



Primer aterrizaje en Gando, actual emplazamiento del Aeropuerto de Gran Canaria (18-1-1924).

# AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

*1913~1995*

**Aena**

Aeropuerto de Gran Canaria



*Distinguido lector:*

*Desde tiempo inmemorial la bahía de Gando ha sido referente insustituible para los navegantes que transitaban por las aguas canarias. Así mismo su importancia fue relevante para el mundo aeronáutico desde su implantación en la zona, a partir del presente siglo.*

*La obra que ahora tiene en sus manos recopila la historia aeronáutica de Gando en este período. Para su elaboración se ha bebido de importantes fuentes documentales, pero ninguna lo es tanto como la experiencia aportada por las personas que, desde mitad de siglo, han vivido directamente la expansión de la actividad aeronáutica y aeroportuaria, que tanto ha contribuido al desarrollo y conocimiento de estas tierras.*

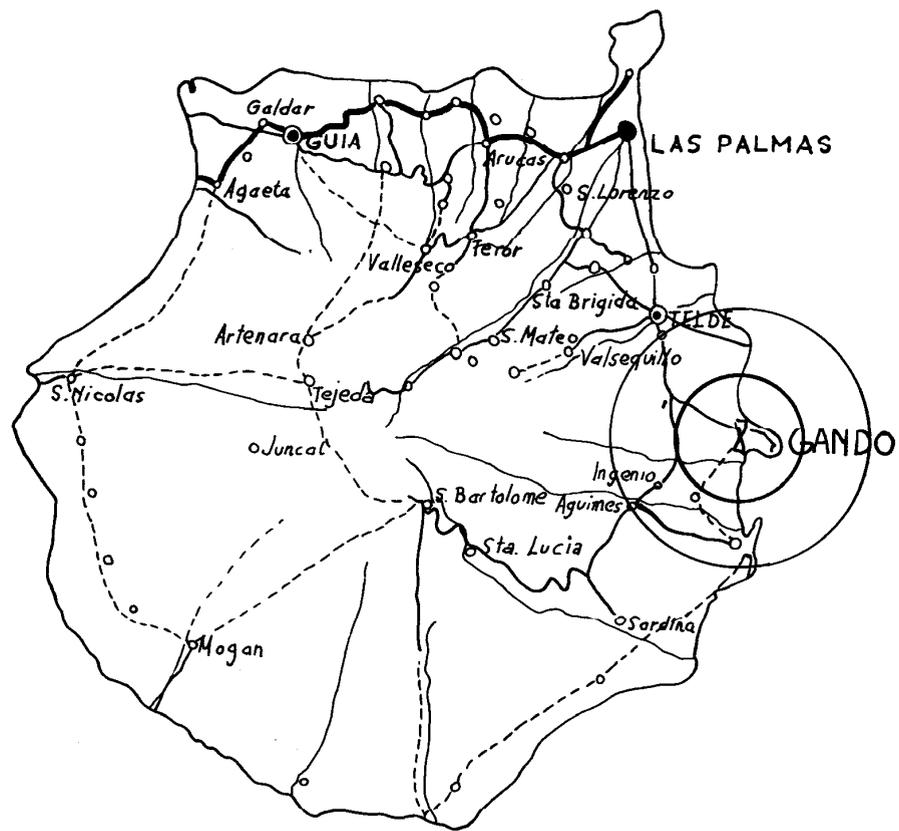
*Al ir avanzando en la lectura de este libro, en cuya confección se ha puesto tanto cariño y esfuerzo, podrá tener una idea clara de la importancia de Gran Canaria en la historia de la aviación española, a través de las hazañas y las anécdotas que jalonan el desarrollo de la aviación en el siglo XX. Ejemplo de ello es el paso por Gran Canaria de algunos de los más importantes raids del mundo.*

*No es preciso buscar argumentos nuevos para explicar el motivo de la relevancia de la isla, y especialmente de Gando, desde el punto de vista aeronáutico, pues ya lo hizo, entre otros, Leo Curt, Jefe de Servicio de Vuelo del Atlántico Sur de Lufthansa, que en los años 20 señalaba: "Puedo afirmar que, por las condiciones atmosféricas, el Aeropuerto de Las Palmas es uno de los mejores del mundo. Su situación a la orilla del mar, que incluso permite atender a un servicio de hidroaviones y, sobre todo, las condiciones atmosféricas, valen más que oro en cuanto a aeropuertos".*

*El Aeropuerto de Gran Canaria, pues es éste y no otro su nombre actual, se ha colocado en el cuarto lugar, en número de pasajeros, de los cuarenta que forman la red de Aeropuertos Españoles gestionada por Aena, siendo capaz de ofrecer un servicio de calidad a los casi ocho millones de pasajeros que utilizaron nuestras instalaciones en el año 1994, y habiéndose convertido en la gran puerta de entrada y salida de la mayor parte de visitantes a Gran Canaria.*

*Todo ello no es más que el fruto del esfuerzo de muchas personas que han tenido y tienen relación con el Aeropuerto, desde las Autoridades Locales que con su tesón consiguieron que el 7 de abril de 1930 el rey Alfonso XIII firmara la Real Orden por la cual se declaraba Aeropuerto Nacional a la futura instalación de Gando, hasta el grupo de personas que en la actualidad, con su esfuerzo diario, tienen como principal objetivo la mejora de nuestras instalaciones. Vaya para todos ellos el reconocimiento a una labor bien hecha.*

*Mariano Menor Muñoz  
Director del Aeropuerto*



Mapa de situación de La Dirección General de Aeropuertos. 1941.

# PRESENTACIÓN

*En el año 1.360 desembarcó en la bahía de Gando una expedición formada por dos bajeles tripulados por navegantes mallorquines y aragoneses. Ya entonces el abrigo que ofreció este paraje a los exploradores tomó relevancia sobre otras zonas del litoral grancanario. Recién llegados a los dominios de los guanartemes (jefes) a los pequeños reinos guanches de Telde y Agüimes, edificaron en la misma playa un pequeño fuerte que les sirvió de refugio.*

*Puede considerarse este hecho como el nacimiento de Gando en cuanto a centro de comunicaciones entre la isla de Gran Canaria y el exterior del archipiélago.*

*A partir de entonces, y a través de los siglos siguientes, la atalaya de la Punta de Gando fue testigo de innumerables páginas en la historia de la navegación. Tras las luchas de invasión de las islas, en Gando ocurrieron hechos como el recado de las carabelas de Cristóbal Colón en 1.492 para reparar el gobernable de la Pinta y proseguir la singladura hacia las Indias. La torre fortificada, reconstruida en cinco ocasiones a lo largo de los tiempos, tomó asimismo parte activa durante el acoso, en 1.522, por parte de la marina castellana del corsario francés Jean Florin, que tuvo que verse obligado a abandonar allí mismo las siete naves que había apresado y darse a la fuga. Más tarde, en 1.744, la bahía volvió a estremecerse con el estampido de los cañones, esta vez con motivo de las guerras que España mantenía contra Inglaterra y volviendo a ponerse en evidencia el notable refugio que Gando constituía para hombres y naves.*

*Estos antecedentes en la historia de Gando dan fe de la importancia geográfica que de antiguo tuvo el lugar para el viajero. Y sirvan para ello las palabras del geógrafo Fray José de Sosa que escribió a finales del siglo XVII:*

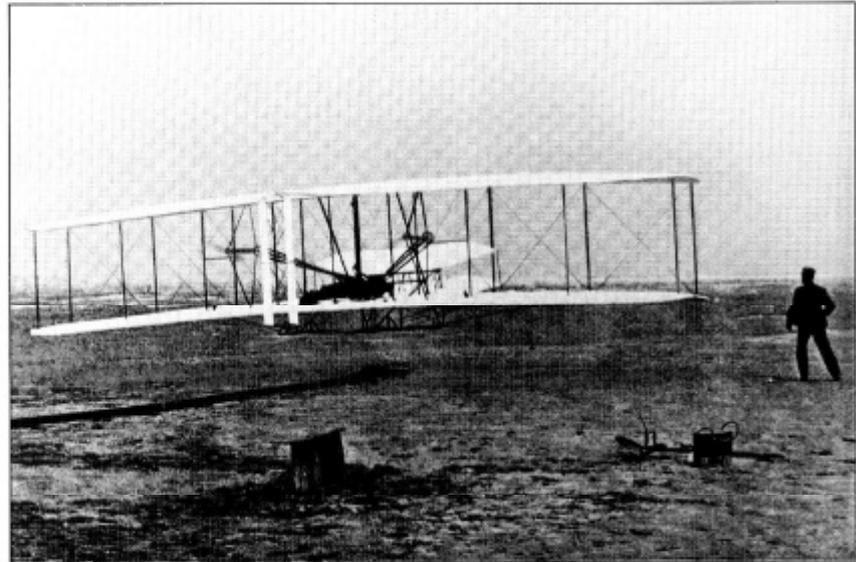
*A una pequeña legua de la Ciudad de Telde y tres cortas de la Ciudad Real de Las Palmas, está un hermoso puerto llamado Gando, cuya ensenada es capaz de recibir surtos más de doscientos navíos. Y el playazo corre al sur más de legua y media de arena blanca que por apacibilidad invernan muchas naos en él y otras vienen desde lejanos puertos a dar carena en sus alegres riberas.*

*Llegado el siglo XX, el nacimiento de la aviación trajo a Gando una nueva dimensión, una dimensión de tales proporciones que ninguno de los anteriores navegantes del Atlántico pudo jamás imaginar.*

# INTRODUCCIÓN

## COMIENZOS DE LA AVIACIÓN

*Desde antiguo, el hombre ha soñado con sustraerse de la gravedad y elevarse a semejanza de las aves. La mitología y la técnica han perseguido a lo largo de los siglos esta constante onírica, pero la humanidad tuvo que esperar largos siglos para conseguir viajar por el éter. La leyenda de Icaro no se consideró científicamente posible hasta que el genio de Leonardo Da Vinci, en el siglo XV, trasladó de forma teórica el movimiento y el vuelo de los pájaros a sus diseños sobre máquinas voladoras. Los mitos y las profecías quedaban así superados. Este notable ejercicio de anticipación quedaría perpetuado sobre sus dibujos, de una precisión y acierto que ya se pueden considerar aeronáuticos.*



▲ Primer vuelo con motor de Orville Wright.

**P**ero el logro del hombre al conseguir separarse de la superficie terrestre vino de la mano de otra disciplina. Fue la física y no la mecánica la que permitió que dos hermanos franceses, fabricantes de papel, se immortalizaran con el descubrimiento de la aerostación. Los grandes progresos de la física en Europa durante el siglo XVIII y las propias observaciones de Joseph y Étienne Montgolfier sobre los poderes ascensionales del aire caliente, hicieron posible que, el 5 de junio de 1783, en la localidad francesa de Annonay, se elevara el primer ingenio humano hacia los cielos. Consistía en un sencillo globo hecho de láminas de papel encolado, en cuyo interior se quemó una mezcla de paja y lana. La expectación que causó el experimento llegó hasta oídos del rey, y poco después se repetía el experimento. Esta vez, y para comprobar los efectos ascensionales sobre los seres vivos, se realizó con una oveja, un gallo y un ratón, como pasajeros de fortuna de la rudimentaria barquilla. Tras haber comprobado que hasta los mil metros de altura no se verificaban perjuicios para los animales, se probó con seres humanos, eso sí, siendo reos condenados a muerte. Sin embargo, la llamada de las alturas y la gran popularidad que la nueva técnica de

aerostación consiguió entre los ciudadanos, pronto hizo surgir una larga lista de voluntarios, entre ellos los nobles Pilatre de Rozier y el marqués de Arland que, después de probar la ya ensayada ascensión en globo cautivo, se convirtieron en los primeros tripulantes de una nave en vuelo libre el día 21 de noviembre de 1783.

**E**ntre la demostración científica y el mero espectáculo, las ascensiones se suceden sobre la atónita Europa. Y, lógicamente, la nueva llega pronto al reino español, siempre vigilante de las modas y novedades del país vecino. El francés Bouche tuvo el honor de ser el primero en intentarlo sobre suelo hispano, pero, sin poder elevarse, sufrió un espectacular accidente. Pronto fue sustituido en la gesta por el italiano Vincenzo Lunardi que ya había conseguido sonados éxitos en su Nápoles patrio y en Londres.

La convocatoria no pudo ser más sonada, toda la corte se reunió el 12 de agosto de 1792 en el madrileño parque del Buen Retiro y no faltó de nada para garantizar un grandioso espectáculo. Entradas de hasta veinticuatro reales destinados a fines benéficos, damas engalanadas, localidades de asiento y tres bandas de música. Lunardi, pertrechado de su equipo científico que incluía botellas estancas para tomar muestras de aire a diferentes alturas y de palomas mensajeras para establecer comunicaciones con tierra, se elevó majestuoso sobre el Real Sitio. Dos horas después, y tras un gélido vuelo, el aerostato se posaba pasadas las siete de la tarde en la localidad de Dalganzo, arrastrado por los vientos que soplaban del suroeste. Tras convidar a los espontáneos ayudantes de aterrizaje a vino y bizcochos, Lunardi abrió de tan elegante modo la historia de la aviación en España.

Pintores, cronistas, poetas y las voces populares se encargaron de extender el inicio de una nueva era por el reino. Entre los primeros españoles que dedicaron su empeño a la aerostación, destaca de forma clara Ubaldo Pasarón y Lastra. El

inventor y escritor, tras estudiar y plasmar en una obra la técnica de navegar en globo, incluso se atrevió a presentar al monarca un proyecto de "correo flotante universal circunnavegador". La ingenua propuesta queda sin embargo como una clara premonición de lo que serían después las líneas aéreas comerciales.

**N**o obstante, las ansias de espectáculo pronto convirtieron las ascensiones en unas demostraciones a medio camino entre el circo y lo que hoy llamaríamos "deportes de riesgo". Así, Esteban Martínez consiguió fama mundial, haciendo incluso giras por toda América pregonando el más difícil todavía. Hasta que, en 1912, su temeridad le llevó a desaparecer en el océano arrastrado en su aerostato por los vientos. Como él, muchos otros amenizaron las corridas de toros, festejos y celebraciones patronales: Ricardo Tous y Mercedes Corominas exhibían su destreza de trapezistas suspendidos de un globo, mientras, el matrimonio Contreras ofrecía una muestra de lo que podía ser una pareja bien avenida de aeronautas.

El cenit de la aerostación se consiguió a principios de nuestro siglo. Las técnicas cada vez más perfeccionadas, las escuelas especializadas y, sobre todo, la utilización del hidrógeno como gas ascensional, formalizaron definitivamente lo que hasta entonces era una mezcla de arte y riesgo circense.

**J**esús Fernández Duro, un piloto renombrado de automóviles que había conseguido un notable triunfo en el raid Asturias-Moscú, sintió la llamada de los cielos y se doctoró con honores en las mejores escuelas de aerostación francesas. Este intrépido asturiano alcanzó la fama aeronáutica en 1906 al volar en su aerostato *Alcotán* desde la ciudad francesa de Pau hasta Guadix, en Granada. La gesta tuvo gran trascendencia en las publicaciones de la época, con la general admiración de los expertos al haber franqueado con éxito la cordillera de los Pirineos y Sierra Nevada. Fallecido prematuramente por enfermedad.

B Jesús Fernández Duro.





C Los hermanos Wright en su escuela de aviación en Pau (Francia).

Fernández Duro fue uno de los miembros-fundadores del Real Aeroclub de España, establecido en 1905. Su vicepresidente, el capitán Kindelán, cerró con gran gloria el capítulo de la aerostación histórica en España. Ganador de la primera carrera aeronáutico-automovilieta entre Madrid y Setúbal, en la que participó el mismo Alfonso XIII al volante de su automóvil Panhard de 35 caballos, se ganó pronto la admiración de los más de cien socios del recién fundado club y de la opinión pública en general. Admiración que le convirtió en héroe cuando, al intentar la travesía entre Valencia y la isla de Ibiza, se perdió en el mar en medio de una fuerte tormenta. Dado por muerto, fue hallado a los dos días de naufragar, mantenido a flote por los restos de su aerostato *María Teresa* y rescatado por el vapor *West Point*.

**P**ero es llegado a este momento de inicios de un nuevo siglo, cuando los primeros aeronautas presentaban un hecho que conmocionaba de nuevo a la humanidad. El 17 de diciembre de 1903, el norteamericano Orville Wright consigue volar durante cincuenta y nueve segundos. El tiempo no asombraría ni mucho menos a cualquier aeróstata, pero sí la forma de conseguirlo. Orville y su hermano Wilbur, fabricantes de bicicletas,

habían construido el primer aeroplano eficaz de la historia. Fabricado en madera y en tela, con un peso de 400 kilogramos y equipado con un motor de 13 caballos, la máquina voladora pronto aumentó su autonomía hasta los 18 kilómetros, ante el estupor del padre de los dos inventores, obispo, que había sentenciado días antes que el vuelo estaba reservado a los ángeles.

En Europa, la respuesta vino prontamente dada por Santos Dumont, un brasileño de ascendencia francesa que, tres años más tarde, consiguió elevarse durante 220 metros en París con un aparato inferior técnicamente al de los hermanos Wright. La repercusión fue sin embargo enorme y los vuelos, más parecidos a saltos, se sucedieron uno tras otro con aeroplanos a cada cual más insólito. Finalmente, Henry Farman, pilotando un Voisin, llevó a cabo un auténtico vuelo de más de un minuto en noviembre de 1907. Un año después, consiguió rizar el rizo al volar un kilómetro y volver a aterrizar al punto de partida, no sin antes tener serias dificultades en el viraje por la ausencia de alerones. Orville Wright, sintiéndose retado y sin haber volado desde 1905, realizó el primer recorrido en aeroplano con pasajero. Mientras, Farman y Delagrange van perfeccionando sus Voisin y sus téc-

nicas de pilotaje ante la impotencia de Louis Bleriot. Por fin, el hasta entonces conservador Wilbur Wright, se decide a volar en Europa, demostrando sin lugar a duda su superioridad. El 2 de octubre de 1908, en Le Mans, tiene como espectadores a dos entusiastas aeronautas españoles, los capitanes de ingenieros Kindelán y Herrera, hecho que tendría gran trascendencia para la aviación española.

Al terminar el año, Farman, pilotando un Voisin modificado con motor Antoinette de 50 caballos, vuela casi durante tres cuartos de hora. Ha sido el europeo que más tiempo se ha mantenido en vuelo. Pero el infalible Wilbur Wright ridiculiza la hazaña en diciembre al volar durante dos horas y veinte minutos con el Wright A con motor propio de 32 caballos. Estos dos aviones y el Voisin Delagrange con tabiques entre las alas en lugar de alerones, pueden considerarse con mucho lo más avanzado en aeronáutica de la época.

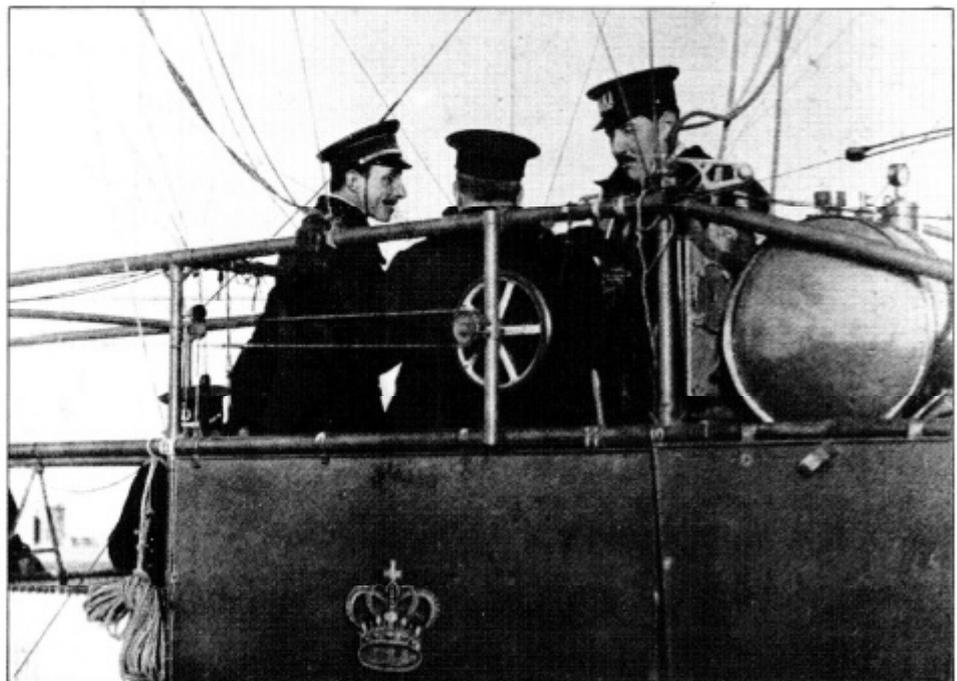
**E**l año de 1909 supone el auténtico despegue de la aviación. Los Wright inauguran el 3 de febrero la primera escuela de pilotos del mundo en Pau. Y no es casualidad que, el día 21, se presentara en la escuela el rey de España Alfonso XIII, a pesar de tener terminantemente prohibido volar por la Casa Real. Mientras, Kindelán y el coronel Vives, iniciaban un periplo a cargo del Ministerio de la Guerra por Francia, Inglaterra, Alemania e Italia para estudiar las posibilidades estratégicas de los aeroplanos y dirigibles. Esto dio la posibilidad a Vives de volar como pasajero en Pau el 12 de abril.

La técnica estaba ya encauzada y esa misma primavera vuelan por primera vez dos avanzados aeroplanos, el sofisticado Antoinette de León Levasseur y el más sencillo Bleriot XI con el que el mismo Bleriot conseguía cruzar el canal de la Mancha el día 25 de julio.

La primera gran muestra aeronáutica tuvo lugar en Reims, con la convocatoria del primer *meeting* aéreo y al que acudieron



D Su Majestad el rey Alfonso XIII y Wilbur Wright en Pau.



