajos expuestos en la citada Memoria, tanto por lo que en sí significan, como por tratarse de un problema de tan necesaria resolución para el buen servicio del tráfico aéreo nacional e internacional.

La Junta ha estudiado detenidamente la Memoria en cuestión, así como los argumentos expuestos acerca de ella por la Comisión que visitó los terrenos de Viladecans, mostrándose de acuerdo con el informe emitido por dichos técnicos.

Estimó, en consecuencia, muy atendible lo expuesto en la Memoria de la Comisión Municipal acerca del emplazamiento del Aeropuerto en terrenos de Hospitalet, cuya delimitación fué aprobada por R. O. de 29 de marzo de 1930, acordando que en el momento actual no debe pensarse en la ubicación del Aeropuerto de Barcelona en tal punto.»

La Junta Central de Aeropuertos, que en el mes d'abril del 1932 era encara competent pel que es referia a l'Aeriport de Barcelona, entenia, doncs, i així

ho acordava, «que en el moment actual no ha de pensar-se en la ubicació de l'Aeriport de Barcelona a Hospitalet», en els terrenys aprovats per la Dictadura, segons R. O. del 29 de març del 1930, a proposta del Consell Superior d'Aeronàutica, del 8 de novembre del 1929.

LA TASCA DE LA COMISSIÓ MUNICIPAL DE L'AERIPIRT EN CERCA DE TERRENYS

El 28 de febrer del 1931, l'almirall Aznar, cap del darrer Govern de la Monarquia, en suprimir les Comissions gestores dels Aeriports, i passar llurs funcions a la Junta Central, deia:

«Para dar la máxima eficiencia a la labor constructiva de los Aeropuertos nacionales en Madrid y Barcelona, cuya urgencia de establecimiento es primordial entre los comprendidos en el plan aprobado de Aeropuertos nacionales; considerando que la constitución de las Juntas locales de dichos Aeropuertos nacionales, prevista en la R. O. de 27 de noviembre de 1928 para la de Barcelona, y Reglamento interior de las Juntas de Aeropuertos nacionales, aprobado por R. O. de 20 de julio de 1928 (*Gaceta del 27*), adolecen del inconveniente de dar entrada en las mismas a representaciones de organismos provinciales y locales, sujetos a la mudanza en las personas, que acarrear los cambios de la política general del país, desvirtuando con ello el carácter eminentemente técnico aeronáutico que debe presidir en dichas Juntas; considerando que hasta el presente la actuación en dichas Juntas de los organismos municipales, provinciales y locales no ha aportado ninguna solución de orden económico ni administrativo, y sólo se ha esbozado una labor con los fondos procedentes de las subvenciones del Estado. . . .»

La Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona, que en posar-se a la feina, tot just proclamada la República, ho féu amb el decidit propòsit de fer obra de profit, en arribar a posseir tots els antecedents que exposa en la avantmemòria que va redactar, es va disposar a cercar, fins a trobar-la, la solució del problema de l'Aeriport de Barcelona.

No caldria dir que dels terrenys propers a Barcelona, no cal comptar amb els del Pla del Besòs, perquè aquest Pla està ple d'obstacles, com són fàbriques, xemeneies, vies de comunicació, línies d'alta tensió, urbanitzacions, etc.

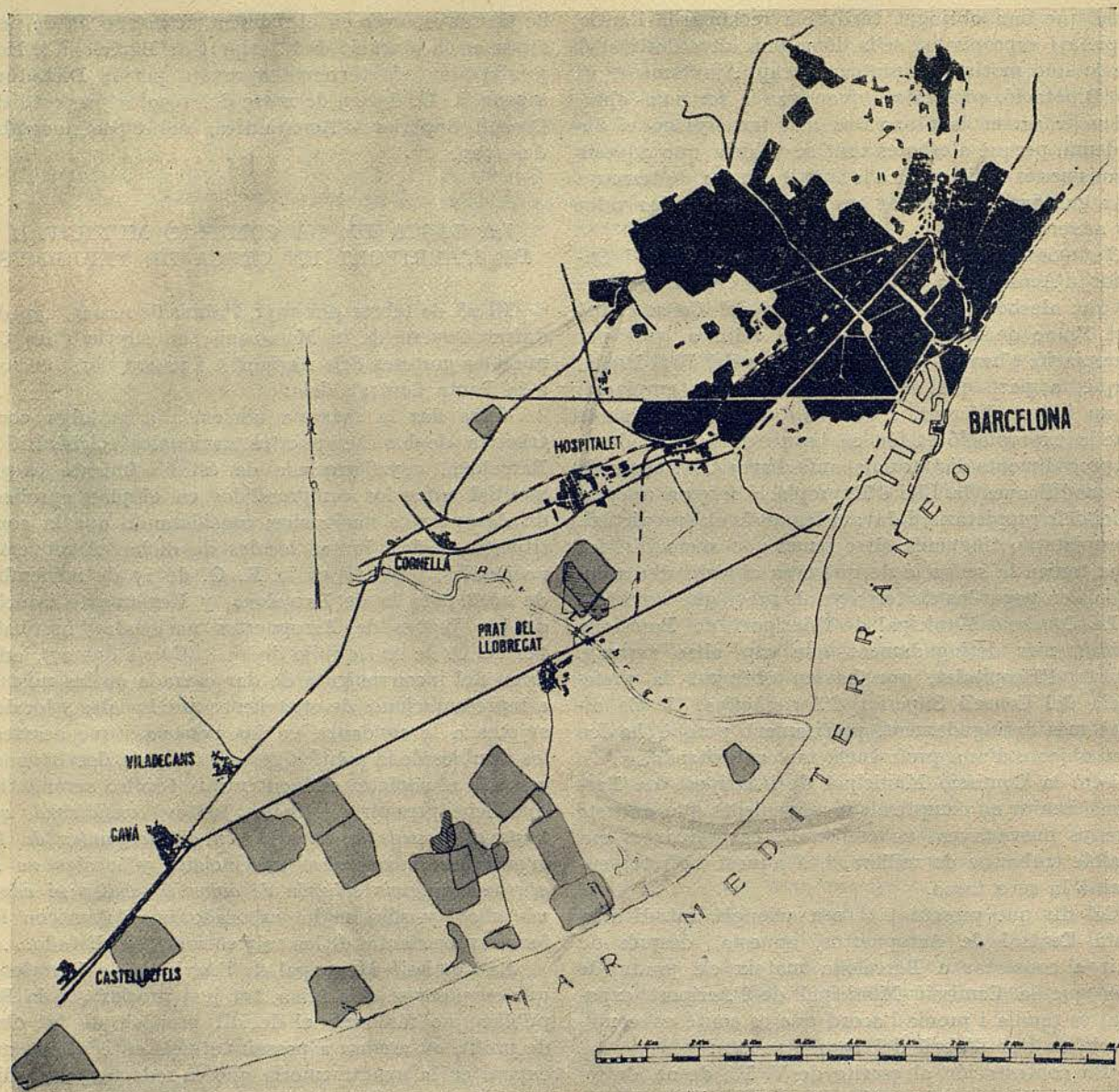
Aleshores calia examinar si en el Pla del Llobregat hi havia algun terreny bo.

La Comissió Municipal de l'Aeriport va creure que, allunyant-se del delta del Llobregat, potser trobaria la solució que cercava, i amb aquest objecte féu reservadament diverses visites a terrenys del Pla del Llobregat, no suggerits mai per a Aeriport de Barcelona.

En l'examen de tots els terrenys que des que es va començar a parlar de l'Aeriport havien estat suggerits pel seu emplaçament, s'observava un cas curiós.

Des del punt de vista geològic, tot el Pla del Llobregat està dividit en dues grans zones, d'origen i de formació diferents.

Pertanyents les dues a èpoques relativament modernes, la una ha estat producte del carreteig de materials verificat durant milers d'anys pel riu Llobregat, mentre que l'altra zona ha estat formada paulatina-



Terrenys examinats per la Comissió Municipal de l'Aeriport

ment pel carreig de sorres finíssimes, que la mar i el vent han anat amagatzemant en aquells paratges. En la zona que el riu ha omplert de fang, el sòl és impermeable i, per tant, deixa passar amb dificultat l'aigua procedent de la pluja, i per aquest motiu s'entolla amb desmesurada facilitat. Fruit d'aquest defecte que presenta la dita zona, són els innombrables canals pluvials, que en retenir i fer circular una part de l'aigua permeten el cultiu de tan immensa zona.

L'altra zona, el sòl de la qual és sorrenca a causa del seu explicat origen, té l'avantatge de no haver d'estar solcat per canals de drenatge, perquè tot el seu sòl és com un immens paper secant, i, a més a més, pel fet d'ésser la sorra un material pràcticament incompressible. Tots els terrenys de la dita zona són enormement més fermes que els abans esmentats.

A cop d'ull es coneix quina és la línia que divideix ambdues zones.

En la primera, no existeixen altres arbres que els que consenten la presència de l'aigua en el sòl on

creixen. Res d'arbres fruiters ni de pins; quant a cultius, dominen els arrossers, i, en canvi, en els terrenys de la zona sorrenca, els arbres fruiters i els pins creixen amb més facilitat.

En els terrenys de la zona fangosa existeix una enorme quantitat de canals, mentre que en la zona sorrenca no hi ha més que la gran escorredora, l'objecte de la qual sembla ésser recollir les aigües subterrànies que circulen pellit de sorra. Aquests terrenys, doncs, a més d'estar drerats naturalment per l'existència de la capa de sorra, ho estan artificialment per la gran escorredora. Un altre avantatge en favor de la zona sorrenca ens el dóna la seva cota damunt la mar, més elevada en tots els seus paratges que la que presenten els terrenys de la zona fangosa.

El límit entre les dues zones és el que, partint de Viladecans, acaba a la caseta de carrabiners, a la platja propera al Remolar.

Ara bé, el cas curiós és que totes les ofertes fetes en el Pla del Llobregat es referien sempre a la zona

fangosa; cap d'elles era a la zona sorrenca de terra endins — no pas a la sorrenca immediata a la mar.

Les suggerències o ofertes fetes en tot temps per a Aeriport de Barcelona establien com un cercle entorn de la zona sorrenca — la més apta per a l'objecte que es cercava —, però mai ningú no havia fet oficialment cap suggerència perquè aquesta zona sorrenca fos examinada.

La Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona va recórrer aquesta zona sorrenca amb el propòsit d'examinar atentament si era possible de trobar-hi un terreny que reunís les condicions que, en l'estat actual de l'aeronàutica, es requereixen per a la instal·lació de l'Aeriport.

Aquest examen, la Comissió el féu amb tota cautela i amb la màxima reserva, no solament per a no despertar rezels, sinó també per a no despertar cobdícies entre els propietaris.

En el Concurs obert l'any 1928 per la Dictadura, és prou sabut que s'hi barrejaven interessos, i això és sempre, si no la mort de tot projecte que es vulgui portar a terme sense cap perjudici, examinat fredament i objectivament, almenys un seriós entorpiment per a dur-lo a fi.

Desgraciadament, en matèria aeronàutica, aquests interessos han constituït a Barcelona gairebé sempre un entrebanc per a la total realització de l'Aeriport. Calia preveure aquest mal que podia ressuscitar, i la Comissió Municipal de l'Aeriport havia de sortir-li al pas. Tota reserva en els seus treballs havia d'ésser poca.

TERRENYS PER A L'AERIPORT DE BARCELONA EN TERME DE VILADECANS

Aleshores, la Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona, traspasant la riera de Viladecans o de Sant Climent, que constitueix pròpiament la línia de separació entre la zona fangosa i la sorrenca del Pla del Llobregat, examinà uns terrenys compresos; entre la línia de M. S. A. i parcel·les cultivades sota la via, al nord; la riera de Viladecans, a l'est; el camí vell de València, al sud, i uns terrenys de Viladecans, a l'oest, a 1 quilòmetre del límit est fixat en la riera de Viladecans.

A la Comissió Municipal de l'Aeriport va semblar-li, en anar-los examinant, que reunien condicions per a l'objecte que perseguia. A mesura que va anar analitzant si s'adaptaven a les normes exigibles per a un Aeriport, va anar comprovant que s'hi adaptaven. Va cercar si hi trobava inconvenients, i no n'hi va trobar. Al contrari, com més va anar endinzant-se en llur estudi, hi va anar trobant avantatges, i li varen semblar els més idonis.

ESTUDI GEOLÒGIC DELS TERRENYS

La Comissió Municipal visità aquests terrenys, acompanyada del competent geòleg senyor Palet i Barba, al qual encarregà oficiosament un informe sobre llur composició.

En la Memòria s'acompanya l'informe minuciós i favorable del geòleg senyor Palet i Barba. La conclusió de la Memòria diu:

«En resum, crec que aquests terrenys reuneixen

immillorables condicions, per tot el que s'ha esmentat, per als fins que es proposen.

Amb relativa facilitat, podria regularitzar-se llur superfície, i comprimint-se mecànicament el terreny remogut o sobreposat, aviat tindria, per la seva naturallesa, les condicions suficients de compacticitat.»

LLUR SITUACIÓ GEOGRÀFICA

Quant a llur situació geogràfica, aquests terrenys es troben als 41° 18' d'altitud nord i als 5° 43' longitud est, segons el meridià de l'Observatori de Madrid.

En direcció nord, i referit a les zones muntanyoses més properes, el centre del que seria camp d'atterratge es troba a 4,630 metres en línia recta de les serres de Morella, on els punts més alts són: Miramar, a 364 metres, i l'ermita de Sant Ramon, a 428, serres que més lluny, i en direcció nord-oest, formen les conegudes costes de Garraf. En la mateixa direcció, i a 1,280 metres, es troba el poble de Viladecans.

En direcció sur es troba la mar Mediterrània, a uns 4,000 metres escassos, i fins arribar-hi hi ha una extensa plana pràcticament incultivable, ja que encara que situada fora de la zona pantanosa i estar formada per terrenys sorrenca, la seva escassa cota sobre el nivell de la mar, no permet la construcció de sèquies naturals. A l'est nord-est, es troba el Pla del Llobregat, i a 9,000 metres, el poble del mateix nom.

Seguint la mateixa direcció, i a 12,500 metres, es troba el cim de Montjuïc, de 182 metres d'alçada. En direcció a l'oest, i a 1,630 metres, el poble de Gavà, i més lluny, a 10,000 metres, les Costes de Garraf.

Tot el costat nord d'aquests terrenys, i a uns 830 metres del centre d'aquests, hi ha la doble via del ferrocarril de Madrid a Saragossa i a Alacant. El quilòmetre 323 d'aquesta coincideix, aproximadament, amb l'extrem nord de l'eix del camp.

La carretera de Barcelona a Calafell passa obliquament, i a una distància d'uns 1,430 metres, del centre del camp per la perllongació de l'eix d'aquest en el seu costat nord, punt gairebé equidistant dels pobles de Gavà i Viladecans, i, per tant, pot considerar-se que l'Aeriport estaria a 17'5 quilòmetres de Barcelona i a uns 1,500 metres dels esmentats pobles de Gavà i Viladecans.

El punt tangencial del centre del camp més proper a la via en dista uns 345 metres. L'accés al camp podria fer-se per mitjà d'una carretera de 640 metres de longitud total, que embrancaria en el punt quilomètric 13 de la carretera de Barcelona a Calafell.

LLURS COTES DE NIVELL

Prenent com a punt de partida de nivellació el moll de l'estació de Gavà, que està a 8'70 metres sobre el nivell de la mar — dada comprovada degudament amb la cota del rail de la línia del ferrocarril de M. S. A., que és de 8 metres —, aquests terrenys es troben a una alçada sobre la mar, que oscil·la entre les cotes següents:

Regió nord, de 5'10 fins a 3'90 metres.

Regió sud, de 2'72 fins a 2'33 metres.

Regió est, de 5'10 fins a 2'52 metres.

Regió oest, de 4'20 fins a 2'48 metres.

CARACTERÍSTIQUES D'AQUESTS TERRENYS

Aquests terrenys estan dedicats a cultius, i en llur estat actual presenten una gran diversitat de reguerots disposats, per als efectes del regatge, amb unes profunditats que varien entre 0'30 i 0'70 metres.

Éssent així, i no havent-hi en aquests terrenys cap de les grans pluvials que per a conduir els aiguats, durant les inundacions, es troben amb tanta abundància en les zones veïnes del Prat, pràcticament no pot preveure's la més petita dificultat per a desviar les aigües que actualment tenen accés al camp i serveixen de regatge a aquest, si es fan passar per una sèquia col·lectora que vorejant el camp les condueixi fins a la part inferior, on quedarien altra vegada en disposició de cobrir les necessitats dels cultius existents en aquell lloc.

Pel que fa a línies d'alta tensió, que caldrà evitar, les més properes al terreny passen al nord, i a una distància d'uns 2,000 metres aproximadament i en direcció est-oest, entre la carretera i la regió muntanyenca; precisament en l'indret dels vents menys constants.

Cap línia de baixa tensió tampoc no els travessa perquè els diversos motors existents, o són animals, en les sínies, o són motors alimentats amb benzina i olis pesats.

Aquests terrenys no tenen cap mena d'edificació propera.

La qualitat d'ells dedicats actualment gairebé per complet al cultiu en els seus diversos aspectes, afavorirà el dia de demà, molt eficaçment, si s'hi fa l'Aeriport, l'obtenció de l'herba necessària a aquesta classe de camps, ja que les zones no cultivades dels seus voltants estan completament cobertes d'herbes silvestres.

El gram que s'hi cria serà una herba excel·lent per a mantenir el camp d'aterratge en bones condicions, perquè la seva arrel és llarga i el teixit que forma en el subsòl l'assegurarà, tal com diu el geòleg Palet i Barba en el seu informe.

VALOR DELS TERRENYS

Realitzat el càlcul del valor d'aquests terrenys, prèvia llur parcel·lació, el preu de compra, les indemnitzacions per cultius (es tracta de terrenys en estat floreixent de cultius) i la indemnització d'instal·lacions (sínies, motors, etc.), tenint en compte que no hi ha cap edificació, dona la xifra de 2.110,018'50 ptes.

LLUR COST D'ENDEGAMENT PER A UTILITZAR-LOS PER A AERIORT

L'import de les despeses d'explanació, moviment de terres i altres obres necessàries per a l'endegament del camp per a posar-lo en condicions d'utilització per a Aeriport, segons pressupost elaborat per encàrrec de la Comissió Municipal de l'Aeriport, ve determinat així,

	Pèsetes
Primera. — Moviment de terres.....	177,071'85
Segona. — Consolidació del camp.....	196,250
Tercera. — Sembrat del camp.....	8,635

	Pèsetes
Quarta. — Construcció d'un camí circumdant per a substituir l'anomenat de la vila que desapareix.....	45,622'80
Cinquena. — Desviació del camí vell de València.....	20,179'20
Sisena. — Sèquia col·lectora circumdant el camp per a recollir les aigües de les parts altes i les que es destinen al regatge dels camps, conduint-les a la part sud del camp, amb l'objecte que els terratinents inferiors puguin continuar en l'ús de les esmentades aigües.....	275,064'05
Total.....	<u>722,822'90</u>

La compra i l'endegament dels terrenys donen, doncs, les xifres següents:

	Pèsetes
Compra, indemnitzacions i adquisició d'instal·lacions.....	2.110,018'50
Endegament.....	722,822'90
	2.832,841'40
La carretera d'accés al camp, des de la de Barcelona a Santa Creu de Calafell, importaria (640 metres).....	236,049'40
Total.....	<u>3.068,890'80</u>

XIFRES COMPARATIVES

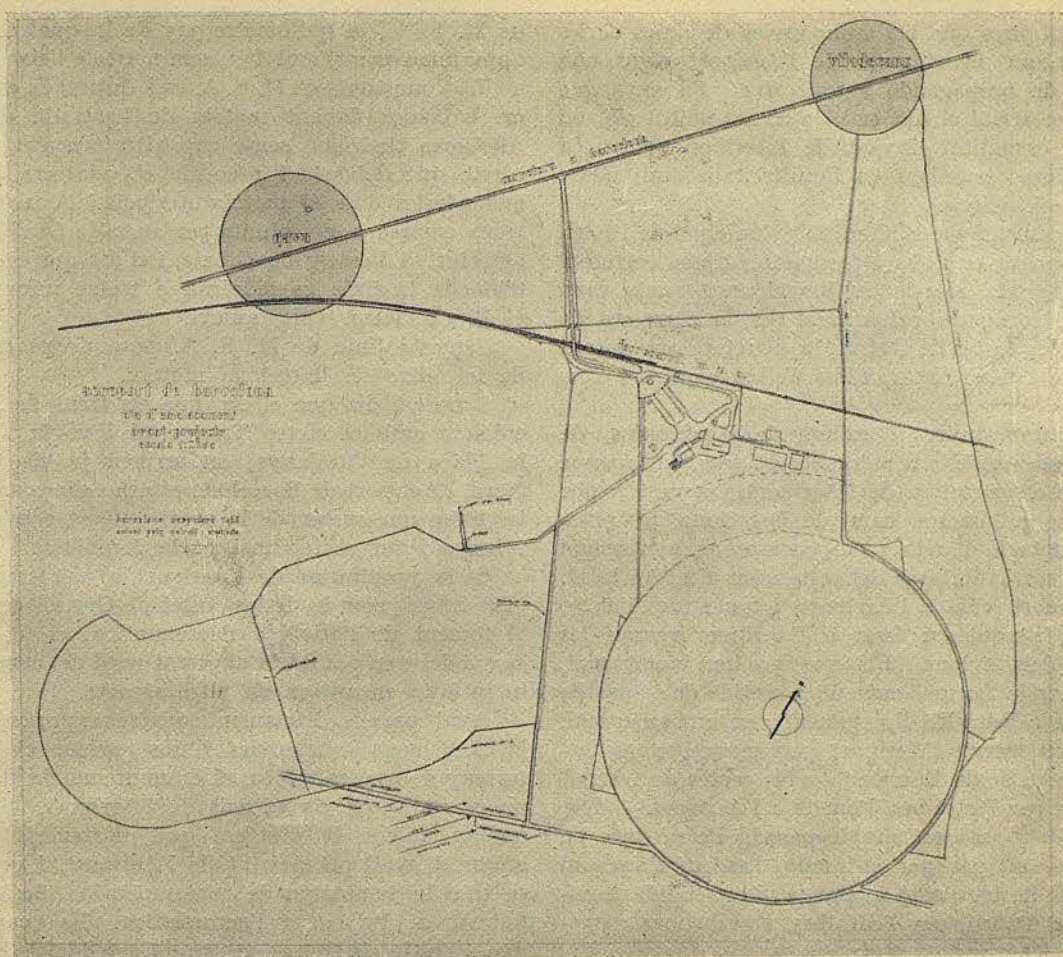
Deixant a part que aquests terrenys de Viladecans reuneixen totes les condicions exigibles per a un modern Aeriport, sense oblidar que, en cas d'una necessària ampliació, són perfectament ampliables en llurs direccions est-oest i àdhuc sud si es volgués, i que encara que siguin més allunyats que els d'Hospitalet, per la Dictadura donats com a millors, de fet, són més a la vora de Barcelona a causa de la facilitat de comunicacions que avui ja tenen, sense haver d'esperar cap perllongació de Gran via, és interessant dir que els terrenys de Viladecans, en relació amb els d'Hospitalet que ja havien estat aprovats, representen un estalvi de 2.953,129'80 ptes.

No cal fer observar les altres avantatges, a part l'enorme avantatge econòmic que representa fer l'Aeriport en aquests terrenys de Viladecans, i no en els d'Hospitalet. És un estalvi, com pot veure's, de prop de 3.000,000 de pessetes.

ELS TERRENYS DE VILADECANS I LLUR XARXA DE COMUNICACIONS

Si els tres Aeròdroms amb què fins ara ha comptat Barcelona es troben allunyats de tota comunicació ferroviària, les carreteres que hi porten no són carreteres de pas, sinó camins veïnals antics, habilitats com a carreteres.

Això ha fet que la ciutat no s'hagi sentit mai massa interessada en el moviment aeronàutic, perquè no hi posaven al davant dels ulls. Als camps d'aviació hi anaven els seus enamorats i els que ja la coneixien, però



Pla d'emplaçament, a Viladecans, de l'Aeriport i del Port de Zeppelins anex, aprovat per l'Ajuntament de Barcelona, en sessió del 10 de febrer del 1933

no hi havia allò de sentir-se impel·lit a acudir-hi, perquè els tenien en un recó de món, i havent d'anar-hi expressament, tothom sabia, a més a més, que la carretera que hi duia gairebé sempre estava en molt mal estat, i que per arribar-hi o per tornar-ne calia passar per entremig dels escombriaires, pas gens agradable ni a la vista ni a l'olfacte.

Un Aeriport — s'ha dit — convé que estigui emplaçat tocant una carretera general, per la qual passin constantment, no solament cotxes particulars, sinó també línies d'autoòmnibus, taxis en viatge de retorn, camionatge, etc. De la mateixa manera que convé que estigui tocant una línia de ferrocarril o de metro que tingui vida pròpia.

I tot això convé en dos sentits: en el sentit de la utilitat i la comoditat dels viatgers, i en el sentit de la propaganda aeronàutica.

És evident que les exhibicions i festes aeronàutiques, els bateigs de l'aire i vols col·lectius són una base de propaganda aèria, com ho són també els vols sobre la ciutat dels aparells militars i civils.

Els primers atrauen una quantitat de públic que avui, al costat del cens de Barcelona, és insignificant.

Els segons atrauen les mirades encuriosides dels habitants de la ciutat, que miren el pas dels aparells com un mer espectacle llunyà, que no els fa sentir cap frisança envers l'aviació.

Els avions correus que vénen o van a Tolosa, Mar-

sella, Roma, Estuttgart, Ginebra, Tànger, Casablanca, Dakar, Buenos Aires, Santiago de Xile, resten gairebé ignorats. La gent veu, al pas d'ells, l'evolució d'un aparell com la de qualsevol altre.

Convé que la gran massa del públic — s'ha dit també — es familiaritzi amb l'aviació d'utilitat; que deixi de pujar a un avió com si pugés a una atracció de parc de diversions. Convé que el públic vegi la utilitat i l'esdevenidor de l'aviació. Convé que vegi de prop el tràfec i moviment d'un veritable Aeriport; l'arribada i sortida, en tota hora i en tot temps, dels grans aparells que fan el servei de viatgers i de correus amb països llunyans (com Buenos Aires). El públic comprendria el progrés i la seguretat de la navegació aèria, i que els accidents que porten els diaris — única notícia que donen, a part dels grans raids sobre l'aeronàutica — no són res al costat del gran moviment mundial del tràfec aeri.

Convé que el públic vegi el pas per Barcelona de centenars de turistes aeris, entre els quals sovintegin els del sexe femení.

En posar l'Aeriport a l'abast de tothom, al costat d'una carretera de pas corrent i d'un ferrocarril, es farà, pels motius anteriorment exposats, més propaganda aeronàutica en un any, que no pas en deu anys de propaganda i bateigs de l'aire en els camps situats en un recó de món, com són els del Prat, on no s'hi va si no és amb la idea premeditada d'anar-hi.

Fa molts anys que les Companyies de línies aèries sospiren perquè la situació de l'Aeriport sigui una gran base de propaganda aeronàutica. Fa anys que desitgen que arribi el dia en el qual les multituds, en passar per casualitat davant de l'Aeriport, entrin a tafanejar llurs aparells i es familiaritzin amb ells i amb llurs evolucions.

