

2. Introducción e historia del aeropuerto de Sevilla

Habitualmente se dice que un aeropuerto es como una pequeña ciudad. Como tal, un aeropuerto se compone de una gran variedad de instalaciones, infraestructuras, usuarios, trabajadores, reglas y normativas. De igual forma que una ciudad quiere prosperar en el mercado y en el comercio con otras ciudades, los aeropuertos son prósperos, en parte, por su habilidad de cumplir con éxito su función de ser el lugar donde pasajeros y carga viajan desde y hacia otros aeropuertos. Y si miramos más allá, tal y como las ciudades buscan su lugar como parte de la economía de su provincia, comunidad autónoma o estado, los aeropuertos también deben operar con éxito como parte del sistema nacional de transporte aéreo.

El aeropuerto, como toda ciudad, también necesita a su alcalde que lo gobierne y gestione. Tanto si la gestión es privada, como si forma parte del sistema público, la gran cantidad de propiedades, infraestructuras y trabajo que se requieren para operar, mantener y mejorar un aeropuerto, necesitan de unos niveles importantes de recursos financieros. Tales recursos son empleados de una manera u otra según las diferentes estrategias de gestión que se apliquen.

Debido al hecho de que son las mayores instalaciones de transporte público del mundo, los aeropuertos juegan un papel importante a la hora de dar forma al contexto económico, político y social de la comunidad a las que sirve. Como tal, la gestión aeroportuaria debe asumir la responsabilidad de liderar al aeropuerto para contribuir positivamente a la economía local, manteniendo un buen servicio al usuario a la vez que se minimice el impacto al entorno natural circundante.

El área terminal de un aeropuerto, comprendida por los edificios terminales de pasajeros y carga, así como la plataforma de estacionamiento de aeronaves, instalaciones de tratamiento de equipajes, parking para el estacionamiento de automóviles y estaciones de transporte intermodal, es un componente vital del sistema aeroportuario y será en la que nos centraremos en este trabajo. El principal objetivo del aeropuerto es proveer un acceso adecuado a pasajeros y carga, función de la que se encarga el área terminal mediante la unión entre lado aire y lado tierra. Proporciona también las instalaciones y procedimientos necesarios para el eficiente movimiento de tripulación, pasajeros, y carga tanto para el flujo de entrada como para el de salida.

En este proyecto que aquí empezamos a describir, expondremos y desarrollaremos las posibles necesidades futuras del aeropuerto de Sevilla y cómo actuar sobre el área terminal para llegar a satisfacerlas. En primer lugar, nos situamos en el escenario sobre el que vamos a trabajar e introduciremos la historia del aeropuerto hispalense.

Sevilla siempre ha sido una ciudad de gran tradición aeronáutica. Prueba de ello es que ya en 1913 se realizaban festivales aéreos en un improvisado aeródromo de Tablada. En 1914, aterriza en dicho aeródromo el primer avión que une la península y Marruecos, tras lo que el Ayuntamiento de Sevilla cede allí una parcela de 240.000 metros cuadrados al Servicio de Aeronáutica Militar para la construcción de un aeródromo. Las obras de acondicionamiento se inician en 1915 y, ese mismo año, empieza a ser utilizado para la formación de pilotos y observadores.

En 1919, se llevan a cabo los primeros vuelos comerciales que unen Sevilla y Madrid. Al año siguiente, se establece la línea aérea postal entre Sevilla y Larache y, en 1921, la primera comercial española Sevilla-Larache. La compañía adjudicatoria sería CETA que levantó un hangar en Tablada en los terrenos cedidos a la compañía por el ayuntamiento hispalense. La

línea servida por los biplanos *De Havilland DH-9C* funcionaría con una asombrosa regularidad y eficacia hasta 1930.

Desde 1918, por encargo del rey Alfonso XIII, el ingeniero granadino Emilio Herrera venía estudiando el establecimiento de una comunicación aérea entre España y América por medio de dirigibles. El primer proyecto, entre La Coruña y Nueva York, pronto dio paso al enlace entre Cádiz y Sudamérica, que se concretaría finalmente en la línea Sevilla-Buenos Aires.

La idea permitiría construir en Sevilla el aeropuerto terminal de Europa que, a modo de un premonitorio “hub”, concentraría las líneas de aviones europeos para su conexión con la línea de dirigibles hasta Buenos Aires, donde se produciría el mismo fenómeno de concentración/dispersión.

Para realizar el proyecto se constituyó en 1922 la Sociedad Colón Transaérea Española, que desgraciadamente no recibiría la concesión administrativa para la realización de este servicio hasta cinco años después. Este retraso sería una de las causas de su posterior fracaso.

La obligatoriedad que la concesión recogía de construir un aeropuerto privado por parte de la Colón, llevó a sus gestores, una vez descartada Tablada por sus escasas dimensiones, hasta el cortijo de Hernán Cebolla, gracias a la colaboración de su propietario el torero Ignacio Sánchez Mejías.

