

Crónica de una frustración nacional

Sevilla y el Zeppelin

*Cuando la capital andaluza pudo ser la base española
en la "Batalla Comercial del Atlántico" (1930-1936)*

NICOLAS SALAS

Los difíciles años republicanos y la guerra civil borraron de la memoria ciudadana la frustración sufrida por los sevillanos con el dirigible Zeppelin y la construcción del Aeropuerto Terminal de Europa, dos proyectos unidos por la vocación aeronáutica de la ciudad que, desde 1910, cuando se realizó el primer vuelo en la dehesa de Tablada, estuvo vinculada a hitos decisivos de la historia de la avia-

ción española. Tanto el Zeppelin como el Aeropuerto Terminal de Europa son dos asuntos básicos de la historia sevillana del primer tercio del siglo XX, pero nunca se han valorado las circunstancias negativas que malograron el protagonismo de la ciudad en la llamada "Batalla Comercial del Atlántico", en la que España perdió la oportunidad de lograr el control aéreo mercantil entre Europa y América.







Fueron personajes claves del proyecto sevillano el ingeniero y piloto Emilio Herrera y el representante de la Casa Zeppelin Hugo Eckener, ambos precursores volcados con Sevilla como base última europea de los vuelos intercontinentales. Aparecen ambos dibujados por Juan Lafita Díaz.



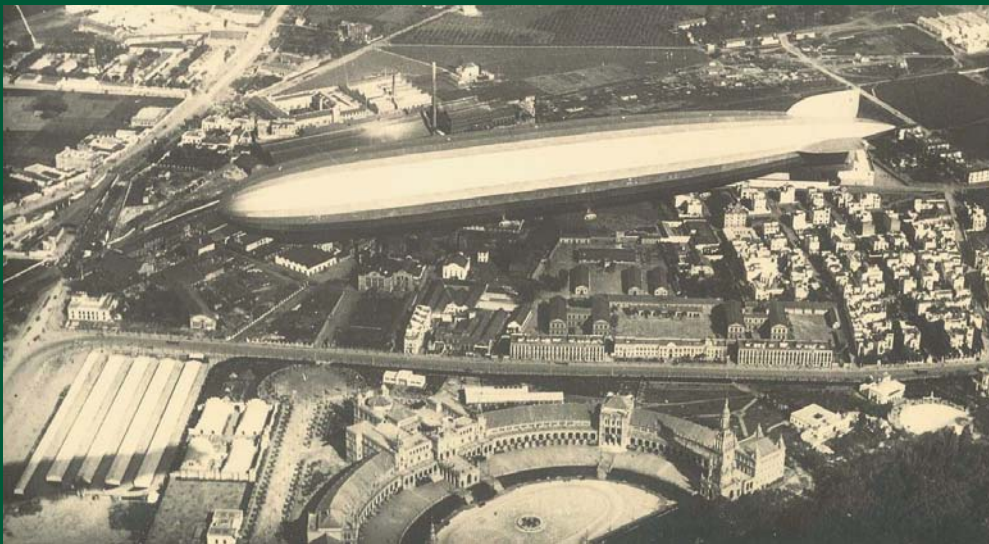
El campo de aterrizaje de Hernán Cebollas, en 1934, un día de llegada del Zeppelin. Estos terrenos fueron donados para este uso por la familia Sánchez Mejías. Y luego, los terrenos de San Pablo, por la familia Marañón y Lavín. La fotografía fue captada por pilotos de la Base Aérea de Tablada.



Los entonces teniente coronel Emilio Herrera Linares y el comandante Infante Alfonso de Orleáns, recibieron junto con los reyes al dirigible Zeppelin en su primera visita a Sevilla. Ambos personajes fueron promotores de la aeronáutica española. En la fotografía de Juan José Serrano (Fototeca Municipal) aparecen en el campo de Hernán Cebolla, junto al dirigible, rodeados de un grupo de personas invitadas al acontecimiento.