L'emplaçament que la Comissió Municipal de l'Aeriport ha proposat, es troba a 640 metres d'una carretera tan concorreguda com la de Barcelona a Santa Creu de Calafell, coneguda vulgarment per la carretera de Sitges o de les costes de Garraf, la carretera que durant l'estiu porta tants i tants milers de barcelonins a Castelldefels.

Tots aquests milers i milers de barcelonins, de retorn de llurs excursions automobilístiques, en topar-se amb el tros de carretera de l'Aeriport, i aquest a poc més de mig quilòmetre, camí de Barcelona, no resistiran la temptació d'arribar-s'hi, encara que només sigui per asseure's a la terrassa del restaurant de l'Aeriport.

Això donarà vida a l'Aeriport, i fomentarà l'afició a l'aviació, perquè en ésser a l'Aeriport veuran les evolucions dels avions. Els que no han volat mai, en presenciar la normal entrada i sortida dels aparells no trigarán a anar-hi directament per embarcar-s'hi.

Altrament, servirà l'Aeriport per una carretera formigonada com la de Barcelona a les costes de Garraf, amb sortida per Pedralbes, l'anada a l'Aeriport — deia la Comissió — serà un simple passeig de no més de vint minuts, no pas per entremig d'escombriaires ni per carretera desfeta, sinó sortint per l'esplèndida Avinguda del 14 d'abril, per Pedralbes, i amb bona carretera fins a l'Aeriport mateix.

No és difícil predir que les festes que se celebren a l'Aeriport, emplaçat en l'indret que s'ha proposat, es podran comptar per èxits, que seran, de fet, l'èxit de l'Aeriport.

Tot Aeriport ha d'estar dotat encara de comunicacions ferroviàries directes amb el centre de la ciutat, s'ha dit.

Barcelona té avui tres camps d'aviació allunyats, el que menys, 3 quilòmetres de l'estació del ferrocarril.

L'Aeriport de Barcelona, més que un significat purament local, ha de tenir, i tindrà, un significat nacional i internacional, perquè per ell hi passaran — ja fa anys que n'hi passen — les línies aèries internacionals i intercontinentals que creuen la península per a dirigir-se a Europa, a Àfrica i a Amèrica.

¿Quines combinacions ferroviàries tindran els viatgers, les cartes i les mercaderies que arribin de l'estranger per a dirigir-se a Barcelona i a tots els indrets de Catalunya i del territori de la República en general?

Tots els tècnics especialitzats en matèria d'Aeriports i de línies aèries estan d'acord en considerar com a imprescindible, per un Aeriport, un mitjà d'accés ferroviari.

La construcció d'un metro o ramal de via fèrria projectat exclusivament pel tràfec d'un Aeriport, sense altre objectiu ni mitjans de vida, no és possible perquè el seu rendiment econòmic fóra desastrós.

Els terrenys de Viladecans, que la Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona ha proposat, tenen el gran avantatge de trobar-se amb què en tota llur banda nord, i a uns 830 metres del centre del que seria pista d'aterratge, hi ha la doble via del ferrocarril

de M. S. A., el quilòmetre 323 de la qual coincideix, aproximadament, amb l'extrem nord de l'eix del camp.

La Companyia de M. S. A. està disposada a construir un baixador davant mateix de l'entrada del camp. Aleshores tindriem, sense cap altra despesa, el ferrocarril, que deixaria i prendria els viatgers, correus i mercaderies dins el mateix Aeriport. Actualment els trens empren setze minuts per anar de Gavà, l'estació anterior, al Passeig de Gràcia, i el dia que estigui electrificada la línia es reduiran a tretze minuts. Amb el Block-sistem, vuit minuts.

Aquesta línia de M. S. A. posa doncs l'Aeriport, de fet, dins de Barcelona mateix.

I no cal dir que el dia que els trens de M. S. A. enllacin amb el Metro Transversal i vagin a parar a la Plaça de Catalunya, on arriben ja els trens del Nord, l'Aeriport de Barcelona estarà enllaçat amb totes les línies que surten de la nostra ciutat cap a tot Catalunya i tot el territori de la República.

Si la proximitat de l'Aeriport a una carretera de tant trànsit com la de les costes de Garraf, contribuirà al foment de l'afició a l'aeronàutica, el fet de tenir la via del tren paral·lela al costat nord del camp, també hi influirà encara en un altre aspecte.

Avui passen diàriament quatre expressos, quinze trens lleugers o tramvies i dos correus al llarg del terreny de què es tracta, al damunt mateix de l'indret on es projecten els edificis de l'Aeriport. Seran uns quants milers de viatgers que diàriament passaran amunt i avall pel davant de l'Aeriport, i que no resistiran la temptació de contemplar-lo. Serà, encara, foment de l'afició a l'aeronàutica. És cosa sabuda que a l'estiu els trens que van a Castelldefels hi porten, els diumenges particularment, una xifra fantàstica de viatgers.

Es pot tenir per segur que una gran part d'aquests viatgers, si altres mitjans de comunicació no tenen, vindrà un dia que prendran bitllet per al baixador de l'Aeriport, per veure-ho tot més de prop i amb la calma que el pas del tren no els havia permès. I seran viatgers que un dia o altre volaran.

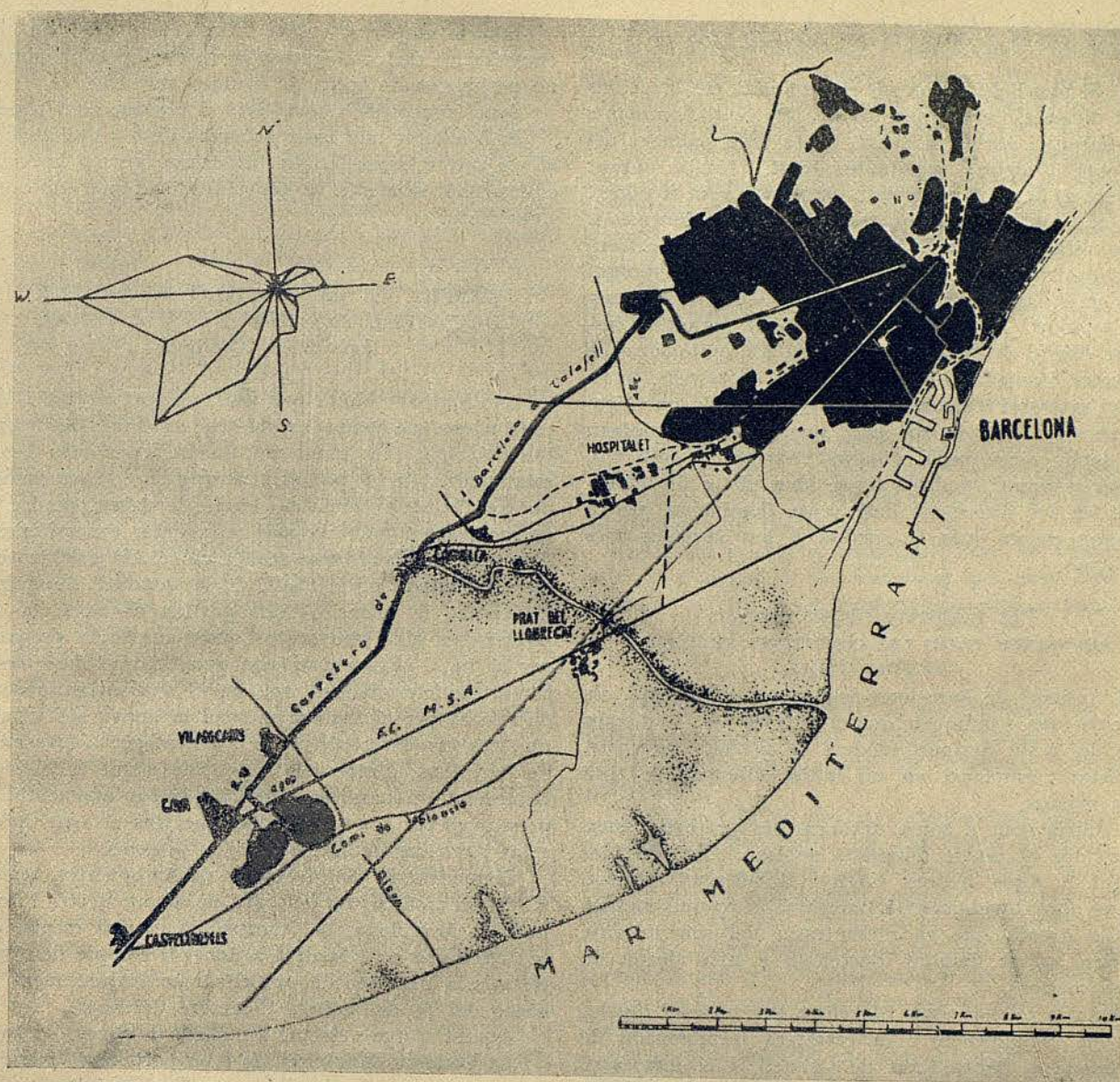
ELS TERRENYS DE VILADECANS EN RELACIÓ AMB LES BOIRES I BRUMES MATINALS

Fa poc que M. Duval, en funció de director dels Serveis Aeronàutics del Ministeri de l'Aire francès, escrivia:

«Cal preocupar-se de les freqüències dels vents, de les pluges, de les boires i de les brumes matinals. Els serveis meteorològics poden donar totes les dades útils.»

La boira és el perill més gran per a la navegació aèria. Dins d'aquest perill s'hi han de classificar també les brumes produïdes pels rius, aiguamolls, plantacions d'arròs, canals, etc., i les que es formen damunt de les ciutats, i amb major motiu damunt dels nuclis industrials, que són més denses degut a la saturació de les fumeres de les fàbriques.

Per això és convenient apartar els Aeriports dels llocs on habitualment les boires i les fumeres es formen. Un gran tècnic francès diu: «¿Què en farem de poder anar ràpidament d'un Aeriport a la ciutat, si pel fet d'estar l'Aeriport proper a la ciutat la boira ens priva d'aterrar-hi?»



Els terrenys de l'Aeriport i Port de Zeppelins anex i una xarxa de comunicacions

Prop de les zones edificades, amb fàbriques, xemeneies, línies elèctriques d'alta tensió, etc., la boira és d'un perill imminent, perquè les aeronaus, en cerca de l'Aeriport, volaran baix, i correran el risc d'estabellar-se contra els obstacles d'aquesta mena que hi hagi pels voltants de l'Aeriport.

L'Aeriport de Le Bourget no fou abandonat — malgrat la pressió dels militars, propietaris del terreny —, per a situar-lo més proper a París — i qui sap si més lluny —, precisament perquè la regió del Bourget és la menys perjudicada per la boira. Els altres llocs on eventualment podria traslladar-se l'Aeriport de París es troben, o bé prop del Sena o del Marne, o bé sobre planúries d'una cota de 100 metres més alta a la del Bourget, cobertes molt sovint de boires i de brumes. La construcció de l'Aeriport de Barcelona dalt de Montjuïc, si fos possible econòmicament, s'hauria de descartar per aquest motiu.

Cal tenir en compte, també, que els corrents dels rius són causa de trastorns atmosfèrics que pertorben l'aire i produeixen corrents descendents que tant dificulten la maniobra dels avions arran de terra.

De les dades obtingudes del Servei Meteorològic de Catalunya es pot deduir el següent:

Que les boires matinals s'estenen durant l'anticicló de l'hivern en una faixa que va des de Sans i Les Corts fins a Cornellà, passant per Coll-Blanc i Hospitalet, boires que són la continuació de les que s'estenen sobre el port i la part baixa de la ciutat. Per l'altra banda del Llobregat, i a mesura que s'avança cap el sud-oest, o sigui en direcció a Gavà, allunyant-se del riu, de les zones pantanoses, de cultius d'arròs, de canals, estanys, etc., les boires van fent-se més febles. En arribar a Viladecans no se'n veuen mai.

Forçosament l'Aeriport ha d'estar allunyat del riu i de la zona d'influència d'aquest, tant com de les zones de recs, canals, estanys, cultius d'arròs, etc. Pel costat d'Hospitalet no hi ha cap lloc que no sigui perjudicat per les boires. Pel costat del Prat, solament des de Viladecans es troba la zona totalment lliure de boires.

L'emplaçament de l'Aeriport en els terrenys de Viladecans reuneix, doncs, en aquest aspecte, condicions excel·lents.

ELS VENTS DOMINANTS EN AQUESTS TERRENYS

A la plana del Llobregat el vent bufa en direccions molt diverses, però es pot dir que els vents dominants són llebeig i garbí; és a dir, vents principalment del sud-oest, i alguna vegada de l'oest. També durant l'hivern es fa sentir el llevat, però no és vent freqüent.

Quan un Aeròdrom no pot ésser de les dimensions d'un Aeriport, convé que les seves màximes dimensions es trobin sobre la direcció del vent dominant; però en el cas que ens interessa, tractant-se d'un camp per Aeriport, les dimensions del qual permeten inscriure dins d'ell una circumferència d'1 quilòmetre de diàmetre, i encara en molts indrets sobra terreny, ja no és tan necessari tenir en compte els vents, ja que sigui el que sigui el vent que bufi, qualsevol avió modern pot sortir sense perill d'aquest Aeriport. Amb tot, d'ésser necessari, podrien fer-se unes pistes de llançament en les direccions dels vents dominants, per a facilitar encara més la sortida a les aeronaus més feixugues.

ELS TERRENYS DE VILADECANS REUNEIXEN TOTES LES CONDICIONS EXIGIBLES

L'Aeriport de Barcelona emplaçat a Viladecans, als terrenys que s'indiquen, reuniria totes les condicions exigibles a un Aeriport modern de primera categoria.

Estaria emplaçat en un indret allunyat de tota zona urbana.

Tindria com a zones urbanes més properes, sense referir-nos al centre d'aquests pobles: Prat de Llobregat, a 8,500 metres; Gavà i Viladecans, a 1,000 metres aproximadament, i Barcelona, a 17 quilòmetres.

Els avions que es remuntessin del seu terreny, podrien passar damunt Barcelona a una alçada de 1,000 metres.

Estaria rellogat amb Barcelona per bones i ràpides vies de comunicació: la carretera formigonada de Barcelona a Santa Creu de Calafell, i el ferrocarril de M. S. A., que deixaria els viatgers, en setze minuts, al Passeig de Gràcia, amb possibilitat d'enllaçar, més endavant, amb el Metro.

L'entrada a Barcelona, per carretera, no seria a través de barris desagradables, sinó pel mig dels més aristocràtics de la ciutat: Pedralbes i l'Avinguda del 14 d'abril. De l'Aeriport a la Plaça de Catalunya vint minuts.

Tindria una superfície que permetria inscriure-hi una circumferència d'1 quilòmetre de diàmetre, i les edificacions de l'Aeriport estarien emplaçades fora d'aquesta circumferència, a 165 metres del seu perímetre com a mínim.

Estaria emplaçat en indret no circumdat d'obstacles. No hi ha xemenes, ni cases, ni línies d'alta tensió al seu voltant. Les línies d'alta tensió més properes passen a 2,000 metres. Els avions podrien sortir en la trajectòria d'1 per 15, sense cap perill i en totes les direccions.

Estaria emplaçat damunt terreny sorrenc, permeable per naturalesa, ni flonjo ni massa dur, excel·lent per al cultiu de l'herba silvestre, i no caldria fer-lo objecte de drenatge artificial.

El terreny es pot considerar sensiblement a nivell, amb les pendents precises perquè l'aigua s'escorri.

Estaria emplaçat en un indret en el qual les circumstàncies meteorològiques li serien favorabilíssimes, no perjudicat de boires ni brumes matinals.

Seria susceptible d'ampliació el dia que convingués.

Podria tenir una zona polèmica de 0'5 quilòmetres al seu entorn, sense lesionar interessos, per no haver-hi edificacions existents ni probabilitats d'una edificació immediata.

GESTIÓ DE LA COMISSIÓ MUNICIPAL DE L'AERIPORT PER A DUR A TERME LA SEVA COMESA

La Comissió Municipal de l'Aeriport arribà a les conclusions que queden establertes, en el mes de desembre del 1931. La tasca que queda ressenyada havia estat realitzada en poc més de mig any. Convençuda que per la seva banda no havia de deixar perdre ni un moment en quant pogués representar encarrilament del problema vers la seva realització, el dia 9 del mateix mes sol·licitava oficialment, de la Comissió Municipal d'Hisenda, la inclusió d'una partida de 2.000,000 de pessetes en els Pressupostos que s'anaven a preparar per al 1932. Fixava aquesta quantitat, perquè havia tingut notícia oficiosa que en el Pressupost general de l'Estat per al mateix exercici hi anava sol·licitada una partida de 5.000,000 de pessetes per a l'Aeriport de Barcelona, dintre dels 20.000,000 a què la Direcció General d'Aeronàutica pretenia que fos augmentat el pressupost per a aviació civil, que fins el 1931 havia estat i era encara d'1.000,000 de pessetes.

Competent la Junta Central de Aeropuertos, segons R. D. del 28 de febrer del 1931, en quant afectés l'Aeriport de Barcelona, la Comissió Municipal cregué del cas traslladar-se a Madrid a donar-li compte dels seus treballs, i així acordà autoritzar-ho l'Ajuntament en sessió del 13 del mateix desembre del 1931.

Aquest viatge s'efectuà a mitjans de gener del 1932.

La Comissió Municipal de l'Aeriport havia redactat una avantmemòria detallada de la seva labor — un resum de la qual queda transcrit —, i amb els elements tècnics que l'havien ajudat, havia arribat àdhuc a traçar un pla de realització de l'Aeriport damunt els terrenys que com queda dit, i per les raons exposades, li havien semblat més adequats, amb l'objecte de poder saber aproximadament el cost de l'estació aèria i instal·lacions anexas.

La Junta Central de Aeropuertos prengué coneixement detallat dels dits treballs, que elogià, i anuncià una propera visita a Barcelona, per a examinar el que es deixava exposat, sobre el terreny mateix.

La Comissió Municipal de l'Aeriport trobà en tots els components de la Junta les majors atencions i el més decidit propòsit de contribuir en quant poguessin a la realització ràpida de l'Aeriport de Barcelona. Li fou confirmada la nova que havia estat presentat al ministre d'Hisenda, dintre del pressupost de Comunicacions per al 1932, el destinat a atencions per a aviació civil, d'import 20 milions, 5 dels quals es destinarien a l'Aeriport de Barcelona.

La Comissió Municipal de l'Aeriport visità el ministre d'Hisenda, aleshores senyor Jaume Carner, per a fer-li patent la urgència que enclouia la construcció de l'Aeriport de Barcelona. El ministre d'Hisenda

escoltà el que se li digué, però es reservà donar cap parer sobre les possibilitats que la demanda tingué, d'ésser corresposta.

El 22 de gener del 1932 l'Ajuntament de Barcelona acordà encarregar a la Comissió Municipal de l'Aeriport, que en el termini més breu possible redactés la Memòria i avantprojecte oportuns de l'Aeriport, facultant-la per assessorar-se dels elements tècnics que li calguessin per a la millor realització d'aquesta comesa.

Aquest acord i aquestes facultats li interessaven a la Comissió Municipal de l'Aeriport, amb l'objecte que si en els Pressupostos generals de la República s'acordaven els 5 milions i en els municipals els 2, que havien estat uns i altres sol·licitats, es pogués anar sense demora a traduir a la realitat el que venia essent cada dia més necessari.

El 29 de gener del 1932 la Comissió Municipal de l'Aeriport, fent ús de la facultat que el Consistori li havia concedit el 22 del mateix mes, prenia l'acord d'encarregar a l'arquitecte senyor Antoni Puig i Gairalt que l'assessorés tècnicament sobre el problema de dotar Barcelona d'un Aeriport, i que aquest assessorament fos en la forma i amplitud que cregués convenient per a la major reeixida de la funció que la Comissió tenia encomanada.

Als pocs dies es traslladaren a Barcelona els elements de la Junta Central de Aeropuertos, senyor Alvarez Buylla (president), Bordons, Galan i Navarro. La Comissió els acompanyà a visitar per terra els terrenys de Viladecans, i després efectuà un vol d'estudi damunt d'aquests.

Mentrestant, desgraciadament, el ministre d'Hisenda, senyor Carner, havia deixat el pressupost d'aviació civil de l'Estat, per al 1932, en 1 milió de pessetes com abans, i havia rebutjat l'augment fins a 20 milions sol·licitat, i, per tant, no hi havia possibilitat de comptar amb els 5 milions previstos. Al mateix temps, l'Ajuntament de Barcelona, en lloc de fer Pressupost nou per al 1932, havia prorrogat el del 1931, i els 2 milions sol·licitats per a l'Aeriport també quedaven sense traduir-se a la pràctica.

L'11 d'abril del 1932, la Junta Central de Aeropuertos comunicava a l'Ajuntament de Barcelona els acords presos amb referència als treballs realitzats per la Comissió Municipal de l'Aeriport.

Les conclusions d'aquests acords eren les següents:

Primer. — L'acord d'emplaçament de l'Aeriport de Barcelona en els terrenys d'Hospitalet, pres pel Consell Superior d'Aeronàutica el 8 de novembre del 1929, quedava sense efecte.

Segona. — Els terrenys de Viladecans reunien bones condicions per a Aeriport.

Tercera. — La Junta Central de Aeropuertos entenia que encara havia d'estudiàr-se, una vegada més, la possibilitat d'emplaçar l'Aeriport en terme de Prat de Llobregat, segons ella de millors condicions aeronàutiques, ja que no de terrenys.

Quarta. — Es deixava en suspens tota resolució definitiva per la senzilla raó que tampoc hi havia diners, ni en el Pressupost de l'Estat ni en el de l'Ajuntament, per anar a una realització immediata.

Encara que amb referència a la conclusió tercera la Comissió Municipal ja tenia a bastament estudiada tota la zona del Prat de Llobregat, la Comissió, en sessió del 29 d'abril del 1932, tingué coneixement oficial

d'aquell ofici de la Junta Central de Aeropuertos, i prengué l'acord d'encarregar al seu assessor, l'arquitecte senyor Antoni Puig i Gairalt, que estudiés novament la regió del delta del Llobregat, amb l'objecte de veure si hi havia possibilitat d'emplaçar-hi l'Aeriport.

Amb data 8 de juny del 1932, la Comissió Municipal de l'Aeriport rebia l'informe del seu assessor, l'arquitecte senyor Puig i Gairalt, que se li havia encarregat sobre ubicació de l'Aeriport en terreny del Prat de Llobregat.

Aquest informe consta acompanyat a la Memòria que més tard la Comissió presentà al Consistori. La seva part més interessant diu:

Situació dels terrenys

Emplaçats en terme del Prat de Llobregat.

Geogràficament es troben als $5^{\circ} 45' 42''$ de longitud est i als $41^{\circ} 18' 4''$ de latitud nord, segons el meridià de l'Observatori de Madrid.

Relacionats amb el poble del Prat, es troben al sud-oest d'aquest, i són travessats pel camí vell de València, al sud, i pel camí de Sant Boi, al nord.

Aspecte i qualitat

L'aspecte dels terrenys és sensiblement pla, presentant-se completament argilosos i impermeables en general, apareixent al costat sud una zona de terrenys salitrosos.

Les aigües de les pluvials o conduccions per a regar circulen tan lentament, que en temps d'inundacions gudes a fortes pluges, han d'assecar-se per evaporació. Durant el curs dels estudis realitzats, s'ha pogut comprovar que en certs cultius, on és convenient estanyar els camps, s'ha hagut de donar sortida a les aigües d'estanyament pels mateixos canals que han servit per a inundar-los, perquè la terra no ha absorbit l'aigua del regatge.

El subsòl, estudiat en cates efectuades a diversos indrets, es presenta fangós, i en les excavacions de fonamentacions i pous, la terra, a 1'50 metres de profunditat, apareix negra i en estat de descomposició.

Nivell hidrostàtic

El nivell hidrostàtic es troba, per terme mig, entre 0'60 i 0'80 metres.

Sortida de les aigües pluvials

Tenint en compte que la superfície del terreny serà nivellada a dues vessants, en direcció est i oest, i amb una lleugera pendent de gairebé un 2 per 1,000 cap al sud, les aigües provinents de la pluja vessaran directament als canals a construir seguint el perímetre del camp. Com que aquests canals tindran una pendent mínima, les aigües s'escorreran cap a la mar amb una gran lentitud, i en dies de fortes pluges sobreeixiran (tal com passa en l'actualitat), produint una inundació a tot el llarg d'aquests cap endins del camp.

Per a evitar aquest greu accident tan corrent en els nostres camps d'aviació de tota aquesta contrada, hem pensat proposar un drenatge, d'import total 1.052,000 pessetes.

Aquesta important suma és a títol informatiu, per quant en aquests terrenys, igual que en qualsevol dels terrenys del delta veïns, no es pot efectuar una instal·lació de drenatge, tota vegada que calguent colgar els tubs a 80 centímetres sota terra, per a evitar que les arrels es fiquin per les juntures i les facin malbé, i tenint el nivell hidrostàtic, tal com ja hem dit, a aquesta mateixa profunditat, no és possible tenir pendent per als tubs, car per mínima que fos (0'25 per 100), ens trobaríem sempre dintre de l'aigua.

Per tant creiem, en conclusió, que un Aeroport en aquesta zona està condemnat des del seu començament a les inundacions del camp a cada pluja de certa importància.

Resumint les despeses que ocasionaria ubicar aquest terreny per Aeroport, tindriem:

<i>Cost dels terrenys</i>		
	Pessetes	Pessetes
Compra.....	777,500	
Indemnització de cultius.....	479,500	
Indemnització d'edificis existents al camp.....	393,700	
Indemnització d'instal·lacions de regatge.....	30,000	
	<u>1.680,700</u>	1.680,700

Cost de les obres per tal de poder utilitzar els terrenys per a construir-hi l'Aeroport

	Pessetes	Pessetes
Nivellació i sembrat del camp.	176,335	
Desviament dels canals.....	126,480	
Desviament dels camins.....	50,400	
Carretera d'accés.....	49,900	
	<u>403,115</u>	403,115
Drenatge dels terrenys.....	1.052,000	1.052,000
Total.....		<u>3.135,815</u>

Com a resultat d'aquest informe, la Comissió Municipal es ratificava en el seu criteri que els millors terrenys per a l'Aeroport de Barcelona eren els de Viladecans.

En el mes de juliol del 1932, la Comissió creié que podia ésser útil a la funció que tenia encomanada, la visita a alguns dels Aeroports més importants d'Europa, aprofitant els avantatges d'ordre econòmic que algunes de les línies regulars aèries s'havien brindat oficiosament a concedir, tota vegada que es tractava d'una missió oficial.

Concedida el 9 de juliol per l'Ajuntament l'oportuna autorització per a la realització d'aquest viatge, la Comissió va emprendre'l el dia 28 del mateix mes.

Pot jutjar-se de la tasca realitzada en aquest viatge només amb dir que en els vint dies que va durar foren visitats vint Aeroports: Marignane (Marsella), Cointrin (Ginebra), Belp (Berna), Duebendorf (Zuric), Oberwiesefeld (Munic), Keely (Praga), Heller (Dresde), Tempelhof (Berlín), Privall (Travemunde), Kastrup (Copenhague), Torslanda (Goteborg), Graesholmen (Oslo), Fuhlsbuttel

(Hamburg), Schiphol (Amsterdam), Waalhaven (Rotterdam), Beurne (Anvers), Haren (Brussel·les), Croydon (Londres), Le Bourget (París) i Bron (Lió).

