

Las obras para el aeropuerto de Alza costarán 80 millones

Pistas de 1.300 por 500 metros

Entrevista con el ingeniero Sr. Gabarain

En la última sesión del Pleno Municipal de San Sebastián se trató del proyectado aeropuerto donostiarra.

An'e la trascendencia de la empresa y por el interés que despertó, nos hemos dirigido en busca de información a don José María Gabarain, ingeniero de Caminos y director de Vías y Obras Provinciales, como realizador del estudio del anteproyecto, ideado por el contratista donostiarra don Ignacio Eneterreaga, de emplazar en Alza el aeropuerto donostiarra.

Encuentro al señor Gabarain en su despacho de la Diputación y al pedirle detalles del proyecto, va perfilándose sobre planos los pormenores del estudio llevado a cabo tras concienzudos trabajos, iniciados en la primavera del pasado año 1946.

—Como es sabido —nos dice— la idea de dotar a San Sebastián de un aeropuerto no es nueva. Se venía planteando el proyecto de fijar su emplazamiento en Lasarte o en Astigarraga, por disponer de los valles más capaces y próximos a San Sebastián. Pero se tropezaba con el inconveniente de las barreras que forman sus montes laterales.

Desechados, pues, estos emplazamientos, salió a luz la idea del señor Eneterreaga de que fuera Alza donde se enclavase.

Y esto es lo que se viene estudiando: las posibilidades de em-

plazamiento que reúnen los terrenos señalados, de conformidad con las condiciones previstas para los aeropuertos.

El señor Gabarain nos va detallando estos requisitos previos, sometiéndolos a estudio en la actualidad.

—El terreno, de una superficie plana suficiente; las disponibilidades meteorológicas del mismo; corrientes de vientos dominantes, régimen de nieblas y nubes bajas, etcétera.

Las dificultades del terreno son francamente considerables, y los trabajos de aderezamiento de una envergadura superior a la de cualquier otra provincia de la Península. Pero San Sebastián y Guipúzcoa precisan un aeropuerto a toda costa.

Este emplazamiento proyectado en Alza tiene dos lomas con horizontes despejados por todas las bocas de aterrizaje de sus dos pistas principales.

Sobre un nivel de cien metros sobre el mar, ofrecen mayores ventajas que cualquier otro terreno, en que se pensase sobre San Sebastián. Sería imposible enclavarlo al mismo nivel de la ciudad, pues se tropezaría en los aterrizajes con obstáculos capitales como son el Monte Igueldo, Urgull, la misma torre del Buen Pastor o las edificaciones del Alto de San Bartolomé, por ejemplo.

En cuanto a los vientos, están sus direcciones en consonancia con las de las pistas proyectadas. Supone esto ventajas incalculables y difíciles de encontrar en otro punto de la provincia.

—Señaló usted la posibilidad de cuatro pistas...

—El terreno es suficiente para cuatro, pero con dos estará sobradamente cubierto el tráfico aéreo, dadas las dimensiones que han de tener, muy superiores a las medidas requeridas y al promedio de las existentes no ya sólo en España, sino en el extranjero.

No es peregrino tampoco el emplazamiento de un aeropuerto sobre montaña, aunque lo corriente sea verlo en llano o en meseta. En la guerra pasada los americanos hicieron experimentos satisfactorios en la isla de la Ascensión.

La menos de las dos pistas principales, que parte de Cataliñene y muere a pocos metros del cementerio de Alza, está completamente despejada por sus cuatro costados. La segunda, con dirección a San Sebastián, tropieza ligeramente con el obstáculo de dos alizanos, fácilmente superables por su escasa altura.

Así lo hicimos constar en informe del mes de agosto del pasado año. Fué acogido con agrado por los organismos oficiales, interesados en dotar a la capital de aeropuerto, nos requirieron nuevo informe.

En el mes de septiembre del mismo pasado año de 1946 presentamos un estudio complementario, en el que se indicaba las tres posibles soluciones para zanjar los inconvenientes del terreno, demarcado para situar el aeródromo en cuyo espacio hay enclavadas un total máximo de 58 edificaciones, caseríos en su casi totalidad.

Le explicaré brevemente cada una de estas tres soluciones.

Con la primera pueden conseguirse dos pistas —con aspecto de dos portaaviones unidos— de 1.300 metros de longitud por 500 de anchura y 400 respectivamente. Son medidas excesivas y sus trabajos fabulosos, ya que precisan dos muros de contención de tierras a guisa de diques.

Con la segunda, que parece la más apropiada, se dispondría de dos pistas de 1.200 por 300 metros de anchura, sin precisión de muros de contención y de realizarse la tercera sería de 1.200 por 250 metros la pista mayor y 1.200 por 200 la de Alza; pero estas nos parecen demasiado reducidas.

—Presupuestos que se calculen? —El de la primera francamente incalculable. En la segunda y refiriéndome tan sólo a los presupuestos de ingeniería: obras de movimientos de tierras, desmoche de prominencias, relleno de terraplenes, expropiaciones, etc., sin contar las instalaciones, hangares, falleres y demás anexos, rondaría por los ochenta millones de pesetas. Y en la tercera se reducirían a sesenta millones.

—¿Qué me dice usted del aeropuerto de Fuenterrabía?

—Indiscutiblemente con menos dificultades materiales que salvar, tropieza con otras de índole geopolítica que hacen muy dudosa su realización. Mientras que esta de Alza puede catalogarse ya «solución en cartela».

Esto es lo que hay del aeropuerto donostiarra. Sabemos que tanto la Diputación como el Ayuntamiento y la Junta Provincial para la Construcción de Aeropuertos están empeñados en convertir en realidad lo que hoy es solamente estudio de posibilidades.

Luego, si el Ministerio del Aire, la Dirección General de Aeropuertos, estima aceptable el proyecto avalado como está con la opinión de técnicos y aviadores, vendría el pormenor de las características, envergadura, plan de realización y movimiento y emprender las obras, que, culminadas, completarían el plan de comunicaciones de nuestra provincia por tierra, mar y aire.

INIGO DE BASAURI

*La voz de España
(11 julio de 1947)*