El semanario Blanco y Negro publicó el día 2 de febrero de 1930 esta composición fotográfica comparando el tamaño del hangar previsto para la estación sevillana de dirigibles, en San Pablo, con la Giralda y los edificios del Banco de España y la Telefónica.



La llegada del Zeppelin a Sevilla movilizó a los fotoperiodistas locales y madrileños para seguir desde el aire las evoluciones del dirigible sobre el cielo de la ciudad. La perspectiva ofrece primeros planos del Prado de San Sebastián, la Plaza de España y el Parque de María Luisa, más el sector de la Enramadilla, el barrio del Porvenir y en primerísimo plano la avenida de la Borbolla, con una espléndida vista del cuartel de Ingenieros.





Para recibir la primera visita del dirigible Zeppelin a Sevilla, el día 16 de abril de 1930, se desplazaron a nuestra ciudad los reyes de España. En la imagen de Juan José Serrano Gómez (Fototeca Municipal), puede verse al monarca conversando con el entonces teniente coronel Emilio Herrera Linares.



Facsimil de una postal enviada desde Sevilla a través del Zeppelin, con matasello conmemorativo de la primera escala, que por error indica mayo de 1930, cuando fue en abril. El 19 de mayo registró la tercera visita y segunda con aterrizaje. No obstante, como se trataba del vuelo de regreso a Europa, es posible que se indicara el primer vuelo de ida.



Las imágenes de Juan José Serrano Gómez (Fototeca Municipal) son expresiva del ambiente social que acompañó el primer aterrizaje del Zeppelin en el campo de Hernán Cebolla, el 16 de abril de 1930. Puede verse la nave ya posada en tierra, rodeado de personas; y un primer plano de la cabina, con los soldados que participaron en la maniobra de amarre y el público expectante.

El dirigible Zeppelin vino a Sevilla en diecisiete ocasiones, pese a las dificultades que presentaban las instalaciones provisionales de anclaje y la nula ayuda de los Gobiernos de Madrid para construir hangares de invierno y otras infraestructuras básicas. Casi todas las llegadas del Zeppelin a Sevilla fueron atendidas en terrenos de la huerta de Hernán Cebolla, cercanos al actual aeropuerto de San Pablo, cedidos ambos campos generosamente por las familias Sánchez Mejías y Marañón Lavín, respectivamente, y sólo en dos ocasiones las aproximaciones de los dirigibles se realizaron en el aeródromo de Tablada.

La primera visita del Zeppelin fue el día 24 de abril de 1929, como homenaje a la Exposición Iberoamericana. En esta ocasión no tomó contacto con tierra y se limitó a dar varias pasadas por el cielo de Sevilla a baja altura, causando enorme expectación en los ciudadanos. La segunda vez que vino el dirigible fue el día 16 de abril de 1930, aterrizando en el campo de Hernán Cebolla. Este mismo año de 1930, el Zeppelin pasó otra vez por Sevilla, en ruta de vuelta desde Buenos Aires.

LIBROS BASICOS

El proyecto de construir en Sevilla el primer Aeropuerto Terminal de Europa se inició a finales de 1919 y fue confirmado en 1922 por el Gobierno de Madrid; luego ratificado en 1927, vuelto a confirmar en 1933 y después olvidado hasta 1944, cuando al aeropuerto de San Pablo se le reconoció oficialmente el carácter de internacional, después de muchos años de ser utilizado por compañías extranjeras para sus vuelos transoceánicos. De manera que el historial del aeropuerto internacional entra de lleno en el capítulo de asuntos sevillanos que se eternizaron, cuyo último episodio lo protagoniza la nueva esclusa del Guadalquivir.