A tot arreu la Comissió trobà tota mena de facilitats en la seva comesa, tant per part dels directors dels Aeroports, com de les autoritats, així com dels ambaixadors, ministres, cònsols i vice-cònsols de la República.

L'avantprojecte que la Comissió tenia preparat per a presentar-lo a l'Ajuntament de Barcelona en moment oportú, fou sotmès a examen dels directors i altres elements tècnics dels Aeroports visitats, que el trobaren unànimement acceptable i digne del que una ciutat de la categoria de Barcelona tenia dret a reclamar.

La Comissió Municipal de l'Aeroport en va treure el convenciment que la seva labor havia anat ben encaminada. Aquest viatge li permeté d'introduir en el dit avantprojecte algunes petites millores en l'aspecte de les instal·lacions i serveis secundaris, més aviat amb mires a reduir el pressupost que no pas a augmentar-lo.

Mentrestant, i sense possibilitats financeres per a dur a la pràctica la construcció de l'Aeroport de Barcelona, la Comissió s'hagué de limitar, el 20 d'octubre del 1932, a prendre l'acord de sol·licitar oficialment de la Comissió d'Hisenda, la inclusió, en el Pressupost en preparació per al 1933, d'una partida de 8 milions de pessetes, xifra en què es calculava aproximadament el cost de l'Aeroport i les seves instal·lacions anexas. Així mateix, acordava preparar el corresponent dictamen per a poder-lo dur al Consistori en el moment oportú.

DEMANDA DE LA LUFTSCHIFFBAU ZEPPELÍN
PER A PODER ANCLAR REGULARMENT
A BARCELONA

En el mes de novembre del 1932 foren hostes de Barcelona el doctor Huc Eckener i el comandant Ernst Lehmann, que, com a representants de la casa Zeppelin, venien a cercar la possibilitat de crear, en territori de la República, unes estacions regulars de les seves aeronaus transatlàntiques.

La Comissió Municipal de l'Aeroport es va posar en contacte amb tan il·lustres hostes, i fruit de llurs dues estades a la nostra ciutat fou la comunicació oficial, signada el 20 de novembre, que adreçaren a l'Ajuntament de Barcelona, i de la qual n'hagué coneixement oficial el 27 del mateix mes.

El problema que a Barcelona se li plantejava amb ocasió d'entrar en relació amb el doctor Eckener i el comandant Lehmann, quedava exposat en la nota que la Presidència de la Comissió Municipal de l'Aeroport lliurava a la premsa després de la marxa dels dos intrèpids aeronautes.

En aquesta nota es donava compte de les possibilitats que a Barcelona se li presentaven, segons el doctor Eckener, per a ésser port de Zeppelins de les tres línies Friedrichshafen-Barcelona-Rio Janeiro, Amsterdam-Barcelona-Batàvia i Nova York-Barcelona-Egipte-Índia anglesa.

La demanda oficial signada pels representants de la casa Zeppelin deia, traduïda:

«Primer. — La casa constructora Zeppelin es proposa portar a terme l'any 1933, començant probablement per l'agost, un servei regular de dirigibles cada catorze dies, amb l'aerinau "Graff Zeppelin", des de Friedrichshafen cap a Rio de Janeiro, tan aviat com el port de dirigibles de Rio estigui construït.

Segon. — En aquests viatges cap a Rio i en els viatges futurs que puguin potser ésser solament fins a Pernambuco, la casa constructora Zeppelin està disposada a fer escala en ports intermedis espanyols, si les condicions prèvies de caràcter tècnic són solucionades.

Tercer. — També es proposa la casa constructora Zeppelin fer escala a Barcelona, a cada viatge d'anada a Rio, per embarcar passatgers, correu i càrrega a gran velocitat, i, en canvi, a cada viatge de tornada, amb el mateix objecte, tocar Sevilla. Aquestes escales són necessàries en la forma esmentada per motius d'ordre tècnic, tenint en compte que han de completar-se els proveïments per al funcionament del Zeppelin.

Quart. — La casa constructora Zeppelin està disposada, a més a més, a tocar, en viatge de retorn, Barcelona, tant per a embarcar passatgers cap a Alemanya, com si almenys sis passatgers embarquessin a Rio amb destinació a Barcelona, com no fos que les condicions meteorològiques especials fessin necessari el viatge pel golf de Biscaia.

Cinquè. — Les condicions prèvies de caràcter tècnic que han d'acomplir-se a Barcelona són les següents:

a) S'erigirà en l'Aeriport en projecte, en el lloc assenyalat d'acord amb la Comissió, un pal d'anclatge amb via circular i vagó per a la gòndola, i amb aquest objecte, la casa constructora Zeppelin facilitarà els plànols de seguida.

b) En el lloc d'anclatge s'instal·larà un dipòsit de gas a alta pressió, de 10,000 metres cúbics almenys disponibles per a cada aterratge. Sense demora, es cercarà la solució més econòmica per tal que l'esmentat dipòsit de gas pugui ésser establert.

c) Es tindrà un dipòsit de combustible adequat, d'una capacitat disponible d'almenys 10,000 quilograms, instal·lat de manera que no hi hagi perill de foc.

Sisè. — Les despeses per aquesta instal·lació de pal d'anclatge s'estimen en 200,000 marcs, en xifres rodones (especificació anexas).

Setè. — El servei de navegació descrit podrà portar-se a terme de la manera explicada, solament durant vuit mesos de l'any, sempre que a Espanya hi hagi estacions de pal d'anclatge de la disposició esmentada. Si el servei ha de mantenir-se durant tot l'any, serà precis construir un port complet de dirigibles a Espanya, amb hangar. Aleshores, el tràfec durant els quatre mesos d'hivern no podria tenir lloc des de Friedrichshafen (a causa de la boira a la vall del Ròdan, i a l'Alemanya meridional, a l'hivern), i hauria d'ésser des del dit port espanyol. Respecte a la instal·lació d'aquest port, amb dipòsits de gas i combustibles, hauria de tractar-se en el seu cas; cal, però, fer avinent que el dipòsit de gas hauria d'ésser més gran que per a una senzilla estació de pal d'anclatge.

Vuitè. — Les anteriors explicacions es refereixen al tràfec amb el "Graff Zeppelin", i a penes s'haurien de modificar per al cas que el dirigible més gran en construcció a Friedrichshafen, ocupés el seu lloc. Si durant un nombre d'anys, com és d'esperar, amb aquests dos dirigibles es pogués portar a cap un servei

setmanal cap a Rio, a penes fóra necessària una ampliació dels edificis, i solament caldria una producció més intensiva pel que atany a proveïment de les aeronaus.

Novè. — La casa Zeppelin està disposada, en cada aterratge a Barcelona, a pagar una quantitat raonada d'acord amb el conveni definitiu a establir-se, ja sigui una quantitat per a cada aterratge, o bé una taxa per cada passatger que embarqui o desembarqui a Barcelona. = Barcelona, 20 de novembre del 1932. = Luftschiffbau Zeppelin, G. m. b. H. = D. Huc Eckener (signat). = Ernst A. Lehmann (signat).»

D'aquesta demanda, el Consistori en tenia coneixement en el Despatx oficial en la sessió del 27 de novembre, i acordava passar-la a la Comissió Municipal de l'Aeriport.

Aquesta, en sessió del 29 de novembre, acordava encarregar a l'arquitecte senyor Antoni Puig i Gairalt, el seu assessor tècnic, que ampliés el seu avantprojecte amb l'anex corresponent per a la instal·lació del corresponent màstil d'anclatge per a Zeppelins.

LA URGÈNCIA QUE HI HAVIA DE RESOLDRE EL PROBLEMA

La Comissió Municipal de l'Aeriport creia sincerament que la ciutat de Barcelona no podia deixar d'aprofitar l'oportunitat que se li presentava de convertir-se en estació meridional europea de sortida de la línia de Zeppelins cap a l'Amèrica del Sud. Els avantatges que en una pila d'ordres això havia de reportar a Barcelona i a Catalunya, estaven a la consciència de tothom.

Amb l'objecte de no desapropiar, doncs, aquesta oportunitat, la Comissió venia preparant els seus treballs d'ampliació de l'avantprojecte d'Aeriport amb la part destinada a port de Zeppelins, calculant la conveniència de tenir-lo a punt pel mes d'agost del 1933, tal com el doctor Eckener havia indicat que caldria, quan la casa Zeppelin, en data 29 de desembre del 1932, indicà a l'Ajuntament de Barcelona que els viatges del Zeppelin a Sud Amèrica pensava reprendre'ls, no pas pel mes d'agost del 1933, sinó pel maig del mateix any, i demanava si en tal data tindriem terreny habilitat i el màstil instal·lat per a poder començar a rebre l'aeronau transatlàntica.

Mentrestant, la mateixa casa es dirigia a Sevilla, esmentant-li el mateix canvi de data, per tal que aquella ciutat es pogués preparar a tenir també instal·lat el màstil d'anclatge que el «Graff Zeppelin» necessitava trobar en els seus viatges de retorn d'Amèrica.

En el Consell de Ministres celebrat a Madrid el 13 de gener del 1933, havia estat examinada una sol·licitud de la Comissió de l'Aeriport de Sevilla, perquè l'Estat pagués les despeses que comportava l'establiment del corresponent màstil d'anclatge, i el Govern va prendre l'acord d'accedir a la sol·licitud, considerant que tractant-se d'una qüestió d'interès general, més que local, no era just que les despeses que ocasionés les hagués de pagar l'Ajuntament de Sevilla.

Donats aquests fets, la Comissió Municipal de l'Aeriport creia que Barcelona s'havia de posar a l'altura de les circumstàncies, i havia d'anar decididament, sense perdre un dia, a construir el seu màstil d'anclatge.

Era evident, en el mes de gener del 1933, que una cosa prevista per al mes d'agost del mateix any, i més tractant-se de cosa de tanta envergadura com aquesta, no era possible tenir-la llesta pel mes de maig com havia sol·licitat la casa Zeppelin. Però estudiat a consciència el problema per l'arquitecte assessor de la Comissió, hi havia possibilitat que en el mes de maig el Zeppelin pogués tocar Barcelona, tenint el màstil instal·lat, i una carretera interina de servei que comunicués el terreny amb la ciutat, tal com es descrivia en la Memòria que el dit assessor senyor Puig i Gairalt havia presentat a la Comissió.

Això era possible, sempre a base que a primer de febrer del 1933, el dictamen general de l'Aeriport i l'anex per a port de Zeppelins estigués aprovat, i pogués començar a fer-se l'expropiació.

Aquest dictamen calia que fos aprovat en bloc, per tal que l'expropiació, en el mateix moment en què comencés a afectar els terrenys per al Zeppelin, afectés també els de l'Aeriport, a l'objecte d'evitar possibles especulacions i entrebancs que hi podria haver, si de moment, per considerar-ho més urgent, només s'afectaven els terrenys per a anclatge del Zeppelin, i es deixaven sense afectar els de l'Aeriport, que tot i urgent, no plantejava la urgència en la forma imperativa amb què la plantejaven les circumstàncies, pel que feia a habilitació de camp per al dirigible.

Calia tenir en compte que els terrenys de l'Aeriport afectaven cent trenta-un propietaris, i els del camp d'anclatge del Zeppelin, vuitanta-dos. Cap d'ells coneixia els propòsits de la Comissió Municipal de l'Aeriport, perquè la discreció amb què s'havien dut els treballs havia estat absoluta, i calia que fos així, sobretot tenint en compte que es tractava d'un assumpte la realització del qual, per manca de diners, calia anar demorant.

Convençuda la Comissió Municipal de l'Aeriport que tota espera era ja en perjudici dels interessos de la ciutat, el 16 de gener es va reunir, presidida per l'honorable senyor Alcalde, doctor Jaume Agudé, i amb assistència, aquesta vegada, dels caps de les Minories consistorials, senyors Ernest Ventós, per l'Esquerra Republicana de Catalunya; Joaquim Pellicena, que reunia el doble caràcter de membre de la Comissió i cap de la Minoria regionalista, i Casimir Giralt, cap de la Minoria radical, i en ésser-li lliurat oficialment per l'arquitecte assessor senyor Antoni Puig i Gairalt l'avantprojecte i Memòria que li havien estat encarregats el 29 de gener del 1932, en ús de la facultat concedida per l'Ajuntament a la Comissió el 22 del mateix mes, prengué, entre altres, els acords següents:

«Aprovar i fer-se seu el dit avantprojecte d'Aeriport i el seu annex de Port de Zeppelins, amb les Memòries acompanyades.

Interessar de la Comissió Mixta encarregada d'efectuar el traspàs dels serveis de l'Estat a la Generalitat de Catalunya, que immediatament fossin traspassats els serveis d'aviació civil, entre els quals hi havia la facultat que la Junta Central de Aeropuertos tenia per R. D. del 28 de febrer del 1931, de fer l'Aeriport de Barcelona, amb dret d'expropiació forçosa, R. D. que en el període d'interinitat, mentre s'anava implantant l'Estatut, lligava l'Ajuntament de Barcelona i l'impossibilitava d'actuar eficientment.

Reconèixer la necessitat d'anar ràpidament a la

realització de l'avantprojecte i el seu annex, sobretot encara amb més urgència aquest darrer, amb l'objecte que la línia de Zeppelins pogués començar a tocar regularment Barcelona en la primavera vinent.»

TRASPÀS DELS SERVEIS D'AVIACIÓ CIVIL

El dia 17 de gener del 1933, el president de la Comissió Municipal de l'Aeriport es traslladava a Madrid, i el dia 18 realitzava les gestions que li havien estat encarregades. El dia 19, la Comissió Mixta de traspàs de serveis aprovava el traspàs dels d'aviació civil, que ratificava en sessió del dia 20.

I la *Gaceta* del 26 de gener publicava aleshores el Decret següent:

«Con arreglo a lo prevenido en el art. 25 del Decreto de 21 de noviembre de 1932; visto lo acordado por la Comisión Mixta para la implantación del Estatuto de Cataluña, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se pone en vigor el acuerdo de la Comisión Mixta para la implantación del Estatuto de Cataluña traspasando a la Generalidad los servicios de Aviación civil en lo referente a la construcción de aeropuertos. = Dado en Madrid, a 25 de enero de 1933. = *Niceto Alcalá-Zamora y Torres.* = El Presidente del Consejo de Ministros, *Manuel Azaña.*»

Anejo a que se refiere el precedente Decreto

«El infrascrito, don Rafael Closas Cendra, Letrado, Secretario de la Comisión Mixta creada por Decreto presidencial de 21 de noviembre de 1932 para la formación del inventario de los bienes y derechos del Estado que se ceden a la Región autónoma de Cataluña y la adaptación de servicios que pasan a la Generalidad,

Certifico : Que en sesión de ayer, la referida Comisión aprobó lo siguiente:

«Visto el párrafo 11 del art. 5.º de la Ley de 15 de septiembre de 1932, que atribuye a la Generalidad de Cataluña la ejecución de las Leyes del Estado en los servicios de Aviación civil, salvo el derecho de aquél a coordinar los medios de comunicación en todo el país; y

Atendida la necesidad urgente que ha sido comunicada a la Comisión Mixta, de adaptar los servicios de la Aviación civil para que la Generalidad de Cataluña pueda proceder cuanto antes a ordenar todo lo referente a la construcción del Aeropuerto de Barcelona, a fin de que en breve se establezca el servicio de relaciones con Sud-América mediante dirigibles,

La Comisión Mixta acuerda traspasar a la Generalidad de Cataluña las facultades de ejecución que la legislación vigente atribuye a los organismos del Estado en todo lo referente a la construcción de aeropuertos para servicios de Aviación civil, y a este efecto se transfieren también a la Generalidad las facultades ejecutivas que respecto del derecho de expropiación le atribuye el n.º 9 del art. 5.º del Estatuto de Cataluña.

Se entiende que este traspaso no comprende, por ahora, los servicios referentes a los planos del Estado,

ni a las obras que hayan de ejecutarse con subvención del mismo."

Y para que conste, a los efectos del art. 25 del citado Decreto de 21 de noviembre del año último, expido el presente en Madrid, a 21 de enero de 1933.
— R. Closas. — V.º B.º : El Presidente, *Carlos Esplá.*»

Traspassades al Govern de la Generalitat de Catalunya les facultats esmentades, cabien dos camins: o que la Generalitat fes l'Aeriport pel seu compte, o que retornés a l'Ajuntament de Barcelona aquelles facultats que li havien estat preses per R. D. del 28 de febrer del 1931.

La Comissió Municipal de l'Aeriport havia assenyalat a la Generalitat de Catalunya aquests dos camins perquè ella triés, fent-li present que si volia realitzar l'Aeriport de Barcelona i el seu Port de Zeppelins anex, la Comissió estava disposada a traspassar-li els seus estudis i tota l'obra de preparació que tenia realitzada, mitjançant, és clar, que es fes càrrec de la despesa que aquests treballs preliminars comportaven fins a aquella data; i que si no es veia amb forces per a realitzar-la i jutjava que l'Ajuntament de Barcelona era prou competent, i li mereixia confiança la Comissió Municipal de l'Aeriport, que havia fet el que queda explicat, i ho tenia tot a punt per a començar de seguida, abreugés en el que pogués tota tramitació d'ordre administratiu, tenint en compte que era una qüestió vital per a Barcelona, que anava lligada amb el seu prestigi, que pel maig següent, el «Graff Zeppelin» pogués inaugurar la seva línia regular Friedrichshafen a Amèrica del Sud, posant Barcelona com a port terminal d'Europa.

La Comissió Municipal de l'Aeriport entenia ésser, però, competent en la matèria, i manifestava esperar que si el darrer Govern de la Dictadura havia pres a la ciutat de Barcelona unes facultats i competència que en afer tan propi d'ella com el de l'Aeriport tenia, per a donar-les a una Junta Central, en el moment en què, pel traspàs de serveis, aquestes facultats eren lliurades a la Generalitat, creia que aquesta no voldria confirmar la desposseïció que el Govern Aznar havia fet objecte l'Ajuntament de Barcelona, i li retornaria tot aquell dret, competència i facultats que ja tenia, i que en bon règim autònom és just que siguin propis de la nostra ciutat.

INFORME DELS SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS SOBRE L'AVANTPROJECTE D'AERIPORT I PORT DE ZEPPELINS ANEX

Mentrestant, els Serveis Tècnics Municipals emetien aquest informe que servia de base al dictamen del 8 de febrer del 1933, que s'aprovava en sessió consistorial del 10 del mateix mes.

Deia així:

«En compliment de l'encàrrec fet per la Comissió Municipal de l'Aeriport de Barcelona, i acordat en reunió celebrada per aquesta el dia 21 dels corrents, aquesta Subdirecció ha examinat detingudament l'avantprojecte de l'Aeriport i Port de Zeppelins redactat per aquesta Comissió, i que ha de servir de base a l'estudi del projecte definitiu i a l'execució d'aquestes obres tan transcendents per a la ciutat de Barcelona, i a

conseqüència d'aquest estudi ha emès l'informe que es transcriu a continuació:

Mancaria el subscript al més elemental deure de sinceritat, si abans d'entrar en el fons del problema no rendís el tribut de justícia, fent constar el seu aplaudiment i elogi al treball realitzat per l'arquitecte senyor Puig i Gairalt, autor de l'avantprojecte que informa, al qual tan encertadament va encarregar aquesta Comissió la redacció del susdit avantprojecte, ja que aquest distingit tècnic ha sabut, sense sortir-se dels límits que un estudi d'aquesta naturalesa ha de tenir, redactar un avantprojecte en el qual res hi manca d'essencial per a poder-lo classificar com a projecte definitiu, i en el qual s'ha cercat la solució per a tots i cadascun dels innombrables problemes que s'han de resoldre en una tasca d'aquesta importància, problemes que en gran nombre ultrapassen d'aquells que són els corrents i habituals de l'activitat dels que ostenten el títol que ostenta l'autor de l'avantprojecte. Això eleva al senyor Puig i Gairalt a la categoria de tècnic especialitzat en la matèria, la qual cosa, unida a la d'ésser l'autor de l'avantprojecte, nomenat per a la redacció del projecte definitiu, fa que la personalitat i el nom d'aquest tècnic quedi per sempre lligat a aquesta obra importantíssima, tant en el que fa referència a la redacció d'aquell projecte definitiu, com en el que fa esment a l'execució de les obres i a l'explotació mateixa de la instal·lació.

I dit això, entrem a l'examen del projecte objecte del nostre informe.

Aquest avantprojecte es presenta dividit en dues parts fonamentals: Aeriport de Barcelona i Port per a Zeppelins, les quals sembla que han estat objecte de dos encàrrecs successius de la Comissió Municipal de l'Aeriport. Nosaltres, però, ho considerarem en conjunt, als efectes del nostre informe, sens perjudici de parlar-ne separatament en les conclusions, als efectes de llur realització.

La descripció de l'avantprojecte, compost d'una extensa memòria i pressupost i dels plànols corresponents, exigiria, per part del subscript, la repetició de tot el que ve detallat en aquest, principalment en la memòria, per la qual cosa ens referirem sempre a aquests documents, que ja obren en poder de la Comissió. Solament en vista a la claredat de l'exposició i de cara a la posterior tramitació d'aquest afer fins a la realització de les obres, farem una sucinta exposició de les diverses etapes que en aquest s'haurà de seguir, ja que acceptat primer per la Comissió i més endavant per l'Ajuntament, aquesta obra serà una obra municipal que tindrà d'ajustar-se a les normes establertes per aquestes dintre de les Lleis i dintre l'activitat del Municipi.

Emplaçament. — L'emplaçament adoptat pel futur Aeriport de Barcelona reuneix, en primer lloc, totes les condicions necessàries per a una instal·lació d'aquesta mena, com ha estat constatat i certificat per les autoritats superiors en matèria de navegació aèria, i quant fa referència al punt de vista dels interessos municipals, cal afegir que aquests terrenys estan destinats a cultiu, que no hi ha cap instal·lació ni edifici d'importància que pugui augmentar innecessàriament el cost d'expropiació d'aquests, i que per llur situació, quedaran enllaçats a Barcelona per una carretera de

primer ordre (carretera de Santa Creu de Calafell) i un ferrocarril d'interès general (Ferrocarrils de M. S. A.), la qual cosa fa que es pugui afirmar que amb aquell emplaçament, l'Aeriport serà evidentment l'Aeriport de Barcelona.

Expropiacions. — Declarat per recent disposició del Govern de la República, d'utilitat pública l'Aeriport de Barcelona, l'Ajuntament podria, una vegada aprovat el projecte, efectuar l'expropiació dels terrenys necessaris per a l'emplaçament de les instal·lacions, i a aquest fi, procedeix l'exposició pública prèvia del projecte, amb la inclusió de la relació dels propietaris afectats. En aquesta part de l'avantprojecte hi figuren els plànols detallats de la zona afectada, amb un detall més que suficient per a procedir a tots els tràmits legals de l'expropiació, i donada la urgència pel començament dels treballs, el que subscriu opina que hauria d'elevarse a projecte definitiu l'avantprojecte presentat.

Sols cal fer una aclaració: L'expropiació dels terrenys afectaria a un nombre de dues-centes tretze propietats diferents; per a cadascuna s'hauria d'incoar un expedient d'expropiació, la qual cosa suposaria un treball extraordinari i un gran retard en el començament de les obres. Per evitar això, seria una solució gestionar dels propietaris que constituïssin una Junta o Cooperativa, i únicament amb aquesta s'haurien de fer els tràmits d'expropiació; es facilitaria així enormement aquesta tasca, i per això, a títol de suggerència, ho fem constar en aquest informe.

Obres i instal·lacions

Una vegada adquirida la zona de terrenys necessaris per a les instal·lacions, s'hauran de realitzar obres que cal classificar en els grups següents:

- a) Explanació, construcció de camins i sanejament.
- b) Edificacions.
- c) Instal·lacions inherents a l'explotació de l'Aeriport.

Totes les obres i instal·lacions dels tres grups, estan estudiades amb el suficient detall dins de l'avantprojecte, perquè es pugui afirmar la viabilitat d'aquest sense que s'hagi de pensar en variacions d'importància durant el transcurs de l'execució de les esmentades obres.

Per consegüent, per a la redacció del projecte definitiu, solament caldrà completar els detalls de l'avantprojecte amb aquelles dades necessàries per al coneixement dels contractistes en el moment d'ésser tret a concurs o per a l'execució d'aquest en el moment de la realització.

I pensant amb aquesta realització i amb què l'Ajuntament pugui treure el major rendiment possible al sacrifici econòmic que aquesta obra li representa, creiem que el més encertat seria subdividir-la, als efectes de la contractació, d'acord amb els tres grans grups que hem exposat. Els dos primers, que presenten una gran homogeneïtat, poden ésser objecte de dues contractes independents; quant al tercer, que presenta una gran complexitat d'assumptes, s'hauria de proposar la realització per gestió directa, i celebrar la Comissió, en els casos que calgui, els concursos privats i restringits que puguin afavorir els interessos municipals, sens perjudici de les instal·lacions.

D'acord amb aquest principi, el projecte definitiu hauria de redactar-se també subdividit en projectes parcials per cada grup, tal com més endavant es detallarà.

Suposant aprovat per l'Ajuntament aquest avantprojecte, caldria la redacció del projecte definitiu abans de començar la construcció de l'Aeriport. Immediatament es presentarà a l'Ajuntament el dubte sobre la forma de portar a terme la redacció del projecte. Com que es tracta d'una obra que ha de fer l'Ajuntament, sembla que aquest projecte hauria d'ésser redactat directament pels Serveis Tècnics Municipals; una altra solució seria encarregar directament l'estudi del projecte al tècnic o tècnics especialitzats en la matèria, ja que el fet d'ésser especialitzats donaria a l'Ajuntament una major garantia d'encert en la tasca a ells encomanada. La primera solució fóra potser la més econòmica, però mancaria de la garantia de la segona, i com que no és missió de l'Ajuntament la construcció d'Aeriports, manca aquest de tècnics especialitzats en la matèria.

La segona solució, en canvi, presenta el dubte sobre la designació d'aquells tècnics especialitzats, ja que es tracta d'un afer que quasi acaba de néixer en la tècnica moderna, i que, com que sobretot a Espanya és completament nou, s'hauria de recórrer al desacreditat sistema del concurs, sense cap garantia d'èxit.

Per això nosaltres ens permetem de suggerir i proposar una solució intermèdia, que és la següent:

És evident que es tracta d'una obra municipal que l'Ajuntament ha de construir al seu càrrec, i que solament per això haurà d'ésser inspeccionada pels tècnics municipals, únics que tenen l'obligació ineludible de vetllar pels interessos de la Municipalitat.

Per altra part, prescindint de la finalitat a què es dedica l'Aeriport, es tracta de fer obres d'explanació, urbanitzacions, edificis, etc., etc., totes elles dintre de la tècnica ordinària de construcció. Solament cal pensar en l'especialització quan es pensa que aquelles instal·lacions són per un Aeriport, la qual cosa condiona i obliga a la tècnica ordinària de la construcció a emmotllar-se a determinades disposicions de detall i de conjunt, i a afegir-hi algunes instal·lacions pròpies per a l'explotació de l'Aeriport.

Per consegüent, la solució fóra que els projectes i les obres fossin estudiats, dirigits i construïts pel tècnic municipal, conjuntament amb el tècnic especialitzat, i quant al dubte que podria presentar-se en la designació d'aquest últim, sembla evident que l'arquitecte autor de l'avantprojecte ha demostrat la seva especialització més que suficient, encara que aquesta especialització hagi estat adquirida amb motiu de la redacció de l'avantprojecte que comentem.