E Kindelán con el rey Alfonso XIII en la barquilla del España.

nada menos que 37 aeroplanos de diversas marcas como Farman, Breguet, Antoinette, Curtiss, Fernández, REP, Wright, Voisin y Kluitmans. La sorpresa de encontrar un avión de nombre español se explica por la propia personalidad de este modisto de señoras afincado en Niza que, atraído por el diseño modernista de los nacientes aeroplanos, diseñó dos aviones inspirados en el Curtiss. Natural de Aranjuez, Antonio Fernández vendió su patente a Levasseur y fue el primer español en presentar un avión en el salón de París, así como el primero en construir un avión, el primer piloto de esta nacionalidad y el primer constructor que vendió una patente. Desgraciadamente, tras un perfecto vuelo de entrenamiento y debido a un fallo de mantenimiento, perdía la vida el 5 de noviembre de 1909, siendo en consecuencia el primer piloto español que moría en accidente aéreo y el cuarto en la historia de la aviación motorizada.



F Vedrines en su llegada a Getafe es recibido por Vives y Kindelán.

**E**n España, mientras tanto, la actividad aeronáutica quedaba alejada. Tan sólo Gaspar Brunet realizaba un tímido salto rectilíneo con un biplano de su invención y aprovechaba para criticar duramente a Fernández. Habría que esperar aún para asistir en nuestro país a un auténtico vuelo que ya conocían en el vecino Portugal.

Al igual que ocurriera con la aerostación, la aviación pronto derivó hacia el espectáculo circense y se incluyó cada vez más en las ferias locales como atracción no siempre satisfactoria para el público, ávido de ver lo nunca visto. Y fue precisamente en una de estas demostraciones cuando un aeroplano voló por primera vez sobre suelo español. El 11 de febrero de 1910, la Asociación de Locomoción Aérea de Barcelona presenta una exhibición sobre el desaparecido hipódromo, para la cual había contratado al piloto francés Lucien Mamet. Los dos minutos y ocho segundos durante los cuales Mamet

mantuvo sobre el cielo condal su Bleriot XI Anzani con motor Anzani de 25 caballos, abrieron definitivamente los cielos españoles a la aviación. Tras repetir los días siguientes algunos vuelos, Mamet terminó capotando sobre la hierba, aunque saliendo eso sí triunfal de la carlinga y saludando al enardecido y entregado público.

A partir de la exhibición de Mamet, otras se sucedieron en Madrid, San Sebastián, Córdoba, Valencia, Bilbao, Málaga, Santander, Logroño, Palma, Valladolid y Guadalajara. Con más o menos fortuna, estuvieron a cargo de pilotos como Bleriot, Olieslaegers, Morane, Tabuteau y Le Blon, cuyo estrepitoso amerizaje forzado en San Sebastián sería comentado durante largo tiempo.

**D**e todos estos aviadores que visitaron con sus aparatos España, dos tendrían especial relevancia en la gestación de la aeronáutica española. Jean Mauvais volaba un biplano Sommer y, afincado definitivamente en Madrid, tuvo el honor de realizar el primer viaje aéreo sobre suelo español; que no el internacional, ya en manos de Maurice Tabuteau con su recorrido Biarritz-San Sebastián. Consistió en volar el 23 de octubre de 1910 hasta Alcalá de Henares ida y vuelta, para lo cual tomó tierra dos veces a mitad del recorrido.

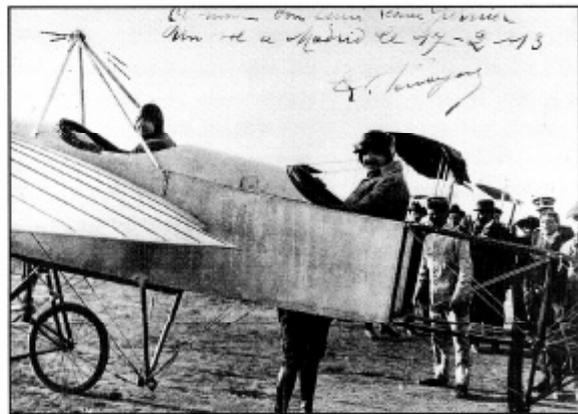
El otro piloto francés que se estableció en España fue Léonce Garnier, el cual abrió un garaje en San Sebastián y volaba por encargo un Bleriot que había adquirido a su inventor cuando coincidieron en Barcelona.

El clímax de este primer capítulo de la aviación tuvo lugar en la convocatoria de la primera carrera aérea internacional París-Madrid, organizada por los aeroclubs de ambos países, el real Automóvil Club de España y el diario *Le Petit Parisien*. La precariedad de la aviación quedó patente desde el inicio mismo de la competición. Durante el despegue, uno de los aviones cae descontrolado sobre la tribuna presidencial, matando al ministro de la guerra e hiriendo gravemente al mismo presidente. En la meta, tan sólo uno de los veinte aviones inscritos logra llegar, es el piloto Vedrines, que se proclama vencedor en solitario sobre el aeródromo de Getafe.

Ese mismo año Benito Loygorri y el infante Alfonso de Orleans y Borbón son los primeros pilotos españoles en titularse en una escuela de aviación. Mientras que el primero lo hace en la escuela Henry Farman de Mourmelon, el segundo lo hizo en la escuela Antoinette, sita en la misma localidad francesa.

España, aún a remolque de la pujante aeronáutica por causas económicas e industriales, no tuvo su Escuela de Aviación (ENA) de Getafe hasta 1913, de la que salieron pilotos como Pombo y Loring o Hedilla. Heraclio Alfaro, por su parte, se formó con Antoinette en Francia y consiguió en septiembre de 1914 volar por primera vez con un avión español, el *Alfaro 2*, desde Madrid a Salamanca. Con ello aventajó al infortunado BCD, apodado *Cangrejo*, que diseñado por Juan de la Cierva, Barcala y Díaz ya había volado satisfactoriamente en 1912 con Mauvais como primer piloto pero que no llegó a cuajar posteriormente como avión definitivo.

# P LOS PIONEROS



1 *Léonce Garnier en Cuatro Vientos.*

# LOS PIONEROS

El archipiélago canario no se sustrajo ni mucho menos de esta universal devoción por la última técnica del desplazamiento humano.

En Las Palmas de Gran Canaria, durante el transcurso de 1910, Jaime Company, un profesor de gimnasia del Colegio San Agustín también conocido como capitán *Guillanne*, se elevó en un globo desde los terrenos del Poltrero, en Guanarteme, donde más tarde estuvieron las Academias y Mataderos Municipales denominados El Rincón y, posteriormente la central eléctrica CICER, aterrizando de forma algo violenta en las inmediaciones de Telde y sufriendo ligeras heridas el primer aeronauta canario. Después de consagrarse como el héroe local en esta clase de lides, Company realizó varios vuelos alternados entre sus deberes docentes y durante los cuales guardaba cuidadosamente doblado su aerostato en los bajos del local del Gabinete Literario de Las Palmas.

El gran revuelo que supusieron estas ascensiones, movilizó la atención popular canaria hacia los cielos. Llegando incluso a ser engañada y movilizada hasta el paraje de los Arenales con una supuesta convocatoria de un aerostato bautizado *Suchard* que resultó ser un fraude publicitario.

Es entonces, el 29 de abril de 1913 (sólo diez años después del primer vuelo en avión de los hermanos Wright), cuando el ya famoso Léonce Garnier despegó de un campo acondicionado en terrenos propiedad de la familia Carló en Guanarteme, en la zona entonces ya citada conocida como El Poltrero cerca de la actual playa de Las Canteras, a los mandos de su Bleriot XI con motor de 25 caballos.

La ocasión de las fiestas locales de San Pedro Mártir marcará para el futuro este primer despegue y aterrizaje en las Islas Canarias de este aparato transportado al efecto desmontado por vía marítima.

Entonces llamado por la prensa "el rey de los aviadores" y "emperador de los aterrizajes" (*La Provincia* 2-V-1913), inició en la isla una serie de exhibiciones al modo de las que se realizaban en la península. Se trataba de vuelos de seis a nueve minutos, con viradas en redondo, vuelos planeados, descensos y elevaciones rápidas, seguidas de un siempre magistral aterrizaje. En alguno de estos vuelos, eminentes personalidades de la sociedad canaria de aquella época tuvieron la ocasión de ser los primeros pasajeros aéreos de las islas. Fue el caso de los señores Company, Rodríguez, Velázquez y el General Juan Sierra.



2 Avión Bleriot XI motor Anzani 3 cilindros 80 HP. que, pilotado por Léonce Garnier, efectuó el primer vuelo en Canarias.

Página derecha

3 El aviador francés Léonce Garnier.



Estos vuelos no estuvieron exentos de anécdotas, la más reseñable, según recogió la prensa local, fue el accidente que sufrió el mecánico Agustín Mañero resultando con un brazo fracturado al manipular la hélice del Bleriot XI.

Cuanto también las crónicas que, antes de ser atendido, llevó a cabo su cometido con gran pundonor para arrancar el motor y que el as Garnier pudiera elevarse.

Tras sus alabadas exhibiciones en Gran Canaria, Léonce Garnier desmontó su aparato y lo transportó hasta la isla de Tenerife, donde efectuó un vuelo en La Cuesta, entre las ciudades de Santa Cruz y La Laguna.

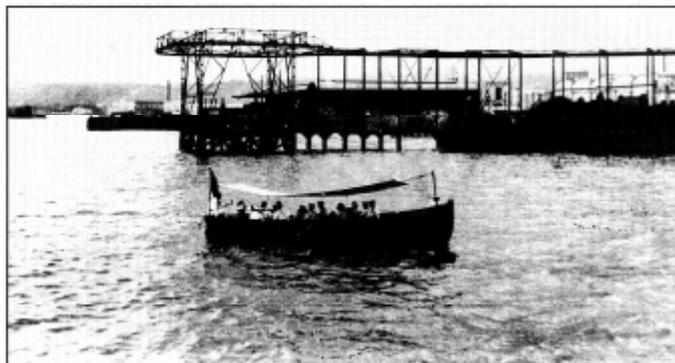
Como ya se ha comentado, el Bleriot XI fue uno de los aviones más notables de su época. Rival del Antoinette de León Levasseur, se impuso claramente a éste en las preferencias de los aviadores. Mientras que el elegante Antoinette dejó de fabricarse en 1911, el Bleriot XI se mantuvo tras varias versiones cinco años más, hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial. Su construcción era más tosca que la del sofisticado Antoinette, pero resultaba mucho más práctico y sencillo en su mantenimiento.

Gracias a Garnier, Canarias conoció pronto lo más avanzado de la aeronáutica pues hay que recordar que, simultáneamente a sus vuelos insulares, Juan Pombo Ibarra, uno de los pocos pilotos españoles que había por entonces, desembalaba en Santander ese mismo mes de abril de 1913 su flamante Bleriot del tipo "Canal de la Mancha" con motor Gnôme rotativo de 80 caballos de potencia.

En una de las demostraciones de Léonce Garnier realizada en la península, se hallaba un niño que, ya fascinado por los aeroplanos, llegaría a ser uno de los mejores aviadores españoles. Se trataba de Eduardo González Gallarza, hermano del también piloto Joaquín, y que alcanzó su mayor gloria al efectuar el raid Madrid-Manila con tres aviones Breguet junto a sus compañeros capitanes Rafael Martínez Esteve, Joaquín Loriga Taboada acompañados por los mecánicos Eugenio Pérez Sánchez, Pedro Mariano Calvo y Joaquín Arozamena.

Garnier, que tanta influencia tuvo sobre la aviación española, fundó una escuela de pilotos en Vitoria que le supuso un serio quebranto económico, tras el cual decidió abrir un taller de automóviles en San Sebastián, sector que resultaba mucho más productivo y mucho menos peligroso que las exhibiciones aéreas.

# COMIENZA LA AVENTURA



4 *Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria.*

# COMIENZA LA AVENTURA

La administración del reino ya comenzó a legislar, desde el mismo año del vuelo de Gamier, la navegación aérea aprobando el Reglamento para el servicio de Aeronáutica Militar el día 16 de abril de 1913. La importancia estratégica que la aviación inspiró de inmediato, hizo que ya quedara íntimamente ligada al estamento militar, estamento que fue principal impulsor y difusor de la aviación, no sólo en Canarias, sino en el resto del mundo. No obstante, otra Real Orden de 1919, establecía el Servicio Postal Aéreo, con lo que la aviación civil quedaba asimismo instaurada de forma oficial.

Un año más tarde, mientras un decreto establecía ya Zonas Territoriales de Aeronáutica en España, el Gabinete Literario de Las Palmas de Gran Canaria patrocinaba la posible constitución de un Real Aero Club isleño. El empuje de la aviación y su evidente importancia para el archipiélago mueve al ingeniero de caminos Antonio Artilles a redactar desde su puesto de Jefe de Vías y Obras Insulares un proyecto de aeródromo, inclinándose ya por Gando ante la oposición de los que optaban por otra ubicación en Las Rehojas.

## MANUEL GONZÁLEZ MARTÍN

*Manuel González Martín nació en la ciudad de Sta. María de Guía de Gran Canaria, el 2 de julio de 1868 y falleció en Las Palmas de Gran Canaria, el 25 de octubre de 1952.*

*Diputado provincial desde el año 1905 hasta el año 1912 vivió momentos tensos en el archipiélago Canario animados por sentimientos divisionistas, que encontraron satisfacción con el establecimiento de los Cabildos Insulares.*

*En el año 1929 es nombrado presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria por el entonces gobernador civil de la Provincia.*

*Durante el escaso tiempo de su gestión al frente de la Corporación Insular, el organismo desarrolló una gran labor.*

*Al poco tiempo de asumir su cargo, Manuel González Martín pudo ver la importancia del establecimiento de un centro aeronáutico en la isla y se apresuró a proponer a la Corporación la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción del campo y de sus instalaciones, para ofrecerlos al Estado, poniendo en ello toda su decisión y no cejando hasta ver realizado su empeño.*

*Realiza Manuel también las primeras obras y aquellas otras propias para el arreglo del campo de aviación y su inmediata puesta en servicio, iniciándose en la isla la navegación aérea.*

*Fecunda fue su gestión al frente del Cabildo Insular durante su presidencia. Al posesionarse de este cargo, la situación de la hacienda insular era deficitaria y al cesar, en abril de 1931, después de atender a cuantas obras se realizaron y a las adquisiciones llevadas a cabo, dejó en las arcas de la Corporación un superávit de ochocientas mil pesetas.*

A pesar de contar con la aprobación de Alfonso XIII, el proyecto quedó paralizado en el transcurrir de los acontecimientos, mientras que nuevos decretos reales homologaban ya definitivamente las Líneas Aéreas Postales y la Navegación Aérea (Reales Decretos del 5-7-1920, 18-9-1920 y 25-11-1920).



5 Plaza de la Democracia de Las Palmas de Gran Canaria, a principios de siglo.

La evidente necesidad de un apoyo aéreo para las comunicaciones del archipiélago, inducen al Cabildo de Gran Canaria a pedir en 1921 al entonces Ministerio de Fomento que se dote a la isla de una "estación centro de comunicaciones aéreas entre la península y las Islas Canarias". Tras la desestimación de estas pretensiones por parte de la Administración, el periódico *La Provincia* convoca una suscripción pública para adquirir un aeroplano de combate que, bajo el nombre de *Gran Canaria*, sea ofrecido al ejército español, en esos momentos movilizado en la guerra contra el vecino Marruecos. La proximidad de las costas africanas hace temer a los ciudadanos por la seguridad estratégica y defensa de las islas.

Es entonces cuando surge una rivalidad interinsular al oponerse esta iniciativa a la similar, nacida en Tenerife y apoyada por el diario *La Gaceta*, con el mismo fin y proponiendo el bautizo de la aeronave bajo el nombre genérico de *Canarias*. Como publicaba el diario local *La Gaceta* en agosto de 1921: "*Tenerife lamenta que esta iniciativa de Las Palmas entorpezca la idea que abriga de que el material de guerra que se regalase al Ejército llevase el nombre de Canarias...*".

La polémica se avivaría en medio de los intentos de los personajes más relevantes del momento que, ya fuera por iniciativa personal o por medio de artículos de opinión en la prensa, propugnaron por la pronta construcción de un aeropuerto.



6 Maniobras de descarga en el puerto de La Luz.



7 Embarcaciones de pesca ante Las Palmas de Gran Canaria.



8 Vista cotidiana de la capital canaria.

## MEJOR QUE UN HOSPITAL

*«Fáltanos por último, explicar a algunas personas que nos lo han preguntado, por qué iniciamos la suscripción para el aeroplano y no para los heridos en campaña.*

*Consideramos preferible donar el aeroplano, por las razones siguientes:*

*El cuidado y curación de los heridos en campaña es una obligación sagrada que el Estado no puede declinar y atenderá indudablemente.*

*En distintas poblaciones se establecen Hospitales, lo que aquí en Canarias, por su distancia, no resultaría práctico; y el enviar dinero para contribuir a ello, sumaría a Gran Canaria entre los millones de donantes, sin hacer resaltar su personalidad.*

*Por otra parte, la conveniencia y necesidad de una buena escuadra de aviones está unánimemente reconocida y si la hubiéramos tenido oportunamente tal vez no hubiéramos sufrido la catástrofe de Melilla.*

*El Estado, aunque reconozca su necesidad, podrá prescindir por economía de un aeroplano más; de atender a los heridos, no.*

*Este aeroplano, que puede ser el Gran Canaria, seguramente evitaría con su ofensiva que muchos centenares de nuestros soldados sean muertos o heridos y preferimos no imitar a "Juan de Robles", que antes del Hospital hizo los pobres.*

*Y para terminar, el aeroplano con el nombre de Gran Canaria será genuina representación del pueblo canario, prueba constante de que acompañamos con el corazón y el pensamiento a nuestros hermanos que derraman su sangre generosa por la honra de todos».*

Artículo publicado en el diario *La Provincia* el 19 de septiembre de 1921.

Es el caso de Carlos Navarro Ruiz, insigne patriota del momento, que propuso al Cabildo de Gran Canaria el 1 de diciembre de 1921 se solicitase a la superioridad un Centro Aéreo para la isla.

El tono de las manifestaciones de políticos y periodistas de opinión se elevó día a día. Sirva como muestra el extracto del artículo publicado en *La Provincia* el día 19 de septiembre de 1921 titulado *Mejor que un hospital*.

La propuesta y la adhesión popular tuvieron finalmente su consecuencia en la adquisición, tras diez meses de arduas gestiones, de un aeroplano en la casa Louis Breguet del modelo XIV por la suma de 70.830 francos. El avión fue bendecido el 24 de junio de 1922 en el aeródromo de Cuatro Vientos por el Obispo de Canarias, Marquina, y entregado oficialmente al ejército. Tras el acto, el corresponsal de *La Provincia* envió el siguiente mensaje telegráfico:

*"Madrid, 24 (2130). A las cinco de la tarde del día de hoy se han entregado en Cuatro Vientos los aeroplanos de Madrid y Gran Canaria. El de Madrid fue apadrinado por la infantita Doña Cristina. El de Gran Canaria por Doña Ana Aguilar de Matos, representada a causa de una reciente desgracia de familia por Doña María del Carmen Jaímez de Navarro.*

# COMIENZA LA AVENTURA

## EL ENFRENTAMIENTO INSULAR

El 2 de septiembre de 1921 fue publicado en el periódico *La Provincia* el crítico artículo que se transcribe a continuación y que es muy significativo en cuanto a los problemas interinsulares que generó la creación de un aeropuerto. Afortunadamente estas diferencias fueron superadas y pasaron a formar parte de la historia.