La historia de la aviación sevillana tiene en Tomás de Martín Barbadillo su máximo valedor. Entre 1933 y 1955 publicó en el diario ABC medio centenar de artículos defendiendo el proyecto de Aeropuerto Terminal de Europa y el protagonismo del aeródromo de Tablada en la historia de la aeronáutica española. Antes, en los periódicos *El Correo de Andalucía* y *El Liberal*, había publicado varias decenas de artículos y reportajes sobre idénticos temas. En 1934 publicó un libro básico titulado *Sevilla Aeropuerto Terminal de Europa. La batalla del Atlántico*, donde recogió todas sus publicaciones fundamentales y los documentos oficiales sobre los proyectos de establecer tanto el aeropuerto como la estación de anclajes para los dirigibles. Después hubo un largo período de olvidos hasta que en 1971 y 1982, se publicaron los estudios de los tenientes generales Luis Serrano de Pablo y Fernando de Querol Müller, respectivamente, so-

Visitas del Zeppelin a Sevilla

- 24.04.1929 – Media tarde – Sobrevoló la ciudad. No aterrizó.
- 16.04.1930 – 18,38/19,43 horas – Primer aterrizaje, con presencia de los reyes de España.
- 19.05.1930 – 18,49/09,28 horas – Aterrizaje.
- 05.06.1930 – 19,03/18,25 horas – Aterrizaje.
En 1931 no hubo llegadas.
- 03.10.1932 – 17,00 horas – No aterrizó. Modelo HZ 320.
- 02.11.1932 – 17,07/17,28 horas – Aterrizaje.
- 16.05.1933 – 22,42/22,57 horas – Aterrizaje.
- 11.07.1933 – 20,51/23,41 horas – Aterrizaje. Poste en San Pablo. Modelo HZ 346.
- 28.08.1933 – ¿Aterrizaje?
- 25.09.1933 – ¿Aterrizaje?
- 31.10.1933 – ¿Horario? – Aterrizaje.
- 27.08.1934 – ¿Horario? – Aterrizaje.
- 18.12.1934 – 17,107/16,05 horas – Aterrizaje. Vinieron Alejandro Lerroux y otros políticos. Modelo HT 52
- 30.04.1935 – ¿Horario? – Aterrizaje.
- 08.12.1935 – ¿Horario? – Aterrizaje.
- 07.05.1936 – 20,15/21,05 horas – Aterrizaje.
- 10.07.1936 – Madrugada – No aterrizó.

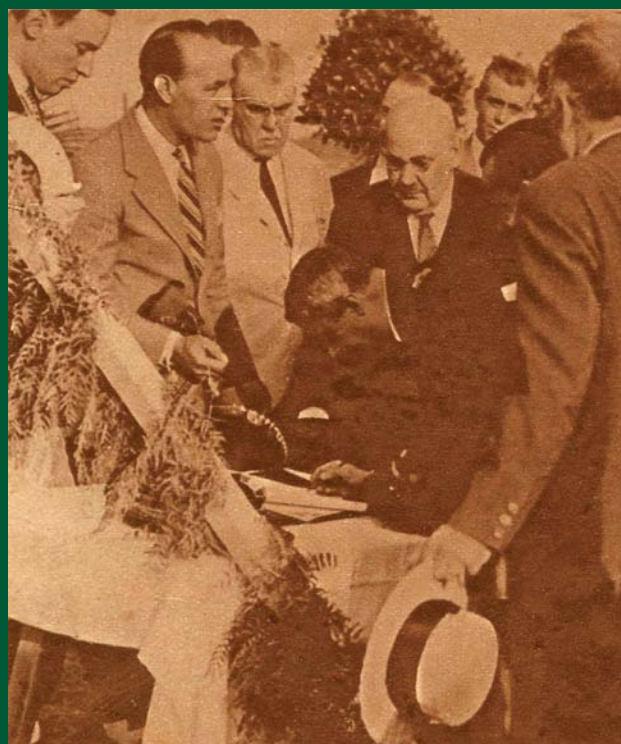
bre la Base Aérea de Tablada. La historia de Tablada fue completada por José Clemente Esquerro, coronel del Ejército del Aire, en la revista "Aeroplano" (número 12, 1994).