Pressupost. — Forma part de l'avantprojecte l'estudi del pressupost de cada una de les obres i instal·lacions, calculat a base dels amidaments practicats per l'autor i dels preus que en la localitat regeixen.

Aquest pressupost, encara que no té el detall necessari per a poder servir de base de contractació de les obres, és suficient perquè es pugui afirmar que l'import de les obres i instal·lacions serà aproximadament el que figura en els pressupostos de l'avantprojecte, i en aquest sentit poden ésser acceptats.

El pressupost general de compra de terrenys i obres

puja a la quantitat de 8.162,638'25 ptes. per a l'Aeriport, i 1.972,399'30, per al Port de Zeppelins, o sigui, en total, 10.135,037'55 ptes.

Tenint en compte que gairebé la totalitat d'aquestes obres haurien d'ésser contractades per concurs, i que els pressupostos estan calculats a base dels preus d'execució material, aquesta quantitat s'hauria d'augmentar amb el 14 per 100 de contracta, amb la qual cosa resulta un import total d'11.050,659'70 ptes.

Cal observar que en l'avantprojecte no s'acompanya cap estudi sobre els ingressos probables que l'exploatació de l'Aeriport pot produir a l'Ajuntament o al Patronat que es creï per aquella explotació, el qual hauria estat molt interessant, per la qual cosa proposem que aquest estudi es faci amb motiu de la redacció del projecte definitiu.

* * *

Després de l'anteriorment exposat anem a entrar a la segona part de l'informe demanat per aquesta Comissió, i que fa referència a l'execució de les obres.

És evident que aquestes obres s'han d'ajustar a la legislació vigent en matèria de contractació municipal i que, per consegüent, mentre no es presentin determinades circumstàncies, aquestes obres haurien d'ésser adjudicades mitjançant subhasta pública, per la totalitat o bé per a cada una de les obres que integren el projecte.

Ara bé; tenint en compte la importància d'aquestes, la dificultat que algunes d'elles presenten, així com la necessitat de tenir determinades garanties sobre les construccions i instal·lacions que han d'ésser objecte de contractació, nosaltres opinem que, en principi, s'ha d'emprar el sistema de concurs, que permet a l'administració tenir en compte en el moment de l'adjudicació, no solament el menor preu ofert, sinó també la solvència tècnica i econòmica de l'adjudicatari.

Però encara hi ha més; és el propòsit de la Comissió Municipal de l'Aeriport que per al mes de maig pugui començar a funcionar el servei normal del Port per a Zeppelins, a fi d'aconseguir que sigui Barcelona punt de parada del «Graf Zeppelin» en el seu viatge d'Europa a Amèrica.

Perquè això sigui un fet, al mes de maig d'aquest any s'han de tenir completament acabades una sèrie d'obres indispensables, com són: Pal d'ancoratge, amb els seus accessoris imprescindibles per a la seva utilització, i camí que condueixi, des de la carretera de Calafell i des de l'estació de Gavà, del ferrocarril de M. S. A., a l'Aeriport; Avinguda del Zeppelin (entre l'Aeriport i el port d'ancoratge); instal·lacions d'aigües i enllumenat; instal·lació de proveïment d'hidrogen; desguassos, etc., a més de l'expropiació dels terrenys afectats per aquestes obres.

Totes aquestes obres, encara que algunes d'elles se substitueixen per una solució provisional, no poden ésser acabades en el mes de maig si no es comencen tot seguit d'haver-se aprovat el projecte, ja que el termini mínim per a llur execució és de tres mesos. Ara bé; els tràmits normals d'una subhasta o concurs públic exigeixen un període de temps mínim de quaranta dies després de l'aprovació del projecte; per consegüent, és impossible que aquestes obres siguin adjudicades per aquests procediments, i s'haurà de declarar-les exemptes dels tràmits de subhasta o concurs per raons

de reconeguda urgència, i procedir a l'execució mitjançant concursos privats, amb un termini el més reduït possible de licitació.

Resumint tot l'anteriorment exposat, el que subscriu té l'honor de proposar a la consideració de la Comissió Municipal de l'Aeriport les conclusions següents:

Primera. — Que pot aprovar-se l'avantprojecte redactat per l'arquitecte senyor Puig i Gairalt, d'Aeriport de Barcelona i Port de Zeppelins, pel que respecta a l'emplaçament, programa i disposicions generals de les instal·lacions que han de constituir el futur Aeriport de Barcelona.

Segona. — Que tenint aquest avantprojecte els detalls necessaris i suficients pel que fa referència a l'adquisició dels terrenys necessaris per a l'emplaçament, com són els plànols parcel·laris per a cada una de les finques afectades, relació de propietaris, inscripcions i càrregues de les finques, etc., etc., es resolgui donant el caràcter de projecte definitiu a aquest apartat de l'avantprojecte presentat, o sigui, tot el que comprèn el cap. I a de la memòria i els títols A, B i C del cap. I del Pressupost, i que, per consegüent, es realitzin tots els tràmits d'expropiació a base dels documents que figuren en l'avantprojecte.

Tercera. — Que a fi de facilitar en el possible els tràmits i gestions necessaris per aquesta expropiació, es faci el que calgui per tal que es constitueixi una Junta o Cooperativa de propietaris afectats, amb la qual solament s'hauria d'entendre l'administració.

Quarta. — Que la redacció dels projectes definitius de construcció es faci conjuntament per l'arquitecte autor de l'avantprojecte i assessor tècnic de la Comissió, senyor Puig i Gairalt, i la Subdirecció de Vialitat i Transports de l'Ajuntament, la qual proposarà a la Comissió la designació del personal tècnic que calgui per a portar a terme els treballs corresponents a cada especialitat facultativa.

Cinquena. — Que per a la redacció del projecte definitiu, i en vista a l'adjudicació de les obres, se subdivideixi aquell en els projectes parcials següents:

- A) Obres d'explanació i urbanització.
- B) Instal·lacions inherents a l'explotació de l'Aeriport.
- C) Edificacions.
- D) Projectes parcials dels annexos.
- E) Pal d'ancoratge de Zeppelins i instal·lacions accessorïes.

Sisena. — Que per tal que pugui ésser un fet que pel mes de maig proper estigui en condició de funcionament tot el que es refereix al Port de Zeppelins, es redactin tot seguit els projectes parcials per a l'execució de les obres urgents següents:

- a) Carretera d'accés a l'Aeriport.
- b) Arranjament del camí de la vila i del camí del peu del talús del ferrocarril.
- c) Camí d'entrada a l'Aeriport.
- d) Avinguda del Zeppelin.
- e) Obres de desguàs i sanejament del Port de Zeppelins.
- f) Canonada per al proveïment d'hidrogen des de l'estació del baixador de l'Aeriport fins al Port de Zeppelins.
- g) Pal d'ancoratge del Zeppelin.
- h) Via circular i subministrament del carro de popa.

i) Instal·lacions accessorïes per al Port de Zeppelins, com són el pou d'aigua, proveïment de benzina, cabrestant de maniobres, etc., etc.

Setena. — Totes aquestes obres i instal·lacions seran objecte de dos projectes parcials: el primer comprèn els apartats *a a f*, ambdós inclosos, i es pot anomenar «Projecte de les obres d'explanació i vies d'accés al Port de Zeppelins de Barcelona». El segon comprèn els apartats *g, h i i*, i es pot anomenar «Projecte de subministrament i muntatge del pal d'ancoratge i altres elements accessoris del Port de Zeppelins de Barcelona».

Vuitena. — Una vegada siguin redactats aquests projectes, i aprofitant el termini de trenta dies que ha de durar l'exposició pública de l'avantprojecte, pel que fa referència a les expropiacions, es podrien anunciar els concursos per a l'adjudicació de les obres, les quals haurien d'estar ja començades el dia 1.^r de març si han d'ésser acabades el mes de maig.

És tot el que el subscrit es creu en el deure d'informar en compliment de l'encàrrec fet per aquesta Comissió, la qual, millor assessorada, resoldrà el que estimi més convenient.

Barcelona, 28 de gener del 1933. — L'Enginyer cap, *Lluís Jara.*»

DECRET DEL GOVERN DE LA GENERALITAT FACULTANT L'AJUNTAMENT DE BARCELONA PER A CONSTRUIR EL SEU AERIPIORT

El Govern de la Generalitat aprovava, amb data 7 de febrer del 1933, el següent Decret facultant l'Ajuntament de Barcelona per a construir l'Aeriport. Deia:

«Per acord de la Comissió Mixta per a la implantació de l'Estatut de Catalunya, de data 20 de gener proppassat, posat en vigor pels Decrets del Govern de la República i del de la Generalitat del 25 i 26 del mateix mes, respectivament, han estat traspassats a la Generalitat de Catalunya, de conformitat amb el paràgraf 11.^è de l'art. 5.^è de l'Estatut, els serveis d'Aviació civil en el que es refereix a la construcció d'Aeriports, i es transfereixen també a la Generalitat les facultats executives que li atribueix l'apartat 9.^è del mateix article en el relatiu al dret d'expropiació.

Pertany, doncs, a la Generalitat l'execució de la legislació general de la República en la dita matèria, per mitjà dels Organismes i Comissions corresponents per a articular com cal tot allò que es refereix a l'Aviació civil. Més endavant, en conseqüència, hauran de dictar-se les resolucions adequades. De moment, però, l'Ajuntament de Barcelona, fonamentant-ho en raons d'oportunitat, estima convenient procedir a la iniciació de la construcció de l'Aeriport, per la qual cosa es fa precis dictar les mesures adients perquè pugui començar-se amb la urgència necessària. No pot la Generalitat negar-se a facilitar en el terreny legal la realització d'aquesta obra tan beneficiosa per a Barcelona, i per això entén que pertoca retornar al seu Ajuntament les facultats de què fou privat per la R. O. del 28 de febrer del 1931, en el que es refereix a la construcció de l'Aeriport, així com concedir-li les facultats necessàries per a la ràpida tramitació de les gestions de caràcter administratiu indispensables i que corresponen a funcions també traspassades a la Generalitat, i les quals s'inspiren en antecedents legals dictats per a

casos semblants i en les normes generalment establertes en matèria aeronàutica.

Ateses les raons exposades, de conformitat amb el Consell Executiu i a proposta del Conseller d'Agricultura i Economia,

Decreto:

Art. 1.^r L'Ajuntament de Barcelona queda facultat per a la construcció del seu Aeriport, que serà considerat com d'interès general o de servei públic.

Per a la construcció de l'Aeriport, l'Ajuntament de Barcelona queda autoritzat per a percaçar del Govern de la República les aportacions que per aquest objecte figurin en els plans generals de l'Estat, i que no han motivat encara acord de la Comissió Mixta de traspàs de serveis, així com també les subvencions o aportacions de caràcter extraordinari que cregui convenient demanar com a contribució de l'Estat a la construcció de l'Aeriport.

Art. 2.^a És de competència exclusiva del susdit Ajuntament la determinació de l'emplaçament de l'Aeriport, tant si és dins del terme municipal de la ciutat com si és fora d'ell.

En acordar el lloc d'emplaçament, l'Ajuntament fixarà la zona de servitud al voltant de l'Aeriport, en la qual seran prohibits o restringits l'aixecament d'edificis, les instal·lacions de cables aeris, línies telegràfiques o telefòniques i tota altra obra, plantació o construcció que pugui pertorbar el servei de l'Aeriport o la navegació aèria a juí del que dictaminin els experts en matèria aeronàutica.

Art. 3.^r L'Ajuntament de Barcelona i els seus agents i funcionaris tindran damunt la zona de l'Aeriport, Port de Zeppelins, zona de servitud i camí especial que hi condueixi des de Barcelona, autoritat i jurisdicció amb les mateixes facultats que tenen dintre el terme municipal de la ciutat.

Art. 4.^è Per a tots els efectes de la Llei d'Expropiació forçosa, per ésser la construcció de l'Aeriport de Barcelona considerada com obra d'utilitat pública, l'acord municipal aprovatori del projecte i de l'avantprojecte en el que afecti a l'emplaçament dels terrenys on s'han de construir l'Aeriport i el Port de Zeppelins anex, implica la declaració de la dita utilitat pública i la conseqüent necessitat d'ocupació dels terrenys afectats.

Art. 5.^è Atesa la reconeguda urgència de començar, tot seguit d'aprovar-se l'emplaçament de l'Aeriport i Port de Zeppelins, els treballs de construcció corresponents, l'Ajuntament de Barcelona podrà aplicar el Decret del Govern de la República, del 30 d'octubre del 1931, i, en conseqüència, ocupar tot seguit, comunicant-ho als propietaris amb vuit dies d'anticipació, els terrenys compresos dintre dels futurs Aeriport i Port de Zeppelins, sense necessitat del dipòsit previ. A l'endemà d'efectuar-se l'ocupació, l'Ajuntament començarà la instrucció de l'expedient, en el qual es compliran tots els terminis que assenyalin les disposicions vigents, fins a l'acabament de l'expedient i pagament de les indemnitzacions que corresponguin als propietaris expropiats.

Art. 6.^è Les mateixes facultats tindrà per a l'obertura i urbanització de la via especial de comunicació que hagi de servir d'enllaç de l'Aeriport i Port de Zeppelins amb Barcelona.

Art. 7.^è En la tramitació de l'expedient d'aprovació del projecte, que no haurà de sotmetre's a la

Comissió Sanitària mentre per la Generalitat de Catalunya no es dictin disposicions posteriors, l'Ajuntament de Barcelona s'adaptarà a allò que està previst en el Reglament d'Obres, Serveis i Béns municipals, essent, però, de quinze dies el termini d'exposició al públic.

Art. 8.^o En el cas que es presentés discrepància en l'aplicació d'algun dels preceptes del present Decret entre l'Ajuntament de Barcelona i algun dels Ajuntaments, la demarcació dels quals afecti, els que es considerin lesionats, podran recórrer davant del Conseller de Governació de la Generalitat, el qual, després de dictaminar sobre el cas, elevarà la proposta al Consell Executiu, per a la seva definitiva resolució.

Barcelona, 7 de febrer del 1933. — El Conseller Delegat, *Carles Pi i Sunyer*. — El Conseller d'Agricultura i Economia, *J. Selves i Carner*.

APROVACIÓ PEL CONSISTORI DE L'EMPLAÇAMENT DE L'AERIPIORT I PORT DE ZEPPELINS ANEX, DE L'AVANTPROJECTE CORRESPONENT, I ENCÀRREC DEL PROJECTE DEFINITIU

El dia 8 de febrer del 1933, la Comissió Municipal de l'Aeripiort es reunia sota la presidència de l'Alcalde, doctor Aguadé, i, a la vista del Decret del 7 de febrer del Govern de la Generalitat, i de l'informe prévi dels Serveis Tècnic Municipals, — ambdós documents transcrits —, acordava portar al Consistori un dictamen urgent, que deia:

La Comissió Municipal de l'Aeripiort té avui l'alta satisfacció d'adreçar-se al Consistori per a sotmetre a la seva aprovació l'avantprojecte d'Aeripiort, és a dir, proposant la manera de portar a cap amb rapidesa aquesta obra d'importància tan cabdal per a l'engrandiment de la ciutat, i com que la proposta és la finalitat principal per a la qual fou creada la Comissió, per això se sent orgullosa de poder oferir a l'Ajuntament la solució que creu més apropiada.

Arribada la Comissió al moment solemniat d'iniciar la construcció de l'Aeripiort, empresa d'enorme responsabilitat, atès que tant el Govern de la República com el de la Generalitat, tenen esperances fonamentades en l'obra de l'Ajuntament de Barcelona, esperances que no podem pas frustrar, és hora de recapitular breument tot el fet fins ara.

Tot seguit de constituïda la Comissió, es donà compte de la importància que té per a Barcelona posseir un Aeripiort amb tots els elements que exigeix la tècnica aeronàutica, encaminant primer els seus estudis a examinar els pocs antecedents que restaven d'actuacions municipals anteriors. Després fou necessari cerciorar-se de les condicions que ha de reunir un Aeripiort, per exemple, aïllament de tota zona urbana, emplaçament en un lloc que no estigui voltat d'obstacles, establiment al seu voltant d'una zona de servitud, que estigui unit a la capital amb bones vies de comunicació, que disposi de superfície suficient, que el terreny tingui si és possible un drenatge natural que sigui com més pla millor.

En l'examen d'antecedents calgué veure totes les idees que s'havien suggerit en matèria d'emplaçament fins a l'acord del Consell Superior d'Aeronàutica del 8 de novembre del 1929, confirmant-ne un de la Co-

missió gestora que aleshores actuava amb intervenció municipal, d'instal·lar l'Aeripiort a Hospitalet. No pot la Comissió, en aquesta ràpida exposició de fets, resumir tots els inconvenients d'aquell emplaçament, presentat a un concurs d'oferta de terrenys que aleshores es convocà, perquè en la Memòria que s'acompanya es donen més àmplies referències; però, en resum, ha d'invocar la comunicació de la Junta Central de Aeropuertos d'11 d'abril del 1932, en la qual es diu que actualment no pot pensar-se en ubicar l'Aeripiort en aquell lloc.

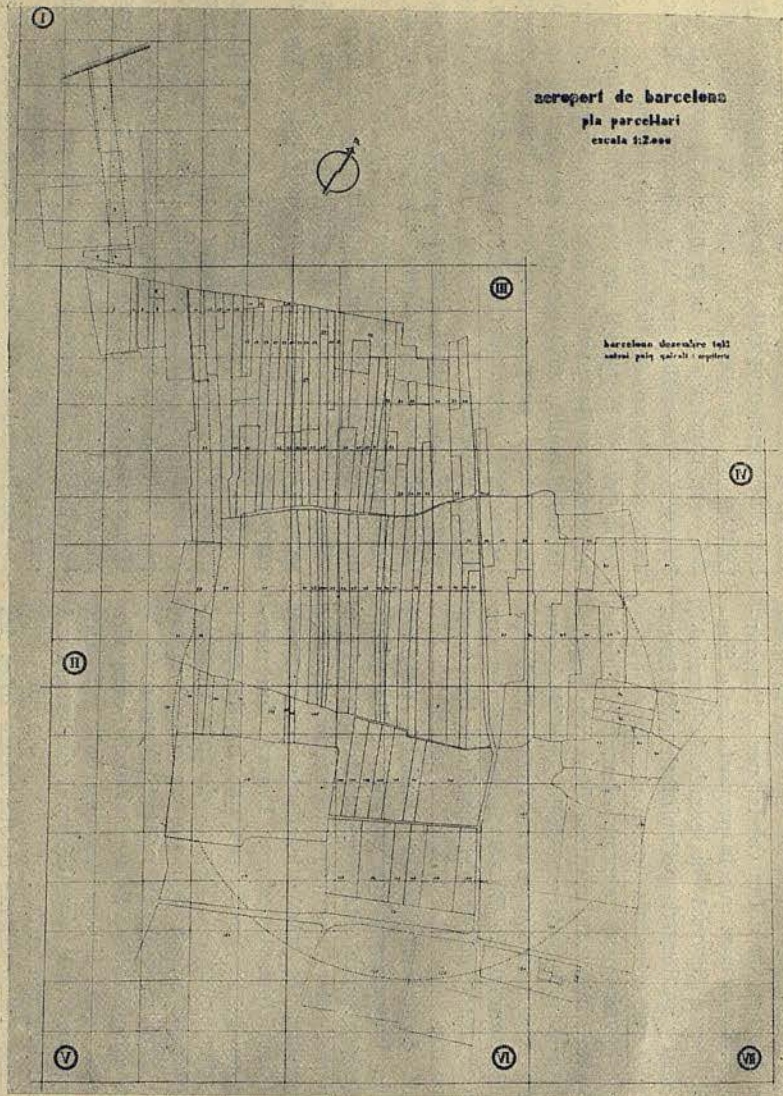
Vingué després la R. O. del 28 de febrer del 1931, dictada pel Govern Aznar, en la qual es dissolia la Comissió gestora de l'Aeripiort de Barcelona; però, al cap d'un mes i mig, amb la proclamació de la República i constitució d'aquest Ajuntament, emprengué la sotasignada Comissió els estudis i treballs dels quals anem fent esment. L'estudi geològic, degudament assessorat, dels terrenys; llur situació geogràfica, des del punt de vista aeronàutic; llurs cotes de nivell; el fet de trobar-se lliure de boires i fums de xemenes i molts d'altres avantatges, portaren a la Comissió el convenciment que l'emplaçament més adequat és el de Viladecans, i així es determinà en desembre del 1931. Es posà aquest criteri en coneixement de la Junta Central de Aeropuertos, la qual exposà el seu punt de vista en la forma que més avall al·ludirem.

Entretant, en sessió del 22 de gener de l'any passat, s'autoritza la Comissió per a encarregar els estudis d'avantprojecte d'Aeripiort. Aquest fou redactat per l'assessor de la Comissió, l'arquitecte senyor Antoni Puig i Gairalt. No escau a la sotasignada fer el judici d'aquest avantprojecte, que ha estat fet prou favorable per bon nombre de tècnics aeronàutics nacionals i estrangers, però es veu obligada, respecte l'emplaçament proposat, a recollir el parer de la Junta Central de Aeropuertos, la qual, en ofici d'11 d'abril del 1932, conclou amb la manifestació concreta que els terrenys proposats per l'Ajuntament de Barcelona reuneixen bones condicions per a Aeripiort.

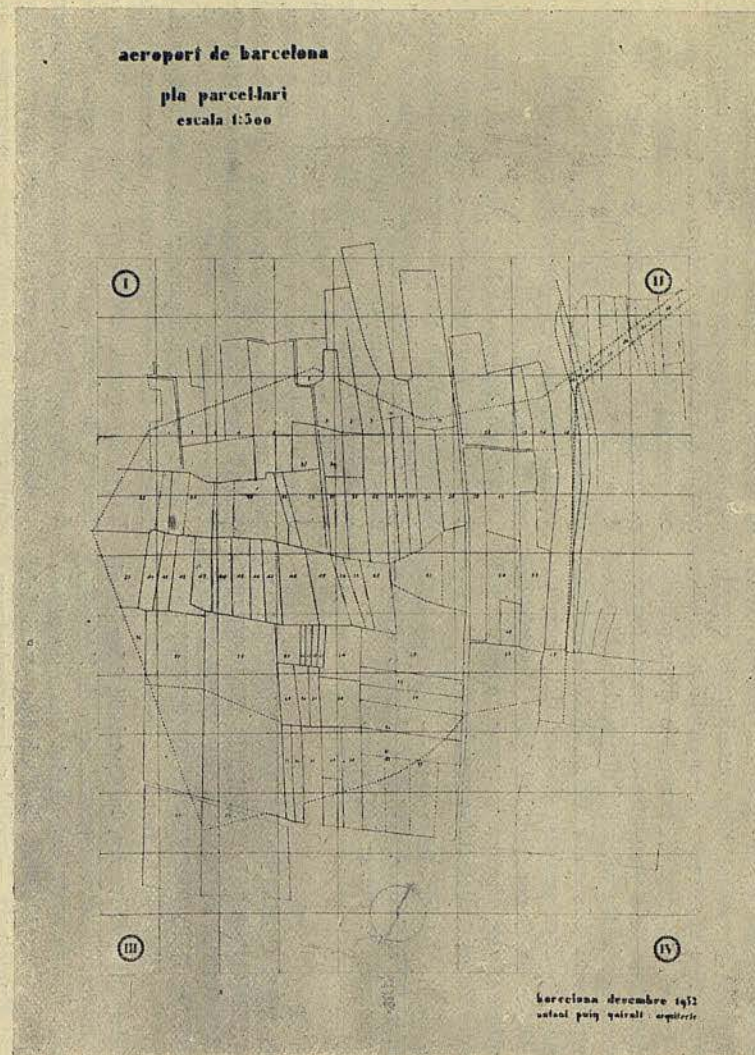
A part de l'exposat, en novembre de l'any passat, estigueren a Barcelona el doctor Eckener i el comandant Lehmann, amb els quals es plantejà la qüestió de construir, annex a l'Aeripiort, un Port de Zeppelins, i davant la comunicació oficial dels dits senyors, del 20 de novembre, la Comissió encarregà a l'assessor senyor Puig i Gairalt, l'ampliació de l'avantprojecte a la instal·lació del pal d'ancoratge per al Zeppelin, etc. És aquesta una qüestió urgentíssima, si el dia 6 de maig d'enguany el «Graf Zeppelin» ha de tocar Barcelona, com s'ha anunciat oficialment, i per això se sotmetran tot seguit al Consistori les corresponents propostes d'acord.

Ara solament resta a la infrascrita Comissió recollir l'acord de la Comissió Mixta de traspàs de serveis a la Generalitat, del 20 de gener darrer, posat en vigor pels Decrets del Govern de la República i del de la Generalitat, del 25 i 26 del mateix mes, traspasant a la Generalitat els Serveis d'Aviació civil en el que es refereix a la construcció d'Aeripiorts, i les facultats executives en el relatiu al dret d'expropiació.

En l'acord de la Comissió Mixta de Serveis ja es fa menció de la tasca que ve acomplint la sotasignada, i ampliant i acceptant aquest criteri, ha vingut el Decret del Consell Executiu de la Generalitat, de data



Pla parcel·lari de l'Aeroport



Pla parcel·lari del Port de Zeppelins

d'ahir, que ens facilitarà l'honorosa i difícil obra de la construcció de l'Aeriport.

Cal, doncs, per a fer-nos dignes de la missió que se'ns encomana, procedir a l'aprovació de l'avantprojecte en el que es refereix a l'emplaçament, i encomanar amb urgència la redacció del projecte definitiu.

Entén la infrascrita que el desenrotllament del projecte ha de fer-se, com ha succeït en casos semblants, amb l'estreta col·laboració dels Serveis Tècnics Municipals amb l'autor de l'avantprojecte, unint la preparació tècnica aeronàutica d'aquest amb els problemes generals d'urbanització que coneixen els primers. Els altres extrems de la proposta són a bastament justificats pels antecedents exposats, i, per altra part, són en compliment de les autoritzacions conferides per la Generalitat.

Per les raons exposades, la sotasignada,

Opina podria l'Ajuntament servir-se acordar:

Primer. — Que s'aprovi l'avantprojecte d'Aeriport de Barcelona, de Port de Zeppelins anex a aquell i de via especial de comunicació, redactats per l'assessor arquitecte senyor Antoni Puig i Gairalt, en mèrits dels encàrrecs de la Comissió, del 29 de gener i 28 de novembre de l'any passat, usant de l'autorització concedida en sessió del 22 de gener del 1932, els quals avantprojectes consten en la Memòria, plànols i presupost. (Documents n.º 1, 2, 3 i 4.)

Segon. — Que com a conseqüència de l'aprovació de l'avantprojecte, s'entengui que l'emplaçament de l'Aeriport amb serveis complementaris i Port de Zeppelins anex seran els que figuren en el dit avantprojecte, i que estan incloses en el seu recinte les finques contingudes en l'avantprojecte esmentat, l'aprovació dels quals documents implica la declaració d'utilitat pública i necessitat d'ocupació dels terrenys afectats.

Tercer. — Al voltant del perímetre de l'Aeriport amb els seus serveis complementaris i del Port de Zeppelins anex, als quals es refereix l'extrem anterior, s'estableix una faixa de mig quilòmetre d'amplada, com a zona de servitud, en la qual seran prohibits o restringits l'aixecament d'edificis, les instal·lacions de cables aeris, línies telegràfiques o telefòniques i tota altra obra, plantació o construcció que pugui pertorbar el servei de l'Aeriport o la navegació aèria, a juí del que dictaminin els experts en matèria d'aeronàutica.