*“La Provincia, recogiendo sentimientos y propósitos que estaban en el público ambiente, lanzó el 13 de agosto la idea de que Gran Canaria donase al Ejército un aeroplano de combate adquirido por suscripción en nuestra isla.*

*El público aceptó la idea; y, espontáneamente, sin otro acicate que el servicio a la Patria, va haciendo sus donativos reveladores del éxito de la suscripción.*

*El 24 de agosto surge en Santa Cruz de Tenerife la idea de que el Archipiélago regale un aeroplano nombrado “Canarias”, también costado por suscripción pública; es decir, “once días después”, de nuestra iniciativa.*

*Pero con verdadero estupor hemos leído en la prensa de Santa Cruz que en una reunión celebrada en la capital el día 30 se haya dicho refiriéndose a la iniciativa de Las Palmas, lo que se deduce del siguiente recorte de “La Gaceta” de Tenerife:*

*“Lamenta que esta iniciativa de Las Palmas entorpezca la idea que abrigan de que el material de guerra que se regalase al Ejército, llevase el nombre de Canarias.*

*Debemos vencer estas dificultades haciendo ver a todas las islas que en un acto patriótico de tal naturaleza debe olvidarse toda rencilla, haciéndose la donación del material que se adquiriera en nombre de toda la provincia.*

*El elemento militar de toda la provincia se unirá a la suscripción que se haga en toda la región con el fin que perseguimos”.*

*No hemos de calificar estas palabras o conceptos que transcribimos, porque quizá una plausible vehemencia del periódico de que están tomadas, las haya desfigurado de como se pronunciaron; y, porque, repetimos, no queremos aplazar con estos asuntos que afectan a la Patria, nada que pueda desfigurarlos o empequeñecerlos. Pero sí vamos a comentarlas muy a la ligera.*

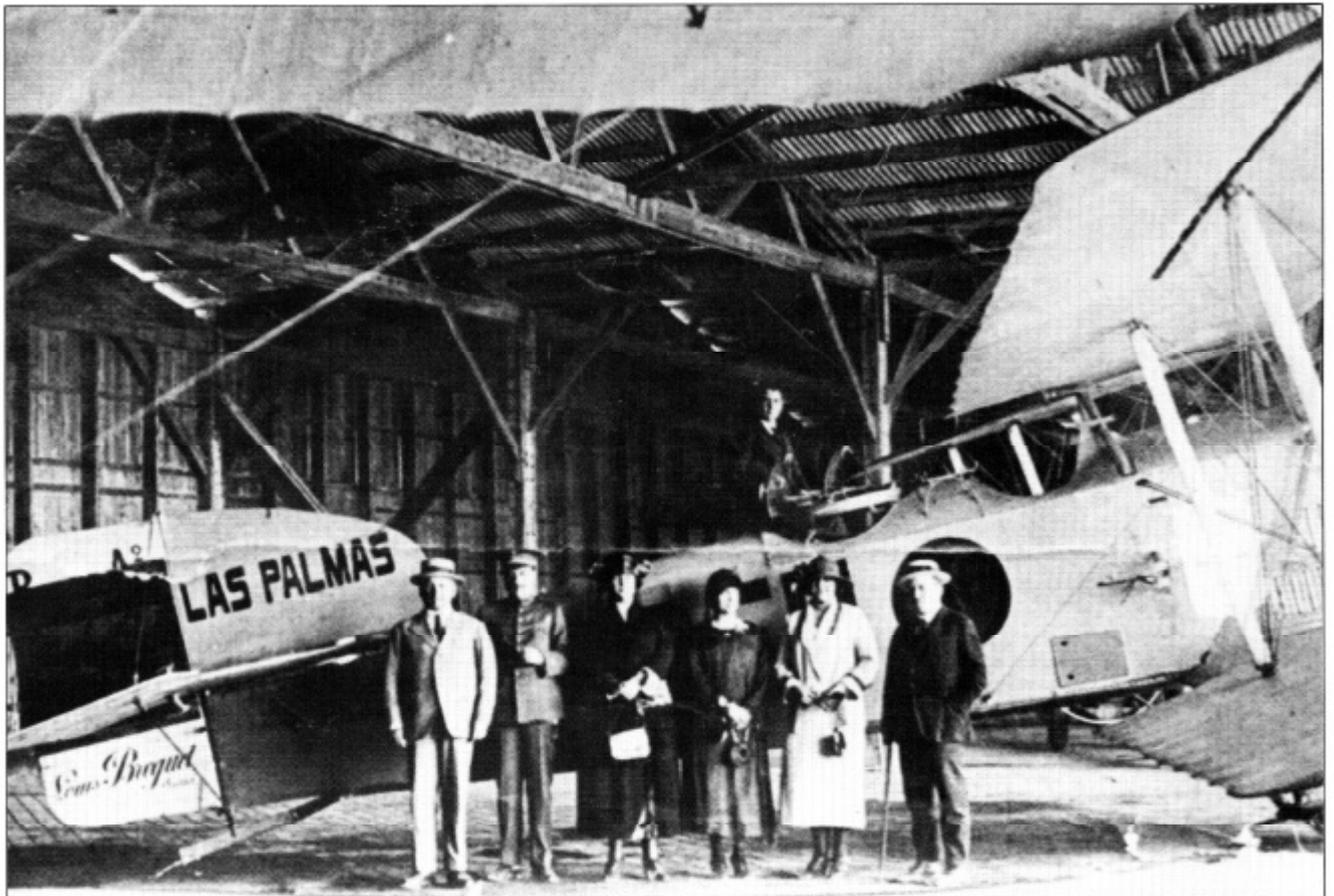
*Hasta ahora, la única idea patriótica que se ha tratado y se trata de entorpecer es la nuestra, de LA PROVINCIA, hoy de la isla, pues no hay que olvidar que ella fue la primera que surgió. Si fue la primera, es excusado hablar de rencillas y minucias, porque los hechos están pregonando que no es Gran Canaria quien las trae a cuento.*

*¿Que es patriótica en sumo grado la idea de regalar la provincia un aeroplano al Ejército? ¡Quién puede dudarlo no dejar de ensalzarlo y aplaudirlo! Pero no se nos podrá negar que es, por lo menos, tan patriótico el que una isla sola regale un aeroplano y otro las demás. Y si no son dos o cuatro no será más patriótico, pero sí más conveniente a la Patria.*

*Conste que nosotros no hemos tratado de empequeñecer o entorpecer el desarrollo de otra iniciativa; que las alentamos y las aplaudimos todas.*

*Pero también pedimos que se nos respete, que no se nos entorpezca la nuestra y que se reconozca que Gran Canaria tiene perfecto derecho a hacer, por sí sola, a la Nación, todas las manifestaciones que su patriotismo le dicte.*

*Y sobre esto, ni una palabra más. Sería ofender a la Patria y ofendernos a nosotros mismos”.*



9 Bautizo del Breguet XIV Gran Canaria, en Cuatro Vientos el 24 de junio de 1923.

*Al acto asistieron las infantitas acompañadas de la Condesa del Puerto, el Obispo de Canarias que bendijo los aparatos, el Ministro de la Guerra, General Olaguer, el Capitán General de Madrid, el subsecretario de Guerra, el Jefe del Estado Mayor Central, el segundo Jefe del Parque de Aviación, comisionados de distintas sociedades y otras distinguidas personalidades.*

*Hizo la entrega del Aparato de Madrid un representante del Aero Club. El de Gran Canaria fue entregado por los señores don Leopoldo Matos Massieu, el marqués de Aciacázar, Sotomayor y Navarro.*

*Pilotó el de Madrid el oficial don José Cañadas y el de Gran Canaria el suboficial don Julio González.*

*Presidieron la entrega las infantitas y el Ministro de la Guerra*

# COMIENZA LA AVENTURA



*General Olaguer, y el Obispo de Canarias.*

*El representante del Aero Club dio las gracias en nombre del Monarca. Se dieron vivas al Rey y al Ejército."*

Sets meses más tarde, el Gran Canaria empezaría a prestar su servicio en la guerra de Marruecos. Efectuó numerosas misiones de reconocimiento, fotografía y, como se decía por entonces en los partes militares "ametrallaje", además de bombardeos y lanzamiento de vituallas a posiciones cercadas.

Llevaba dos escudos de aluminio de Gran Canaria adosados a su fuselaje, de 70 centímetros de alto, que se cayeron y dañaron al capotar en Tetuán el 24 de octubre de 1923. Esta fue la razón de que no los llevara cuando efectuó su histórico aterrizaje en Gando tres meses más tarde.



10-11 Las infantitas fueron las madrinas en el bautizo del Gran Canaria en Cuatro Vientos.

# P GRANDES RAIDS



12 *Artur de Sacadura Freire y Carlos Viegas Gago Coutinho.*

# P GRANDES RAIDS

El día 30 de marzo de 1922, las aguas del Tajo en Lisboa se estremecen a las siete de la mañana por el empuje de los motores de un hidroavión Fairey XV que remonta el vuelo. Su destino final es Río de Janeiro, pero su primera etapa recalca en Gran Canaria, más concretamente en el puerto de La Luz, donde ameriza a las tres y media de la tarde.

Los pilotos portugueses de este hidro no sólo hicieron historia en la aviación mundial, sino que también marcaron un importantísimo capítulo de las Islas Canarias en el mismo ámbito. Pueden considerarse análogos en nuestro siglo a los grandes navegantes del XV y XVI como Colón o Magallanes, que llegaron a Canarias siguiendo los mismos rumbos.

Carlos Viegas Gago Coutinho ingresó en la Escuela Naval portuguesa en 1886. Su preparación de marino le lleva a conocer a fondo Mozambique, tras lo cual emprende sendas singladuras a bordo de navíos de vela, vapores y mixtos. Se especializa en estudios geodésicos y, lo que es más importante para la cuestión que nos ocupa, toma conciencia de las nuevas técnicas de navegación y desplazamiento que la nueva era ofrece.

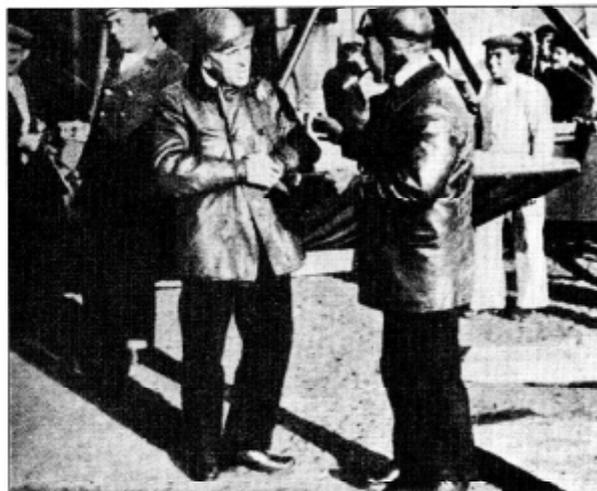
Sobre todo, cuando su amigo, subordinado y también marino, Artur de Sacadura Freire Cabral, le tienta con la aventura de volar en un flamante Farman,

reto que acepta entusiasmado a sus cuarenta y ocho años. Sacadura Cabral era ya en su época todo un especialista en aeronáutica. Había formado el núcleo inicial de la aviación lusitana tras acudir a los cursos de las escuelas de Chartres, Saint Raphael (especialista en hidroplanos) y Buc (dedicada a los Bleriot y Caudron). Méritos que le valieron ser primer instructor de pilotaje en la Escuela Militar Aeronáutica de Vila Nova de Rainha.

Impresionado por la hazana de Read, del año 1919, pero al mismo tiempo quitándole el mérito de haber sido apoyado cada 60 millas en todo su vuelo atlántico por un auténtico despliegue de la marina norteamericana, concibió una auténtica aventura en solitario.

Nadie mejor que el intrépido y experimentado Gago Coutinho para acompañarle en lo que nadie hasta entonces había imaginado como viaje aeronáutico. El hidroavión Fairey equipaba un sólo motor Rolls-Royce de 360 caballos, y fue bautizado en su temeraria singladura como *Lusitania*.

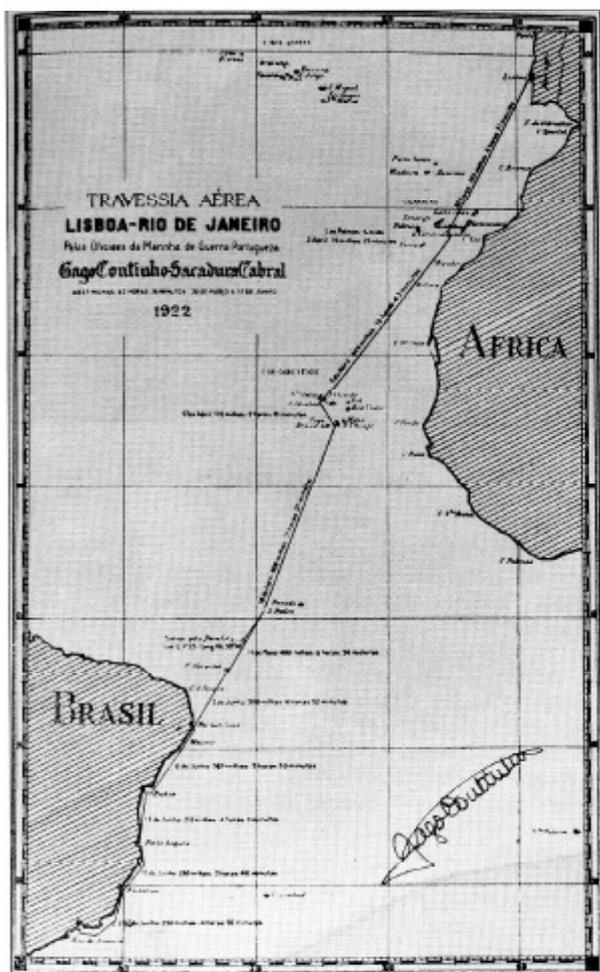
En el puerto de La Luz le espera el buque hidrográfico *Cinco de Octubre* para abastecer a la aeronave. Pero el mal tiempo decide a los aviadores portugueses trasladar su hidro a Gando, donde esperan a que amaine para despegar de nuevo. Despegue que no se produce hasta el día 5 de abril.



13 Los dos navegantes Gago Coutinho y Sacadura Cabral antes de emprender la travesía.

El resto del viaje aéreo de Gago y Sacadura hasta Brasil sería muy accidentado, pero, finalmente, glorioso. Al amarrar en las inmediaciones de los brasileños Penedos (islotas) de San Pedro de San Paulo, el día 18 de abril de 1922, el hidroavión perdió uno de sus flotadores, hundiéndose irremediamente. El lugar no es el más adecuado para amerizar un hidro, ya que las olas llegaron hasta los quince metros de altura, pero el *Lusitania* llegaba ya al límite de su autonomía.

Los aviadores esperan entonces en Fernando de Noronha a que el gobierno portugués les envíe por mar otro Fairey. El 11 de mayo, a las nueve de la mañana, reanudarían su viaje despegando simbólicamente de las mismas aguas en que desapareció para siempre su anterior hidroavión. Pero ahí no acabarían



14 Mapa del itinerario firmado por Gago Coutinho.

los problemas para Gago Coutinho y Sacadura Cabral.

Un persistente fallo en el suministro de combustible al motor Rolls-Royce obliga a un amerizaje de emergencia en mar abierto y permanecen nueve horas a merced de las olas. Por fortuna, de madrugada, las bengalas luminosas de la pistola de Gago Coutinho son avistadas por el carguero *Paris City*, que rescata a los aviadores, no así al segundo *Fairey Lusitania II* que se quiebra al intentar ser izado a bordo, pudiéndose recuperar tan sólo el motor antes de que también se hundiera en las aguas atlánticas.

De nuevo en Fernando de Noronha, reciben un tercer *Fairey*, bautizado esta vez como *Santa Cruz*, con el que reanudan el vuelo el día 5 de junio. Pernambuco, bahía Porto Seguro, Victoria y Río de Janeiro serían las siguientes y últimas etapas de esta histórica odisea de la aviación.

**A**rtur de Sacadura Freire Cabral es el primer aviador que sobrevuela las Islas Canarias y deja un apasionante testimonio de ese memorable hecho, así como de las condiciones de vuelo que experimentaron con auténtica osadía los primeros pilotos en grandes vuelos. Así los recoge en su *Relatório de viagem Lisboa - Rio de Janeiro* de su obra *As grandes viagens portuguesas*:

"A las 14 h. 57 m. —del día 30 de marzo de 1922— avistamos la

punta norte de Tenerife por estribor y a las 15 h. 2 m. la Isleta de la Gran Canaria por la proa. La alegría nos da apetito y el acontecimiento es festejado comiéndonos ¡dos galletas más y una tableta de chocolate!

Subo a 2.000 pies, pasando sobre algunas nubes. La Isleta se aproxima a ojos vista, distinguiéndose ya las casas de Las Palmas. A las 15 h. 30 m. estamos sobre el puerto artificial de La Luz, que veo lleno de buques, notando igualmente que aún a la entrada, fuera del muelle, hay vapores fondeados a la entrada, alguna marejada y bastante oleaje ancho. El hidro pilla la cresta de una ola y, saltando, va a posarse en la cresta siguiente. Parece que alguna cosa se estropeó e, inclinándome, verifico que se partieron dos de los cabos que ligan las alas a los flotadores, avería que no tiene gran importancia.

Entro en el puerto artificial, siendo rodeado por numerosas embarcaciones llenas de gente y voy a amarrar a la popa de 5 de Outubro. Somos saludados por varias personalidades y visitados por el médico del puerto, que nos preguntó... ¡por la patente de sanidad!

**De La Luz para la bahía de Gando.**

El 31 por la mañana salimos en el 5 de Outubro para ir a la bahía de Gando, situada unas 15 millas al sur de La Luz, a fin de

# GRANDES RAIDS

examinar las posibilidades de despegar desde allí. En La Luz no sería posible hacerlo, por lo menos mientras soplaste el NE. El puerto artificial, además de ser pequeño, está habitualmente lleno de navíos y, fuera del puerto, hay marejada y oleaje que no permitirán salir del agua, sin avería, con la carga de combustible necesaria para ir hasta Cabo Verde.

Me gustó la bahía de Gando que, además de abrigada del NE, tiene la ventaja de tener tierra baja por el lado del norte, lo que permite pasarle por encima, y así decidí ir para allá en cuanto terminasen las reparaciones del hidro.

De regreso a La Luz, el hidro fue varado en el plano de la casa Blandy, comenzándose inmediatamente a revisar el motor y a reparar las averías, servicios éstos que se terminaron en el día siguiente.

Mientras el Comandante Coutinho agradecía las visitas oficiales, fui en un bote a examinar detenidamente el puerto para ver la mejor forma de salir del agujero que es La Luz.

El 2 de abril por la mañana salió el 5 de Outubro con destino a la bahía de Gando y nos preparamos también para largar. Como el hidro había pasado la noche en el agua, se pasó revista a los compartimientos de los flotadores, viendo, con extrañeza, que tenían agua, hecho que entonces atribuí a la circunstancia

de haber estado casi 3 días al sol en tierra, lo que podría haber dado lugar a que la madera de los flotadores se secase.

Después de la salida del 5 de Outubro, entraron dos vapores más que fondearon en el puerto exterior y taparon la línea que había escogido para despegar.

Vuelto a examinar el puerto y veo que sólo es posible salir adoptando la solución de correr con viento de popa dentro del puerto artificial.

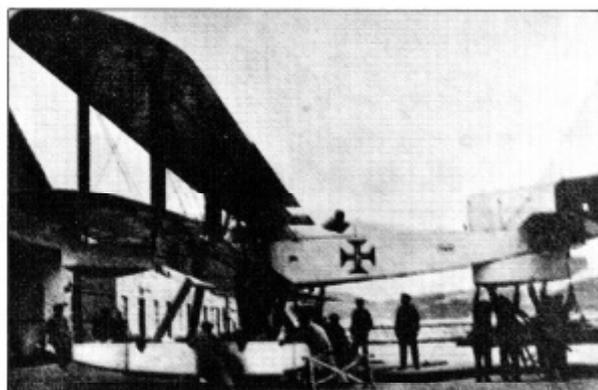
Es contra todas las reglas, pero no veo otra forma de actuar.

Dos remolcadores de la Capitania se encargan de apartar los numerosos botes que se juntaron para asistir a la largada. A las 10 h. 56 m. se pone el motor en marcha.

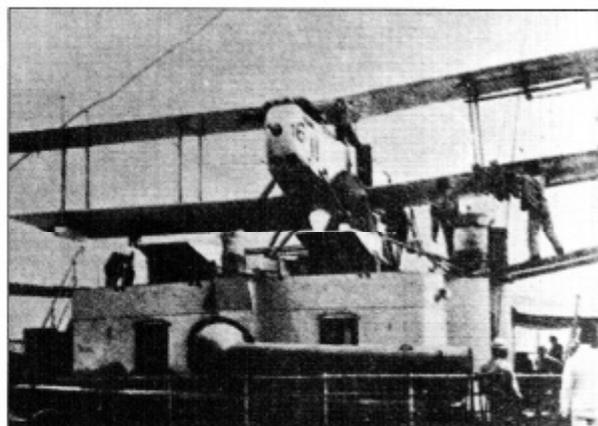
Después de calentarlo, voy a tomar posición cerca de los navíos amarrados en la parte norte del puerto y meto a toda fuerza. El motor obedeció como un "pur sang" y el hidro despegó en pocos segundos, aún dentro del puerto artificial. Cuando pasamos por la extremidad del muelle, donde mucho público se había congregado, ya íbamos a más de 20 metros de altura.

Veinte minutos después de largar estábamos en la bahía de Gando amarrando en la popa del 5 de Outubro que, poco antes, había fondeado.

Durante el corto viaje no hubo derrame de aceite, pero noté que el



15 El hidro Fairey XV Lusitania, en marzo de 1922.



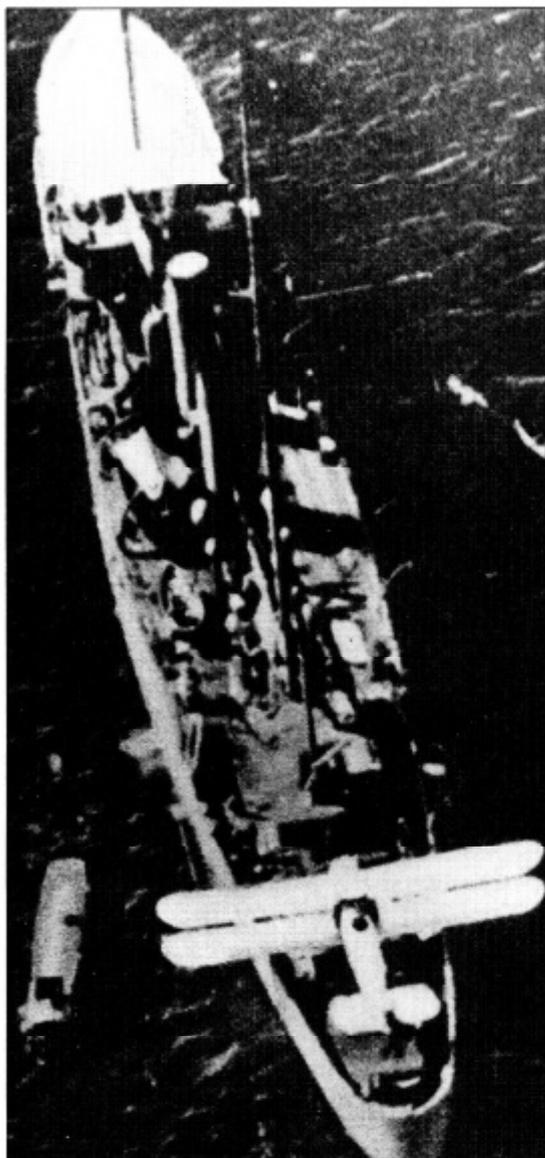
16 Momento del embarque en el buque brasileño BASE del Fairey XVI Lusitania II.

hidro tenía una acentuada tendencia a "encabritarse".

El Bengo, después de nuestra partida de La Luz, siguió con destino a Pôrto Praia.