Pero el gran hallazgo fue la publicación en 1997 del libro del profesor Emilio Atienza, titulado *Del Guadalquivir al Plata en dirigible*, editado por la Fundación AENA, donde se recupera la memoria histórica del tiempo en que España participó en la rivalidad aérea internacional por el control comercial del Atlántico, teniendo a Sevilla como principal protagonista. El profesor Atienza aporta documentos básicos para conocer las decisivas circunstancias vividas por los sevillanos durante los años veinte y treinta, y descubre sin rodeos y con suficiente base científica como Sevilla sufrió la frustración de ver perderse la oportunidad de ser la base de las comunicaciones aéreas entre Europa y América. Esta obra constituye la puesta al día del tema y además aportando documentos y análisis esclarecedores para valorar un proyecto que en Sevilla nunca fue estimado económica y políticamente, pese a su trascendencia.

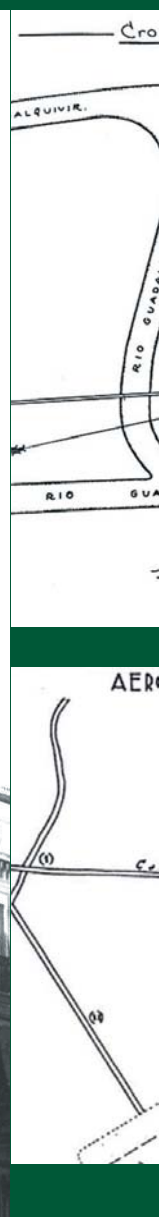
Sevilla pudo ser, por sus condiciones geográficas, orográficas, climáticas e históricas, la base final europea de la entonces llamada "Batalla Comercial del Atlántico", en la que Francia e Inglaterra se disputaron con España el privilegio de ser el último escalón europeo de la aviación intercontinental. Pero España, con la base de Sevilla, aportaba el enclave geográfico con mejores condiciones de conjunto y fue siempre la preferida de la Casa Zeppelin.

SEVILLA FUE LA ELEGIDA

La vinculación del Zeppelin con Sevilla se inició en 1918, cuando comenzaron los estudios para unir a Europa con América del Norte utilizando dirigibles, se-



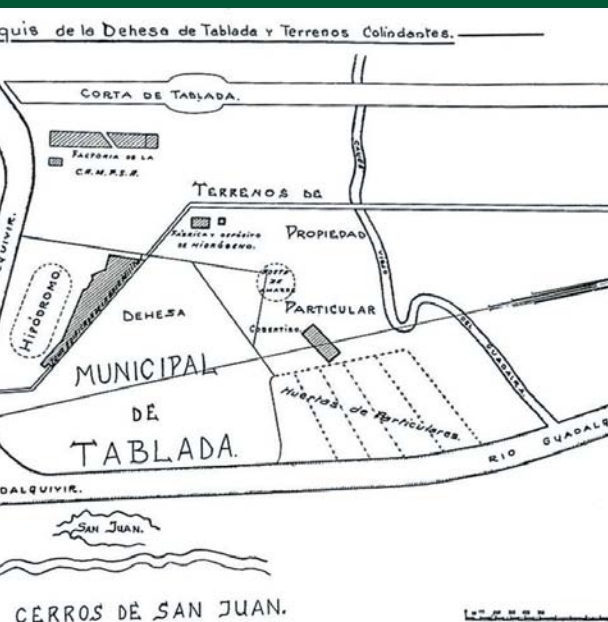
Las dos instantáneas recuerdan dos hechos significativos, como fueron los compromisos de construir en Sevilla un aeropuerto transoceánico capaz de ser utilizado tanto por los nuevos aviones e hidroaviones como por los dirigibles alemanes de la época. Dos compromisos que quedaron en aguas de borrajas. En la primera fotografías puede verse al teniente coronel Emilio Herrera firmando el acta de colocación de la primera piedra de lo que iba a ser el primer aeropuerto para dirigibles, en Hernán Cebolla, el día 21 de julio de 1928. Y en la segunda, están el alcalde, José González Fernández de la Bandera; al presidente de la Diputación, José Manuel Puellas de los Santos, y varios capitulares, entre ellos Hermenegildo Casas Jiménez. El primero por la derecha es el comandante Eckener, representante de la Casa Zeppelin. Los acuerdos se firmaron el día 23 de enero de 1933, pero nunca fueron apoyados por el Gobierno de Madrid.