Quart. — Que s'exposin els dits documents, pel termini de quinze dies hàbils, als efectes de reclamació.

Cinquè. — Que pels Serveis Tècnics Municipals, conjuntament amb l'autor de l'avantprojecte, es redacti el projecte definitiu, que serà sotmès a l'aprovació del Consistori.

L'Ajuntament, amb tot, resoldrà allò que cregui millor.

Barcelona, 8 de febrer del 1933. — J. Ventalló.
— J. Pellicena. — J. Domènech.»

Aquest dictamen fou aprovat en sessió del dia 10 de febrer amb el sol vot en contra del regidor senyor Bertran de Quintana.

INAUGURACIÓ DE L'EXPOSICIÓ DE L'AVANTPROJECTE DE L'AERIPORT

El dia 11 — vint-i-tresè aniversari del primer vol efectuat a l'Hipòdrom de Barcelona per Lucien Mamet,

primer vol realitzat a Catalunya i en terres hispàniques — la Comissió Municipal de l'Aeriport inaugurava al públic, als subterranis de la Plaça de Catalunya, l'exposició del seu avantprojecte, que, pel que es referia a emplaçament, havia estat aprovat el dia abans, pel Consistori barceloní.

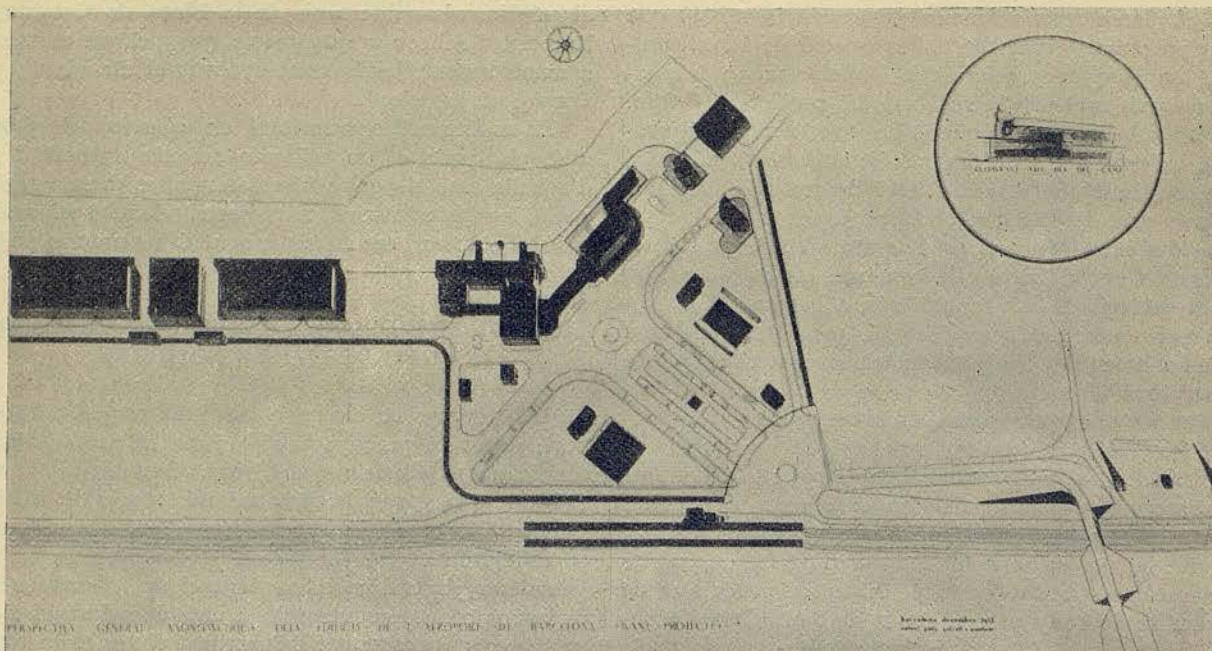
Hi assistiren les autoritats, els cònsols dels països amb els quals estem relligats aeronàuticament i els d'aquells amb els quals hi estarem si es duen a realització les línies àeries en projecte. També hi assistí Ernst Lehmann, segon comandant del «Graf Zeppelin».

EL PROJECTE D'INSTAL·LACIÓ DE L'AERIPORT I DEL PORT DE ZEPPELINS

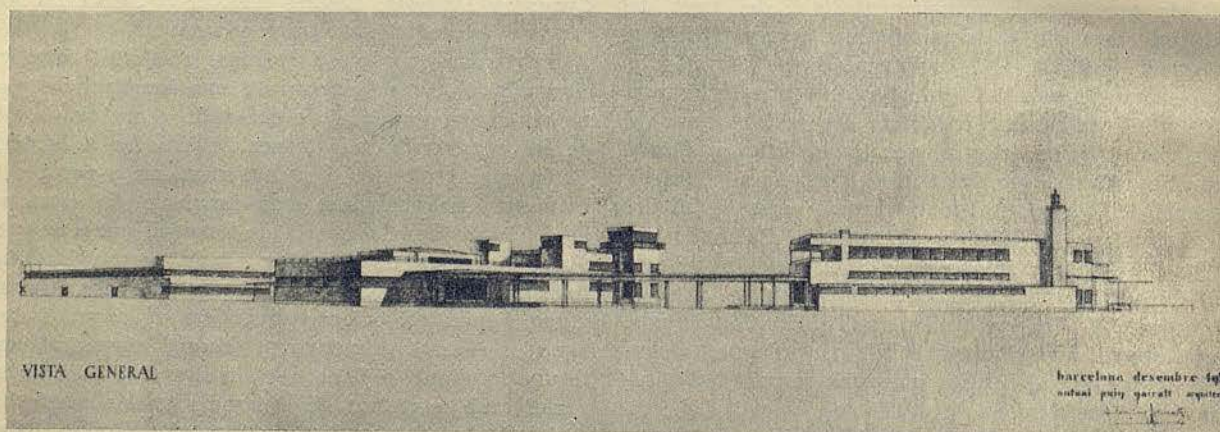
Els terrenys en els quals ha estat projectat l'Aeriport, aprovats per a aquest objecte en sessió consistorial del 10 de febrer del 1933, damunt dels quals cau des d'aleshores la servitud inherent a la utilitat pública i expropiació forçosa consegüents, ocupen una superfície de 105'790 hectàrees. Cal adquirir-los, i indemnitzar els cultius i les plantacions. També s'han de comprar i indemnitzar les trenta-dues instal·lacions per a regar. Comprat i indemnitzat el terreny i tot el comprès dins d'ell, es procedirà a l'explanació d'aquest, que tot i essent sensiblement pla, presenta pendent cap al sud i del centre a llevant i ponent de 0'75 per 100, compresa des de la cota màxima al límit nord de 5'10 metres sobre el nivell del mar, a la mínima de 2'48 metres sobre el nivell del mar en el límit oest. Aquesta operació representa un desmunt de 88,997'50 metres cúbics i un replè de 30,466 metres cúbics, quantitats que donen un sobrant de 58,531 metres cúbics, que s'aprofitaran per al replè de la carretera d'accés. Aconseguida l'explanació del camp, se sembrarà amb gram *Cyanodon Dactylon*, després d'haver-lo consolidat amb camions locomòbils i corrons piconadors.

Les primeres obres a realitzar són: El camí que circumda el camp, el qual té una longitud de 3,496 metres i una amplada de caixa de 4 metres, a part de les cunetes laterals trapezials tallades a la terra. El ferm serà piconat, i se li donarà un 9 per 100 de bombeig. Es procedirà a la desviació del camí vell de València, de 960 metres de longitud, amb una amplada de caixa de 6 metres, amb cunetes laterals i ferm en la forma darrerament esmentada. Es disposarà d'una sèquia col·lectora, circumdant el camp, i entre aquest i el camí primerament descrit. Aquesta sèquia té una longitud total de 4,067 metres i una secció trapezial amb 4 metres de separació en les arestes superiors i 3 metres en les inferiors. La làmina d'aigua es presenta en la dita secció amb una alçada màxima de 0'90 metres. La plaça d'entrada serà coberta en una extensió de 173 metres. A més dels camins esmentats, caldrà fer-hi una carretera d'accés, que arrancarà del quilòmetre 13 de la de Barcelona a Calafell, i amb una longitud de 670 metres permetrà anar fins a la plaça d'entrada, sobrepasant la via del tren de M. S. A., amb una pendent màxima de 5'2 per 100 i una mínima d'1'70 per 100; serà d'una amplada de 8 metres, 6 de ferm piconat i 2 de voreres laterals.

Al peu de la carretera d'accés, i un cop deixada la via del tren, es disposarà la plaça d'entrada. Aquesta té una superfície de 4,500 metres quadrats, en forma



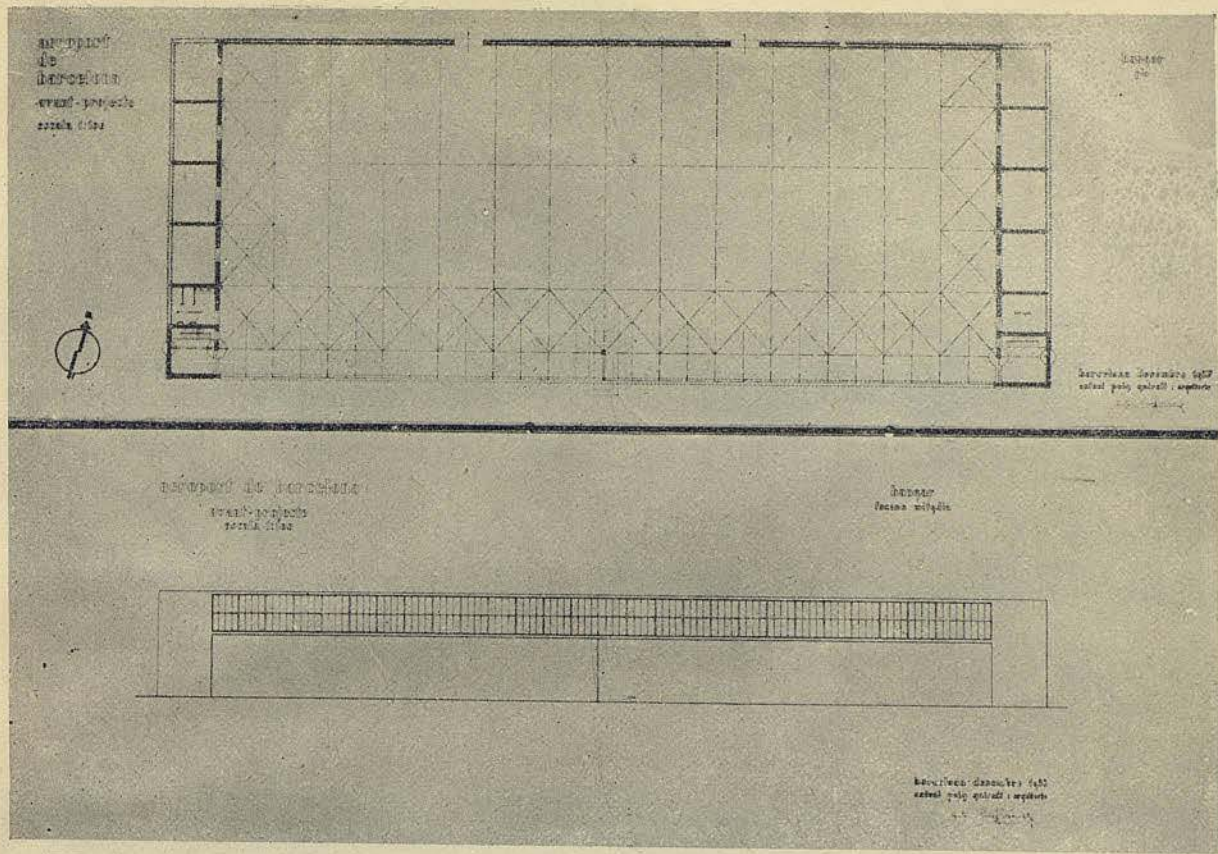
Perspectiva general axonòmica dels edificis de l'Aeroport de Barcelona. Al cercle, perspectiva del Restaurant vist des del camp



VISTA GENERAL

Barcelona desembre 1918
arquitecte J. Gual

Vista general de l'Aeroport



Pla d'un dels hangars i vista de la façana migdia

de quart de cercle. El paviment es disposarà de ferm asfaltat en calent, en l'espai destinat a tràfec rodat, i de lloseta hidràulica, en les voreres.

Aquesta plaça d'entrada és lligada amb els edificis de l'Aeriport mitjançant una avinguda amb calçada doble, en previsió a les grans aglomeracions, d' 10 metres cada una, i 5 metres a cada banda d'ambdues calçades, per a estacionament de vehicles. Les calçades vénen separades per una faixa de 20 metres, plantació central i voreres a cada banda. Aquesta avinguda té una superfície total de 6,700 metres, i una amplada de 64 metres, amb una llargada de 93 metres. El paviment és de ferm asfaltat en calent, en les calçades; de ferm consolidat, en l'espai d'estacionament de vehicles; de lloseta hidràulica, en les vores de separació de les calçades, i de terra i morter, en les voreres extremes.

L'avinguda descrita condueix a la plaça central amb una superfície de 6,750 metres, en la qual s'ha previst el paviment igualment que a la plaça d'entrada.

Aquesta plaça central, cap a la dreta, té una avinguda que enfila de dret al bell mig del pal d'ancoratge dels Zeppelins, i que forma un eixampla davant del restaurant, corresponent a la façana migdia, d'una superfície de 2,150 metres quadrats. Aquesta plaça és de ferm asfaltat en la part que correspon a l'avinguda que ens hi porta. La resta és de ferm consolidat, i les voreres, de lloseta hidràulica i de terra i morter, segons la importància d'aquestes, en previsió al tràfec a què estan destinades.

La plaça central, per l'esquerra, ens porta a la plaça de l'estació, que amb una superfície total de

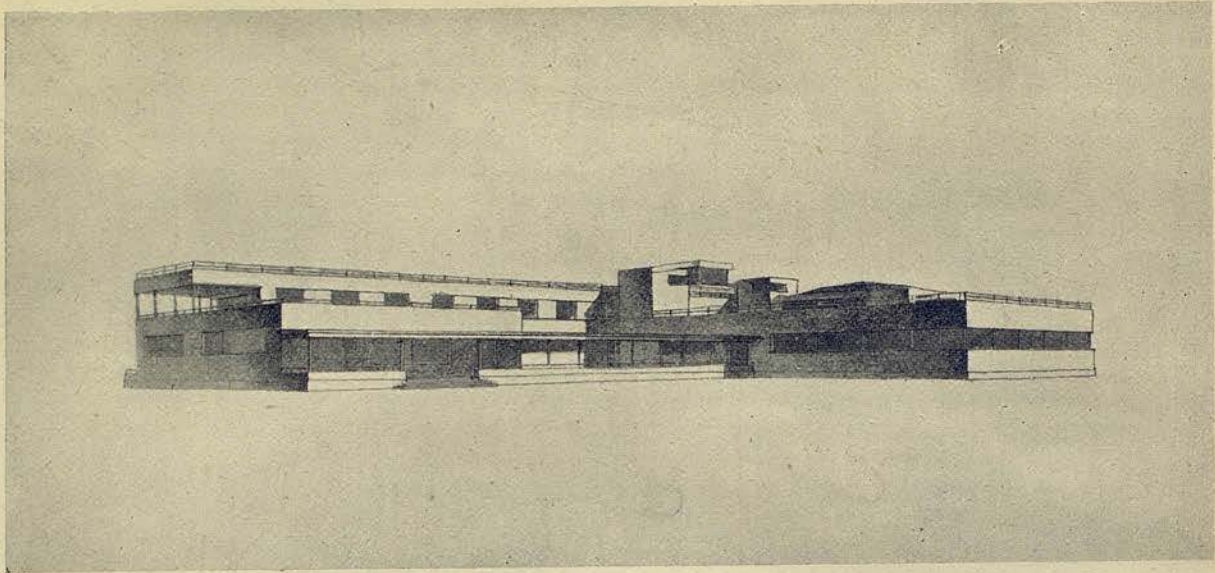
1,475 metres quadrats, ens permetrà tot el moviment de viatgers, mercaderies i correu.

La plaça d'entrada descrita, enllaçada amb l'avinguda principal, ho fa pel centre, mentre que per la dreta dona pas a l'avinguda del Zeppelin, d'amplada de 6 metres de ferm i 1 metre a cada banda de voreres. Té una llargada de 185 metres. La mateixa plaça, per la banda esquerra, ens porta a l'avinguda dels hangars. Amb aquestes dues avingudes, que constitueixen un veritable camí de ronda, donem, amb la del Zeppelin, accés directe al camp del mateix nom, i amb la dels hangars tenim la mateixa solució per al tràfec pesat, sota els dos aspectes : estació i hangars. L'avinguda als hangars té la mateixa secció transversal que la del Zeppelin, i en una llargada de 520 metres.

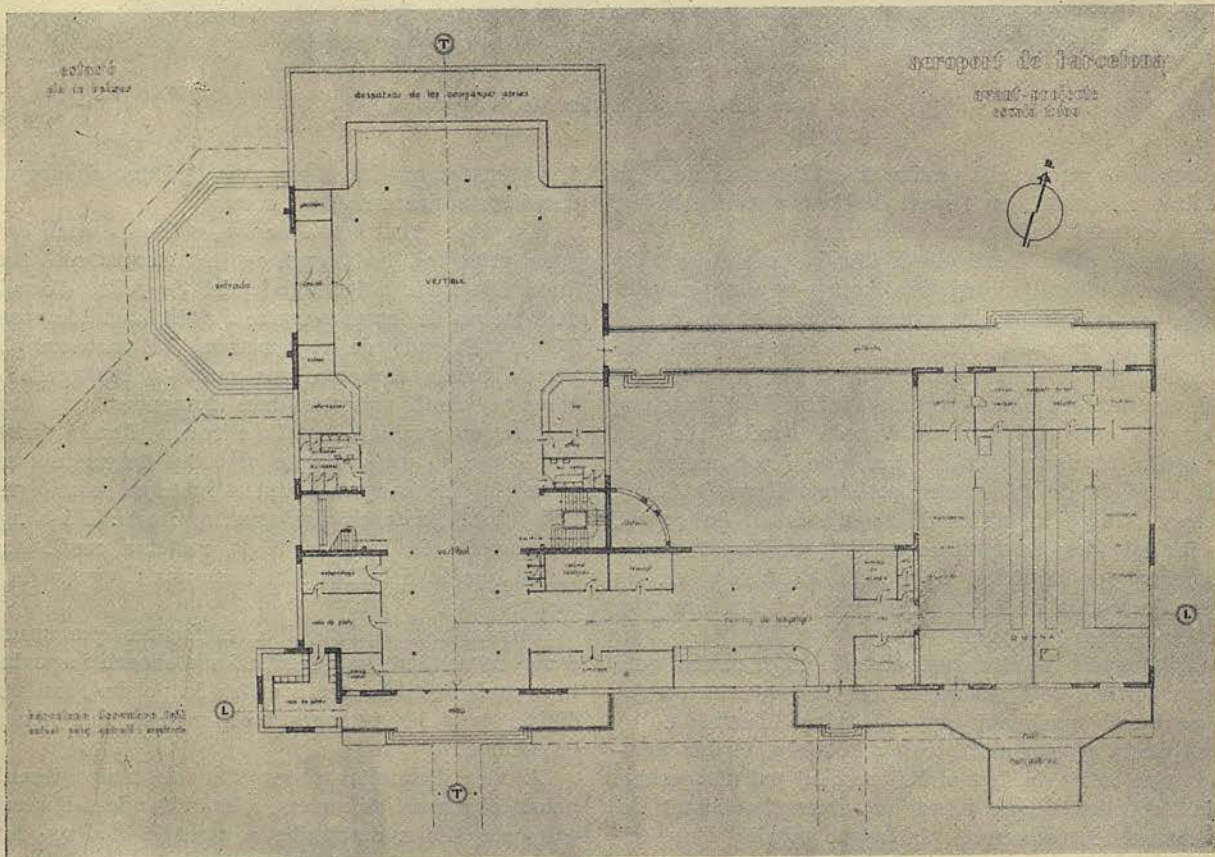
Davant dels edificis, i a les façanes que miren al camp de vol i aterratge, hi ha una superfície pavimentada amb formigó, per a evitar la polsina, tan perjudicial per a les persones i els motors, que aixequen les hèlixs.

A més d'aquestes obres, s'ha de tenir present la plantació normal de carrers, a les avingudes i el sembrat a les superfícies destinades a parcatge i altres detalls de jardineria.

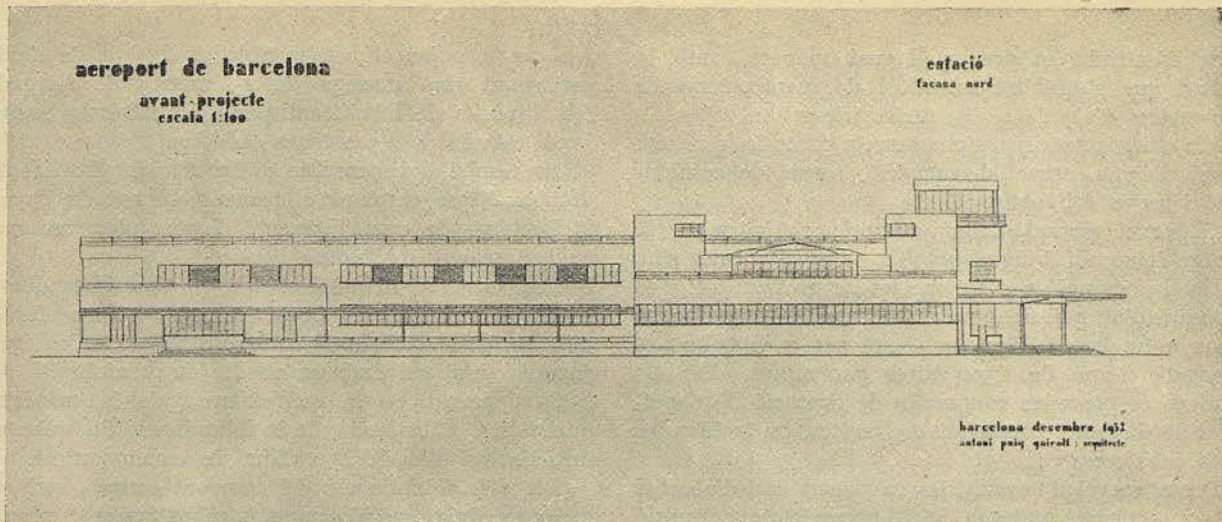
Com sigui que la sèquia col·lectora que circumda el camp, fa a la perfecció el servei de tanca, aquesta ens queda reduïda a 100 metres a la plaça d'entrada, i a 290 metres per a aïllar el públic de la superfície pavimentada dels avions. Aquesta tanca és de passamà i muntants de ferro de 2 polzades, i tela metàl·lica en el tros comprès en la pista pavimentada. A la



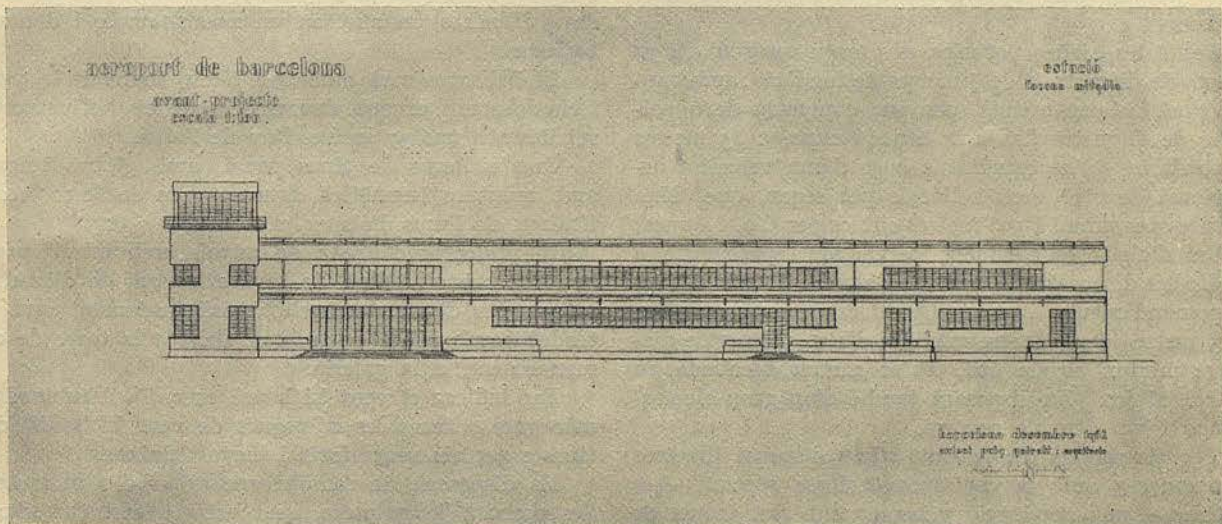
Perspectiva de l'edifici de l'Estació



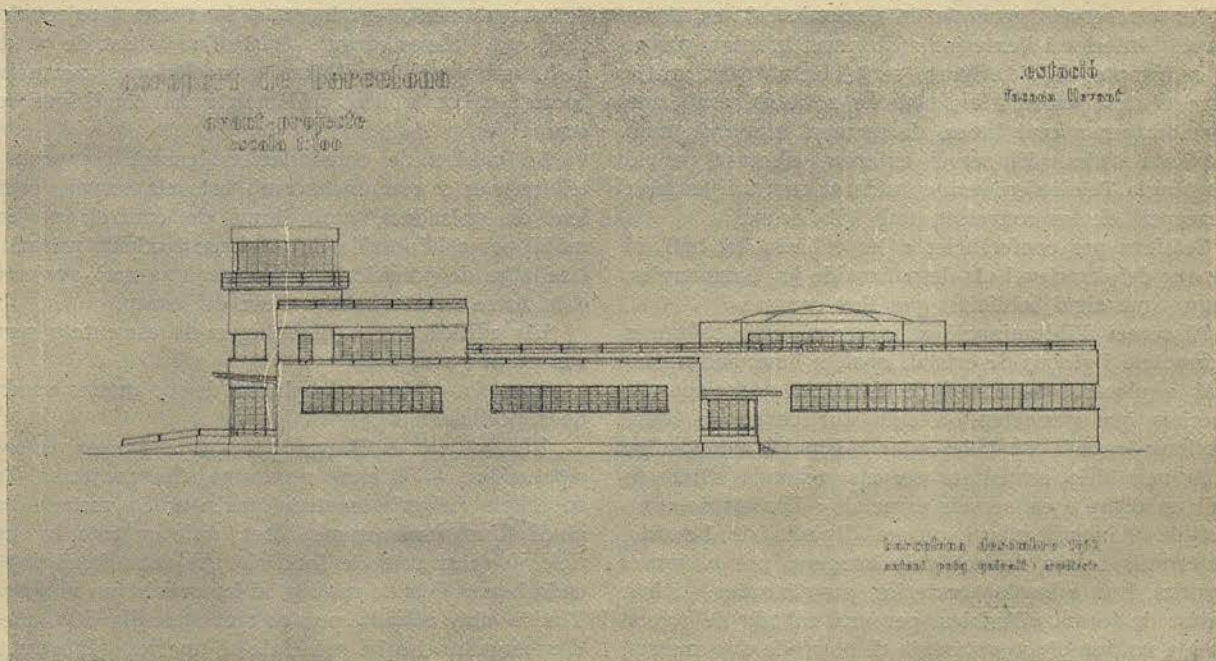
Pla de la planta baixa de l'Estació



Estació : Façana nord



Estació : Façana migdia



Estació : Façana llevant

plaça d'entrada es preveu d'igual manera, amb la variant que s'establirà un sòcol de mamposteria de 0'80 metres d'alçada i 0'45 metres de gruix.