### En la bahía de Gando.

Después de llegar a Gando, se pasó revista al motor y se metieron 240 galones de gasolina. Con esta carga, el flotador de la cola se hundía mucho en el agua y, para evitarlo y hacer tomar al hidroavión una posición más



17 El hidro Fairey XVII Santa Cruz a bordo del barco Caraballo Araujo.

horizontal, se preparan unas parrillas viejas, con un peso total de 300 kilos, que se colocaron en el extremo de adelante de los flotadores.

El 3 de abril por la madrugada nos preparamos para partir. Se pasa revista a los compartimientos de los flotadores, con excepción del último de popa que la marejada no consiente que se inspeccione, y se vio que tenían mucha agua, lo que me deja muy preocupado. Efectivamente, por las informaciones que tenía de Pôrto Praia, pocas o ningunas probabilidades había allí de poner el hidroavión en tierra, condición necesaria para achicar por completo los flotadores. Si eso no fuera realizable, la travesía directa PraiaNoronha sería imposible de llevar a cabo.

Después de achicar el agua lo mejor que fue posible, se puso el motor en marcha, yendo a tomar posición para largar. Cielo de cúmulos sueltos, viento NE fresco y marejada con alguna ondulación.

Luego de tres tentativas para despegar, sin que el hidro mostrase la menor voluntad de hacerlo, resuelvo abandonar la idea de partir ese día y, con objeto de pasar buena revista a los flotadores, el hidro se remolca para junto a la playa, donde el viento se hacía sentir muy poco y el mar estaba completamente tranquilo.

Se descargó la gasolina en barriles

a fin de aligerar el hidro lo más posible y, desenroscando las tapas de los compartimientos de los flotadores que por la mañana la marejada no había dejado abrir, se vio que estaban completamente llenos de agua. Claro es que con tal exceso de carga y tan mal situada, muy por detrás del centro de gravedad, el despegue era imposible, por muy buenas que fuesen las condiciones de tiempo y mar.

En vista de lo acontecido, resolví alterar el programa de viaje y hacer escala en San Vicente de Cabo Verde, donde sabía existía un plano inclinado perteneciente al Gobierno. Tenía intención de aprovecharlo para poner el hidro en tierra a fin de instalar, en los compartimientos de popa de los flotadores, un dispositivo semejante al que se hizo en Lisboa para los compartimientos donde están los depósitos de reserva de gasolina; esto es, tubos de cobre que, atravesando la tapa del flotador, iban hasta el fondo del compartimiento y a los cuales sería posible, aunque estuviesen sumergidos, adaptar la ventosa de una bomba de achicar agua. Otras ventajas había, además, en poner el hidroavión en tierra: la inspección del motor sería más fácil de hacer y se podría llevar a cabo una nueva regulación, lo que me parecía necesario porque la gran tendencia a "encabritarse" que manifestó durante el trayecto La Luz-Gando me hacía desconfiar que estaba mal

# P GRANDES RAIDS

regulado, lo que sólo en tierra sería posible comprobar.

Por la tarde, el hidro volvió a quedar amarrado a la popa del 5 de Outubro, sin gasolina en los tanques. Con tubos de cobre y goma se arregló un dispositivo que permitía meter rápidamente la gasolina por medio de una bomba instalada en la popa del navío.

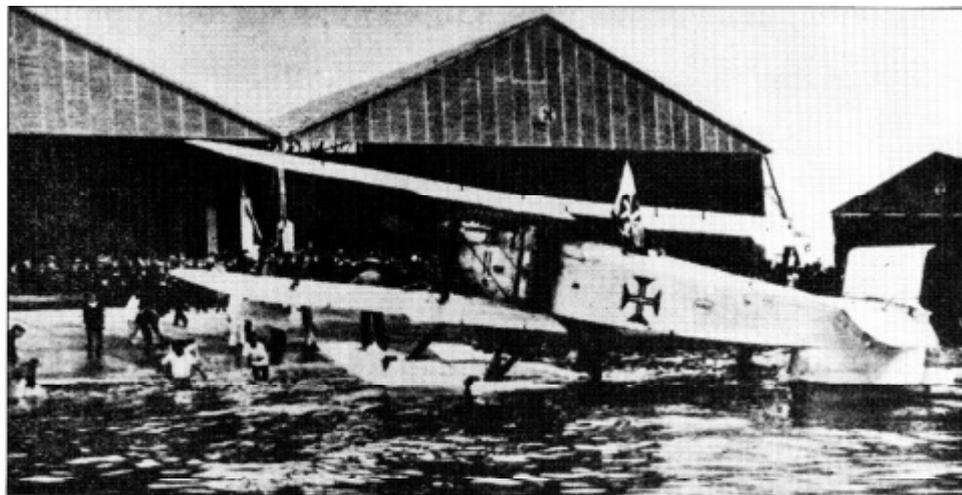
El 4 de abril de madrugada, todavía de noche, se achicó el agua de los flotadores y se metieron nuevamente los 240 galones de gasolina.

En Gando el mismo tiempo del día anterior. El hidro comenzó corriendo más, y cuando estábamos en el step y pronto para despegar, se partió la chapa donde se fija uno de los flotadores, avería semejante a la que ocurrió en La Luz, pero ahora en el cabo que en esa ocasión nada sufrió.

La idea de partir, naturalmente, es abandonada; el hidro es remolcado otra vez para cerca de la playa y, nuevamente se descarga la gasolina, mientras a bordo se hace una nueva chapa.

## **Etapa Gando—San Vicente**

El 5 de abril, de madrugada, el mismo trabajo del día anterior; achique previo del agua de los flotadores y, después, meter gasolina. El tiempo el mismo, igualmente Motor en marcha a las 7 h. 23 m.; después de una carrera regular, el hidro despega con 240 galones de gasolina. Pasamos sobre la tierra del norte de la bahía y, dando la



18 Llegada del Santa Cruz a Rio de Janeiro (Brasil), el 17 de junio de 1922.

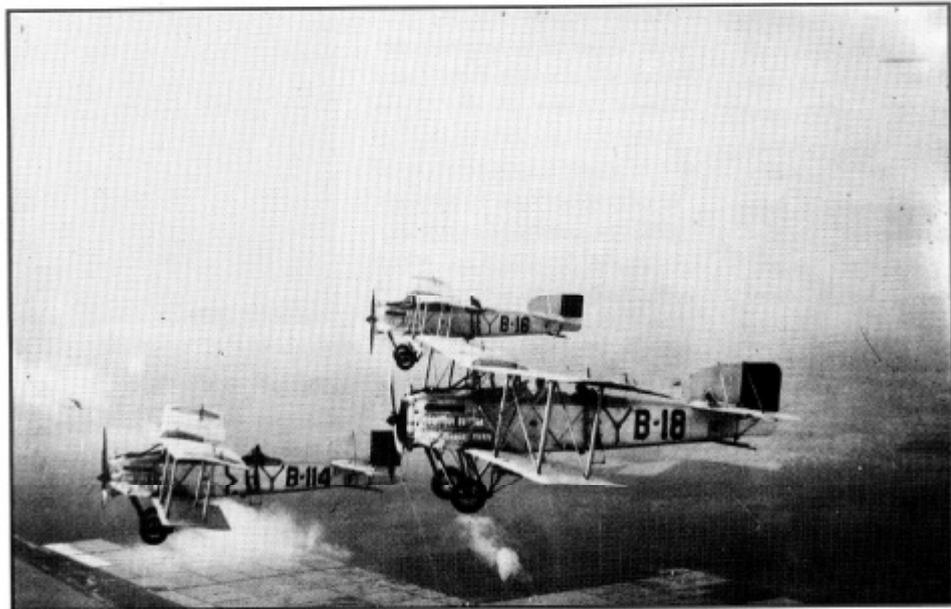
vuelta, hacemos rumbo a San Vicente. Viento NE de más de 25 millas; mucho balanceo; mucho cabrileo en el mar; cielo limpio, más horizontes cortos y cenicientos. Luego, después del despegue, la aguja de gobierno empezó a dar vueltas, siendo imposible servirme de ella. Tras breve duda, resolví continuar viaje gobernado por la dirección del oleaje y, cuando hay sol, por la sombra de los mástiles del hidroavión, según las indicaciones de la rudimentaria aguja que había instalado a popa y que el Comandante Coutinho me transmite. Me imagino que otros cualesquiera, que no tuvieran práctica de viajes aéreos sobre el mar o que no tuviesen absoluta confianza en las observaciones astronómicas habrían retrocedido en cuanto la aguja de gobierno se volvió loca, como le ocurrió a la nuestra.

Se avista el pico de Tenerife completamente limpio. Pasamos cerca de un navío a las 8 h. 6m. El horizonte está pésimo, siendo imposible servirnos de él para observar.

A las 8 h. 23 m. perdemos de vista a Gran Canaria y a las 8h. 30m. se deja de ver el pico de Tenerife. Vamos cortando aires vírgenes a más de 90 millas por hora..."

**E**n 1924, Sacadura Cabral desaparecería sobre el Canal de La Mancha, en vuelo de Holanda a Lisboa, pilotando uno de los hidroaviones Fokker que pensaba utilizar con su inseparable amigo Gago Coutinho para circunvalar el mundo. Este último, sin embargo, moriría a los noventa años dejando un importantísimo legado científico y habiendo perfeccionado vitales instrumentos para la navegación aérea.

# B LA PATRULLA DE 3 BREGUET



19 Una patrulla de 3 Breguet como la que llegó a Gran Canaria, en el aire.

# LA PATRULLA DE 3 BREGUET

El día 18 de enero de 1924 se abrió definitivamente la era de la aviación en Gando y, por consiguiente, en las Islas Canarias. Toda la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria se encontraba pendiente de la aparición en el aire de la patrulla de tres Breguet XIV con motor Fiat bautizados *Gran Canaria*, *Tenerife* y *Archipiélago Canario* y un hidroavión Dornier Wal W-3 (M-MWAC) con motor Rolls-Royce con nombre *María Antonieta* que, procedentes de Cabo Juby llegarían esa misma tarde al archipiélago. El jefe de la expedición es el comandante Guillermo Delgado; la tripulación del hidroavión de escolta la forman el piloto capitán Ramón Franco, observador el propio Guillermo Delgado, navegante y radiotelegrafista, capitán Alejandro Mas y el fotógrafo Leoncio Alonso. Los Breguet eran pilotados por los pilotos capitanes Rafael Martínez Esteve, Joaquín Pardo y Juan Martínez de Pisón; llevando como observadores a los tenientes Antonio Rexach y Félix Bermúdez, además del mecánico Juan Bosch.

La hora del despegue en la costa africana se anunció en la capital grancanaria mediante cohetes voladores y por la sirena de la Fábrica de Electricidad.

A partir de ese momento, las azoteas se atestaron de los innumerables ciudadanos que quisieron presenciar aquel avistamiento histórico. Además, muchos quisieron elevarse hasta los riscos de los al-

rededores para mejor observar la llegada y otros, formando una larga caravana de automóviles ("cuyo número pasaba de doscientos"), se desplazaron hacia el sur por la carretera de Telde. En medio grandes vítores, pañuelos agitados al viento y banderolas, la formación sobrevoló Las Palmas de Gran Canaria a las cuatro menos cinco de la tarde. Tras evolucionar sobre la ciudad, el hidroavión amerizó en el puerto de La Luz y los tres Breguet se dirigieron a aterrizar en Gando, en la zona conocida por *El Jabale*, siendo el primer piloto en tomar tierra en suelo canario tras un viaje aéreo el teniente Juan Martínez de Pisón, a los mandos del *Gran Canaria*.

Como explica el propio as de la aviación Ramón Franco, en su crónica del raid Larache-Canarias de tres aviones terrestres y un hidroavión, el vuelo:

*"...se efectuó por varias razones: las Islas Canarias habían recibido la visita de aviones de otras nacionalidades; pesaba su deseo de recibir la nuestra y convenía demostrar a estas islas la facilidad de comunicaciones que la Aviación podía establecer entre la península y ellas; porque el señor Coronel Bens, delegado del Alto Comisario en el Sahara español, pidió que fueran aviones a Cabo Juby para aplacar los ánimos de los indígenas, excitados por el paso de aviones franceses del raid Casablanca-Dakar, y porque aca-*



20 Rafael Martínez Esteve.



21 Antonio Rexach.



22 Juan Martínez de Pisón.



23 Félix Bermúdez de Castro.



24 Joaquín Pardo.



25 Guillermo Delgado.



26 Puerto de La Luz e Isleta. Fotografía tomada desde la patrulla.



27 Llegada a Los Palmas de Gran Canaria. Vista aérea desde uno de los Breguet.



28 Numeroso público congregado en Gando espera la llegada de la patrulla.

*bada la vieja política que nos mantenía maniatados dentro de las fronteras y suspendidas momentáneamente las operaciones en Marruecos por el mal tiempo, llegó la hora de que el Directorio ordenase este primer raid al que seguirán otros, más importantes, con los que la Aviación española demostrará ocupar el lugar que le corresponde en la aeronáutica mundial".*

**N**i que decir tiene que la llegada de esta patrulla a la isla de Gran Canaria provocó una serie de demostraciones aeronáuticas, recepciones y discursos. Así, entre estos actos, el día 20 de enero, tras una misa en la catedral, se celebra un té "dansant" en el Real Club Náutico y, al día siguiente, el alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, Juan Ortiz, recibe su bautismo del aire a bordo del Breguet Gran Canaria. Después del aterrizaje, el Tenerife aborda rodando sobre la pista al Gran Canaria, averiándolo y levantando suspicaces y alegóricos comentarios derivados del contencioso interinsular. Las fiestas conmemorativas incluyen asimismo un partido de fútbol entre los equipos Gran Canaria y Real Victoria y las funciones de gala de *Madame Pepita*, de Martínez Sierra y *La Seria*, de los hermanos Álvarez Quintero por la Compañía Cobefia Oliver en el Circo Cuyás.

También se aprovecha para efectuar el día 22 un recorrido por La Isleta para estudiar las posibilidades de establecer un aeródromo en el Valle comprendido entre El Vigía, la Montaña del Faro y Las Coloradas.

Después de toda esta serie de actividades, se trasladan los Breguet y el Domier a Tenerife para seguir con el programa de actos y presentaciones pero, al aterrizar en El Bailadero, cerca de la localidad de Arico, otro de los Breguet, el Tenerife, también sufrió daños. Como registra la prensa local,

*"Desde Las Palmas tardaron 20 minutos haciendo brillantísimo récord. Hidro amerizó admirablemente.*

*Al aterrizar en aeródromo Arico destrozose volcando aeroplano Tenerife debido mal estado y pequeñez del campo".*

**L**o precario de las condiciones de vuelo de aquellos años queda patente en las declaraciones del capitán Franco a *La Provincia* del día 5 de febrero de 1924 al finalizar su ascensión al pico del Teide:

*"Al espectáculo maravilloso del Teide se unió cierto temor de ver cómo los motores sobre las emanaciones sulfurosas resistían sin quebrar la marcha y, sobre todo, la sensación de la altura, que la he percibido esta tarde como nunca. Acostumbrado a elevarme sobre vastos territorios, puedo decir que no es posible darse cuenta exacta*

# LA PATRULLA DE 3 BREGUET

*de la elevación a la que uno se halla, sino cuando, como hoy, por primera vez en mi vida, he tenido el punto de referencia y el abismo del mar, abarcándolo todo con una sola mirada.*

*Ponía también un poco de emoción, añadiendo nuevo encanto a tanta belleza, la densidad de alguna nube de tormenta que atravesamos, y que en más de una ocasión nos hizo "bailar" en el aparato, como en un barco en plena marejada".*

En sus crónicas, Ramón Franco, no dejó de resaltar esa ascensión a 4.000 metros, con duración de una hora y cincuenta minutos y que "supuso el vuelo más interesante del raid" filmándolo y fotografiándolo en toda una primera exclusiva gráfica sobre el techo de las Islas Canarias. A la vuelta de este vuelo, el carácter militar de la patrulla deja transcrito en su diario que,

*"Sobrevolamos de vuelta a Las Palmas cinco buques de la escuadra inglesa sobre los que dimos varias vueltas sacando fotografías".*

**P**ero el raid Larache-Canarias, además de la importancia histórica para el archipiélago y los vuelos que se efectuaron en Gran Canaria, Tenerife y Lanzarote, tuvo durante sus etapas anteriores un transcurso igual de interesante y no exento de peligros, sobrevolando un Marruecos en plena convulsión bélica en la que el país del magreb se rebelaba ya contra sus colonizadores franceses y españoles.

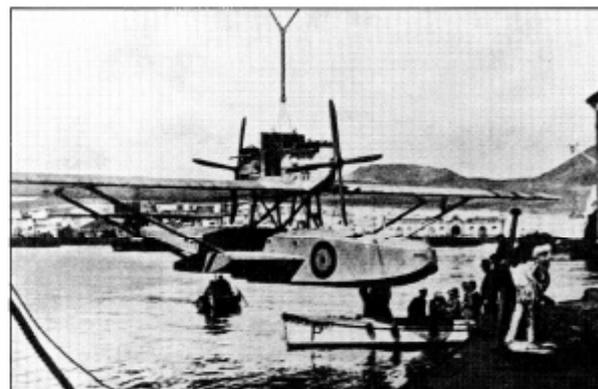
Para hacerse una idea de lo que era volar en 1924 el recorrido que conformó este raid en un Dornier Wal con dos motores Rolls Royce de 360 caballos cada uno, baste la comparación entre las dos semanas que tardaron en completar las siete etapas hasta Tenerife con las dos o tres horas que se tardaría hoy en hacer ese mismo recorrido con un reactor. Melilla, Cádiz, Ceuta, Casablanca, Mogador (donde es bautizado el hidro de Franco como *María Antonieta* en honor de la hija del Controleur o Gobernador Civil, Mr. Cortade), Agadir y Cabo Juby desfilaron bajo las carlingas de los cuatro aviones antes de dar el gran salto marino hasta Gran Canaria y durante el cual se queja en sus crónicas el capitán Franco de no haber recibido apoyo alguno de la Armada en precaución de alguna avería, sobre todo de los Breguet terrestres.



29 El hidro Dornier Wal Mª Antonieta a su llegada a Las Palmas de Gran Canaria.



30 Tras el amerizaje, fondeó en el puerto de La Luz.



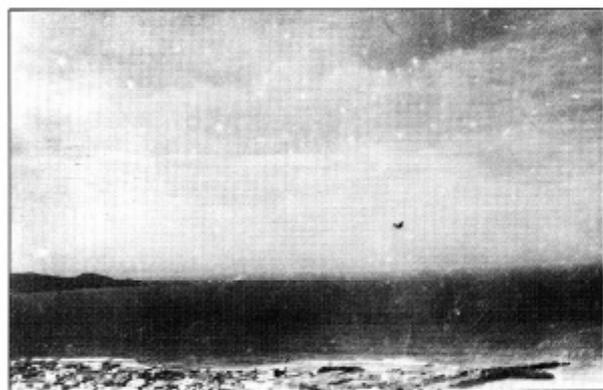
30A Posteriormente es izado para su reparación.



31 Este Breguet XIV fue el primer avión que aterrizó en el páramo de Gando. En pie, su piloto el teniente Martínez de Pisón y dentro del avión, el cabo Juan Boch.

Fue en el tramo de Mogador a Agadir donde la patrulla quedó más expuesta ante los peligros que un aterrizaje forzoso suponía. Los aviadores franceses destacados en Mogador aconsejaron a los españoles que no tomasen tierra "aunque se pare el motor", ya que tribus hostiles a Francia disparaban a los aviones si volaban bajo y capturaban a las tripulaciones en desgracia, matándolas, torturándolas o, en el mejor de los casos, pidiendo un rescate por sus vidas.

También los franceses utilizaban aviones Breguet del mismo tipo para reprimir estas acciones rebeldes, por lo que, en cuanto veían un aeroplano volando bajo, disparaban contra él.



32 Breguet sobrevolando sobre el muelle de Las Palmas de Gran Canaria.

Es reseñable que el raid se hizo la mayoría de su recorrido sobrecargando el Dornier hasta los 550 kilogramos sobre el peso máximo recomendado por el constructor, causa directa de las largas etapas y del pesado material fotográfico y cinematográfico que llevaron a bordo del hidro *María Antonieta*.

Un falucho de la Marina española, que había demostrado ya el entusiasmo de su tripulación en los arriesgados servicios de protección en el desembarco de Alhucemas, fue el encargado de transportar piezas de repuesto y equipo para la consecución del raid.

Una vez finalizado, los tres Breguet volvieron más tarde desmontados a la península a bordo de un vapor, mientras que el hidro despegaba el día 9 rumbo a Casablanca ...

*"...cargados los bidones de gasolina de 1.700 litros, combustible para 9 ó 10 horas de vuelo (170 a 180 litros por hora) cantidad necesaria, pues la distancia a Casablanca de 800 kilómetros, que en condiciones normales de vuelo se hacen en siete horas, con poco viento que se coja del primer cuadrante, puede prolongarse hasta las diez horas de vuelo. La carga del aparato es de 370 kilos por encima de la aconsejada por el constructor, por lo que las primeras horas de vuelo vamos a tener que forzar los motores.*

# LA PATRULLA DE 3 BREGUET

*En esta primera etapa podemos batir el récord español de distancia, siendo la más peligrosa pues cualquier avería nos dejaría amarrados durante largos días, ya que este lugar del Océano es poco frecuentado por las líneas de navegación marítima.*

Y con estas palabras del capitán Ramón Franco, la patrulla de la aviación española abandonó tierras y aguas canarias marcando un hito histórico para el archipiélago y para el aeródromo de Gando.

En total, el hidroavión Dornier Wal realizaría más de 4.000 kilómetros en esta importante misión. No sería el único hecho en la España de 1925 reseñable en cuanto a la aviación, ya que el capitán Rodríguez Martín y el mecánico José Vera llevan ese mismo año a cabo la primera vuelta a la península en aeroplano. Se realizó con un Breguet XIX con motor Lorraine de 400 caballos, aunque con un kilometraje bastante inferior al del Dornier de Franco (1.383 kilómetros a una media de 125 kilómetros por hora y a una altura de 2.700 metros).