Hasta entonces, en 1923 se inauguraban diversas instalaciones, hangares, talleres y locales y se aprueba la construcción en Tablada de un aeropuerto municipal, en un extremo del campo de vuelos del aeródromo militar, con unas dimensiones de 750 por 500 metros. Y en abril de 1927, la compañía Unión Aérea Española establece la línea aérea Madrid-Sevilla-Lisboa.

Las obras de Hernán Cebolla para el nuevo aeropuerto comenzaron el 21 de julio de 1928 y recibirían la llegada del majestuoso dirigible alemán Graf Zeppelin LZ-127 en la tarde del 16 de abril de 1930.

A pesar del éxito de los vuelos de la Luftschiffbau Zeppelin desde Europa a América, el proyecto de la Colón no logró avanzar. El empeño personal de Emilio Herrera conseguiría despertar tibiamente de su letargo al gobierno español, que autorizaría la construcción de una estación de dirigibles en el nuevo aeropuerto de San Pablo cuando ya todo esfuerzo era inútil.

A la vez que se iniciaban los trabajos del aeropuerto de Hernán Cebolla, en Tablada se instalaba una nueva compañía, Unión Aérea Española (UAE), que desde el 24 de abril de 1928 volaba desde Sevilla a Madrid y Lisboa con los Junkers G-24. Tres meses después el aeropuerto de Tablada fue declarado aduanero.

En 1929 la UAE abriría una nueva ruta con Granada con motivo de la Exposición Iberoamericana de la capital hispalense. La UAE sería sustituida por CLASSA en 1929 que posteriormente también asumiría los servicios que prestaba CETA hasta la ciudad norteafricana de Larache.

CLASSA introdujo desde Sevilla los vuelos a Canarias, línea que se consolidaría posteriormente con LAPE, que reanunciaría el servicio en diciembre de 1933, al incorporar a su flota los modernos trimotores Fokker.

La importancia del aeropuerto de Sevilla en los enlaces con África y Canarias, así como los rescoldos de la línea de dirigibles con América del Sur, hicieron que el 15 de febrero de

1933 se aprobara la construcción de un nuevo aeropuerto que sirviera para dirigibles, aviones terrestres e hidroaviones.

Cedidos los terrenos del Cortijo de San Pablo por su propietario, las obras se iniciaron en el mes de abril y cuatro meses después amarraba a su poste de atraque el dirigible Graf Zeppelin procedente de Sudamérica. El dirigible alemán volvería a San Pablo el 31 de octubre procedente de Akron, en Estados Unidos, y en una nueva ocasión dos meses después.

A pesar de la inauguración oficial de San Pablo, las líneas aéreas comerciales que atendía LAPE continuaron en el aeropuerto de Tablada hasta el inicio de la Guerra Civil.

Durante dicha guerra, Sevilla es punto de llegada de las tropas africanas, mientras que Iberia presta servicios de transporte aéreo con las líneas Tetuán-Sevilla-Vitoria, Sevilla-Salamanca y Sevilla-Larache-Las Palmas.

En septiembre de 1945, se inician las obras del aeropuerto transoceánico de Sevilla, construyéndose las pistas 05-23, 02-20, y 09-27. Un año después, se clasifica como aduanero y se asfaltan las pistas 05-23 y 02-20. En 1948, se instala un gonio y se completa el balizamiento, pasando a denominarse las pistas 04-22, 18-36 y 09-27. En 1956, se amplía la pista 09-27, pasando la 18-36 a ser una calle de rodaje.

En 1957, se realizan las obras del edificio terminal, así como las de la torre de control. El aeropuerto de Sevilla se incluye en el Acuerdo Hispano Americano para instalar en él una base de aprovisionamiento. Las instalaciones se desarrollan en las cercanías del umbral 04, por lo que esta pista queda fuera de servicio.

En 1965 se instala un ILS. Entre 1971 y 1975, se remodela el área terminal, se amplía el estacionamiento, se construye un nuevo edificio terminal y se urbaniza y acondicionan nuevos accesos.

En 1989, con vistas a la Exposición Universal de 1992, se amplía la plataforma, se construye un nuevo acceso desde la carretera nacional N-IV, así como un nuevo edificio terminal y una nueva torre de control al sur de la pista. El 31 de julio, se inauguran las nuevas instalaciones.

Tras 1992, con el tren de alta velocidad AVE entre Madrid y Sevilla funcionando a pleno rendimiento, el aeropuerto sufrió una ligera crisis, con un estancamiento en el número de pasajeros y un crecimiento muy inferior al resto de aeropuertos andaluces.

En la última década se ha recuperado el ritmo de crecimiento superando los cuatro millones y medio de pasajeros en 2007, aunque debido a la última crisis económica, en 2008 y 2009 ha descendido el volumen de pasajeros hasta los cuatro millones. Esta tendencia a la baja se ha invertido en el último trimestre de 2009 volviéndose a recuperar tráfico con respecto al mismo período del año anterior por lo que se espera que en 2010 sea un año de ligera recuperación.