



Posible magnitud del tráfico aéreo transatlántico en las dos regiones Norte y Sur. La corriente de tráfico Europa-Extremo Oriente está indicada para referencia. La magnitud de la flecha blanca indica 600 toneladas de carga ó 4.000 personas; la parte cruzada de las flechas indica la magnitud del tráfico en mercancías; la punteada, en paquetes postales; la negra, en cartas, y la simplemente rayada, en personas.

El tráfico aéreo transatlántico

Por el ingeniero Dr. CARL PIRATH

Director del Instituto científico del Tráfico Aéreo en la Escuela Superior Técnica de Stuttgart.

LOS hechos y los problemas del tráfico aéreo transoceánico se agrupan principalmente en torno al Océano Atlántico. En primer lugar, porque entre los países de ambas costas actúan las más intensas fuerzas de carácter económico, pero también, en segundo lugar, porque las condiciones geográficas y climáticas son más favorables para éste que para los demás grandes Océanos. Sobre el Atlántico se verifica hoy día el 70 por 100 del tráfico total ultramarino entre los centros de gran actividad económica de la tierra, por lo que se refiere al transporte de mercancías, y el 75 por 100 del transporte total de pasajeros, distribuyéndose entre los demás océanos la actividad restante. A esta importancia económico-geográfica del Océano Atlántico corresponde ya desde hace siglos la actividad de la navegación marítima transatlántica con sus numerosas líneas de navegación dispuestas para comodísimos viajes y con una gran capacidad de tráfico.

Naturalmente, para el establecimiento del tráfico aéreo transatlántico se ha creado así una situación económica difícil, pues al querer introducir las líneas aéreas en la vida de los transportes a través del Atlántico, nos encontramos con la más aguda competencia por parte de la navegación marítima, y de este modo el transporte aéreo, si quiere adquirir carta de naturaleza en estos trayectos, ha de ofrecer a los usuarios unas ventajas mucho más

destacadas que en el caso de cualquier otro Océano. Quizás esta circunstancia pudiera ser calificada de desfavorable, si se tiene la opinión de que técnicamente sería más favorable para el más seguro y mejor desarrollo del tráfico aéreo transatlántico un progresivo perfeccionamiento de las performances de etapa en etapa. Pero esta suposición no está justificada para el caso del Océano Atlántico, pues dada su estructura geográfica en relación con los transportes fuerza precisamente a este desarrollo por etapas, colocándonos ante problemas cuya solución puede ser atacada dado el estado actual de la técnica aeronáutica. ¿Cuál es esta estructura geográfica del Atlántico respecto al tráfico?

Geográficamente y con relación a los transportes, el Océano Atlántico está dividido en dos zonas fundamentalmente distintas: la zona Norte, con sus condiciones meteorológicas desfavorables, especialmente en la dirección Este-Oeste, y la zona Sur, con sus condiciones meteorológicas más propicias para un seguro tráfico transatlántico y con una distancia mucho menor entre costa y costa. De aquí la orientación de todos los esfuerzos para establecer el tráfico aéreo regular transatlántico entre Europa y Suramérica, y aunque en esta sección las necesidades del tráfico son mucho menores que en el Atlántico Norte, en cambio da ocasión para utilizar mejor la gran velocidad de

los aeromóviles respecto a los medios marítimos, pues en el Atlántico Norte se han puesto de un modo regular al servicio de la navegación marítima los máximos progresos técnicos adquiridos en la construcción y propulsión de los grandes barcos de pasajeros.