Dos años más tarde, el viaje sería repetido por Haya y Tauler otros dos oficiales que, viendo denegado su proyecto de volar al Japón, circunvalan la península en setenta y dos horas de vuelo, utilizando el radiogoniómetro, sistema de navegación casi inédito por esas fechas.

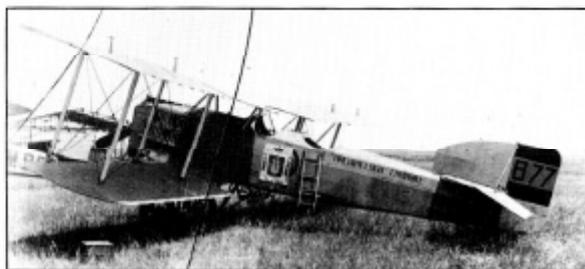
Es cuestión anecdótica e histórica el vocabulario empleado por aquellos primeros aviadores en sus comunicaciones. Influidos por los pioneros franceses, al igual que posteriormente se impuso el inglés en aviación; llamaban "panne" a las averías, "bencina" a la gasolina, "ametrallaje" al ametrallamiento y decían "pilotear" por pilotar.

Pero no eran ellos solos los que se dejaban influenciar por modismos, pues en las crónicas de su llegada triunfal a Canarias encontramos también palabras ya en desuso, pero de un fuerte implante en el habla de la época. Así como "ponche", "champagne de honor", "garden party", "té dansant", "soirée", "lunch" o "comida a la americana". En fin, toda una forma de interpretar las corrientes modernistas que llegaban de otros países en forma de tecnología o de variadas modas.

Otros, como el alcalde Ortiz, también recurrían a la poesía para recibir a los aviadores, pero en este caso a la poesía de sus antepasados canarios. En concreto Bartolomé Cairasco, elogiando la actuación de su hermano Serafín durante el ataque de Drake en 1595.



33 La Corporación local acompañó a los pilotos recién llegados.



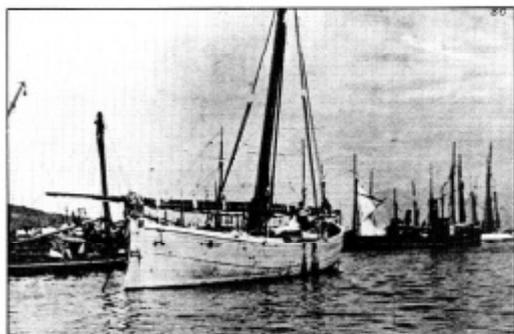
34 Avión Archipiélago Canario.



35 Miembros de la patrulla posando en el Hotel Metropol de Las Palmas de Gran Canaria.



36 Formación de la patrulla Breguet en Gando.



37 Falucho adscrito al servicio de aviación que realizó el viaje de Melilla a Canarias apoyando a la patrulla.



38 La guarnición de Las Palmas de Gran Canaria agasajó a los aviadores con un vino en el patio del cuartel de San Francisco.

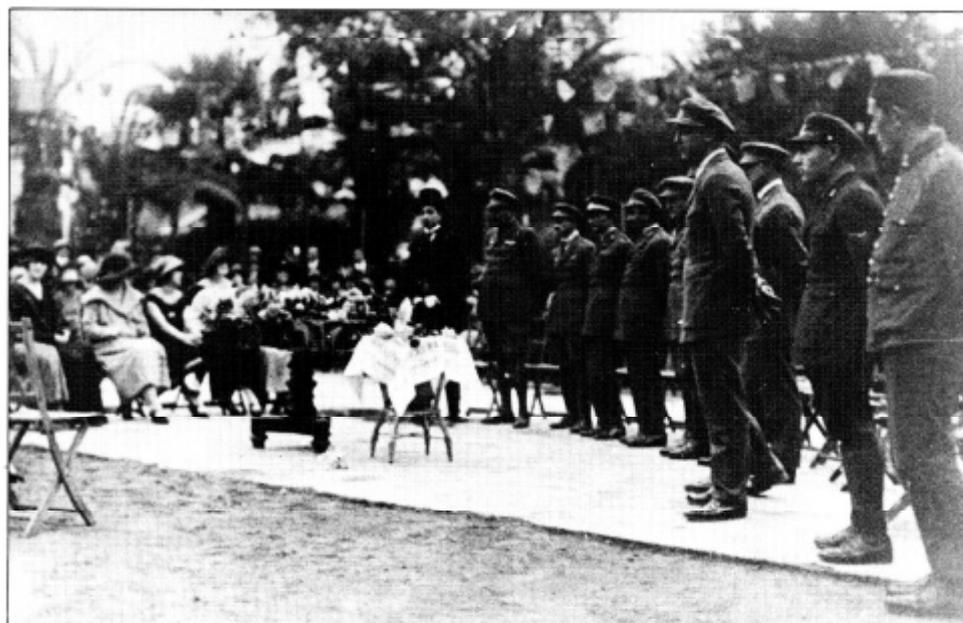


39 El comandante Delgado dando instrucciones al teniente Martínez de Pisón, antes de despegar con el alcalde Ortiz como pasajero.



40 Los jardines del hotel Santa Catalina momentos antes del acto de entrega de medallas de oro de la ciudad a los aviadores.

# B LA PATRULLA DE 3 BREGUET



41 Discurso conmemorativo del alcalde Ortiz en el hotel Santa Catalina.

**Abajo:**

42 Dornier Wal M<sup>o</sup> Antoniefa es remolcado en el puerto de La Luz antes de despegar rumbo a Tenerife.

*Cairasco en los del número  
ganó subidos méritos,  
pues como alcalde itálico  
contra el anglo y el gálico  
hizo el deber mejor que los  
pretéritos,  
a pesar de los émulos  
que allí mostraron corazones  
trémulos.*

Y tras este ejemplo de sus ascendientes, el alcalde Ortiz no tuvo corazón trémulo al ser el primer grancañario que voló en el Breguet XIV pilotado por Martínez de Pisón.

Pero volviendo a la realidad político, social y bélica de los años veinte el hecho del raid de la patrulla Larache-Canarias tomaba otro significado menos alegórico.

Una vez terminada la guerra de África, el director de Aeronáutica, Francisco Echagüe, organizó este raid Larache-Canarias con los aviones destacados en las bases de Tetuán y Mar Chica, pensando en empresas mayores que consolidaran el prestigio de la aviación en España. Empresas que no tardaron en llegar, gracias al interés del propio rey Alfonso XIII en todo lo que se relacionaba con la automoción y aviación y con la pujante competencia entre los países europeos por ganar la hipotética colonización de las rutas aéreas.



43 Vista del Teide tomada desde la patrulla. Probablemente la primera fotografía aérea del pico.

# P EL RETO DEL PLUS ULTRA



44 Ramón Franco, piloto del Plus Ultra.

# EL RETO DEL PLUS ULTRA

Como ya habían anunciado el comandante Delgado y el capitán Franco, el vuelo a Canarias del Dornier Wal y los tres Breguet iba a ser el inicio de otros raids más ambiciosos.

El comandante de aviación de la Base Aérea de Gando y cronista de la historia aérea de las Islas Canarias, Antonio Gutiérrez Padilla, inicia el relato del vuelo *Plus Ultra* con las siguientes palabras:

*“Cuatro siglos, treinta y cuatro años, cuatro meses y diez días después de que las carabelas colombinas arribaran a la isla de Guahananí, culminando así la hazaña del Descubrimiento, otros esforzados españoles, emulando al Gran Almirante, siguieron sus pasos, para llevar a cabo otra gesta que, como la de Colón, escribió una de las páginas más gloriosas de la historia de España”.*

Esta precisión en la crónica sólo puede venir de la meticulosidad de un aviador.

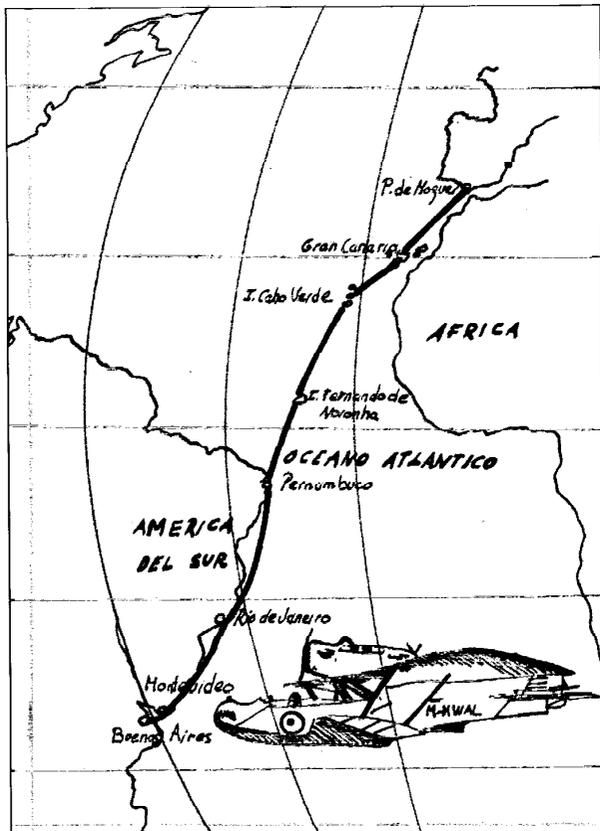
Es indudable que los lazos y la vocación atlántica de los exploradores con el nuevo continente no podían dejar atrás a los aviadores españoles en el nuevo reto que suponía el salto aéreo transoceánico.

El 22 de enero de 1926 despegó del puerto de Palos de La Frontera, en aguas del Río Tinto, un hidroavión Dornier D.O.J. Wal militar bautizado *Plus Ultra*, con dos motores Napier Lion de 450 caballos cada uno, utilizando para su combustión una mezcla de gasolina y benzol debido a su mayor compresión, lubricándose con aceite Castrol R, y cuya autonomía se fijaba en 18 horas de vuelo a 1.800 revoluciones por minuto, siendo el máximo permitido por los doce cilindros en W de cada motor 2.200 revoluciones. La casa Dornier, consultada, aconsejó así subir el nivel de potencia de los motores (primeros Napier Lion que se montaban en este aparato), además de otras modificaciones puntuales.

Los expedicionarios eran el ya comandante de Infantería Ramón Franco y Bahamonde como piloto, el capitán de Artillería Julio Ruiz de Alda y Migueles como observador, el teniente de navío de la Aeronáutica Naval, Juan Manuel Durán González y el soldado mecánico Pablo Rada.



45 Composición de la época del *Plus Ultra* y su tripulación.



12 Recorrido de la travesía del Plus Ultra.

## ETAPAS DEL RAID

Fechas	Etapas	Km	Tiempo
22-1	Palos—Las Palmas	1.300	8h
26-1	Las Palmas—Porto Praia	1.745	9h 50'
30-1	Porto Praia—Noronha	2.305	12h 40'
31-1	Noronha—Recife	540	3h 38'
4-2	Recife—Río de Janeiro	2.100	12h 16'
9-2	Río de Janeiro—Montevideo	2.060	12h 05'
10-2	Montevideo—Buenos Aires	220	1h 11'
Total		10.270	59h 40'

El vuelo teórico abarcaría 3.000 kilómetros sobre el océano Atlántico y terminaría en Buenos Aires. El presupuesto fue aprobado por Primo de Rivera, tras lo cual el aparato es trasladado desde la fábrica italiana donde ha sido construido hasta Melilla para probarlo y modificarlo adecuadamente. Se le surte de dos brújulas, en la cabina y a popa, dos mesas ligeras respectivas para consultar la cartografía y teléfono interior para las comunicaciones entre la tripulación.

Aparte de hermetizar las cabinas para un caso de amerizaje forzoso y de cambiar las hélices de dos palas por las del anterior modelo, de cuatro, el mayor avance tecnológico lo supone un radiogoniómetro con antena giratoria que hace posible localizar direccionalmente las emisiones de radio recibidas.

De la tripulación inicial, el teniente Juan Manuel Durán realizó a bordo del *Alsedo*, la etapa más larga —de Porto Praia a Pernambuco—. El destructor había sido destacado por la marina para apoyar el raid del *Plus Ultra* en todo su recorrido. Otro pasajero civil que inicialmente tomó el vuelo era el fotógrafo Alonso que, por exceso de carga, sólo pudo acompañar a la expedición hasta Gran Canaria.

El mencionado día 22 de enero, tras una carrera de un minuto y veintitrés segundos, se inicia el raid más famoso de la aviación española. Como ya ocurría con el raid Larache-Las Palmas, la capital se prepara para recibir a los ases de la aviación. Mientras tanto, a bordo del *Plus Ultra* se capta la dirección de Las Palmas-Tenerife por el radiogoniómetro experimental a unos 600 kilómetros de las islas. Después de hacer casi todo el vuelo sobre un mar de nubes, las indicaciones del goniómetro y un pequeño claro por donde Ramón Franco desciende el hidrógeno, los sitúan justo sobre la vertical del puerto de La Luz. Tras su amerizaje, el *Plus Ultra* queda fondeado frente al Real Club Náutico (entonces situado en el costado norte del muelle de Santa Catalina). En Las Palmas de Gran Canaria, espera a la tripulación alguna que otra sorpresa. Aparte del apoteósico recibimiento, está presente Mariano Barberán (promotor junto con Franco de este grandioso vuelo), pero asimismo les aguarda una avería detectada en el cableado del Dornier y el pronóstico de vientos contrarios a la singladura para los próximos días. Con órdenes expresas de emprender el vuelo al día siguiente, los imponderables hacen que la expedición se quede en Gran Canaria hasta el día 26.

# EL RETO DEL PLUS ULTRA

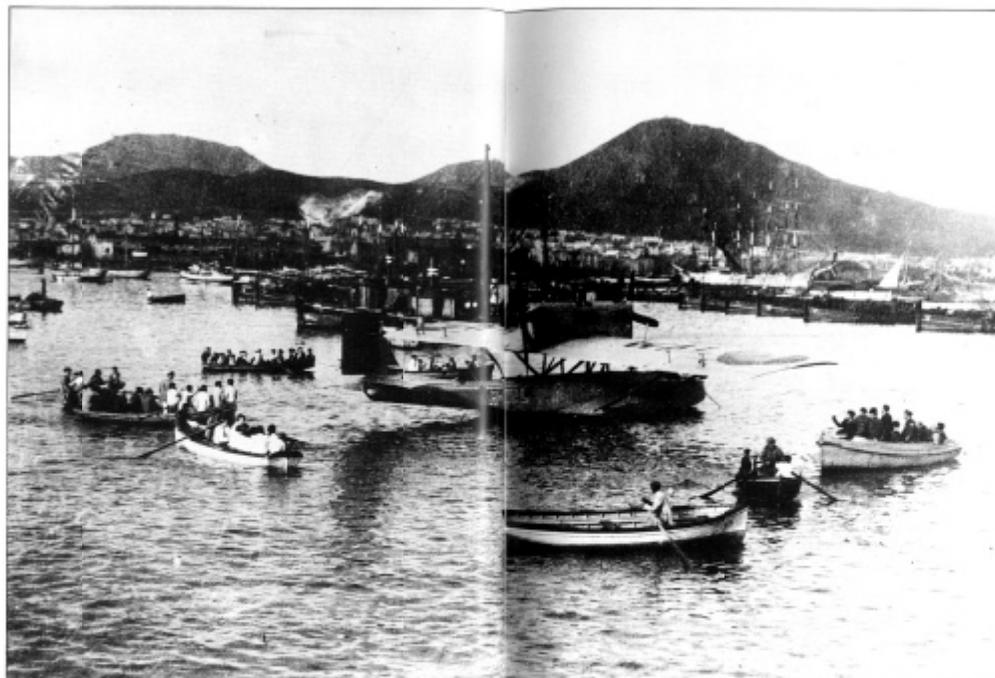
Estancia que es aprovechada por las autoridades y el pueblo grancañario para agasajar a los aviadores con la misma efusión que lo hicieron con ocasión de la llegada del raid Larache-Canarias. A las tres y media del sábado 23 desfilan triunfalmente partiendo desde el puerto acompañados por las autoridades y una nutrida caravana de automóviles. Por las engalanadas calles de la capital, desde cuyos balcones son arrojadas flores a los héroes, la comitiva llega al Parque de San Telmo y, de allí, se traslada a pie hasta la ermita de San Antonio Abad, construida en el lugar donde orara Colón más de cuatrocientos años antes. Después de asistir a un *Te Deum* en acción de gracias por haber acabado la primera etapa felizmente, el alcalde los recibe de forma oficial en el ayuntamiento. Un té en el Hotel Santa Brigida y la jornada acaba con un gran banquete en el Hotel Los Frailes.

El domingo, los crecientes vientos del día anterior se han convertido en una fuerte marejada que azota el puerto desde el NE. Franco descarta un despegue desde allí, con el avión sobrecargado por tres toneladas de combustible, víveres, repuestos y equipo (el *Domier* bimotores disponía según el fabricante de una carga útil de 2.000 kg., pesando el aparato en vacío 3.400 kg.).

Con la preocupación de proseguir cuanto antes el itinerario, que los llevaría en la siguiente etapa hasta Cabo Verde, el comandante se traslada por carretera hasta Gando para estudiar las condiciones de la bahía. La protección que ofrece la bahía decide al joven piloto a efectuar el despegue desde allí el día 26. Pensando ya en el momento de remontar el vuelo, la tripulación rehusa asistir a una fiesta, para descansar después de haber cenado en el Gabinete Literario, entidad que siempre había estado comprometida con la aviación canaria.

Es evidente que el hidro pesa demasiado para intentar el salto siguiente hasta Porto Praia. Se plantea entonces una drástica reducción de carga, cuyo primer afectado es el fotógrafo Alonso y su voluminoso equipo. El civil se muestra muy ofuscado por la decisión del comandante de la expedición y regresa a la península sin acabar el reportaje de la primera etapa. Pero ahí no acaba el sacrificio en pro de una mejor sustentación del aparato.

*"La hélice delantera de repuesto, el apoi del motor trasero, las fundas del avión (menos las de las hélices) y el derrotero de la costa occidental de África, libro que podía sermas útil, pero que Franco jamás conocer de memoria..."*



46 Amarraje del Plus Ultra en el puerto de La Luz.

Son los restos del equipo que quedan en tierras isleñas. Todo ello tuvo que dejarse a pesar de haber estudiado aligerar el máximo el aparato antes de la gran travesía. El proyecto inicial consideraba una duración del vuelo de doce días que luego se convertirían en diecinueve. Los víveres previstos para llegar a Buenos Aires consistían en:

*"5 kg. de higos secos, 2 kg. de jujón, 2 kg. de azúcar, 1 kg. de café, 1 kg. de cacao, 3 kg. de galletas, una botella de coñac, una botella de vino de Jerez, un termo y un destilador de agua"*.

Pero Franco sigue obsesionado por deshacerse de todo lo que no es estrictamente necesario. Inspecciona una y otra vez la carlinga del avión y no tarda en desembarcar la hélice de repuesto trasera ante la preocupación del resto de la tripulación, desmonta las tapas y las cajas de los instrumentos, la brújula de derrota, la tapa de la torreta posterior y, finalmente despoja de su estuche a la copa de oro que la Sociedad Colombina enviaba a presidente argentino Alvear.

Ya dispuesto, Ramón Franco ordena vaciar los depósitos del *Plus Ultra* y vuela en veinte minutos desde el puerto de La Luz a Gando, donde pernactan los aviadores a bordo del cañonero *Infanta Isabel* que se encargó asimismo de reaprovisionar al *Plus Ultra* del combustible necesario.

Son las siete y media de la mañana del martes 26 de enero de 1926, y los habitantes de Telde y alrededores, además de canarios llegados de diversos lugares del archipiélago se apiñan sobre la blanca playa de Gando para asistir al despegue de la cuarta carabela como habían llamado al hidroavión en Andalucía.

A pesar de las drásticas medidas de Franco, el hidro le cuesta despegar su fuselaje y sus patines de las aguas de Gando. Entonces, el *Plus Ultra* inicia dos pasadas a muy baja altura sobre la playa, casi roza una casa de pescadores de las que se helaban en el lugar por aquella época y, con sus motores rugiendo a plena potencia, comienza a tomar altura sobre la península de Gando, espantando a una reata de camellos que atravesaban la zona cargados de plátanos.

El *Domier* alcanza la vertical de Maspalomas y vira rumbo a la isla de a Sal, a la que el comandante Franco considera en ese momento más segura que Porto Praia en Sao Tiago. El mismo viento del NE que había impedido el despegue del puerto de La Luz, es entonces aprovechado por los aviadores para volar a su favor, a 200 metros de altitud.

# EL RETO DEL PLUS ULTRA

No tardan en cruzarse con el buque *San Carlos* que les confirma sus estimaciones de vuelo y, horas más tarde, es la estación de Port Etienne quien les confirma una velocidad de crucero de 185 kilómetros por hora en lugar de los 170 estimados por el navegante. El viento se ha aliado claramente ese día con el *Plus Ultra*. A las 13,00 horas, el buque alemán *Arthus* establece comunicación con el Dornier y la mantiene hasta la llegada del aparato a Cabo Verde. Al llegar al archipiélago, las pretensiones de Franco de amerizar en la iela de la Sal se frustran por una mala visibilidad, tras avistarla a duras penas, pasan de largo a las 13,00 horas por Boa Vista y Maiao, posándose finalmente en Porto Praia de Sao Tiago a las 17,25 horas, no sin dificultad pues la mar está agitada por un fuerte viento alisio. Antes, manifiestan con alegres exclamaciones de júbilo el avistamiento de los barcos de la marina española, *Aisedo* y *Blas de Lezo*, que les aguardan como estaba previsto.

Espera entonces a la expedición la etapa más difícil. Más de 2.800 kilómetros de vuelo (de Gando a Puerto Praia habían volado 1.745 kilómetros) con una duración estimada de diecisiete horas les separan de Pernambuco, lo cual vuelve a plantear el problema del peso.