Els edificis precisen d'uns serveis generals, que són: Servei d'aigua, servei d'evacuació, servei de comunicació i servei d'il·luminació.

El servei general d'aigua comprèn: Aigües per al regatge i incendi i aigua potable. Per al primer s'ha previst la captació a 5 i 6 metres de profunditat, i es disposarà d'un pou de 4 metres de diàmetre, que podrà donar normalment aigua suficient per a vuit boques d'incendi, a raó de 1,500 litres per minut. Per als estiatges es preveuen canonades de captació de 6 polzades de diàmetre fins a uns 15 metres, on trobem les capes subàlvees.

Per al servei d'incendi, les mànegues han d'abastar de 15 a 16 metres d'alçada, i serà necessària una pressió de 6 atmòsferes, que s'aconseguirà per mitjà de bombes d'impulsió acoblades directament a les canonades, accionades per un grup electrobomba centrífug i un altre de reserva.

Per a les aigües potables es preveu un pou d'1'50 metres de diàmetre i de 6 metres de fondària, amb captació pel sistema artesià, per una canonada de 6 polzades de diàmetre fins a la tercera capa, a 45 metres de fondària. S'ha estudiat a base d'una velocitat ascensional de 0'40 metres lineals per segon, que dona 40 litres per minut i 576 metres cúbics per dia. Aquest cabdal d'aigua es condueix, per al seu repartiment, a un dipòsit disposat a la torre de l'estació, sota la cabina de comandament. Aquest dipòsit és de forma anular, de 5 metres de diàmetre màxim i d'1'40 metres de diàmetre mínim; alçada útil, d'1'20 metres, i cabuda, 20 metres cúbics. Es disposarà també d'un grup electrobomba i un altre de reserva.

Per als serveis d'evacuació s'han disposat diversos agrupaments, amb la corresponent fossa sèptica. Les sortides a una conducció general, amb dos trams de pendent. Als extrems dels ramals, un pou d'absorció, per a les aigües residuals i de pluja dels edificis, s'han previst onze fosses sèptiques.

Per als serveis generals de comunicació, es té en compte l'interior i l'exterior: El servei interior, privat i per compte de l'Aeroport, serà efectuat per mitjà d'una central automàtica, sistema rotatori, amb una capacitat per a cent línies, de moment equipada amb cinquanta línies. El servei exterior, efectuat per la Companyia Telefònica, serà considerat com a interurbà, a excepció de les converses amb Viladecans.

Telèfons per conferències a les cabines del hall, al despatx del director i als despatxos de les Companyies, sempre que sigui sol·licitat per llur compte.

El servei d'il·luminació urbana serà amb columnes de fundició i globus de cristall opal, a l'avinguda principal i places. Columnes de fundició amb aparells especials que permeten, donada llur curva de llum, distribuir-los més espaiades a les avingudes secundàries.

A més dels esmentats serveis generals s'han de tenir en compte els serveis especials: Dipòsit de combustible i lubricants i quatre dipòsits de benzina, subterranis: tres davant dels hangars, per al servei d'avions, i un a la plaça exterior, per als autos. S'han previst de forma cilíndrica, per una cabuda de 10,000 litres, i voltats d'una gruixària de sorra de 0'40 metres, per aïllament. Porten un sistema de bomba automà-

tica per a pujar el combustible al dipòsit de l'avió, mitjançant una mànega de 15 metres de llargada. Tres dipòsits de lubricant per a les diverses classes, d'una cabuda de 2,500 litres cada un.

És també indispensable: Un semàfor horitzontal alfabètic Morse, emplaçat a la zona pavimentada, davant de la torre de comandament. I una plataforma de compensació de brúixola.

Es pensa fer-hi una caseta de transformadors i maniobra automàtica. Comprèn un transformador de voltatge, de la Companyia subministradora, i dos grups generals auxiliars, amb un quadre de maniobra.

S'ha pensat en la conveniència de la maniobra automàtica, a distància, de la il·luminació de balisatge, amb control des de la cabina de comandament.

Per a la il·luminació del camp es compta amb un projector únic, mòbil, muntat sobre rodes i proveït de generador de força pròpia, de 10 kw. de potència, i intensitat lumínica de 970,000 bugies, juntament amb un grup electrògen de 10'5 kw., amb motor de gasolina de 4 cilindres, muntat en un xassis-remolc i damunt ballestes.

El balisatge serà amb tub Neon, marcant la perifèria del camp, excepte davant dels edificis. Cinquantaset llums a uns 57 metres l'un de l'altre.

Trenta llums de tipus usual, amb globus roigs i amb muntura hermètica damunt tubs de ferro, constituïran els llums d'obstacles.

El projector d'alçada de núvols amb mirall parabòlic de cristall tallat, de 40 centímetres de diàmetre, i làmpares d'incandescència, anirà juntament amb el teodolít amb ullera de recerca, fixat a la torre de comandament, a la galeria.

Per indicar el vent hi haurà una «T» il·luminada i mànegues. Per a les mànegues de vent hi haurà dos tipus: per als vents forts i per als fluixos.

Es disposarà de radiotelegrafia i radiogonometria. Comprendrà la primera, una estació emissora d'ona llarga i d'ona curta, i estació emissora de socors, juntament amb instal·lació de recepció.

L'Aeroport serà visible, de nit, per mitjà d'un far de senyalament, emplaçat a la torre (projectada a l'objecte) del restaurant. Tindrà un abast de 70 a 80 quilòmetres en condicions atmosfèriques normals, i podrà arribar a 180 quilòmetres en condicions molt favorables.

La cabina de comandament estarà composta de telèfon per a comunicar amb tots els serveis; centralita de polzadors, amb llums de control; projector mòbil per a la sortida dels avions; teodolít; prismàtics, i rellotge de precisió. Aquesta cabina està projectada a la torre de l'estació, a l'eix del camp.

Els edificis per a aixoplugar els esmentats serveis i el públic, són:

Porteria.—D'una sola planta, de 100 metres quadrats de superfície.

Els hangars: Hangar garatge i hangar taller de reparacions. — L'hangar garatge s'ha projectat d'una superfície de 3,100 metres quadrats; 80 metres d'amplada lliure amb un peu dret, únic en tota la superfície, i 35 metres de fondària. A tota fondària, i a cada banda dels 80 metres, hi ha previst un magatzem. Tindrà una cabuda per a vint aparells d'11 metres d'envergadura, o bé setze, de 16 metres. L'estructura és de dues jàsseres de 40 metres en el sentit longitu-

dinal, recolzades en el peu dret únic i reculades 3 metres de la línia de façana, i tretze jàsseres de 35 metres. Les portes seran dues, rebatibles, de 40 metres de llarg per 6'30 metres d'alçada, automàtiques, accionades per un motor de 5 HP., i faran l'operació d'obrir o tancar en tres minuts. Obertes ocuparan un espai de 5 metres, plegades dins les torres laterals. S'ha previst amb calefacció. La coberta, amb planxes ondulades de ciment i amiant, i el paviment, de formigó, amb desguassos interiors.

L'hangar taller de reparacions s'ha previst amb una superfície de 1,400 metres quadrats, una amplada de 35 metres i una fondària de 30 metres. Els tallers anexo, de 35 x 10 metres.

S'ha comptat amb un servei complet d'incendis, d'una superfície de 60 metres quadrats.

S'ha previst un dispensari d'urgència per a construir-lo en cas de creure-ho convenient.

L'edifici restaurant, comprèn el cafè-bar, restaurant, torre per al far de senyalament i galeria d'unió amb l'estació. La superfície edificada és de 1,687'45 metres quadrats. Comprèn dos pisos. Als baixos s'hi ha disposat: Vestíbul, guarda-robes, w. c. i lavabos, cafè-bar i restaurant ocasional, cuina, *office*, economat, pastisseria, celler, cambra frigorífica i calefacció. Al pla de pis: Hotel i galeries cobertes i descobertes, i accés al terrat, per a les festes.

Magatzems. — Seran d'una superfície de 120 metres quadrats, i amb igual superfície s'ha projectat un garatge per als diversos cotxes, tractors, ambulància, etc.

A l'indret del tren de M. S. A. amb la plaça d'entrada, s'ha previst un baixador, d'una superfície de 96 metres quadrats i un moll de 200 metres de llargada a cada banda de la via.

L'estació i duana comprèn una superfície edificada de 3,398 metres quadrats. Està emplaçada en la mateixa alineació de l'hangar, i a 70 metres del més proper. Al pla de baixos hi ha l'entrada, vestíbul, venda de tabacs i diaris, despatxos per a les Companyies de navegació, informació, bar, serveis sanitaris i altres serveis, escala d'accés per al públic a la terrassa superior i escala a les oficines, servei meteorològic, cronòmetre, sala dels pilots, telèfon, telègraf, canvi de moneda, policia, revisió de bagatges, duana, consigna, galeria exterior de comunicació de l'estació amb la duana, moll de mercaderies, cantina al camp i local per a la calefacció. Al pla de pis hi ha les oficines de l'Aeriport, escala que comunica amb la cabina de comandament, aparells del servei meteorològic, previsió del temps, ràdio, serveis sanitaris, sala de Juntes, despatxos del director, subdirector, secretari, arxiver i caixer, correspondència i galeria oberta a la banda del camp.

Al cos de la torre hi ha, als semisòtans, els grups electrobombes per als serveis d'aigües.

A la part alta hi ha la cabina de comandament, disposada damunt del dipòsit d'aigua.

Com a anexo eventuals hi ha previst: Pista de llançament en direcció dels vents dominants. Aparells per als hangars i tallers. Equip complet per al servei d'incendi. Material per a la clínica. Material per als magatzems. Cotxes, camió, tractor, etc., corresponent al garatge. Casa del director de l'Aeriport.

L'avantprojecte del Port de Zeppelins detalla el següent:

El Port de Zeppelins està emplaçat a l'oest dels terrenys de l'Aeriport. Té 1,440 metres de llarg i 640 d'ample, amb l'eix longitudinal en el sentit dels vents dominants sud-oest i nord-est, i tangent per a la part nord a la circumferència del camp de vol de l'Aeriport, d'1 quilòmetre de diàmetre.

Igual que s'ha dit per a l'Aeriport, prèvies les operacions preliminars de compra de terrenys, indemnització per cultius i plantacions i compra i indemnització de les instal·lacions de regatge, caldrà procedir a l'explanació del camp, des de la cota màxima de 2'50 metres a l'est fins a la mínima al sud, de 2 metres. Comprèn un desmunt de 15,837 metres cúbics i un replè de 10,671'50 metres cúbics.

El sembrat del camp es disposarà d'identica forma que en els terrenys de l'Aeriport, així com també el consolidat.

En el que es refereix a obres, caldrà desviar el camí d'en Regàs i el camí vell de València.

Longitud de 130 metres, amb claveguera de 60 x 80 centímetres a cada banda, per a conduir les aigües a la sèquia circumdant; el camí d'en Regàs té un tros de 270 metres, que s'ha projectat de nou fins a l'enllaç del nou traçat del camí de la Vila, que anirà amb un replè de 4 metres d'ample.

Al sud, el camí vell de València caldrà reparar-lo en una extensió d'uns 625 metres, amb una amplada d'uns 6 metres de ferm.

La sèquia circumdant, que es disposarà amb la mateixa finalitat que la de l'Aeriport, té una longitud total de 3,620 metres, i s'ha disposat en trams de diverses seccions, estudiada cada una a l'objecte.

En la direcció del pal d'ancoratge, vers la plaça central de l'Aeriport, hi ha l'avinguda d'enllaç dels dos ports.

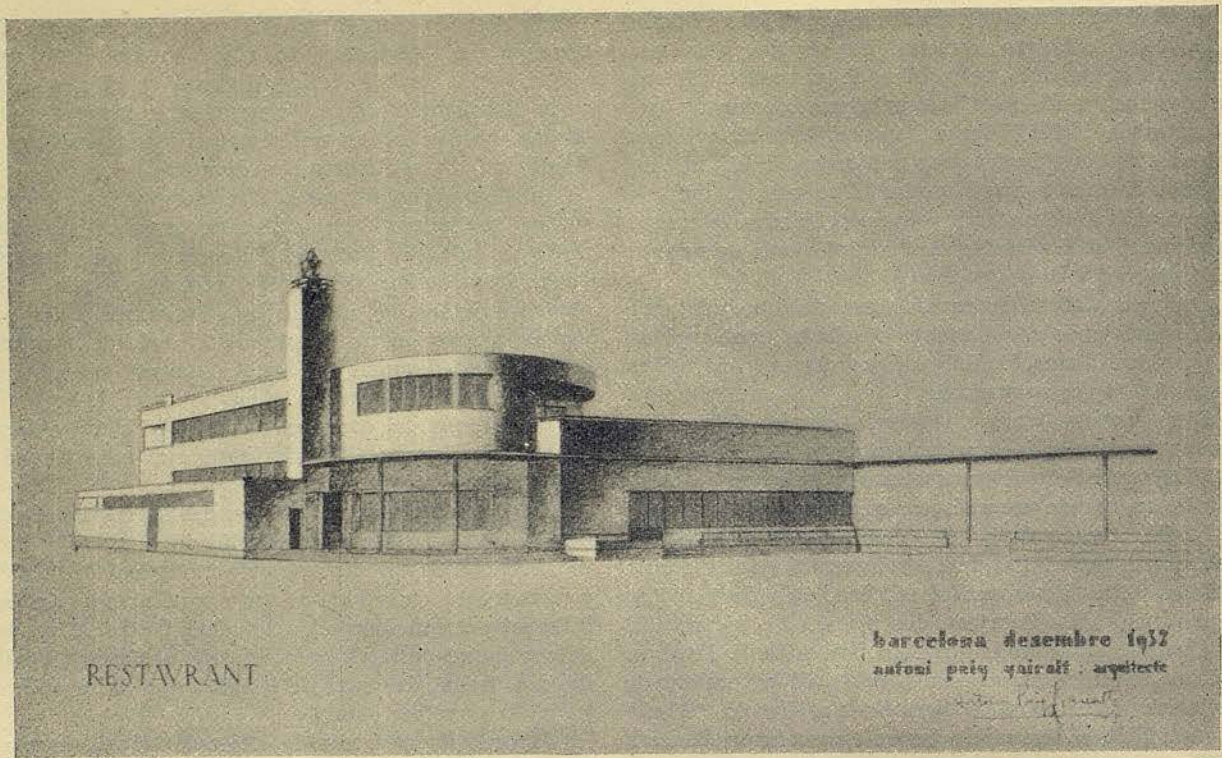
S'ha previst una tanca de nord a sud per a separar el públic de l'àrea d'embarc del Zeppelin, d'igual tipus que l'esmentada en l'Aeriport. També es tancarà, amb la forma adoptada per la Generalitat en les seves carreteres, el llarg del camí de la Vila, a la part sud, per a privar l'accés del públic.

El port de Zeppelins té com a serveis: el d'aigua, d'evacuació, de comunicació i d'il·luminació.

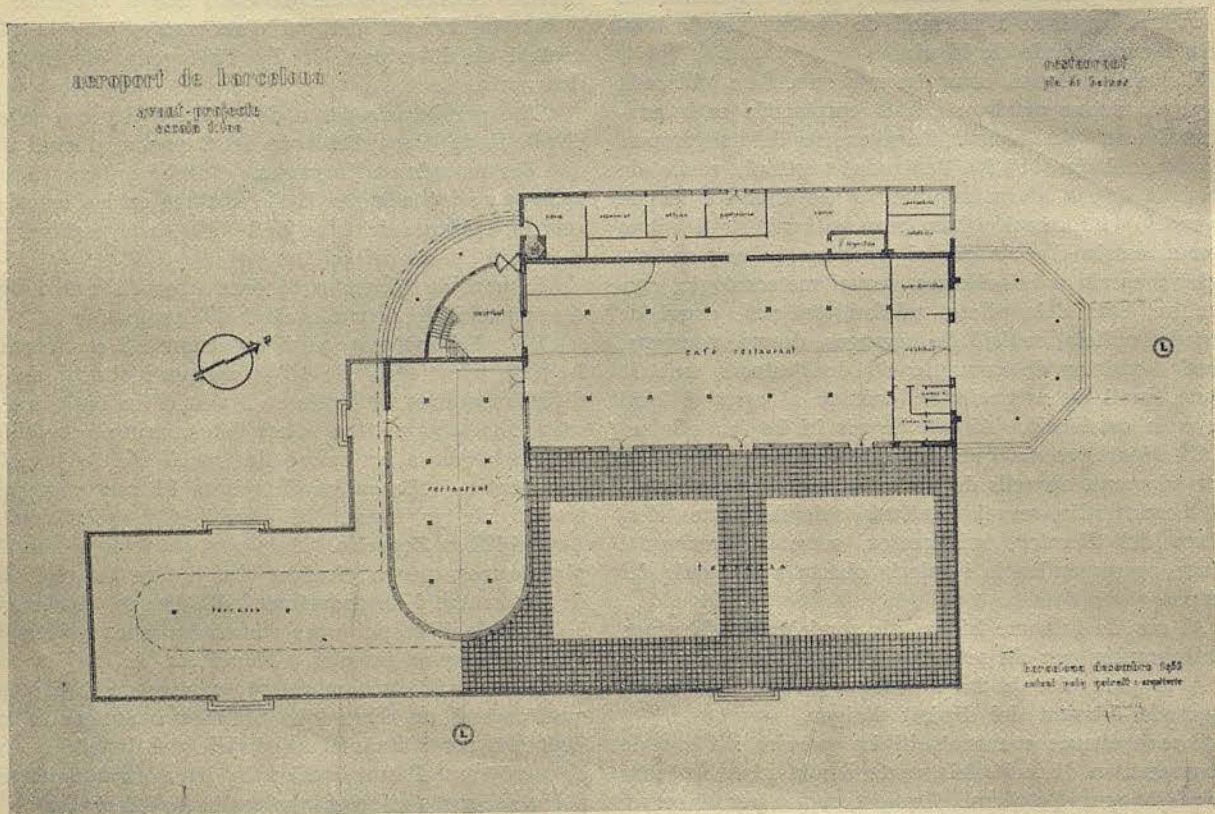
El pal d'ancoratge serà provisional, i es construirà la part telescòpica (de 16'50 metres d'altura) del pal definitiu que es farà més endavant, i arribarà, un cop estès, fins a 24 metres. Serà de construcció metàl·lica, calculada per a un esforç de tracció de 20 tones en tots sentits. Als cables de riostra hi van esforços de tracció, de 37 tones. El capçal el proporcionarà la Luftschiffbau Zeppelin. A la part superior hi van dues plataformes, per a efectuar des d'elles les maniobres de l'aterratge i de proveïment d'hidrogen, combustible i aigua de llast per unes canonades que arriben fins a la plataforma inferior. Al voltant del pal es construirà una via circular, de 167 metres de radi, per la qual correrà un carro (que també proporciona la casa Zeppelin) per a fixar-hi la gòndola del dirigible. Tant el carro com el capçal del pal porten un dinamòmetre per a saber els esforços que realitza el Zeppelin.

A sota del pal hi ha una caseta, en la qual va instal·lat el cabrestant de dues velocitats, per a arrossegar el dirigible cap al pal, amb un motor de 5 HP.

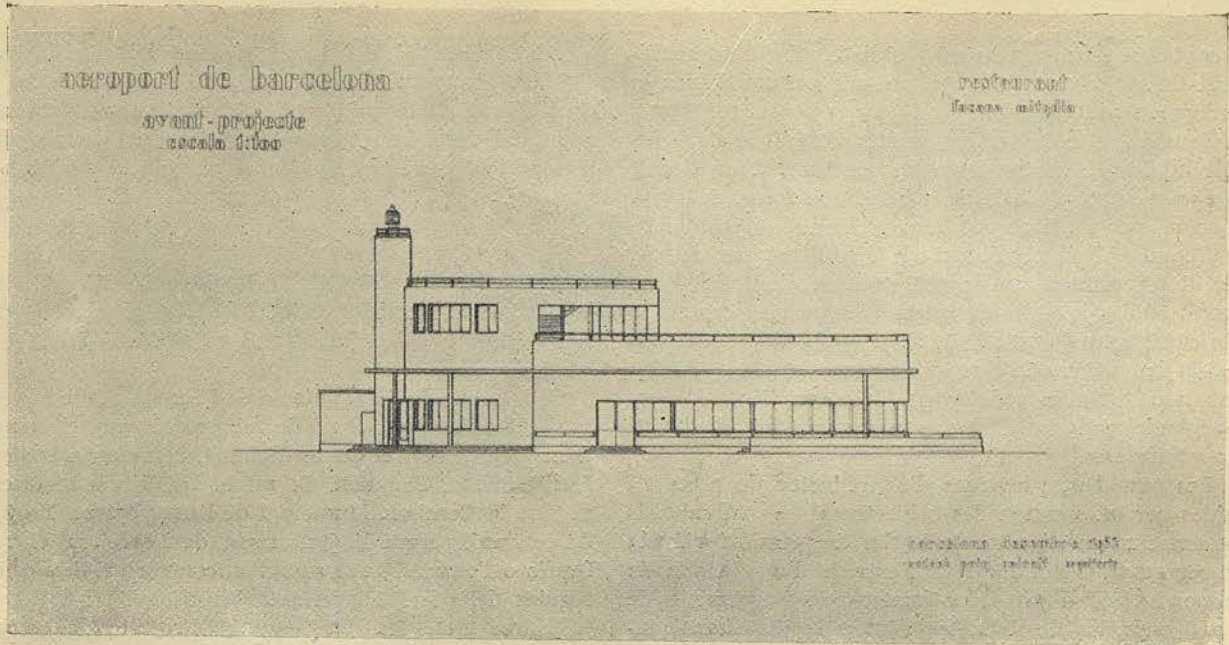
Es necessiten uns 4 metres cúbics d'aigua per a llast a cada aterratge, abans d'emprendre el vol, que



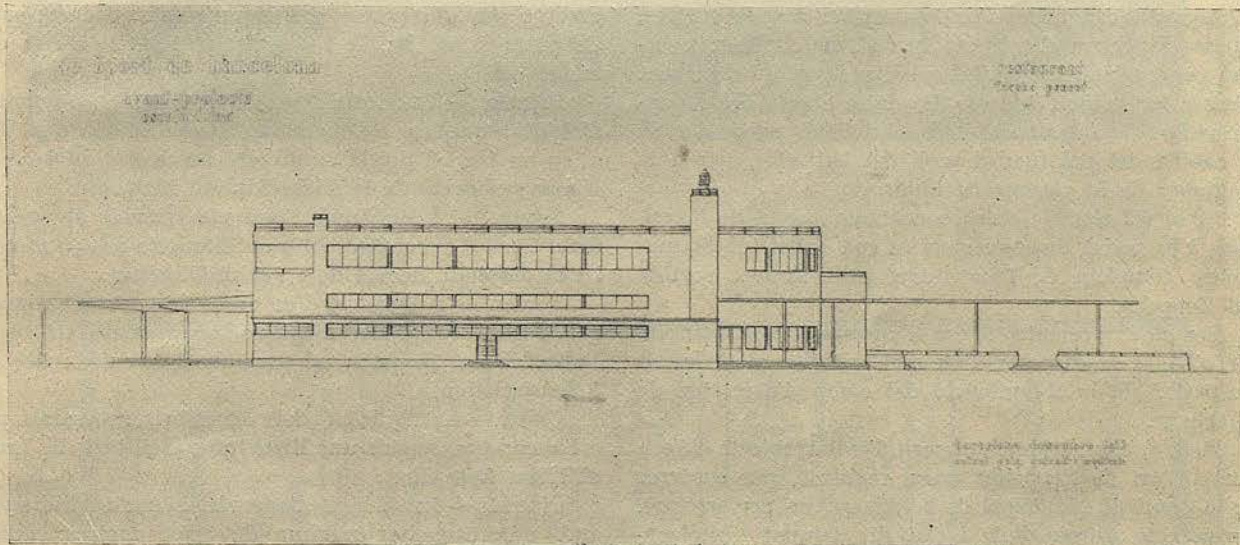
Restaurant de l'Aeroport



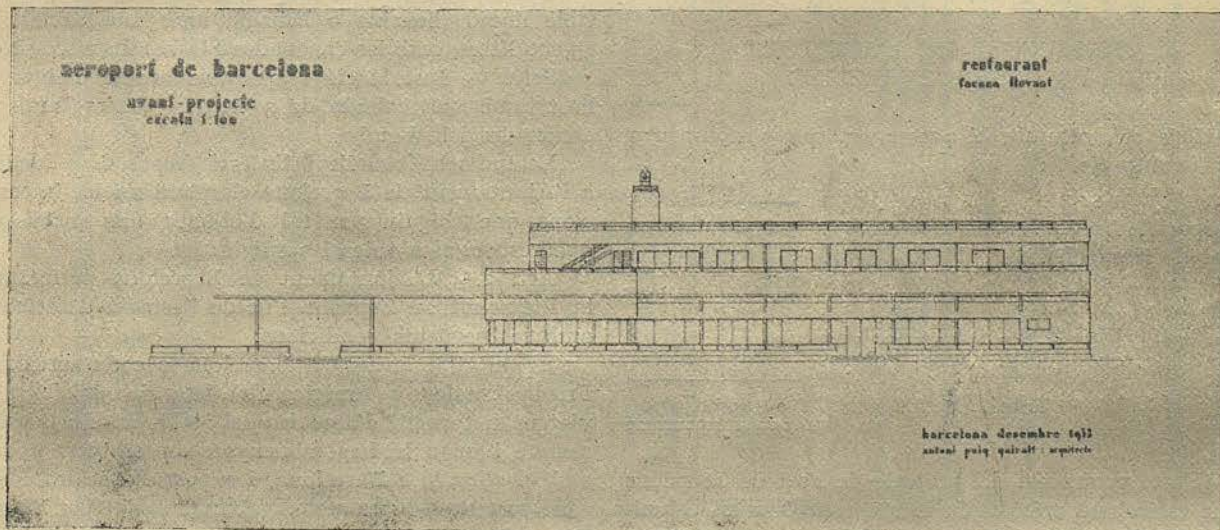
Planta del Restaurant



Restaurant : Façana migdia



Restaurant : Façana ponent



Restaurant : Façana llevant

es captaran d'un pou artesià, amb bomba d'un rendiment de 200 a 250 litres per minut, per tal de fer la càrrega en vint minuts.

També es necessiten 10 metres cúbics de combustible líquid, i s'ha de disposar, per tant, d'un dipòsit de 15,000 litres de cabuda, dins d'una fossa, recobert de sorra, per a evitar possibles accidents. S'instal·larà una bomba d'un rendiment de 100 litres per minut. Per al proveïment d'hidrogen es necessiten uns 8,000 metres cúbics a cada aterratge. Es portarà des de la fàbrica Electro-Química de Flix, amb sis vagons especials de 20 tones de càrrega màxima, tapats i proveïts amb nou ampolles cada vagó, de 1,000 litres d'aigua de cabuda cada una, per a comprimir-ho al gas, a 150 atmòsferes.