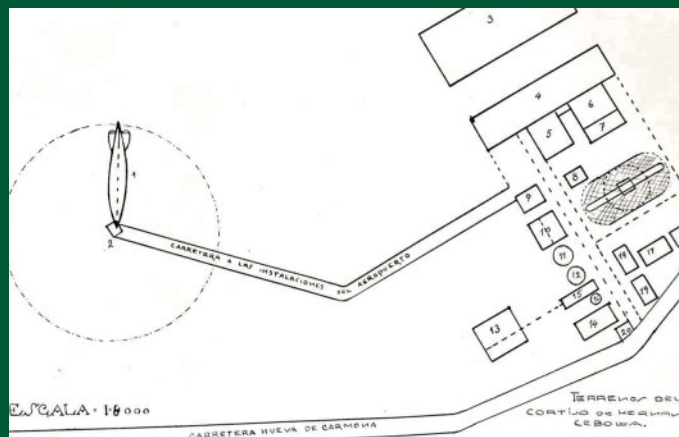
Las visitas del Zeppelin a Sevilla ofrecieron perspectivas curiosas, como la que reproducimos del fondo fotográfico de Juan José Serrano Gómez (Fototeca Municipal), captada en 1934. La foto tiene la singularidad de que el dirigible ya aporta en su timón de cola la cruz gamada símbolo del Régimen nazi de Adolfo Hitler. El cruce con la Giralda ofrece un encuadre único.



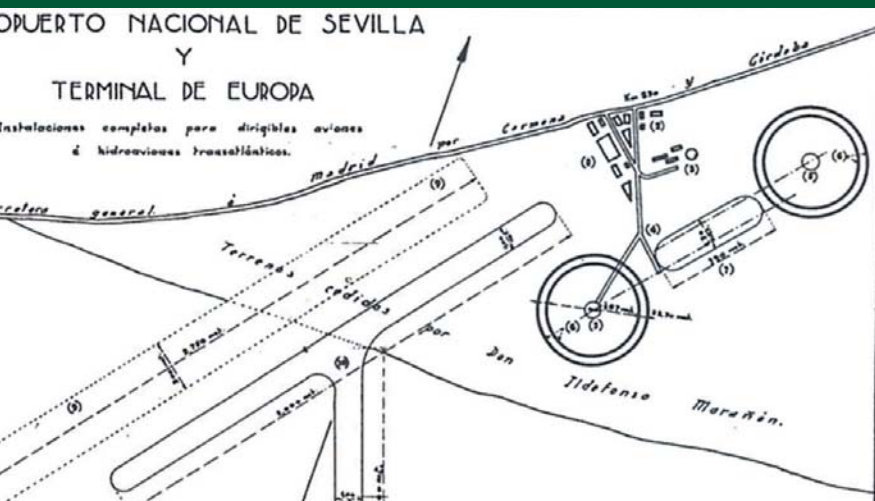
Cuando el Zeppelin permanecía posado varias horas en el campo de Hernán Cebolla, los pasajeros realizaban una rápida visita al centro de la ciudad en el ómnibus del Hotel Alfonso XIII, que los recogía en la misma pista junto al dirigible. El documento fotográfico pertenece al fondo de Juan José Serrano Gómez (Fototeca Municipal).