Por ello, Franco dispone que el teniente de navío Duran y parte de los recambios embarquen en el *Aisedo* para continuar por mar el itinerario hasta Los Penedos. Además, habrá que reducir al mínimo el equipo personal. Se entrevista con el comandante del *Blas de Lezo* y le pide que embarque a su vez hasta Pernambuco más elementos del avión que piensa eliminar, obligándole a navegar hasta la costa americana en lugar de volverse en el momento en que el hidro llegase a Pernambuco como estaba previsto.

El *Lezo* pone una canoa a disposición de Franco para buscar un buen lugar de despegue y se queda colaborando en el traslado del hidro hasta la Barrera de Infierno, lugar elegido finalmente para remontar el vuelo.

Se despiden por la tarde del gobernador portugués y tras descansar unas horas remolcan de madrugada con el *Lezo* el hidro. Una maniobra que resulta muy accidentada ya que se rompen varios cabos durante el traslado.

Con bastante retraso, despegan a las 7,50 horas de la Barrera del Infierno tras una carrera de un minuto y cuarenta segundos y comprendiendo que no podrán volar directamente a Pernambuco.



47 Julio Ruiz de Alda.



48 Juan Manuel Durán.



49 Pablo Rada.

Durante horas de silencioso vuelo, Ruiz de Alda navega a estima y toma lecturas astronómicas. Confían en llegar a la isla de Noronha al anochecer pero la visibilidad empeora y el piloto tiene que sortear varios chubascos. Vuelven a encontrarse con el *Arthus*, confirmándoles un error de tan sólo ocho millas náuticas en su posición. A las 16,25 cruzan el ecuador, celebrándolo con una copa de coñac y decidiendo que si no pueden llegar en el día a Noronha, amerizarán y pasarán la noche al pairo.

Como cuentan Franco y Alda en su libro *De Palos al Plata*:

*“Con el sol muy próximo al ocaso, los últimos quince minutos de vuelo son una preciosidad y para nosotros serán los más hermosos y emocionantes que pasaremos en la vida; tal vez por el estado de ánimo, por el atardecer ecuatorial con luminosidad formidable, y por la carrera con el disco grande y ardiente del sol, teniendo como objetivos las rocas de Noronha, carrera que será para nosotros inolvidable”.*

Sin embargo, tras el bello amaraje ecuatorial, el hidro debe navegar todavía durante más de dos horas, impulsado por sus dos hélices en medio de un mar de olas hasta alcanzar un precario amarradero flotante señalado con un farol.

Pasadas las 21 horas, fracasan en su intento de desembarcar a bordo de un bote y regresan para pasar una incómoda noche en la carlinga del *Domier*.

Afortunadamente, con el amanecer atraca el *Alsedo* en el puerto de San Antonio y Gandía, y los aviadores, ateridos por la húmeda noche, tienen la oportunidad de asearse y comer con el comandante del buque, capitán de fragata Gamez. Franco declina amablemente la invitación del gobernador de la isla en su deseo de llegar ese mismo día a Pernambuco y, después de trasladarse Durán y su equipo a la aeronave, despegan a las 12,10 horas entre chubascos y mar agitada.

Es a las 14,30 cuando una fuerte vibración sacude al *Plus Ultra* y al cortar motores se comprueba que la hélice trasera se ha desequilibrado. Toda la carga es arrojada al mar y el hidro vuela con un solo motor a 90 kilómetros por hora y a menos de 10 metros de altura sobre las olas, que no dejarían navegar a flote. A pesar de estas condiciones de vuelo, amaran sin dificultad en la bahía de Recife. Se había conseguido llegar a Pernambuco, con lo que el largo salto del Atlántico era ya una realidad para la aviación española en esta gesta que siguió los pasos de Gago Coutinho.

# EL RETO DEL PLUS ULTRA

El martes día 2 se utiliza para cambiar la hélice averiada traída por el *Alsedo* y se desmonta el pesado radiogoniómetro, ya inútil durante el resto del viaje. Al día siguiente, los aviadores se desplazan hasta el *Bias de Lezo*, fondeado, para despedirse, pues el buque de la Armada regresa a España.

El siguiente salto, hasta Río de Janeiro, es definido por la tripulación de "vuelo sport", ya que la navegación se limita a seguir la costa esquivando a medio camino una tormenta tropical.

El recibimiento en Río es multitudinario y una de las embarcaciones que salen al encuentro del *Plus Ultra* lo aborda por la cola mientras es remolcado hasta la isla Das Enxadas, produciéndole una avería.

Ajustado y reparado, el hidro realiza un vuelo de prueba durante el que se arrojan proclamas y se incendia el motor trasero, sufriendo Rada algunas quemaduras al extinguir el fuego. La alimentación de los dos carburadores Napier-Claudiel no termina de funcionar correctamente y el despegue no es posible hasta el martes 9. Y no sin dificultades.



El cansancio por la falta de sueño (se despertaron a las 3,50 horas), una gasolina poco apropiada (tuvieron que recurrir a la de automóvil pues en Río no había de aviación) y una hélice bipala que no llega a funcionar redonda en el motor trasero, imposibilitan el vuelo hasta las 7,12, horas después de varios intentos fallidos. Intentos durante los cuales el consumo de combustible impide la autonomía suficiente para llegar de un tirón a Buenos Aires.



## Presupuesto Aproximado del Vuelo Palos - Buenos Aires

	Pesetas
• Precio del avión sin motores.....	200.000
• Dos motores Napier y gastos de aduana y transporte.....	140.784
• Radio completa y su montaje .....	19.168
• Instrumentos de navegación .....	3.300
• Hélices de repuesto .....	5.000
• 9.000 litros de gasolina .....	6.745
• 850 litros de aceite Castrol R .....	2.635
• 4.000 litros de benzo .....	3.600
• Dietas devengadas por el personal...	17.000
• Cuenta de gastos presentados.....	12.900
• Transporte del avión desde Pisa (Italia) a España .....	4.000
• TOTAL .....	415.132

### Página izquierda:

#### Arriba

50 Despedida del *Plus Ultra* en Gando.

#### Abajo

51 Multitudinario recibimiento del *Plus Ultra* en Buenos Aires.

Por lo tanto, realizan una breve etapa en Montevideo con una visita relámpago al presidente uruguayo Serrato.

En España, la prensa se vuelca en grandes titulares narrando día a día la progresión del *Plus Ultra*. En las plazas más importantes de la geografía, unas grandes pizarras informan a los ciudadanos de las peripecias de Franco y sus compañeros.

Casi ya en Buenos Aires, el día 10 todavía tendrían que verse forzados a amerizar para reparar una fuga de combustible.

Son las 12,14 horas locales cuando el hidroavión sobrevuela imponente la estatua de Colón sobre la capital del Plata. Entre el fragor de la multitud, amerizan y suben a bordo del cañonero Paraná, donde les esperan las autoridades.

Más tarde, aclamados y abrazados por la muchedumbre enardecida, saludan en la Casa Rosada al presidente Alvear, que les transmite un mensaje del Rey de España y les insta a saludar desde los balcones a los miles de argentinos que vitorean desde la Plaza de Mayo. En el transcurso de las algarabías, el ministro de Marina argentino pierde una de las mangas de su uniforme y son tantos los apretones de manos que Rada sufre una dislocación de hombro.

La admiración por los aviadores quedó entonces perpetuada por el irrepetible Carlos Gardel con su tango *El vuelo del águila* dedicado a la gesta.

Sin embargo, para Franco, esta euforia no duraría mucho. El Gobierno, al dar por concluido el viaje del *Plus Ultra*, le ordena ofrecérselo a la nación argentina como regalo de España. El comandante ya se había hecho a la idea de volver volando, por la ruta de Cuba, Estados Unidos, Atlántico Norte y Azores.

Muy contrariado, se encierra en su habitación del Club de Golf y desaira a todos rechazando las invitaciones que le llueven a diario.

El *Plus Ultra* realizaría algunos vuelos, con pasajeros relevantes y, el último, como homenaje a los oficiales del *Aisedo* que tienen así la oportunidad de ver su buque desde las alturas.

La tripulación embarca el día 11 de marzo en el crucero *Buenos Aires* rumbo a Las Palmas de Gran Canaria donde, a su llegada, las muestras de fervor popular se multiplican. Franco es nombrado Hijo Adoptivo por el alcalde Manrique de Lara, ante lo cual proclama: "*Al servicio de esta noble ciudad, pongo mi persona para todo lo que redunde en su engrandecimiento*".

Mientras, Rada recibe un caluroso homenaje por parte de la Asociación de Mecánicos conductores de la ciudad.

## LOS OTROS GRANDES VIAJES



52 El Jesús del Gran Poder.

El mismo año de 1926 en que se realiza el vuelo transatlántico del *Plus Ultra*, la bahía de Gando es otra vez testigo de otra gesta pionera de la aviación. El día 15 de noviembre, despegó de las tranquilas aguas que acariciaban su playa a las 6,45 de la mañana el hidroavión *Johu*. Este aparato, bautizado con el nombre del pueblo natal del piloto, tenía como final de su etapa las islas de Cabo Verde. Se trataba de un Savoia S-55 cuya tripulación estaba compuesta por el piloto Joao Dos Barros, el segundo piloto Octun Cunha, el observador Newton Braga y el mecánico Vacon Cukin. A diferencia del *Plus Ultra*, el *Johu* remontó el vuelo ante tan sólo dos humildes pescadores de la playa de Gando y un pequeño grupo de curiosos de la aviación, entre los que se encontraba el enviado del diario de la época *El Tribuna*, que además de dar fe de la deslucida despedida a los aviadores portugueses, no dejó de recaicar lo adecuado de la bahía para su uso como aeródromo en uno de los primerísimos artículos que precedieron a una auténtica batalla

de tinta sobre las excelencias de una localización u otra para la construcción del cada vez más inevitable aeropuerto.

Tan sólo quince días después, el comandante francés Barnard posa su Breguet XIX en Gando para repostar y revisar su aparato. Volando en escalas desde París, su destino final es Madagascar, un larguísimo vuelo en solitario que tuvo en Gando un apoyo muy importante.

En España, las hazañas del raid Larache-Canarias y el vuelo del *Plus Ultra* han encendido las ansias de gestas aeronáuticas. Los capitanes Loriga y Gallarza proponen el proyecto del raid Madrid-Manila, que llevarían a cabo con éxito con la escuadrilla de Breguet *Elicano*. Salieron en abril desde Cuatro Vientos y, en diciembre, más concretamente el día 12, aterrizan en Gando otra escuadrilla, denominada *Atlántida* también compuesta por tres aparatos. Se trata de los hidroaviones Domier Wal *Valencia*, *Cataluña* y *Andalucía* comandados por Hatael Llorente que tenía

como destino final Guinea, un territorio muy alejado (el vuelo era mucho más largo que la travesía del Atlántico) y además muy poco explorado.

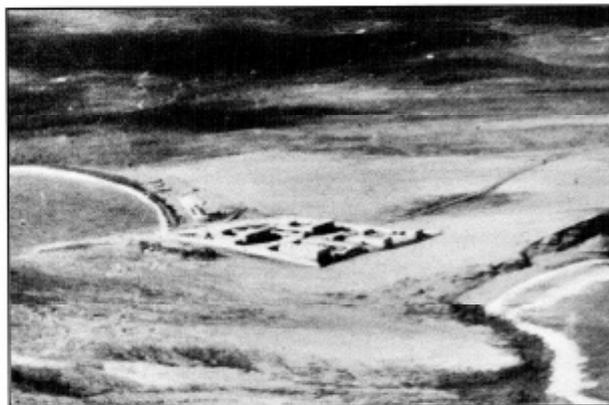
La expedición planteaba serias dificultades logísticas. Los aeropuertos eran inexistentes y el aprovisionamiento se hacía imposible durante largos tramos del recorrido ya que no existía infraestructura alguna para las comunicaciones por tierra y mucho menos para las aéreas. Tuvo que encargarse a una empresa comercial el transporte de los bidones de combustible y comprar el motovelero *Cabo*

*Falcón* (por 25.000 pesetas) para surtir de apoyo marino a la expedición y transportar los recambios.

De regreso a Melilla el día 26 de febrero de 1927, de donde habían salido el 10 de diciembre del año anterior, la patrulla *Atlántida* ha volado alrededor de 16.000 kilómetros, estableciendo un nuevo récord para la aviación española. Durante su estancia en Gran Canaria, invitaron al ministro de Gracia y Justicia, Galo Ponte.

Ese año, un hecho marca de nuevo la historia de los vuelos transcontinentales. El 20 de mayo, el norteamericano Charles Lindberg cruza el Atlántico de Nueva York a París con el avión Ryan de 220 caballos y en solitario. Confiar durante un vuelo sin etapas de treinta y siete horas en un solo aparato monomotor sin capacidad anfibia, rebasó cualquier intrépida gesta anterior. En ese año, diecinueve aviones lo intentaron y sólo cuatro llegaron a su destino, de los demás, también fueron cuatro los que desaparecieron para siempre.

# UN AEROPUERTO EN GANDO



53 *El Lazareto de Gando en el año 1934.*

# UN AEROPUERTO EN GANDO

La estela de buena consideración que dejaron los protagonistas de los grandes raids respecto a Gando fue un elemento que contribuyó a que las autoridades se decidieran finalmente a instalar en el lugar un complejo aeroportuario.

El Real Decreto 1.197 de 19 junio de 1927 establecía el número de campos de aviación que debían existir en España y uno de ellos estaba previsto en Canarias. El hecho de que no se concretase el lugar exacto de su construcción reavivó la polémica entre las islas e incluso entre ayuntamientos de cada una de ellas.

Se suceden las declaraciones en favor de las distintas alternativas pero hay que destacar que pilotos, compañías aéreas e ingenieros se decantan sin reservas por Gando.

Sin embargo Tenerife no se rinde y pretende atraer la designación hacia su isla, bien en el puerto de Santa Cruz, bien en la bahía de los Cristianos.

Por su parte, en Gran Canaria se enfrentan las opciones de Telde (bahía de Gando) y Las Palmas de Gran Canaria (puerto de La Luz y bahía de Confital).

Todavía iban a pasar casi tres años hasta que se decidiese la ubicación definitiva del aeropuerto canario.

En 1928, el ministro de la Marina visita la bahía de Gando y ese mismo año Lufthansa se plantea la posibilidad de instalar un aeródromo en Lomo Bravo pero los técnicos lo desaconsejan.

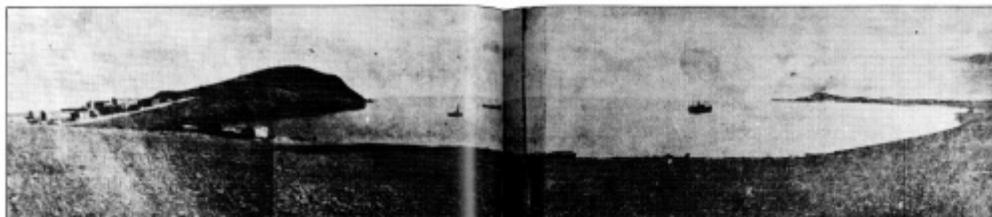
Mientras tanto, prosigue la rivalidad entre los aspirantes a acoger el aeropuerto y es entonces cuando el Cabildo, presidido por Manuel González Martín, encarga la realización de un estudio para decidir qué lugar de Gran Canaria es el más adecuado, y es si bien la mayoría de los técnicos deja ver sus preferencias por Gando, existen intereses comerciales que desean situarlo en otros lugares.

He aquí un ejemplo de algunas de las opiniones recabadas en el informe promovido por las autoridades canarias. Leo Curt Jøse del Servicio de Vuelo de Atlántico Sur de Lufthansa, se refiere a Gando en estos términos:

*"Puedo afirmar que, por sus condiciones atmosféricas, el Aeropuerto de Las Palmas es uno de los mejores del mundo. Su situación a la orilla del mar, que permite incluso atender un servicio de hidroaviones y, sobre todo las condiciones atmosféricas, vale más que oro en cuanto a aeropuertos".*

La vista de la contundente opinión de los técnicos expresada en el estudio, el Cabildo decide solicitar formalmente el 18 de octubre de 1929 la creación en Gran Canaria del aeropuerto destinado a las islas, ofreciendo costear los terrenos necesarios para su instalación.

De forma paralela a las gestiones oficiales, un deportista muy conocido en la ciudad



54 Antiguo aspecto de la bahía de Gando.



55 Un anfibia de la compañía Lufthansa visitó Gando para estudiar el posible establecimiento de un ramal comercial.



56 Durante la visita del ministro de Marina Mateo García de los Reyes a Gando, en 1928, se reunieron con él en el lugar, el comandante de Marina de Las Palmas de Gran Canaria, Ramón Martínez del Moral y el alcalde de Telde, Manuel Álvarez Peña, además de otras personalidades de la época.

Pepe González García, valiéndose de sus contactos, inicia una auténtica labor de diplomacia entre los responsables de Aviación Civil de Madrid para lograr el establecimiento de una línea aérea entre Gran Canaria y la capital.

En el empeño de González iba a tener un papel decisivo su encuentro con César Gómez de Lucía, director gerente de la línea CLASSA (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.). Esta se había creado a finales de 1928 de la fusión de CETA, IBERIA Y UAE y más tarde se convertiría en LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas).

El deportista canario logró con su buen hacer que Gómez de Lucía viniese a Las Palmas de Gran Canaria, tomase contacto con las autoridades y visitase Gando y sus alrededores. Y en un banquete ofrecido en su honor en el Club Náutico se dieron los primeros pasos para el establecimiento de una línea entre Las Palmas de Gran Canaria y Madrid, pasando por Cabo Juby, Agadir y Sevilla.

Las hábiles y desinteresadas gestiones de Pepe González comenzaban a dar su fruto y al poco tiempo comenzaron a realizarse los días festivos vuelos gratuitos hasta Tenerife en un Fokker en el que apenas cabían ocho o diez personas. Al principio había que animar a la gente a participar en ellos pero pronto la lista de pasajeros superó con creces el número de

plazas disponibles y hubo que hacer una selección de los afortunados, que se convertían en los primeros canarios en realizar viajes aéreos.

Estamos todavía en 1929 y en el mes de diciembre llega el avión *Arado IV* de la compañía Lufthansa para estudiar la creación de una línea aérea.

Por otro lado, en esos días iba a producirse un acontecimiento que supondría un avance significativo para las aspiraciones de Gando de convertirse en el primer aeropuerto canario, aun cuando su origen no puede menos de calificarse como anecdótico.

El 29 de diciembre se recibe en el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria un telegrama de Ernesto Navarro, miembro del Consejo Aeronáutico, en el que se solicitaba un campo para el aterrizaje de su avioneta. Los responsables locales intentan disuadirle de su periplo aéreo aludiendo a la inexistencia de un lugar adecuado para aterrizar.

Enterado el Cabildo de este hecho y consciente de que la isla podía perder una oportunidad de oro de cara a la instalación del aeropuerto, ordena al Ayuntamiento de Telde que acondicione de inmediato un campo en Gando para que pueda llegar hasta allí tan señalado personaje.

Hubo que habilitar una pista, ya que las ondulaciones de los surcos de las tomatesas convertían en temeraria la maniobra de aterrizaje de la avioneta, tal y como señaló Simón Benítez.

# UN AEROPUERTO EN GANDO

Se utilizaron hierbas de rastrojo (grena) para el relleno de los surcos, de forma que el suelo quedase compactado. El concienzudo trabajo dio como resultado una pista suficiente para la maniobra del aparato.

El aterrizaje, que se había preparado con tanto entusiasmo, fue todo un éxito y de inmediato se pensó en ampliar la pista.

Sin embargo, los terrenos de Gando no eran del Cabildo y esta institución tuvo que dirigirse al Ayuntamiento de Telde para su adquisición. El entonces vicepresidente del Cabildo, Diego Cambreleng Mesa, fue el encargado de convencer a los vecinos de Telde de los innegables beneficios que supondría para el municipio la instalación de un aeropuerto en el término.

La maquinaria institucional ya estaba en marcha y el paso siguiente fue la creación de una comisión en la que estaban representados técnicos del Cabildo, del Ejército del Aire y las fuerzas vivas del país. El primer proyecto de aeropuerto corrió a cargo del ingeniero de Caminos del Cabildo, Luis García Mauriño.

En él se insistía en la conveniencia de que fuera Gando la sede del nuevo aeropuerto, por las excepcionales condiciones que ofrecía, tanto su bahía para los hidroaviones, como los terrenos próximos para aviones.

Todo parecía estar encauzado cuando de pronto surgió una encendida polémica a propósito de una nueva alternativa para

ubicar el aeropuerto: Las Rehojas.

Los defensores de esta opción insistían en la distancia desde Gando a la capital y las deficientes comunicaciones entre ambos puntos, inconvenientes que no presentaba la zona de Las Rehojas, al estar situada en las cercanías de Las Palmas de Gran Canaria.

La controversia tuvo su reflejo en la prensa local de la época, que se hizo amplio eco de los argumentos de ambas propuestas y en algún momento se llegó a barajar la posibilidad de construir dos aeropuertos: uno para vuelos interinsulares y otro para servicios largos.

Finalmente, una decisión tomada por la Corporación de Telde que contemplaba la compra de los terrenos de Gando y su ofrecimiento al Gobierno sirvió para desbloquear el intrincado proceso y dio el último impulso para que ese lugar fuese la ubicación definitiva del primer aeropuerto de las islas.

A partir de ese momento los trámites burocráticos en Madrid se sucedieron con sorprendente celeridad y en ello, sin duda, tuvo buena parte de responsabilidad el canario Leopoldo Matos y Massieu, que en ese tiempo era titular del Ministerio de Fomento.

Así, el 7 de abril de 1930 el rey Alfonso XIII firma esta Real Orden:

*"Excmo. Sr.: Consecuente a la solicitud presentada por el Cabildo Insular de Gran Canaria, pi-*



57 De derecha a izquierda: el alcalde de Las Palmas de Gran Canaria Mesa y López, Gago Coutinho, general Italo Balbo y su ayudante quienes, en una visita a Las Palmas de Gran Canaria en 1930, inspeccionaron diversos terrenos para aconsejar la instalación del aeropuerto en el más adecuado: Gando.