Les ampolles, proveïdes d'un reductor de pressió i unides per unes canonades col·lectores amb vàlvula als dos extrems, manòmetre indicador de pressió i vàlvula de seguretat, s'enxufaran a l'extrem d'una canonada de conducció, d'uns 1,200 metres de longitud i de 5 a 6 polzades de diàmetre, fins a la plataforma inferior del pal d'ancoratge. A distàncies convenients, hi hauran dispositius de desguàs, per a purgar l'aigua de condensació.

Aquesta canonada anirà enterrada a 0'80 metres, i passarà per un clavegueró que al mateix temps servirà per a acondicionar-hi el cable que portarà el corrent elèctric per a llum i força, des de la caseta dels transformadors de l'Aeriport, i el del telèfon particular de la cabina del pal fins al moll del baixador, per a la maniobra de la càrrega de l'hidrogen.

El servei elèctric anirà connectat amb el de l'Aeriport, i es podrà desconnectar un cop enllestida la maniobra completa de l'ancoratge, proveïment i sortida del Zeppelin.

Per si es presenta el cas d'un ancoratge durant la nit, s'haurà de disposar d'un grup mòbil com el descrit en parlar de la il·luminació del camp d'aterratge de l'Aeriport.

Heus ací, sumàriament descrit, l'avantprojecte d'Aeriport i Port de Zeppelins anex, realitzat, per encàrrec de la Comissió Municipal de l'Aeriport, pel seu assessor, l'arquitecte Antoni Puig i Gairalt, damunt l'emplaçament que l'Ajuntament va aprovar en sessió del 10 de febrer del 1933.

PRESSUPOST DE L'AERIPORT I PORT DE ZEPPELINS

Heus ací, resumit, el pressupost que s'acompanya en l'avantprojecte:

	Pessetes
Aeriport.....	8.162,638'25
Port de Zeppelins.....	1.972,399'30
	10.135,037'55
14 per 100 previst per a determinades partides en aquesta classe d'obres.	915,622'15
Total.....	11.050,659'70

(En el pressupost del projecte de Port de Zeppelins (que es trobarà més avall), lliurat a la Comissió Municipal de l'Aeriport el 4 de maig del 1933, redactat per

acord consistorial del 10 de febrer del mateix any, s'hi acompanya un pressupost d'1.622,239'94 ptes., el qual, llevat de la partida de l'apartat segon (arranjament del camí d'en Regàs), ja ve comprès en la xifra d'1.972,399'30, esmentada en el pressupost de l'avantprojecte.)

PROJECTE DE CONVENI PER A L'ANCORATGE REGULAR DEL «GRAF ZEPPELIN» A BARCELONA EN ELS SEUS VIATGES A SUD-AMÈRICA

L'endemà, de l'inauguració de l'Exposició de l'avantprojecte d'Aeriport, el 12 de febrer del 1933, el comandant Lehmann i el doctor Schmit, representants de la Luftschiffbau Zeppelin, G. m. b. H., lliuraven oficialment a la Comissió Municipal de l'Aeriport un Projecte de conveni, perquè l'Ajuntament de Barcelona el ratifiqués o l'esmenés, encaminat a contractar l'ancoratge regular del «Graf Zeppelin» a Barcelona.

Entre altres extrems, aquest Projecte de conveni contenia els següents:

«Art. 1.^o L'Ajuntament de Barcelona es compromet a instal·lar a l'Aeriport de Barcelona una estació d'ancoratge per a dirigibles, que es compondrà dels següents elements i que ha de respondre a les exigències del tràfec aeri:

Primer. — Una torre d'ancoratge fixa, de 16'5 metres d'alçada, que en cas necessari pugui allargar-se fins a 23 metres d'alçada, amb els accessoris necessaris, segons indicació de la Luftschiffbau Zeppelin.

Segon. — Instal·lació d'una via circular al voltant de la torre d'ancoratge, amb un diàmetre de 334 metres i una amplada de via de 1,435 mil·límetres.

Tercer. — Adquisició d'un carro de popa, a propòsit per a l'ancoratge de dirigibles, que subministrarà la Luftschiffbau Zeppelin, al preu de 8,000 RM., des de Friedrichshafen.

Quart. — Adquisició dels accessoris necessaris per a l'ancoratge, segons una llista que facilitarà la Luftschiffbau Zeppelin.

Cinquè. — Instal·lació d'aprovisionament d'hidrogen, amb una capacitat mínima de 8,000 metres cúbics, que en cas necessari pugui augmentar-se fins a 10 o 12,000 metres cúbics.

Sisè. — Instal·lació d'aprovisionament de combustible líquid (benzina o benzol), amb una cabuda de 15,000 litres, amb les canonades i la bomba necessàries.

Setè. — Instal·lació i aprovisionament d'aigua de llast, amb una cabuda de 4 metres cúbics, amb les canonades i la bomba.

La Luftschiffbau Zeppelin està disposada a facilitar a l'Ajuntament de Barcelona els plànols i les informacions que calguin per tal d'obtenir una instal·lació que respongui a totes les exigències.

Art. 2.^o L'Ajuntament de Barcelona permetrà a la Luftschiffbau Zeppelin l'ús de l'estació d'ancoratge amb les següents condicions:

El dirigible anclarà a Barcelona a cada sortida de Friedrichshafen a Amèrica del Sud, i també en els viatges de tornada d'Amèrica del Sud a Friedrichshafen, sempre i quan hi hagi almenys sis passatgers a bord amb destinació a Barcelona, i suposant que les condicions meteorològiques no exigeixin el viatge per Biscaia. Per cada ancoratge a l'Aeriport de Barcelona, la Luft-

27. LUFTVERKEHR

A. Passagier-, Post- und Frachtdienst

des Luftschiffbau Zeppelin mit dem

Luftschiff »GRAF ZEPPELIN«

nach Südamerika-Ostküste

AUSREISE				HEIMREISE			
ab Friedrichshafen	ab Barcelona	an Pernambuco	an Rio de Janeiro	ab Rio de Janeiro	ab Pernambuco	an Sevilla	an Friedrichshafen
Sonnabend 22.00 Uhr	Sonntag 9.00 Uhr	Dienstag abends	Donnerstag 6.00 Uhr	Donnerstag 6.30 Uhr	Freitag 23.00 Uhr	Montag nachm.	Dienstag nachm.
6. Mai	7. Mai	9. Mai	11. Mai	11. Mai	12. Mai	15. Mai	16. Mai
3. Juni	4. Juni	6. Juni	8. Juni	8. Juni	9. Juni	12. Juni	13. Juni
1. Juli	2. Juli	4. Juli	6. Juli	6. Juli	7. Juli	10. Juli	11. Juli
5. Aug.	6. Aug.	8. Aug.	10. Aug.	10. Aug.	11. Aug.	14. Aug.	15. Aug.
2. Sept.	3. Sept.	5. Sept.	7. Sept.	7. Sept.	8. Sept.	11. Sept.	12. Sept.
16. Sept.	17. Sept.	19. Sept.	21. Sept.	21. Sept.	22. Sept.	25. Sept.	26. Sept.
30. Sept.	1. Okt.	3. Okt.	5. Okt.	5. Okt.	6. Okt.	9. Okt.	10. Okt.
14. Okt.	15. Okt.	17. Okt.	19. Okt.	19. Okt.	20. Okt.	23. Okt.	24. Okt.
28. Okt.	29. Okt.	31. Okt.	2. Nov.	2. Nov.	3. Nov.	6. Nov.	7. Nov.

Anderungen vorbehalten.

Fahrpreise: Friedrichshafen—Rio de Janeiro *R.M.* 1980.—
 Friedrichshafen—Pernambuco *R.M.* 1880.—
 Friedrichshafen—Barcelona *R.M.* 260.—

Frachttarife: Friedrichshafen—Pernambuco *R.M.* 8.—
 Friedrichshafen—Rio de Janeiro *R.M.* 10.—
 Fracht pro kg (und Mindestfracht)

Auskunft: für Passage durch alle Vertretungen der Hamburg-Amerika Linie.
 für Fracht durch die Schiffsfrachtkontore und Frachtvertretungen (Verzeichnis siehe Seite 46) sowie die Dienststellen der Deutschen Lloyd.

B. Flugverkehr

der Deutschen Luft Hansa A.G. und der Deutschen Verkehrsflug A.G.

in Betriebsgemeinschaft mit ausländischen Luftverkehrsgesellschaften

SIEHE SONDERFAHRPLAN.

Facsimil del programa de viatges de primavera i estiu del «Graf Zeppelin», editat el març del 1933, que fou repartit per Europa i Amèrica



Cartell per a 1933 de la Luftschiffbau Zeppelin, anunciador dels viatges del «Graf Zeppelin» a Sud-Amèrica en tres dies, tocant a Barcelona

chiffbau Zeppelin haurà de pagar a l'Ajuntament de Barcelona la suma de 1,000 RM., però no més de divuit vegades a l'any, i la Luftschiffbau Zeppelin es compromet a efectuar almenys divuit ancoratges anuals.

L'Ajuntament de Barcelona subministrarà a la Luftschiffbau Zeppelin el gas d'hidrogen necessari.

L'Ajuntament de Barcelona tindrà a la disposició de la Luftschiffbau Zeppelin els materials d'aprovisionament sempre en la quantitat necessària i en qualitat irreprotxable. El personal necessari per a l'ancoratge es facilitarà per l'Ajuntament de Barcelona, i la Luftschiffbau Zeppelin haurà d'indemnitzar l'Ajuntament de Barcelona les despeses portades a cap, a raó dels jornals que regeixin a la Regió. A més, l'Ajuntament de Barcelona efectuarà, a compte seu, la instal·lació d'un servei meteorològic segur i les comunicacions telefòniques i radiotelegràfiques.

Art. 3.^a La Luftschiffbau Zeppelin està disposada, durant l'any 1933 i d'acord amb els disegns expressats per l'Ajuntament de Barcelona, a realitzar negociacions per a l'organització d'un o diversos viatges d'esbarjo entre Friedrichshafen i Barcelona, amb o sense viatge circular des de Barcelona. En aquests viatges, les hores d'arribada del dirigible seran, mentre sigui possible, en les hores de la tarda.»

GESTIONS ECONÒMIQUES

Realitzades les gestions encaminades a trobar la fórmula econòmica que en la sessió del 16 de gener del 1933, presidida pel senyor Alcalde, i amb assistència de la Comissió Municipal de l'Aeriport i dels caps de les Minories consistorials, s'havia acordat realitzar, el dia 8 de març es va celebrar una altra reunió, presidida, també, pel senyor Alcalde, i amb assistència dels membres de la mateixa Comissió de l'Aeriport, dels caps de les Minories i dels representants d'aquestes a la Comissió d'Hisenda, sense que s'arribés a cap acord d'adopció de fórmula financera.

Plantejat, pel president de la Comissió Municipal de l'Aeriport, debat consistorial en la sessió del dia 17 de març, per tal que es prengué acord sobre la resposta que calia donar a la Luftschiffbau Zeppelin, que havia ja anunciat Barcelona com a escala regular en els seus itineraris oficials, en els dies 7 de maig, 4 de juny, 2 de juliol, 6 d'agost, 3 i 17 de setembre i 1, 15 i 19 d'octubre del 1933, com a resultat de la comunicació tramesa pel senyor Alcalde el 17 de gener, fent ús de l'autorització que, en aquest sentit, li havien donat les Minories consistorials en la reunió del dia 16, no es va poder adoptar acord en el sentit de fer honor al compromís contret en principi pel senyor Alcalde, en nom de la ciutat.

LLIURAMENT, A LA COMISSIÓ, DEL PROJECTE QUE AFECTA EL PORT DE ZEPPELINS, I SUSPENSIO DELS TREBALLS DE REDACCIÓ DEL PROJECTE QUE AFECTEN LES ALTRES SECCIONS DE L'AVANTPROJECTE

En compliment de l'acord consistorial del 10 de febrer del 1933 es procedí, pels Serveis Tècnics Muni-

cipals, conjuntament amb l'arquitecte assessor de la Comissió Municipal de l'Aeriport, senyor Antoni Puig i Gairalt, a la redacció del projecte definitiu, començant pel Port de Zeppelins i altres obres urgents a realitzar, per tal que el «Graf Zeppelin» pogués utilitzar el dit port en les dates assenyalades per a tocar Barcelona en els seus viatges periòdics a l'Amèrica del Sud.

Aquest projecte, que afecta el Port de Zeppelins, fou lliurat a la Comissió Municipal de l'Aeriport, en sessió del 4 de maig del 1933, la qual, una vegada rebut, acordà que pels Serveis Tècnics Municipals i l'arquitecte assessor se suspenguessin els treballs de redacció relatius a les altres seccions de l'avantprojecte, ja que per no haver estat aprovada la solució econòmica suggerida, havia d'ajornar-se, fins a la constitució d'un Ajuntament nou, la continuació dels treballs encaminats a realitzar l'obra de l'Aeriport.

El projecte del Port de Zeppelins i altres obres urgents a realitzar, lliurat a la Comissió Municipal de l'Aeriport, comprèn:

Document n.º 1. — Memòria descriptiva dels estudis projectats.

Document n.º 2. — Plec de condicions.

Document n.º 3. — Pressupost : Secció primera: Obres urgents.

Document n.º 4. — Plànols.

Aquest projecte es refereix als apartats següents:

Primer. — Arranjament del camí de la Vila.

Segon. — Arranjament del camí d'en Regàs.

Tercer. — Carretera d'accés.

Quart. — Explanació del camp.

Cinquè. — Sanejament del camp.

Sisè. — Pla d'ancoratge i annexos.

Setè. — Conducció d'hidrogen.

Vuitè. — Via circular i carro per als Zeppelins.

Novè. — Accessoris.

Amb un pressupost total d'1.622,239'94 ptes., que, amb el tant per 100 d'imprevistos, direcció i administració i benefici industrial per a pressupost de contracta d'obres, importa la quantitat d'1.849,353'51 ptes.

APROVACIÓ DEFINITIVA DE L'AVANTPROJECTE

Publicats mentrestant els edictes corresponents, dimanants de l'aprovació de l'avantprojecte d'Aeriport de Barcelona, de Port de Zeppelins anex a aquell i de via especial de comunicació, amb el consegüent emplaçament del seu perímetre i de la zona de servitud, passats els terminis reglamentaris, la Comissió Municipal de l'Aeriport va prendre esment de les instàncies que s'havien presentat, i d'acord amb l'informe dels tècnics, portà al Consistori el dictamen següent, que fou aprovat en sessió del dia 26 de gener del 1934.

«En Consistori del 10 de febrer proppassat, acord fou pres d'aprovar l'avantprojecte d'Aeriport de Barcelona, de Port de Zeppelins anex a aquell i de via especial de comunicació, amb el consegüent emplaçament del seu perímetre i de la zona de servitud, i s'acordà també exposar al públic els documents i que pels Serveis Tècnics Municipals, conjuntament amb l'autor de l'avantprojecte, es redactés el projecte definitiu, que seria sotmès a l'aprovació del Consistori.

En compliment d'aquell acord, immediatament es publicà el corresponent edicte, i simultàniament es

començaren els treballs de projecte definitiu per al Port de Zeppelins, que era la tasca més urgent.

Pel que atany a l'exposició al públic, es presentaren tres instàncies, signades pels senyors Salvador Lluch, Climent Guix i Ajuntament d'El Prat de Llobregat, les quals, de conformitat amb els informes adjunts, han d'ésser desestimades.

Per les raons exposades, la sotasignada,

Opina podria l'Ajuntament servir-se acordar:

Que de conformitat amb els adjunts informes, es desestimïn les instàncies subscrites pels senyors Salvador Lluch, en nom propi i d'altres; Climent Guix, i ciutadà Alcalde d'El Prat de Llobregat, en quant signifiquin oposició a l'avantprojecte d'Aeriport de Barcelona, de Port de Zeppelins annex a aquell i de via especial de comunicació que fou aprovat en sessió del 10 de febrer del 1933 i les quals instàncies són les úniques que es presentaren durant el període d'exposició al públic.

L'Ajuntament, amb tot, resoldrà allò que cregui millor.

Barcelona, 22 de gener del 1934. — J. Ventalló.
— J. Pellicena. — J. Domènech.»

ESTAT ACTUAL DE LA QÜESTIÓ

En acabar la seva missió el primer Ajuntament de la República, el 31 de gener del 1934, i en dissoldre's automàticament, per tant, la Comissió Municipal de l'Aeriport, l'estat de la qüestió és el següent:

Barcelona, ciutat de més d'un milió d'habitants, no té construït encara el seu Aeriport.

El seu Ajuntament té aprovat (sessions del 10 de febrer del 1933 i 26 de gener del 1934) l'emplaçament d'aquell en terme de Viladecans, després dels informes tècnics corresponents, favorables, i sense cap informe en contra.

Té rebut dels facultatius als quals s'encarregà, el projecte d'un Port de Zeppelins, annex a l'Aeriport, i no té rebut el projecte d'Aeriport, que també se'ls encarregà per acord consistorial, perquè davant les dificultats que sorgiren, la Comissió Municipal de l'Aeriport, el 4 de maig del 1933, ordenà la suspensió de treballs.

L'Aeriport és pressupostat a l'avantprojecte, en 8.162,638'25 ptes., més el 14 per 100 regular previst en les partides corresponents.

El Port de Zeppelins és pressupostat en el projecte, en 1.622,239'94 ptes., més el 14 per 100 que també correspon en les partides a les quals s'hagi d'assignar.

La necessitat de construir l'Aeriport continua essent vital, i cada vegada més imperativa.

Quant a la del Port de Zeppelins, caldrà informar-se si la Luftschiffbau Zeppelin manté les ofertes fetes en 1933, després de l'incompliment en què la ciutat ha incorregut.

La solució econòmica de la realització d'aquesta obra havia estat suggerida, i no s'aprovà per manca d'unanimitat entre els sectors polítics consistorials. Caldrà veure si els ofertors mantenen l'oferta, i si ella interessa ara a la Hisenda municipal.

Si l'Ajuntament que es proposi dur a realitat l'Aeriport es decideix per un emplaçament diferent — per

exemple, al Prat —, li caldrà revocar l'acord consistorial del 10 de febrer del 1933, que ha subjectat a expropiació forçosa els terrenys de l'emplaçament de Viladecans, que reuneixen bones condicions per a Aeriport, segons la Direcció General de Aeronàutica, i li caldrà comptar que en el pressupost que faci hi haurà d'afegir una partida de 5 milions de pessetes per a aixecament del terreny, d'un nivell hidrostàtic entre els 0'60 i els 0'80 metres sense comptar si també seria necessari el drenatge de cost elevat tant d'instal·lació com d'entreteniment.

Afegint al pressupost una partida semblant, de 5 milions de pessetes aproximadament, l'Aeriport, emplaçat al Prat de Llobregat, seria, aeronàuticament, molt lleugerament millor a sí s'emplacés a Viladecans.

REALITATS AÈRIES DE BARCELONA I POSSIBILITATS

Creiem interessant donar la relació de les realitats de Barcelona, port aeri, i les seves possibilitats:

LÍNIES AÈRIES ACTUALS

Les línies aèries que actualment passen per Barcelona són:

Primera. — Tolosa-Barcelona-Alacant-Tànger-Casablanca, de la Compagnie Air France. (Servei diari.)

Segona. — Tolosa-Barcelona-Alacant-Tànger-Casablanca-Dakar-Natal-Rio Janeiro-Buenos Aires-Santiago de Xile, de la Compagnie Air France. (Servei setmanal de Dakar a Natal, per mitjà de baixells.)

Tercera. — Marsella-Barcelona, de la Compagnie Air France. (Servei diari.)

Quarta. — Estuttgart-Ginebra-Marsella-Barcelona, de la Luft-Hansa. (Servei diari, llevat dels diumenges.)

Cinquena. — Madrid-Barcelona, de la L. A. P. E. (Servei diari, llevat dels diumenges.)

Sisena. — Barcelona-Marsella-Gènova-Roma, de la Navigazione Aérea Italiana, servida per hidroavions. (Servei: dimarts, dijous i dissabtes.)

Setena. — Francfort-Barcelona, de la Luft-Hansa. (Servei quinzenal.)

LÍNIES EN PROJECTE

Estan en estudi; algunes d'elles s'implantaran dintre de poc, i les altres així que l'Aeriport sigui un fet:

Vuitena. — Barcelona-Palma de Mallorca, de la Compañia Aérea del Mediterráneo. (Servei diari.)

Novena. — París - Barcelona - Alacant - Tànger - Casablanca, de la Compagnie Air France. (Servei diari.) (El trajecte París-Barcelona es faria en tres hores i mitja de vol.)

Desena. — París-Barcelona-Casablanca-Dakar-Natal-Santiago de Xile, per Rio Janeiro i Buenos Aires, de la Compagnie Air France. (Servei setmanal. L'experiment reeixit de Mermoz, damunt l'«Arc-en-ciel», permet preveure el vol Barcelona-Buenos Aires en tres dies i mig.)

Onzena. — Marsella-Barcelona-Palma de Mallorca-Alger, en substitució de la línia d'hidroavions actual

Marsella-Alcúdia-Alger, de la Compagnie Air France. (Servei diari.)

Combinant aquesta línia amb la setena, podrà fer-se el viatge Londres-Palma de Mallorca en set hores, a través de Barcelona.

Dotzena. — Zuric-Barcelona, servei d'avions ràpids, de la Swissair.

Tretzena. — Berlín-Marsella-Barcelona-Sevilla-Les Palmes-Bathurst i salt a Natal, amb descans intermedi a bord del «Westfalen». (Actualment, servei quinzenal sense tocar Barcelona, per manca d'Aeriport.)

Catorzena. — Brussel·les - Barcelona - Congo belga. (Línia de la Sabena, que posaria en comunicació la metròpoli amb les Colònies belgues, a través de Barcelona.)

Quinzena. — Berlín-Barcelona, servei ràpid de la Luft-Hansa, en vuit hores.

Setzena. — Roma-Casablanca-Dakar-Natal-Buenos Aires. (L'intent d'aquest servei italià ha estat ja fet amb el «Saboia 71», sense fer l'escala de Barcelona.)

LÍNIES PROBABLES

Dissetena. — Barcelona - València.

Divuitena. — Barcelona-Bilbao-Corunya.

Dinovena. — Barcelona-Seu d'Urgell. (Ja inaugurada, i suspesa.)

Vintena. — Barcelona-Madrid-Sevilla, o Barcelona-València-Sevilla. (Servei d'enllaç ràpid.)

LÍNIES POSSIBLES DE ZEPPELINS

Previstes pel doctor Eckener, comandant del «Graf Zeppelin», les tres següents:

Vint-i-unena. — Friedrichshafen-Barcelona-Rio Janeiro.

Aquesta línia possiblement seria modificada així: Friedrichshafen-Londres-Barcelona-Sevilla-Rio Janeiro-Buenos Aires.

Vint-i-dosena. — Amsterdam-Barcelona-El Caire-Batàvia.

Vint-i-tresena. — Nova York-Barcelona-Egipte-Índia anglesa.

I encara:

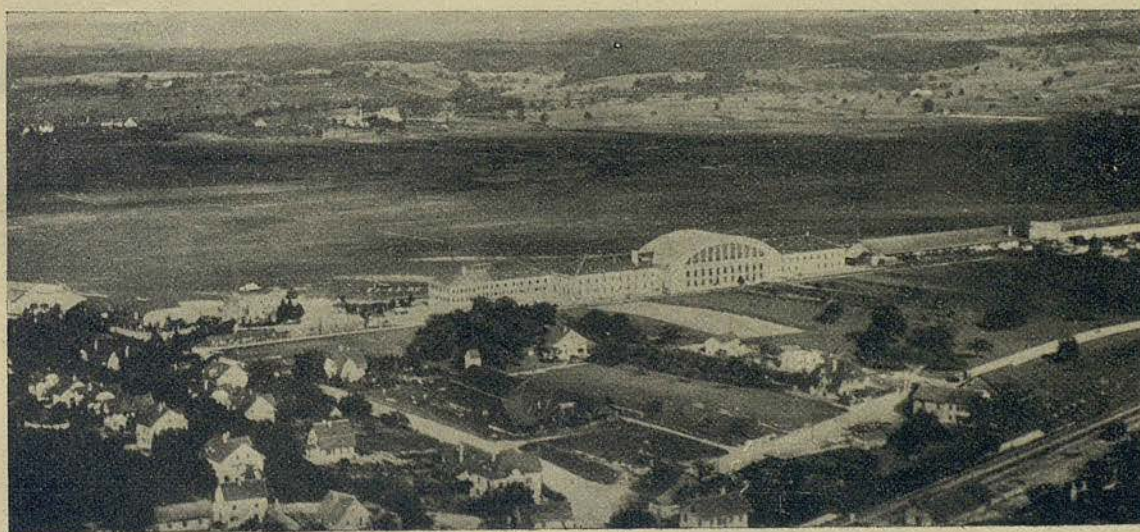
Vint-i-quatrena. — Barcelona-Karatxi-Batàvia-Manila-Yokohama-Honolulu-San Francisco-Barcelona.

Les possibilitats d'aquesta línia, que donaria la volta al món, foren estudiades a Washington en la reunió tinguda pel novembre del 1933 entre els representants de la Good Year Zeppelin, filial de la Luftschiffbau Zeppelin, i els representants del Departament de Marina dels Estats Units.