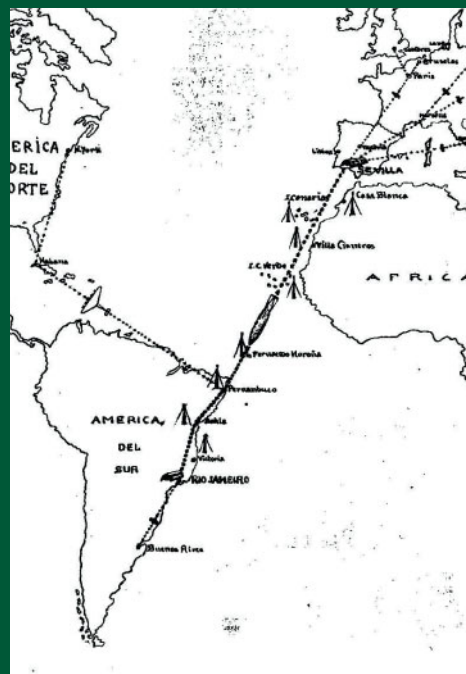
En los primeros tiempos de la aeronáutica fue la dehesa de Tablada el lugar elegido para instalar el aeródromo municipal, la base de dirigibles y la pista fluvial para hidroaviones, pero las exigencias de espacios no coincidían con los terrenos disponibles. En el croquis que publicamos puede verse la dehesa municipal de Tablada delimitada por el cauce histórico de los Gordales y la punta de San Juan de Aznalfarache. En su perímetro están situados, además del existente hipódromo, las instalaciones del aeródromo militar y las previstas para dirigibles y sus anexos fijos, como la fábrica de hidrógeno y el hangar. Este proyecto fue desechado por falta de espacios suficientes en favor de los terrenos de San Pablo, ofrecidos generosamente por la familia Marañón Lavín.



En terrenos generosamente cedidos por la familia Sánchez Mejías, en el cortijo de Hernán Cebolla, proyectó su campo de aterrizaje la Compañía Transaérea Colón. En el croquis pueden verse las diversas instalaciones previstas, sólo construidas en parte, del poste de amarre de los dirigibles, la carretera de enlace con el hangar y las construcciones anexas, como los talleres de montajes de anillos, almacenes, fábrica de hidrógeno, depósitos de etileno y de gas, cantina, oficinas, sala de viajeros, etc.



Para 1940 estaba previsto que el aeropuerto transoceánico de San Pablo, tuviera en uso todas las instalaciones incluidas en el croquis que reproducimos presentado en 1932. Pueden verse las pistas centrales para grandes aviones capaces de volar sin escala desde Sevilla a Pernambuco, los dos postes de amarres para dirigibles y el enorme cobertizo doble, el canal de agua para pista de hidroaviones, alimentado por el Canal del Valle Inferior del Guadalquivir, y el complejo de instalaciones anexas, como las fábricas de hidrógeno y etano, depósitos, sala de espera, etc.



El plano que insertamos junto a estas líneas ilustra de la ruta prevista por el Zeppelin, y cubierta en gran parte en los primeros años treinta, en los que Sevilla se convirtió en el eje básico de los vuelos transoceánicos, en la última escala europea. Se observa cómo Sevilla era el lugar de encuentro de dirigibles y grandes aviones transoceánicos antes de saltar al océano Atlántico rumbo al Continente americano. Pernambuco era la primera base de enlace en la costa atlántica de Brasil, para seguir hasta Río de Janeiro que era la meta. Desde Pernambuco y Río los aviones terrestres e hidroaviones intercontinentales enlazaban con Buenos Aires y Centro y Norte América. El dirigible también voló hasta la capital argentina.



El álbum de recuerdos que recupera la memoria histórica de las visitas del Zeppelin a Sevilla se encuentra diseminada, con escasa catalogación, sin que por parte de las autoridades locales se haya nunca prestado atención al asunto. Hay que acudir a las hemerotecas de Sevilla, Madrid y Barcelona, y de las capitales iberoamericanas, y a las colecciones privadas, para conocer la proyección internacional que tuvo la ciudad gracias al Zeppelin, con referencias literarias y gráficas de gran trascendencia socioeconómica. Hasta ahora, la más completa aportación sobre la vinculación sevillana con el proyecto transoceánico, la ofrece el profesor granadino Emilio Atienza, en su obra básica y esclarecedora titulada *Del Guadalquivir al Plata en dirigible* (Fundación AENA, 1999).