*diendo que se cree en la bahía de Gando un Aeropuerto Nacional, de conformidad con lo informado por el Consejo Superior de Aeronáutica, S.M. el Rey (q.D.g.) se ha dignado disponer:*

*1º Que se declare Aeropuerto Nacional la instalación que se haga en Gando, terrestre y marítima, debiendo hacerse la reserva de que esta declaración no ha de surtir ningún efecto especialmente para subvención del Estado mientras el Cabildo Insular no haya cumplido su oferta de entregar el campo para el aeropuerto de Gando.*

*2º Una vez que se disponga del campo ofrecido por el Cabildo Insular, debe nombrarse la Junta del Aeropuerto que formule el proyecto de construcción para ser elevado a la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreos y*



58 Fiesta en Gando el 20 de abril de 1930 para celebrar la declaración de Aeropuerto Nacional a la instalación que allí se realice.

*aprobado por el Consejo Superior de Aeronáutica.*

*3º Mientras no se haga la obra de rehabilitación marítima del Aeropuerto de Gando, debe estimarse como tal el Aeropuerto de La Luz y el aprovechamiento de las instalaciones de que disponga el puerto marítimo de dicha localidad.*

*Por razones de carácter político, debe simultanearse esta declaración del Aeropuerto de Gran Canaria con la que se refiere a la isla de Tenerife en el sentido de: A) Invitar al Cabildo insular y a las entidades de Santa Cruz para que, a semejanza de lo hecho en Las Palmas, ofrezcan terrenos a propósito para la ubicación del Aeropuerto de Tenerife...*

*Fdo. Berenguer*

*Excmos. Sres. Vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica y Gobernador Civil de Canarias oriental y occidental”.*

La noticia es recibida con gran alegría en la isla. Se trata del triunfo tras largas y difíciles gestiones del Cabildo Insular.

Días más tarde, concretamente el 20 de abril, se organiza una gran fiesta en Gando para celebrar la declaración como Aeropuerto Nacional.

No obstante, todavía había que cumplir los requisitos establecidos por la Real Orden de adquirir los terrenos y cederlos al Gobierno.

Los máximos responsables del Cabildo se ponen manos a la obra e inician las gestiones pertinentes.

El presidente, Manuel González Martín, el vicepresidente, Diego Cambreleng Mesa y Juan Ojeda Álvarez consiguen comprometer una superficie de 700.000 metros cuadrados de terreno a 300 pesetas la fanega, que había sido el precio ofertado por el Cabildo unos años antes. Cambreleng Mesa, en representación del presidente del Cabildo es el encargado de realizar las gestiones con el alcalde de Telde, Manuel Álvarez Peña.

El día 10 de mayo, el notario Diego Wood otorga la escritura de transmisión de los terrenos al Cabildo Insular con lo que se

# UNA AEROPUERTO EN GANDO

cumple la primera parte de las exigencias de la Real Orden.

Para ceder los terrenos hubo que luchar con la perplejidad burocrática al constatarse que hasta ese momento no se había dado el caso de que una institución local hubiese regalado al Estado terrenos para un aeropuerto. Fue necesaria una autorización para que un funcionario de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos pudiese aceptar la cesión en nombre de la Administración central.

La escritura se otorgó el 28 de junio de 1930 y entonces únicamente quedaba por conseguir la financiación de las obras. De las cantidades presupuestadas para los aeropuertos, 750.000 pesetas debían destinarse a la construcción de las instalaciones de Gando y en esos tiempos, lo mismo que en los actuales, las cuestiones económicas eran las de más difícil resolución.

La cantidad, ante la que ahora no podemos reprimir una sonrisa, era para los años treinta en España una auténtica fortuna. Si bien hasta ese momento se habían cumplido todas las exigencias legales para hacer realidad el proyecto del aeropuerto en Gando, el Gobierno iba a tardar un tiempo en completar el recorrido final, ofreciendo los recursos económicos necesarios para la adecuación de las dependencias. Las inmejorables condiciones naturales del lugar necesitaban una obligada adaptación técnica que re-



59 Los grancanarios asumieron como propio el triunfo de la declaración de Aeropuerto Nacional.

quería una importante inversión inicial y ésta aún no estaba en manos de los canarios.

La partida presupuestaria tardó en llegar casi un año pero eso no fue obstáculo para que la dinámica del aeropuerto siguiese su curso.

El 27 de mayo de ese mismo año ya se había realizado el primer vuelo comercial a Canarias en un trimotor Ford de la compañía CLASSA, que partió desde Getafe e hizo escala en Casablanca y Cabo Juby antes de arribar a Gando. Los pioneros fueron José María Ansaldo, como primer piloto; Navarro de segundo y los pasajeros Luis Cardenas, Diego Cambreleng Mesa y Carlos Díaz.

Las malas condiciones de la pista, a la espera de los recursos económicos para su acondi-

cionamiento, no impidieron el aterrizaje de este primer vuelo comercial con el que se iniciaba la andadura de Gando como Aeropuerto Nacional.

# PRIMERAS INSTALACIONES



60 Zeppelin alemán volando sobre la catedral de Las Palmas de Gran Canaria en 1932.

# PRIMERAS INSTALACIONES

Por fin, en 1931, se emprenden las obras de la pista y a partir de ese momento irá cambiando progresivamente la fisonomía de la bahía con la instalación de equipamientos desconocidos en la época.

Los canarios quieren que las condiciones tecnológicas del aeropuerto de Gando estén, como mínimo, equiparadas a sus ponderados recursos naturales.

Con ese ánimo, el 8 de abril de 1931, la Junta del Aeropuerto acuerda:

*"instalar los aparatos telefónicos en una casa próxima al campo de aterrizaje donde habita el guardián encargado del mismo, sin perjuicio de continuar, en su día, la línea hasta el propio campo, en el lugar que mejor convenga según las instalaciones que figuren en el proyecto que se está perfeccionando".*

En ese tiempo se construye también el primer hangar de Gando, Hangar I o Coberzo. El autor del proyecto fue, de nuevo, el ingeniero de Caminos Luis García Mauriño, que en octubre de 1932 presupuesta la obra en 289.000 pesetas.

Los trabajos de construcción del hangar se adjudicaron por subasta a Juan Kappeyns Van de Copello y Bente. Dificultades en la excavación de los cimientos incrementaron el presupuesto original hasta 314.626 pesetas.

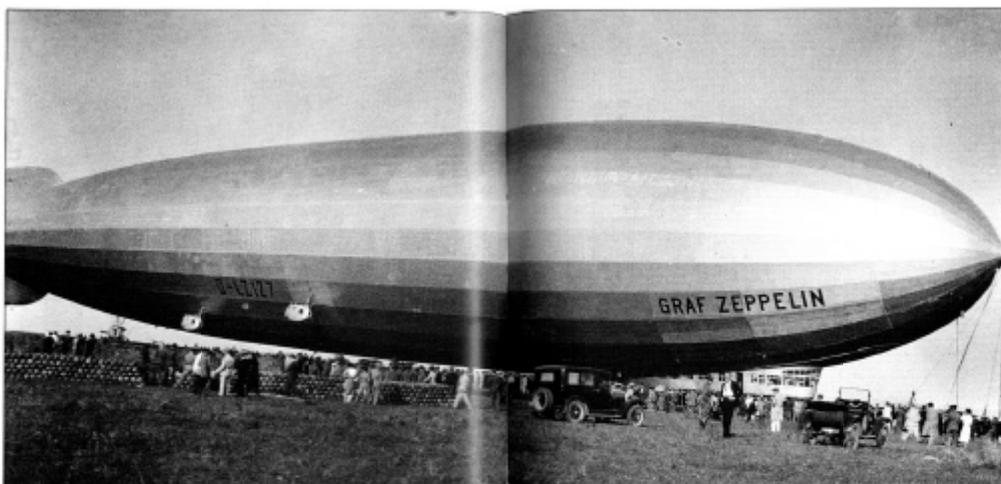
Otro inconveniente surgido en las obras vino dado por la poca experiencia que, en aquellos tiempos tenían los trabajadores de la isla en este sistema de construcción. Así, los muros de 0,35 metros de espesor con huecos cilíndricos de 0,25 metros en su interior sólo se construyeron en la parte posterior del edificio, mientras que el resto fueron de 0,45 metros de espesor con contrafuertes cada cinco metros de hormigón armado.

El hangar es un edificio de planta rectangular, formado por una nave de 40 metros de ancho por 40 de luz, que lleva adosadas unas dependencias de techo plano. Primitivamente éstas formaron un salón único y más tarde se distribuyeron en pequeñas galerías por medio de sencillos tabiques.

El hangar ha demostrado con el paso de los años su sorprendente solidez. La estructura sigue, aún hoy, despertando la admiración de los ingenieros que han tenido ocasión de verla.

La infraestructura básica del aeropuerto se refuerza también en 1931 con la construcción de la rampa para hidroaviones.

La Junta del Aeropuerto de Gando, desde su creación en 1930 hasta su disolución doce años más tarde, es la que progresivamente va canalizando las preocupaciones del Cabildo por situar a las instalaciones en primera línea de eficacia y modernidad.



61 Graf Zeppelin despegando de Sevilla rumbo a Las Palmas de Gran Canaria.



62 Primer hangar construido en Gando.

Página derecha:

63 Llegada del primer vuelo comercial a Gando, el 6 de mayo de 1930. Se trataba de un Heinkel 70 de la Lufthansa.



Este espíritu perfeccionista ordena el establecimiento de un depósito de combustible de 4.000 litros de capacidad, con sus accesorios de bombas y mangueras para facilitar el suministro directo hasta las aeronaves.

En un plano más anecdótico pero que también da idea del sentido dinámico que impregnó la primera fase de desarrollo del aeropuerto hay que recordar la orden para la construcción de una caseta de madera que albergaría la cantina.

*"...por considerar que ello llenaría una necesidad que hoy se siente en aquellos solitarios parajes..."*

La línea transatlántica que cubre el trayecto Berlín-Buenos Aires había sido inaugurada en 1930. Gando es una de las escalas en una combinación de medios de transporte aéreo y marítimo. Desde Berlín hasta Las Palmas de Gran Canaria el viaje se hacía en avión y el tramo desde tierras canarias hasta Brasil, en barco. Tras una nueva escala se llegaba a destino nuevamente por aire. Se trataba, por tanto, de un largo y complicado periplo que requería una gran cantidad de recursos humanos y materiales para su materialización. Los adelantos en materia de aviación hacen que pronto esta línea pierda su eficacia.

Poco a poco el aeropuerto va consolidándose como una de las referencias obligadas de los vuelos que más tarde tendrán la etiqueta de históricos. Hasta el llegar el hido alemán de 12 motores Dornier-X, pilotado por Fritz Christiansen tras amerizar en Puerto de la Luz y para realizar la maniobra de despegue; y una avioneta pilotada por José María Carreras; toma tierra un trimotor de CLASSA; el francés Lefranc; el italiano Italo Balbo; el inglés Alan Etzdorf.

Otra de las líneas regulares que decide instalarse en Gando es CLASSA, que en 1931, con trimotores de diez plazas comienza su ruta de 11 horas con las siguientes escalas: Sevilla, Larache, Casablanca Agadir, Cabo Juby, Gando y Tenerife. Su primer objetivo de realizar dos servicios semanales pronto se revela inviable. Meses más tarde, CLASSA se convierte en LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas). Estos nombres estarán para siempre asociados al aeropuerto de Gando ya que formaron parte del principio de su historia.

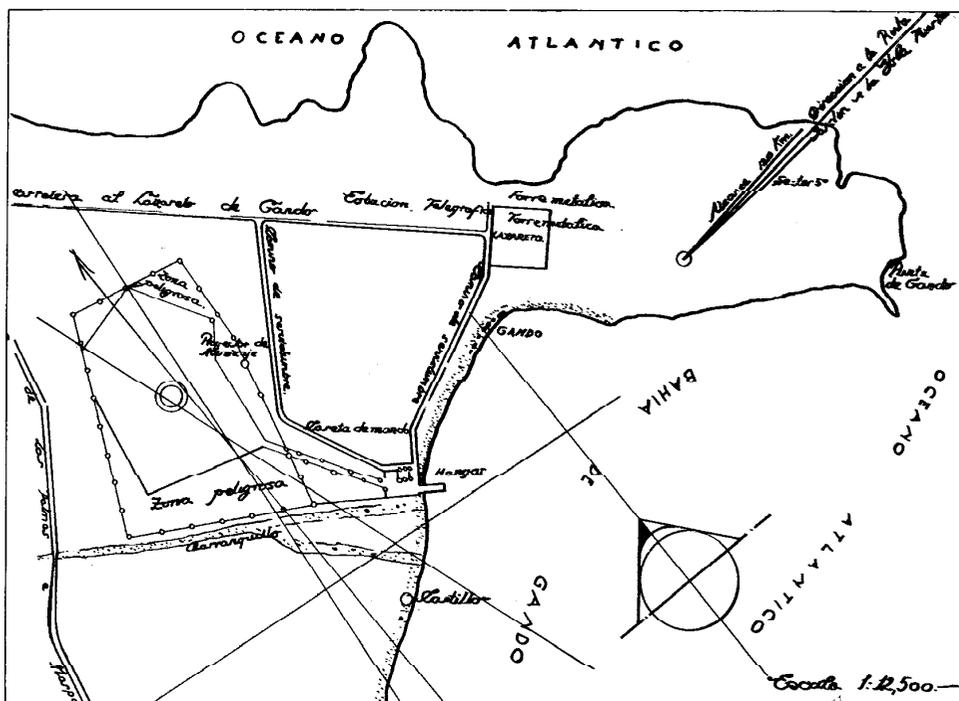
En estos primeros años el aeropuerto alterna su actividad creciente con el perfeccionamiento de sus equipamientos y así en 1932 se sacan a subasta las obras de la plataforma, situada enfrente del hangar.

# PRIMERAS INSTALACIONES

En 1933 se publica una Real Orden en la que se autoriza a LAPE un servicio semanal con Canarias, haciendo escala en Casablanca. La compañía tenía únicamente un servicio diario Madrid-Sevilla y otro Madrid-Barcelona, aunque éstos eran fundamentalmente utilizados para el correo. LAPE mantenía todo el personal de su predecesora CLASA, incluido su director, César Gómez Lucía, un personaje que tuvo mucho que ver con las primeras gestiones para la declaración de Aeropuerto Nacional de Gando.

En el mes de noviembre de 1933 el Cabildo da su visto bueno para una obra de gran trascendencia: la instalación de una estación radiotelegráfica en lo que fueran las dependencias del Lazareto.

El Lazareto lo componen un conjunto de edificaciones cuya construcción comenzó a gestarse en 1881 ante la necesidad de disponer de un espacio en el que aislar a enfermos infecciosos de buques procedentes del exterior. Las autoridades consideraron que Gando era el lugar apropiado para ubicar el centro, por ser "árido e inhabitado" y porque *"...los vientos reinantes en los cuadrantes norte y sur no pueden llevar las miasmas a la ciudad de Telde, que dista 9 kilómetros al nordeste, ni al pueblo de Ingenio, que lo está 10 del noroeste..."*.



13 Plano aéreo de las instalaciones del aeropuerto de Gando realizado por el Ejército del Aire a principios de los años cuarenta.

Juan de León y Castillo, hermano del legendario Fernando León y Castillo, que fuera político liberal y embajador en Francia, se responsabilizó de elaborar el proyecto.

La iniciativa se agilizó al desatarse un brote de cólera en la península y constatarse la necesidad de controlar mediante cuarentena los buques que venían de puertos considerados sospechosos antes de que pudieran dirigirse a Europa o descargar en las islas. Pero hacía falta dinero rápido y la Junta Local de Higiene y Saneamiento pone en marcha una suscripción popular para construir el Lazareto. Las donaciones apenas supusieron un pequeño porcentaje

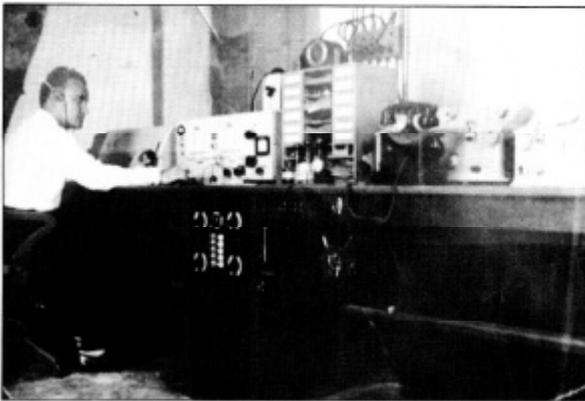
## RELACIÓN DE PERSONAL

Noviembre de 1938

		Sueldo Anual
Jefe	José Segura Matos	
Oficial Administrativo	José Segura Matos	6.000
Mecánico electricista	Tomás Padilla	4.500
Guarda	Miguel Sánchez	3.000
Guarda	Manuel Suarez	3.000
Chofer	Juan González	3.000
Bracero	Zenón Lasso	6 ptas. diarias
Bracero	António Sánchez	ídem
Bracero	Domingo Villalba	ídem



64 Aspecto de los edificios del Lazareto de Gando en el año 1934.



65 Primera estación de radio que se instaló en el aeropuerto de Gando por la compañía Lufthansa en el año 1934, con Luis Quesada Auyanet operando en ella.



66 Vista aérea del Lazareto en el año 1942.

del presupuesto (1.893 pesetas de un total de 7.826) pero las obras comenzaron y en 1893 estaban concluidas. En ese momento el presupuesto había superado las 750.000 pesetas. Las instalaciones se fueron deteriorando por el poco uso y las escasas labores de mantenimiento.

Iniciado el siglo XX, en 1916, el Cabildo pretende recuperar el Lazareto y consigue que el Estado lo ceda gratuitamente pero de nuevo las fuertes imposiciones económicas que lleva consigo la iniciativa logran dejarla en el dique seco.

Por desgracia la historia va a encontrar la excusa perfecta para la ocupación del Lazareto. En 1918 se produce una grave epidemia de gripe y el Cabildo cede las instalaciones al Ayuntamiento para poder dar alojamiento a los 500 pasajeros de un vapor entre los que había 75 casos de infección, tras producirse 5 defunciones. En la bahía de Gando se realiza el penoso desembarco del pasaje, que queda internado en el Lazareto.

Es preciso hacer un esfuerzo para habilitar espacios en las dependencias que únicamente cuentan con 199 camas de hierro y 131 camastros de madera. A estas dificultades hay que añadir las derivadas del alejamiento de la carretera, que obliga al traslado del avituallamiento en camello a través de kilómetro y medio de arenal.

Durante 49 días permaneció abierto el Lazareto y fueron atendidas 507 personas de las

que fallecieron 44, mientras las restantes lograban superar la enfermedad.

El viento y la arena vuelven a ser los únicos huéspedes del Lazareto tras el luctuoso paso de la epidemia de gripe y se renueva el deterioro de las edificaciones. La idea de hacerlo útil albergando un depósito de aviación para la compañía Unión Aérea Española, que tenía previsto instalarse en la zona no prospera, como tampoco fructifica la iniciativa de cederlo a una empresa de pescado.

Estamos ya en vísperas de la guerra civil y la contienda es un nuevo paréntesis en el que quedarán encerradas otras iniciativas que tuvieron más posibilidades de salir adelante. Entre éstas hay que destacar el proyecto para que las dependencias del Lazareto sirvieran como viviendas del personal del aeropuerto y como colonia veraniega para niños asilados. También el Ayuntamiento de Telde solicita *"...la parte del Lazareto que sea necesaria para crear una escuela nacional mixta..."*.

Comienza la guerra civil española y en 1937 se recibe la orden de trasladar el campo de concentración de La Isleta al Lazareto de Gando.

Terminada la contienda, tanto la Junta del Aeropuerto como la jefatura de las Fuerzas Aéreas, inician las gestiones para que el penal sea trasladado fuera de Gando. Ambas entidades

# PRIMERAS INSTALACIONES

hacen ver los riesgos de sabotaje de las instalaciones por parte de la población reclusa, además de la frecuente y masiva presencia de familiares en el recinto, lo que ocasiona innumerables inconvenientes para el desarrollo normal de su actividad.

En octubre de 1940 se produce el traslado de los presos y el Lazareto pasa a ser responsabilidad del jefe de las Fuerzas Aéreas del Atlántico.

Al año siguiente se ubican en él todos los servicios de la Base Aérea.

Uno de los factores determinantes del desarrollo de las comunicaciones aéreas fue sin duda el transporte del correo. En los años treinta la compañía Lufthansa se plantea la reducción de los tiempos en las rutas a Sudamérica dado el importante volumen de envíos postales desde Europa. No sucedía lo mismo con el movimiento de personas, mínimo en esos años, y que iría aumentando en la medida en que se asumiera la cotidianidad de los vuelos.

Animados por la hazaña de Ramón Franco al atravesar el Atlántico con un solo aparato, los responsables de Lufthansa se deciden a realizar el mismo trayecto en sólo tres días.

El devenir de Gando como aeropuerto coincide con los nuevos retos que irán proponiéndose las empresas y éstas ya han posado su mirada en el enclave canario como escala de los vuelos transoceánicos.

Lufthansa, en 1925 y 1926, ya había comenzado a desarrollar proyectos en las bases del Brasil y en los distintos puntos de aterrizaje, entre los que se encontraba Gando.