Condiciones meteorológicas más favorables, menor distancia entre costa y costa y un competidor con menores recursos económicos, son las circunstancias que caracterizan en primer lugar al Atlántico Sur como el mejor campo de experimentación para el aprendizaje de los transportes aéreos a través de los grandes océanos, aun cuando las mayores necesidades de tráfico en el Atlántico no caen precisamente en esta zona, pues las cantidades de personas, correo y flete que utilizarían la vía aérea en el Atlántico Norte y en el Atlántico Sur son las representadas en el planisferio adjunto, fruto de las especiales investigaciones por nosotros realizadas. Para comparación también se ha incluido en este planisferio la corriente de tráfico entre Europa y Extremo Oriente. Para la evaluación de estas corrientes de tráfico se ha procedido con prudencia, pues las cifras de los transportes que utilizarían la vía aérea en caso de que ésta presentase la suficiente seguridad y regularidad serían, en general, tan sólo el 2 ó 3 por 100 de los pasajeros de primera clase por vía marítima; sólo el 20 por 100 de las mercancías de lujo transportadas por barco, y solamente el 5 por 100 del correo hasta ahora llevado por las líneas de navegación marítima. En el mismo planisferio vemos que la corriente de tráfico sobre el Atlántico Sur sólo representa $\frac{1}{3}$ de la del Atlántico Norte, pero es 2,5 veces mayor que la que existe entre Europa y Extremo Oriente. Por lo tanto, la corriente de tráfico sobre el Atlántico Sur representa en el tráfico aéreo mundial una posición media desde el punto de vista de las necesidades del tráfico; es decir, tiene en general la suficiente magnitud para poder prever una carga suficiente a los aviones empleados en una línea aérea regular de este trayecto.

El carácter favorable del Atlántico Sur para el desarrollo del tráfico aéreo desde los puntos de vista geográfico y económico, prefija además un determinado Continente para los trabajos preparatorios y establecimiento de las primeras líneas aéreas transoceánicas. De entre los dos focos de desarrollo del tráfico aéreo, Europa y Norteamérica,

sólo al primero le corresponde el realizar esta misión, dadas las condiciones naturales del problema. Otra hubiese sido la situación si el Atlántico Norte hubiera sido el que ostentase las más favorables condiciones geográficas, pues entonces se habría establecido entre Europa y Norteamérica un reñido pugilato para dar una solución definitiva al establecimiento de una línea aérea transatlántica. Puede ser que entonces quizás se hubiese llegado más pronto a la travesía aérea de los océanos, pues en tal caso las fuerzas técnicas y económicas de ambos focos de desarrollo aeronáutico se hubieran propuesto el problema de resolver lo más pronto posible la cuestión del establecimiento de un tráfico aéreo regular en estos trayectos.

Para la posición de Europa en la red del tráfico aéreo mundial es, sin duda, de gran importancia esta ventaja natural, que condiciona un trabajo unilateral en el establecimiento de la primera línea regular transatlántica. Por lo tanto, como es una cuestión de especial importancia para los países europeos el tomar parte activa en estos trabajos y ayudar a llevarlos a buen resultado, ninguna nación debiera considerarse excluida, pues los países de Europa que sirven a la resolución de este problema con sus mejores fuerzas en personal y material cumplen una interesantísima misión.

Alemania y Francia se han puesto ya desde hace tiempo al servicio de esta misión. España, Portugal, las tierras coloniales inglesas, así como los países suramericanos Argentina y Brasil han facilitado la necesaria ayuda, tanto por medio de la cooperación en la organización de tierra como por medio de la generosa cesión ocasional en sus derechos de soberanía. En estrecha colaboración, raras veces conseguida, se encuentran aquí varias naciones de diversos Continentes para alcanzar un objetivo de gran importancia para el resto del Mundo. El hecho y ante todo los éxitos de los viajes regulares del *Graf Zeppelin* y de los aviones de la *Lufthansa* nos dicen que este trabajo de colaboración pronto dará sus bien ganados frutos y entonces Europa podrá pasar del actual problema del tráfico aéreo a través del Atlántico Sur al problema mucho más importante de la travesía aérea del Atlántico Norte, introduciendo así en la red del tráfico aéreo mundial la más grande arteria de tráfico de todo el Mundo.



El tráfico aéreo en la otra orilla del Atlántico. Los veteranos *Junkers* del servicio aerpostal *Condor Syndikat* en la playa de Río Potengy cerca de Natal.