Desde la azotea del Coliseo España, Emigdio Mariani y Piazza captó esta imagen del dirigible Zeppelin sobrevolando la catedral sevillana, en 1933.



Con el fondo del dirigible Zeppelin, posado en el campo de Hernán Cebolla en 1933, está la familia Wolf, vinculada a la aeronáutica sevillana. El primero por la izquierda, es Félix Wolf, funcionario de empresas navieras; el segundo es un jovencísimo Rodolfo Wolf, el socio más veterano de la actual Asociación de Amigos de Tablada; luego están la esposa y las hijas del autor de la fotografía, Gustavo Schulz, y un curioso.

gún la idea del ingeniero y piloto granadino Emilio Herrera, que tuvo que acudir a la empresa alemana Luftschiffbau Zeppelin para desarrollarla ante la falta de apoyos españoles. Lo mismo les había sucedido a Leonardo Torres Quevedo y Juan de la Cierva con sus inventos. Herrera ya pensaba en líneas intercontinentales desde 1914, y en 1918 proyectó la línea La Coruña-Nueva York, que fue desechada por cuestiones meteorológicas. En 1920 se ampliaron los estudios a otros trayectos y en 1922 se concluyó en que la mejor solución posible era la línea Sevilla-Buenos Aires, con escalas en Pernambuco y Río de Janeiro. En paralelo se desarrollaron pugnas entre Francia e Inglaterra para hacerse con el control de la llamada "Batalla Comercial del Atlántico". Y en España, Barcelona, con el apoyo de los Gobiernos de Madrid, le disputó a Sevilla la escala última europea hasta que la Casa Zeppelin optó por las condiciones geográficas, orográficas y climatológicas sevillanas.

La Casa Zeppelin se decidió desde el primer momento por España como país y por Sevilla como base final europea, por su posición geográfica de cara a la América del Sur, la climatología y la orografía propia para actividades aeronáuticas. Desde 1923 comenzaron las campañas de Prensa a favor de la idea de Emilio Herrera, apoyadas con entusiasmo por Tomás de Martín Barbadillo desde las páginas de *El Correo de Andalucía*. Antes, en 1921, el Ayuntamiento había concedido a CETA una parcela en la dehesa de Tablada para instalar su barracón, iniciando ese mismo año la línea Sevilla-Larache, primera de España de transportes aéreos de pasajeros y correo. Los años siguientes, desde 1922 hasta 1931, durante el periodo monárquico alfonso, se sucedieron las noticias positivas con los problemas planteados por Madrid, que nunca pasó de las buenas palabras y los normas oficiales sistemáticamente incumplidas.

El 21 de julio de 1928 se inauguraron las obras del campo de Hernán Cebolla, cedido por la familia Sánchez Mejías. En 1929 vino el Zeppelin por primera vez a Sevilla, pero no aterrizó, lo que sí hizo en 1930 en tres ocasiones. Con la proclamación de la II República se relanzó la idea de dotar a Sevilla del gran aeropuerto transoceánico que permitiera el uso de dirigibles, aviones e hidroaviones intercontinentales. Pero entre 1931 y 1935 no hubo acuerdos concretos, sino sólo buenas intenciones, que al final quedaron olvidadas durante la Primavera Trágica de 1936 y luego borradas de la memoria histórica por la guerra civil de 1936-1939 y la larga y penosa posguerra de 1939-1952. Durante tan largo periodo de tiempo, el aeropuerto de San Pablo quedó relegado y no fue reconocido como internacional hasta 1944, cuando ya llevaban varios años las compañías internacionales utilizándolo para sus vuelos. •