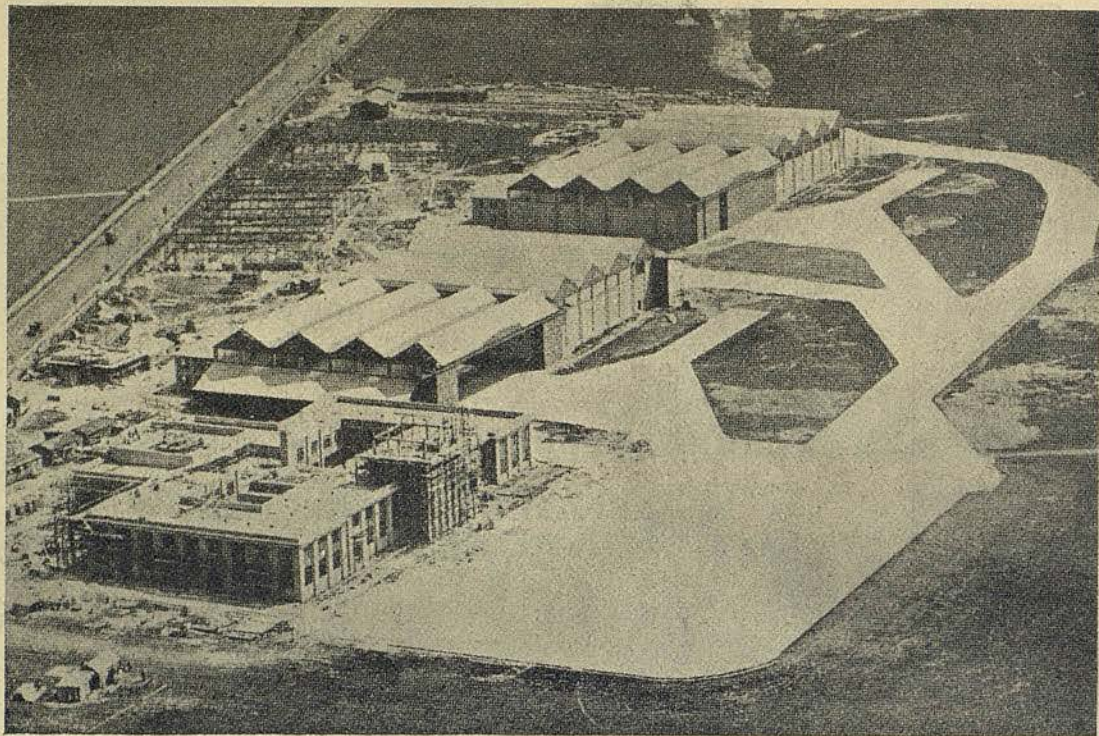
ASPECTES D'ALGUNS AERIPTS D'EUROPA



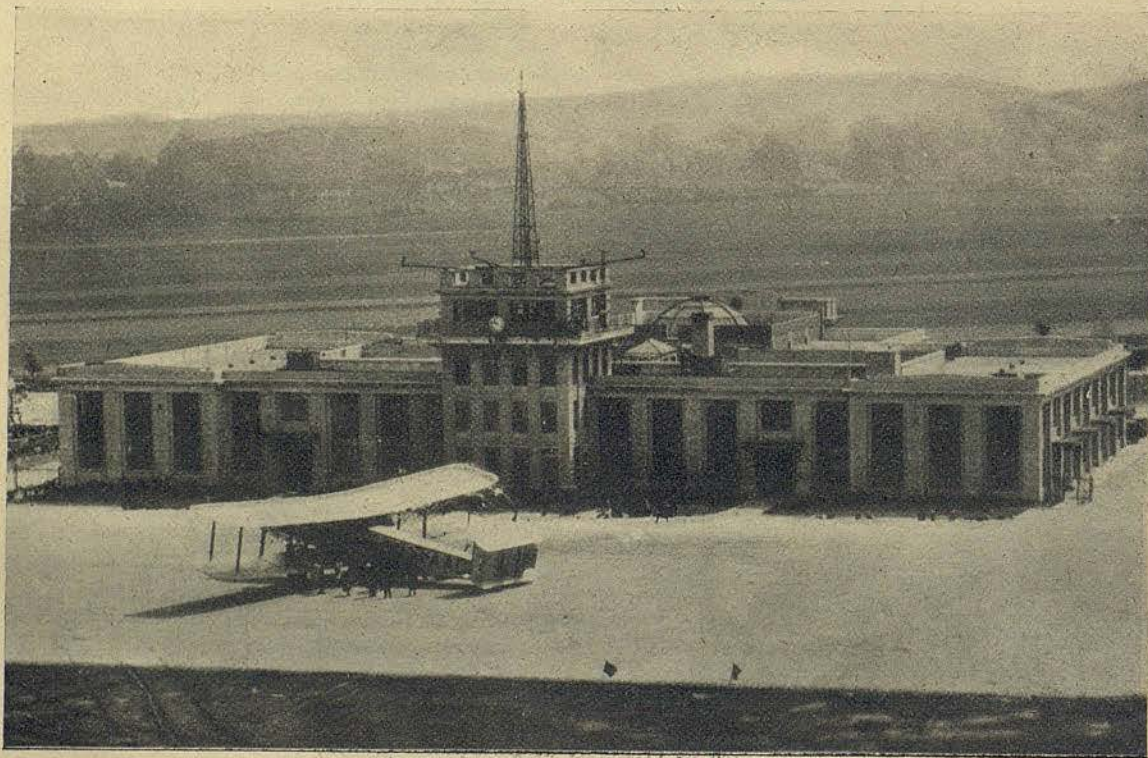
Aeriport de Duebendorf (Zurich) : L'Estació



Perspectiva de l'Aeriport de Duebendorf (Zurich)



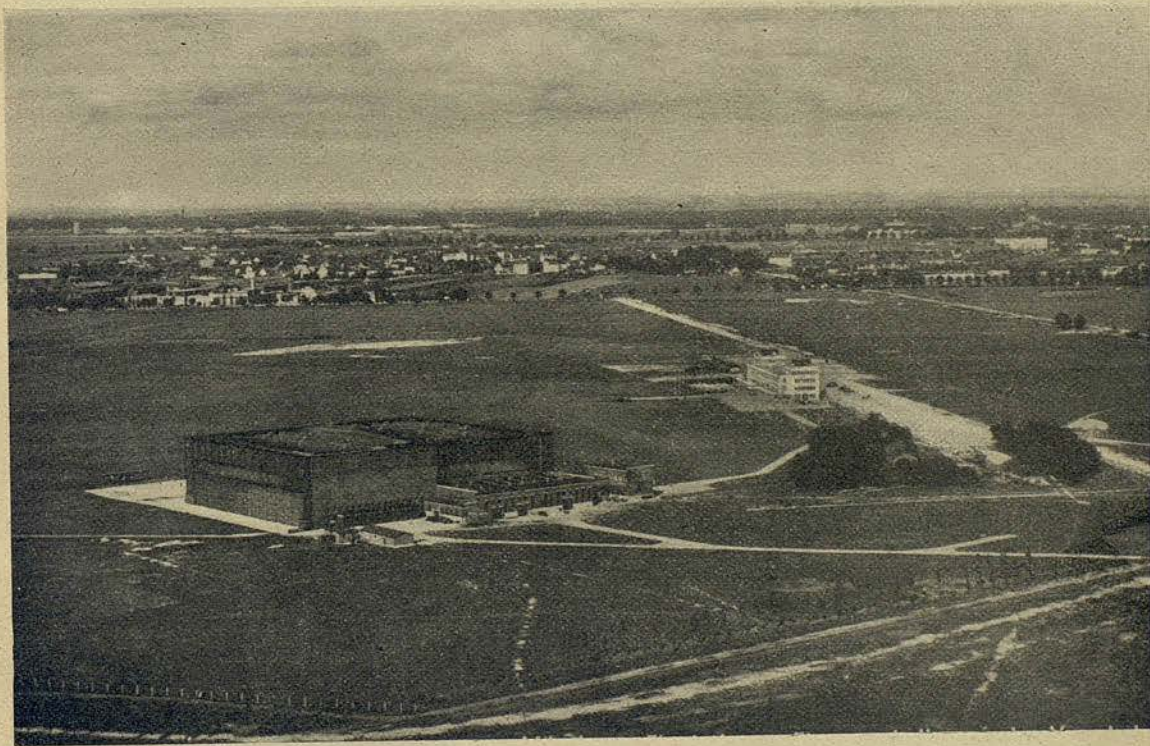
Perspectiva aèria dels edificis de l'Aeriport de Croydon (Londres)



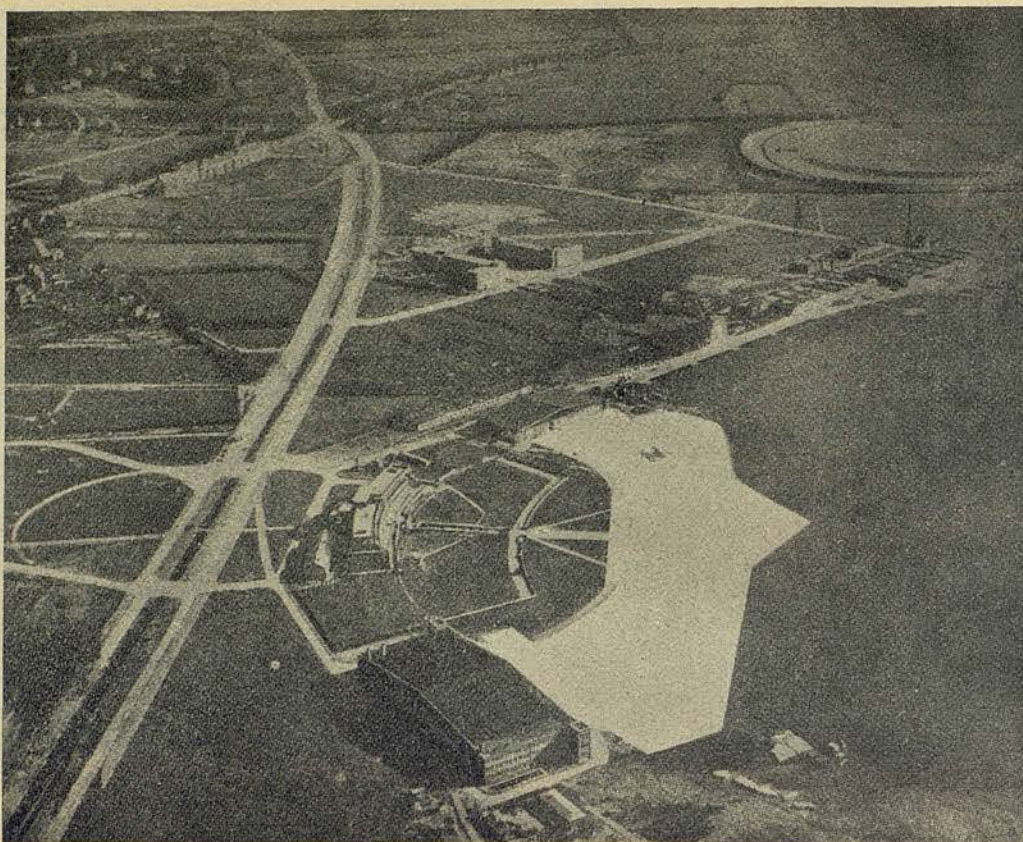
Aeriport de Croydon (Londres) : L'Estació



L'Estació de l'Aeroport d'Oberwiesenfeld (Munich) vista des del camp de vol



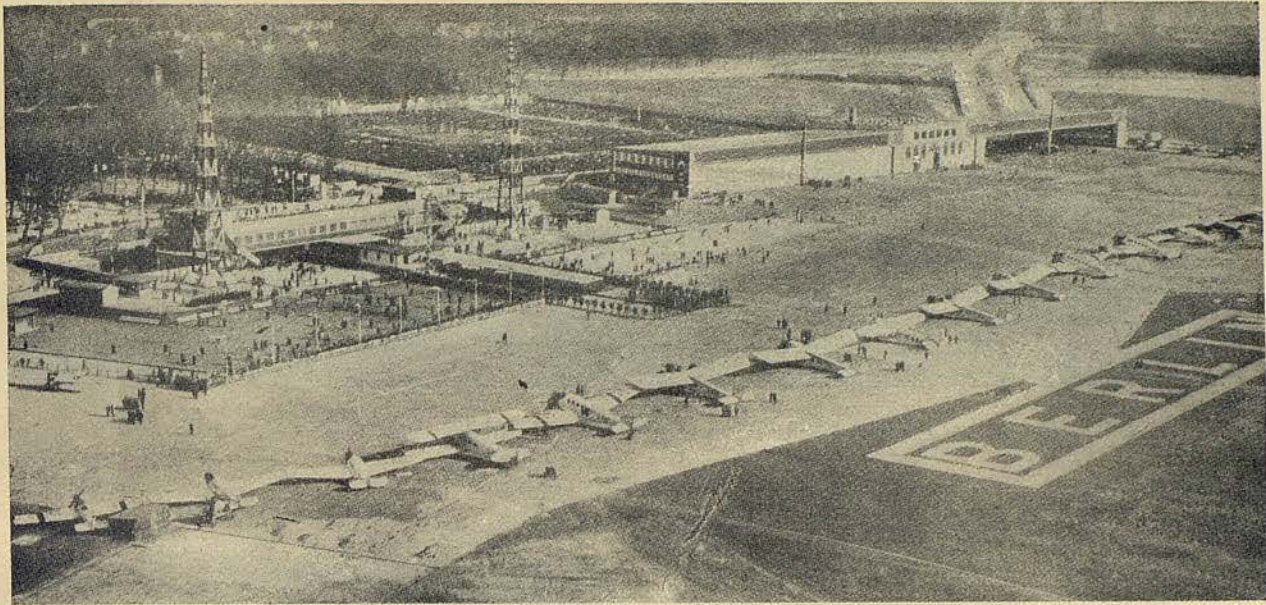
Perspectiva de l'Aeroport d'Oberwiesenfeld (Munich). (A primer terme, l'hangar.)



Perspectiva aèria de l'Aeroport de Fuhlsbüttel (Hamburg)



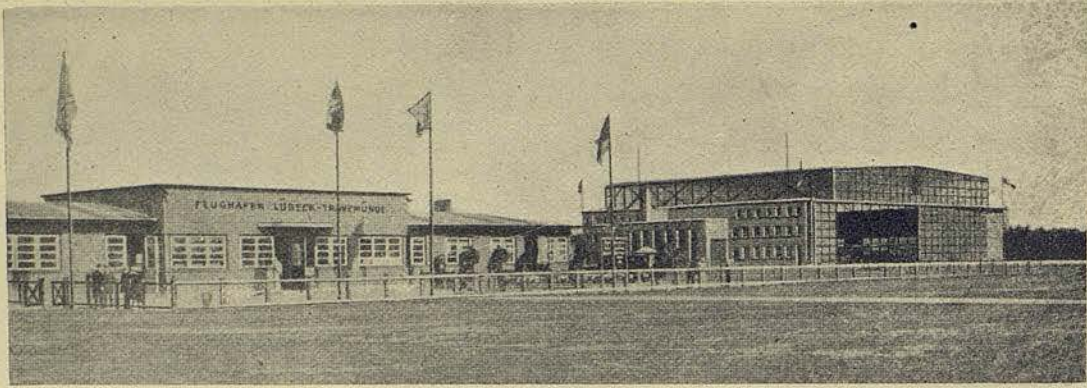
Aeroport de Fuhlsbüttel (Hamburg) : L'Estació



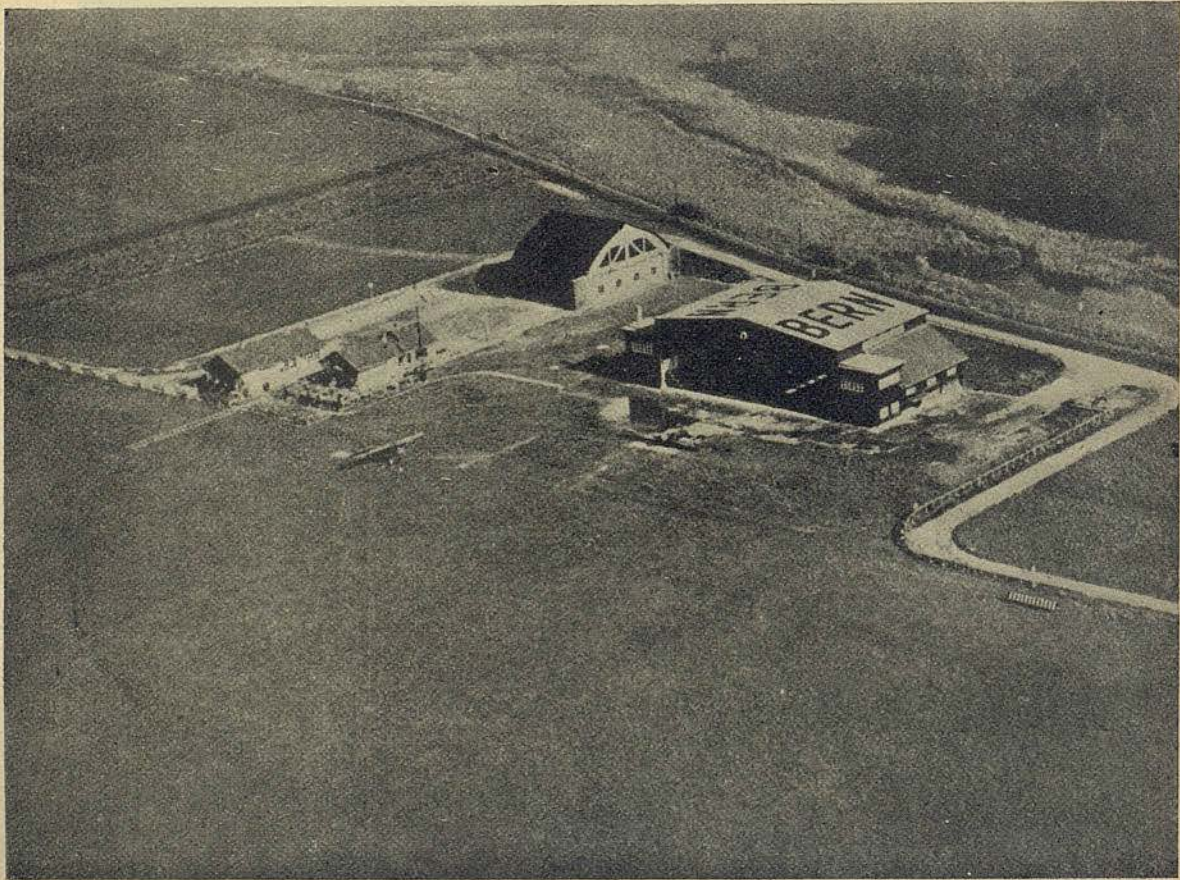
Perspectiva aèria de l'Aeroport de Tempelhof (Berlín)



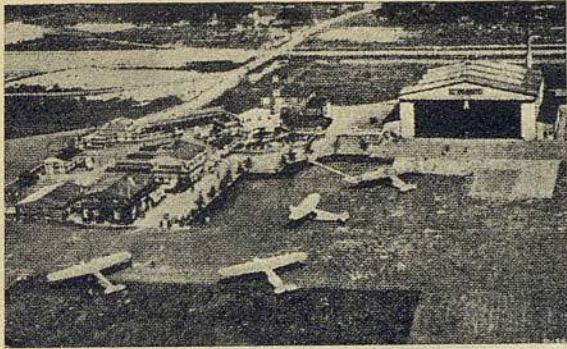
L'estació de l'Aeroport de Tempelhof (Berlín), de nit



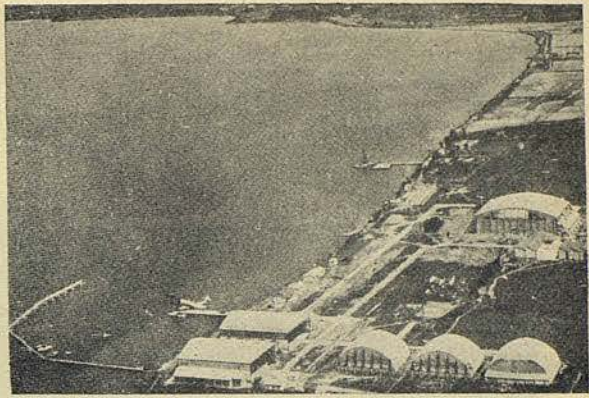
Aeriport de Pivall (Travemünde) : Estació i hangar



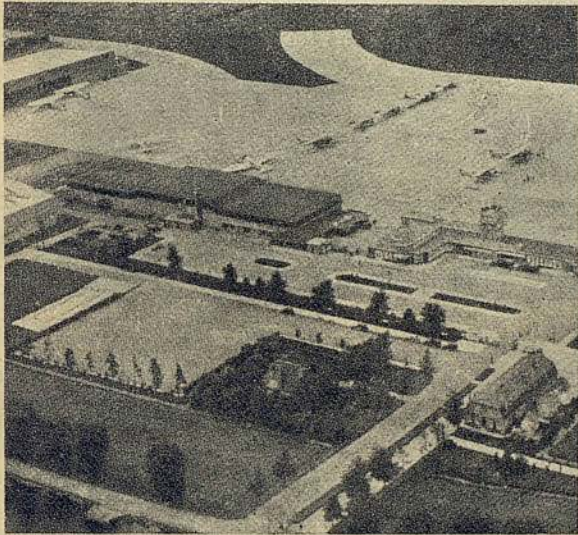
Perspectiva aèria de l'Aeriport de Belp (Berna)



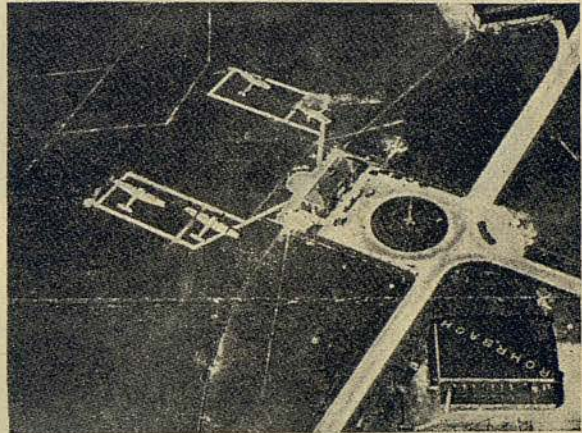
Aeriport de Waalhaven (Rotterdam)



Aeriport de Marignane (Marsella)



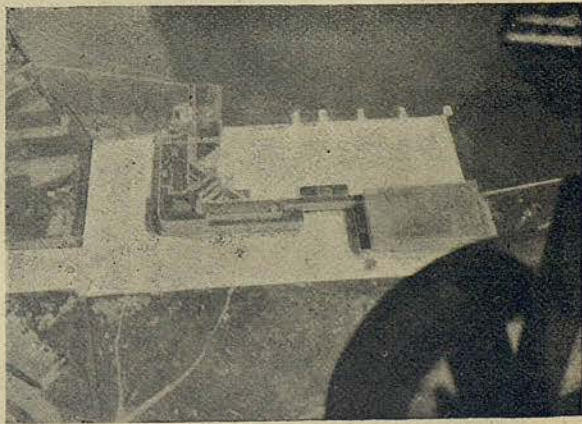
Aeriport de Schiphol (Amsterdam)



Aeriport de Kastrup (Copenhague)



Aeriport de Beurne (Anvers)

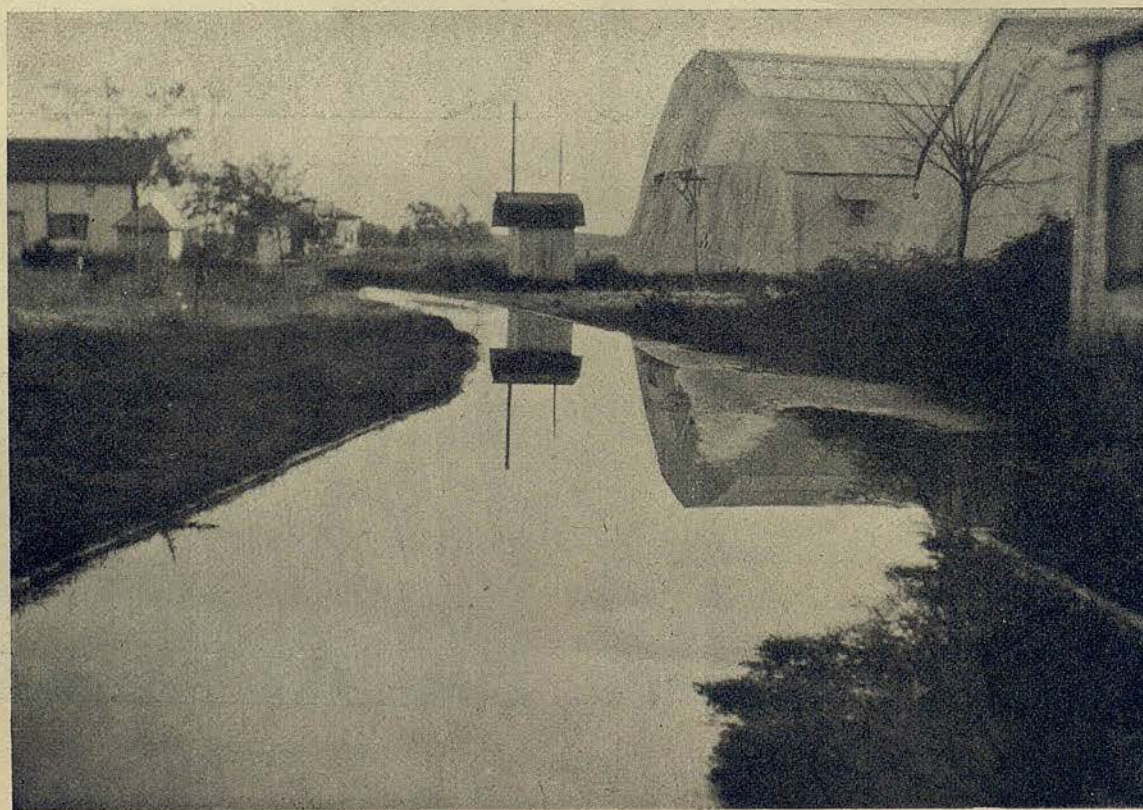


Aeriport de Beurne (Anvers)

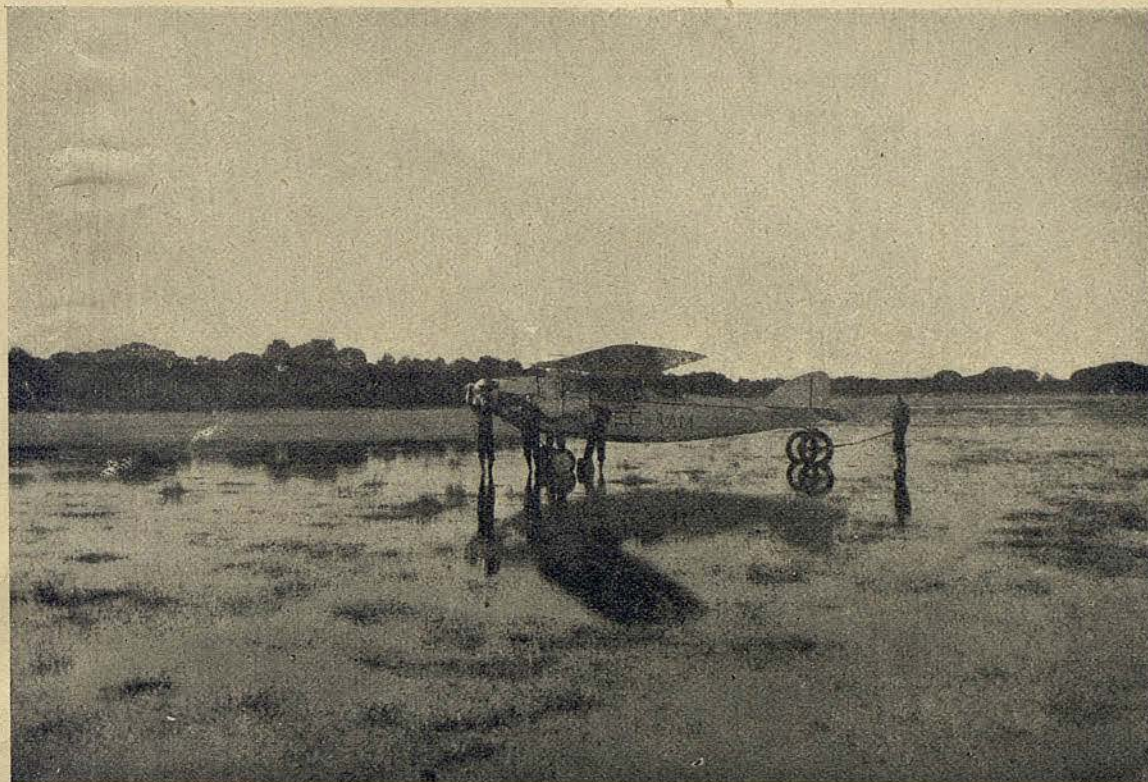
ASPECTES DE L'AERODROM ACTUAL DE BARCELONA



Estat actual del terreny d'El Prat de Llobregat : Aeriport provisional de Barcelona



Estat actual, després d'un dia de pluja, del carrer d'entrada a l'Aeriport provisional d'El Prat de Llobregat



Estat actual de l'Aeroport provisional de Barcelona (Aeròdrom d'El Prat de Llobregat)



Estat de l'Aeroport provisional d'El Prat de Llobregat el 20 de desembre del 1933, en arribar-hi el Ministre de l'Aire de França, M. Pierre Cot. En l'aterratge l'aparell resultà amb avaries, i el Ministre hagué de continuar el seu viatge a París en tren