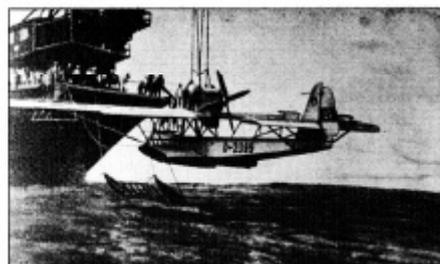
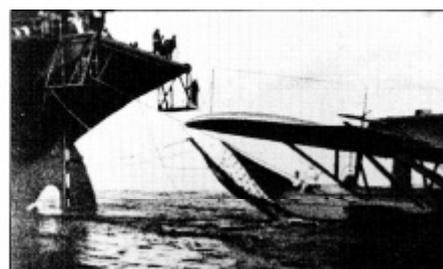
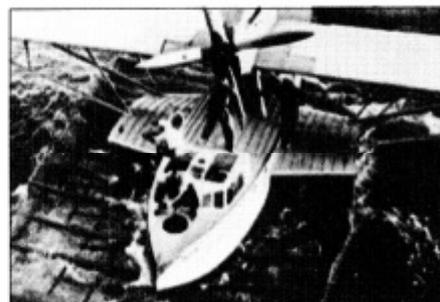
En ese momento era impensable un aparato que pudiera hacer el recorrido a diario y por ello se estudió una combinación de barcos y aviones de varios motores, que imprimiera mayor celeridad a los tortuosos periplos que cruzaban el Atlántico.

Entre los distintos ensayos que se pusieron en marcha, sólo Dornier consiguió construir el Do X de doce motores, que aunque iba a pasar a ser una pieza de museo, supuso un avance en la tecnología aeronáutica. Confundían sus gigantescas dimensiones y nadie sabía decir si era un barco volante o un avión flotante. Tras un vuelo de prueba en el que realizó un aterrizaje en el puerto de La Luz, permaneció mucho tiempo en Gando.

Sus hermanos menores, los Dornier Wal, resultaron ser mucho más apropiados para el tráfico postal por etapas y su seguridad ya había sido probada en la aventura del *Plus Ultra*.

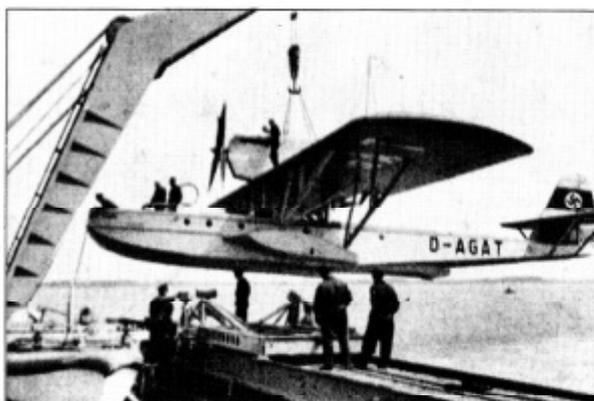
Quince pilotos fueron adiestrados en los Dornier Wal y después de varios meses de instrucción obtuvieron su "diploma para viajes aéreos de larga distancia". A partir de 1930 la estafeta postal quedó inaugurada.

La compañía Lufthansa, repetida referencia en estos primeros años de investigación



Página izquierda:

67 a 71 Distintas fases del izado y catapultado del Dornier Wal.



72 Tras el amerizaje en pleno océano Atlántico, el hidro era recogido mediante unas grandes lonas y una grúa que lo subía a bordo del Schwabenland.



73 Catapultado del Dornier Wal desde el Schwabenland. Una rampa con un mecanismo de catapulta permitía el rápido despegue del hidroavión con su carga.

aérea, se había fijado también en la experiencia que tenía como escala a Las Palmas de Gran Canaria y que combinaba el barco y el avión en la línea Berlín-Río de Janeiro. El recorrido culminaba en ocho o nueve días. Pero ahí no iban a detenerse los esfuerzos por mejorar la comunicación aérea. Todavía quedaba por recorrer un largo camino a través del que se iban a ir limitando los tiempos al compás de los nuevos descubrimientos tecnológicos.

El siguiente capítulo probado para reducir el tiempo lo completa el uso de los zepelines, que durante varios años fueron el recurso que agotó una etapa del desarrollo de la aviación. El *Graf Zeppelin* concretó ese paso adelante ampliando las expectativas para el transporte del correo e incluso el de personas.

En una vertiginosa progresión, los viajes con dirigible aumentaron desde los tres efectuados en 1931 a los dieciseis de 1935, hasta que la tragedia del *Hindenburg* impuso su dosis de reflexión y miedo y forzó la suspensión de los servicios.

El *Graf Zeppelin* no hacía escala en Gran Canaria, sencillamente se limitaba, a su paso por estas tierras, a soltar una saca mediante un cable y un avezado observador, situado en un lugar privilegiado del aeropuerto, recogía puntualmente el envío.

Un curioso y complicado sistema establecido por la línea Stuttgart-Buenos Aires iba a sustituir a la aparente sencillez de los zepeli-

nes. Se trataba de un barco dotado con una vela de remolque, grúa en la popa y una catapulta de 42 metros de largo. La vela reforzada se extendía por el agua detrás del barco y el hidroavión se deslizaba por ella con su propia fuerza. Entonces era enganchado a la grúa que lo elevaba. El correo se introducía en otro hidroavión preparado en la catapulta, desde donde se lanzaba de nuevo. La operación duraba aproximadamente 30 minutos en un recorrido de África a Brasil que se completaba en 15 horas. La ruta quedó definitivamente inaugurada el 3 de febrero de 1934 y estaba dividida en diferentes etapas que requerían distintos tipos de aviones:

De Stuttgart a Sevilla se viajaba en aparatos He-70, que en alguna ocasión llegaron hasta Gando; de Sevilla a Bathurst (Gambia) se utilizaba el Ju-52, haciendo varias escalas, entre ellas Gando; de Bathurst a Natal en Dornier Wal, que en alta mar repostaba desde el barco *Schwabenland* o *el Westfalen*; y de Natal a Buenos Aires en Ju-52.

La consolidación de esta ruta requirió años de preparación de pilotos, marineros, navegantes y radiotelegrafistas, así como un detenido estudio y acondicionamiento de los barcos. Un esfuerzo más para intentar ganar la batalla al tiempo.

En el primer año de la línea, la compañía Lufthansa realizó 47 viajes a Sudamérica y transportó 3.850 kilogramos de correspondencia en dirección este-oeste y 2.704 en dirección inversa.

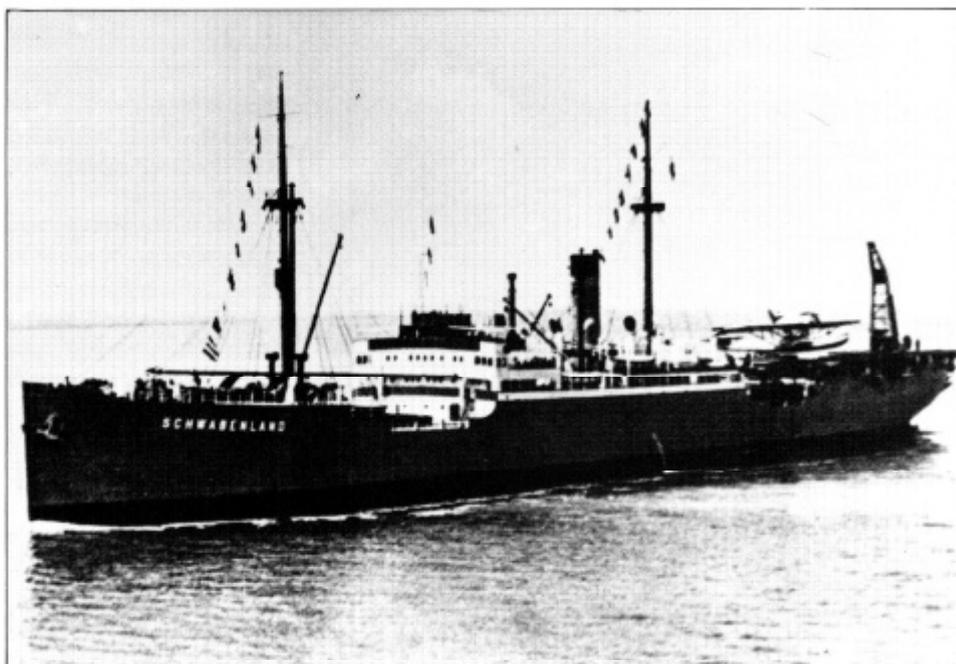
# PRIMERAS INSTALACIONES

Gando fue testigo excepcional y protagonista del inicio de la andadura de la aviación comercial. Hacia 1935 comenzaron a llegar al aeropuerto canario empleados alemanes que en un momento dado alcanzarían la veintena.

Canarias vuelve a ser el escenario de un acontecimiento que marcará un antes y un después tanto en la historia de la aviación como en la vida del país.

El 18 de julio de 1936, de madrugada, el general Franco y sus colaboradores se trasladan del hotel Madrid de Las Palmas de Gran Canaria hasta la Comandancia Militar desde donde lanzan un mensaje a las guarniciones africanas. Al mismo tiempo, el periódico *Hoy* anuncia la proclama de guerra firmada por Franco.

Este, tras entregar el mando al general Ordaz se dirige al puerto de La Luz para tomar un remolcador hasta Gando. Allí desembarca a hombros de un marinero. La avioneta *Dragon Rapide* con el capitán inglés, Bebb, le espera para trasladarle hasta Tetuan haciendo escala en Casablanca. Los guardas del aeropuerto, Zenón Lasso y Domingo León, asumen el cuidado de la nave. Desde Casablanca, Franco se pone al mando del ejército africano, al tiempo que se produce el levantamiento de Queipo de Llano en Sevilla.



74 La marina supuso un imprescindible apoyo para las primeras travesías oceánicas. En la foto el buque alemán de la Lufthansa *Schwabenland*.

Con la guerra, los servicios en el aeropuerto de Gando quedan suspendidos, más por falta de combustible que por los propios avatares de la contienda, aunque se mantuvo una guarnición militar.

Ramón Pando era el jefe de las instalaciones en ese momento. Durante la guerra actuó en los Savoia-81, y una vez finalizada volvió nuevamente a ser designado máximo responsable del aeropuerto de Gando.



75 El avión De Havilland *Dragon Rapide* entró en la historia de España al llevar como pasajero desde Las Palmas de Gran Canaria a Tetuán al general Franco en uno de los episodios previos a la guerra civil.

# *D*ESARROLLO DEL AEROPUERTO



PROSPECTIVA DE LA BASE DE HIDROS

76 Proyecto de base de hidros en Las Palmas de Gran Canaria realizado en 1960. No llegó a construirse.

# DESARROLLO DEL AEROPUERTO

Nada más iniciarse la guerra civil vuelven a ser evidentes las posibilidades del aeropuerto de Gando. El jefe de las Fuerzas Aéreas de África, Antonio Llorente y Sola, realiza una inspección y comprueba el potencial tanto militar como civil de las instalaciones.

Desde el punto de vista militar la isla es la base principal para la defensa del archipiélago, además de servir de puente para las comunicaciones entre Europa y América, con las ingentes posibilidades derivadas de este último hecho para el futuro desarrollo de la aviación civil.

Sin embargo, el optimismo se ve limitado por la falta de infraestructuras. El aeródromo se encuentra en muy malas condiciones y las limitadas dimensiones de la pista dificultan el aterrizaje de los aparatos, dejando en manos de la pericia de los pilotos el éxito de la maniobra.

En esta época se cuentan varios fracasos debidos al mal estado de la pista, como el de un prototipo alemán en su periplo Europa-USA.

El balizaje es inapropiado, el diurno no corresponde al campo y el nocturno, aunque lujoso, también está mal delimitado.

Serían también necesarias obras de ampliación del campo, el aumento de la superficie en forma de abanico para la rampa de hidros y la cesión de una base para este tipo de naves en el puerto de La Luz.

Estamos en un país en guerra y la escasez de recursos económicos hace pensar en la posibilidad de enviar prisioneros para comenzar los trabajos de remodelación del campo.

Sin embargo, una suscripción popular, a las que existía tanta afición en la época va a ser la alternativa elegida. En principio los donativos iban a sufragar la compra de dos aviones —un comercial y un bombardero—, pero tras el recuento, que apenas supera el millón de pesetas, se decide su ingreso en la denominada Inspección General de Suscripciones. En Valladolid, el general Kirpatrik es el encargado de centralizar toda la recaudación, registrada en una cuenta con el nombre de *Pro Avión*.

Es entonces cuando la Junta de Aeropuertos acuerda solicitar que ese dinero se destine a financiar las mejoras de Gando y a la creación de una rampa de hidroaviones. Se trataba de fondos de la isla y el deseo unánime es que revirtieran en ella.

En apenas dos meses se superan todos los trámites burocráticos y llega la autorización que permitirá disponer del dinero de la suscripción para las obras necesarias en el aeropuerto:

*"...mediante la justificación detallada de los gastos".*



77 En 1945 en la bahía de Gando ya se podían distinguir las obras del aeropuerto que se inaugurarán al año siguiente.

Días después desembarca en Las Palmas de Gran Canaria el teniente de la Escala Auxiliar de tropas y servicios, Tomás Gómez Izquierdo, al mando de una expedición de 21 soldados, de los que 5 quedaron en Gando. Era el 3 de febrero de 1939. Lo único que encontraron fue un Fokker que estaba siendo reparado en los talleres del único barracón existente y que estaba ocupado por los alemanes.

El personal español se alojó en el Lazareto y sus miembros compartían la comida con la compañía de infantería que prestaba servicio a los presos encerrados en el mismo.

En julio se incorporan expediciones de tropas procedentes del Ejército de Tierra. Son aproximadamente 15 hombres que son destinados a aviación y se instalan en el Lazareto.

Poco a poco se incrementa la tropa en las dependencias de Gando, hasta llegar a más de 200 soldados, sin que se resuelva el problema de alojamiento.

La situación es angustiosa y las autoridades militares toman la decisión de alojar a algunos soldados en pisos alquilados. Los problemas de alojamiento se ven agravados con los de la manutención y para dar de comer al personal se tuvo que recurrir al Auxilio Social, donde por tres pesetas diarias se desayunaba, comía y cenaba. El envío de soldados oriundos de las islas a sus casas resolvió definitivamente la situación, al quedar

apenas 80 hombres en la guarnición de Gando.

Más tarde el coronel Alejandro Mas de Gaminde es nombrado jefe de la recién creada Zona Aérea de Canarias y África Occidental.

En marzo de 1940 se reabren al tráfico aéreo los aeropuertos españoles. Un simple aviso en el Boletín Oficial, más parecido a un anuncio que a una comunicación oficial, sirve para reemprender de nuevo la actividad:

*"...se abrieron al servicio del tráfico aéreo los aeropuertos españoles".*

De momento sólo se citan cinco, entre ellos el canario: Madrid/Barajas, Sevilla/San Pablo, Valencia/Manises, Barcelona/Muntadas y Canarias/Gando.

Apenas concluida la contienda española, el inicio de la Segunda Guerra Mundial precipita la llegada de las primeras unidades de fuerzas aéreas pues hubo serias amenazas de invasión de las islas, tanto por parte del Eje como del bando aliado. Las Islas Canarias se convierten en un objetivo principal para ambos bandos. Para los aliados como puente para organizar la invasión y para el Eje para la defensa de la misma. Los primeros habían preparado toda una flota para tomar Canarias, aunque el desembarco en el norte de África y, en segundo lugar, las intensas gestiones diplomáticas españolas, evitaron finalmente el hecho.



# DESARROLLO DEL AEROPUERTO

La actividad del aeropuerto de Gando se ve potenciada con la llegada de seis regimientos con tres grupos cada uno, entre aviones de caza, bombarderos y de reconocimiento.

Los años 40 iban a ser testigos del avance de una de una de las funciones más importantes de un aeropuerto: el control aéreo.

En un principio la comunicación tierra-aire se realiza a través de la radiotelegrafía ya que los equipos móviles no estaban perfeccionados. Los pilotos sólo disponían de una brújula para orientarse y el aterrizaje en Gando era una operación ciertamente primaria. El primer empleado no cualificado del aeropuerto, Zenón Lasso, lanzaba un bote de humo para señalar el lugar de la maniobra y ver la dirección del viento para lo que también se utilizaba una manga.

Por la noche el balizamiento consistía en unas lámparas de petróleo instaladas cada cincuenta metros a lo largo de la pista.

La irrupción de los gonios supuso una ayuda decisiva para la navegación ya que permitían a los radiotelegrafistas averiguar el rumbo de los aviones respecto a una estación de radio de tierra o de un radio-faro. Con el gonio instalado en tierra averiguaban a su vez la posición de la nave respecto del norte.

## AEROPUERTO DE GANDO EN 1941

La descripción del aeródromo de Gando en ese momento (marzo 1941) es la siguiente:

<b>Situación geográfica:</b>	Latitud 27º 56 N y Longitud. 15º 24W Greenwich
<b>Posición regional:</b>	En la costa E de la isla de Gran Canaria, en la bahía del pueblo del mismo nombre.
<b>Puntos de referencia:</b>	Situado en la bahía de Gando, 1 km. al NE la Punta de Gando, en la cual está situado el Lazareto. 22 km. al N la Ciudad de Las Palmas. Situado en el mismo paralelo del aeródromo de Cabo Juby.
<b>Obstáculos :</b>	Al SE el hangar; al S un pequeño barranco y al NE la Punta de Gando.
<b>Balizado:</b>	De día, balizado con trazos blancos. De noche, balizado eléctrico en el campo, edificaciones y antena de la radio, proyector de aterrizaje.
<b>Señales:</b>	Aerofaro de alcance 120 km (desmontado).
<b>Forma:</b>	Rectangular, con la mayor dimensión en dirección NS
<b>Dimensiones:</b>	900 x 550 m. Las dimensiones definitivas con los actuales trabajos de ampliación será de 1.500 x 800 m.
<b>Vientos dominantes:</b>	Norte, y bastante fuertes generalmente.
<b>Nieblas:</b>	Muy raras veces.
<b>Piso:</b>	Arenoso.
<b>Alojamiento de aparatos:</b>	Un hangar de 40 x 50 metros.
<b>Depósito de combustible:</b>	Dos de 5.000 litros (fuera de servicio).
<b>Polvorín:</b>	No tiene
<b>Torre de Mando:</b>	Tiene una caseta de mando.
<b>Radio:</b>	Transmisor radio potencia 1,5 kw. Ondas de 200 a 1.200 metros. Otro de 1.500 wts y ondas de 10 a 70 metros. Gonio con onda de trabajo de 900 metros.
<b>Estación meteorológica:</b>	Sí tiene
<b>Teléfono:</b>	Sí tiene.
<b>Luz:</b>	Sí tiene. Suministrada por la Compañía UNELCO. Alterna. 1 20-220 v. Circuito primario de 6.300 v.
<b>Agua:</b>	Sí tiene
<b>Refugios:</b>	No tiene
<b>Otros servicios:</b>	Tiene una rampa varadero para hidros y una amplia bahía de aguas abrigadas por la Punta de Gando.
<b>Alojamiento de Oficiales:</b>	Tiene un pabellón de Oficiales instalado en Lazareto.
<b>Alojamiento de tropas:</b>	Tiene varios pabellones del Lazareto para alojamiento de las tropas.
<b>Comunicaciones:</b>	Por vía aérea servicio bisemanal con la península y África occidental. Por carretera a 26 km. del puerto de La Luz.
<b>Carreteras:</b>	En comunicación con todas las de la Isla.
<b>Ferrocarril:</b>	No tiene
<b>Condiciones de terreno después lluvias:</b>	Buenas. Lluvias raras.



78 FIAT CR-32 *Chirri*, primer avión destacado en la base aérea de Gando en 1940.



79 Posteriormente a las obras del aeropuerto continuó existiendo durante algunos años en la bahía un humilde barrio pesquero.

En 1938 habían ingresado en la plantilla del aeropuerto los primeros radiotelegrafistas: Rafael Sánchez Montero, Luis Quesada y el Sr. Patiño. Habían recibido su formación en la Escuela del Ejército del Aire y eran considerados los auténticos navegantes del avión.

Los pilotos de los vuelos transatlánticos iban a tener una dependencia directa de la labor de los radiotelegrafistas.

Con el establecimiento de la línea Stuttgart- Buenos Aires la compañía Lufthansa se ofrece a instalar en el Lazareto de Gando una estación radiotelegráfica que iba a estar en manos de los pioneros canarios en el control aéreo.

Rafael Sánchez Montero recuerda cómo la instalación "sonaba como el cristal".

Los pilotos requerían su ubicación exacta a los profesionales y éstos, consultando los marcadores del gonió y trabajando sobre las cartas, respondían con las posiciones exactas. Después, los pilotos realizaban las correcciones correspondientes. Los vientos en altura y la deriva eran otros parámetros que había que tener en cuenta en unas operaciones en las que la improvisación era una constante.

Sin embargo, los pilotos de la línea transoceánica confiaban ciegamente en los técnicos canarios y no querían perder el control de Gando hasta la llegada a Buenos Aires, a pesar de que existían otros más cercanos.

Los responsables de la compañía Lufthansa tenían, por ello, en gran estima al servicio de radiotelegrafía de este aeropuerto.

En el año 1945 llega a Gando el primer técnico de radio, Manuel Quesada. Éste, en un principio se hizo cargo de la estación de radiotelegrafía que había instalado la Lufthansa en el año 34, y más adelante se encargó de la instalación del primer equipo de telefonía y de la primera torre de control que hubo en el aeropuerto cuando se creó el edificio terminal, transformando los equipos de avión para adaptarlos a tierra y haciéndose cargo él mismo de las fuentes de alimentación.

Parte de los equipamientos se adquirieron en Inglaterra y también se aprovecharon los de un aparato americano que cayó en el desierto. No había repuestos y la habilidad de los técnicos estaba obligada a cubrir todas las deficiencias.

Del número 132, de 1973, de la *Revista de Ingeniería Aero-náutica* extraemos este párrafo que describe perfectamente el carácter de estos pioneros del control aéreo:

*"El éxito del servicio de mantenimiento está en la base de su impotencia. Lo diré indirectamente. Pongamos que se monta un radiofaro y, por tanto, se encarga a una persona de su custodia y mantenimiento. Esta persona espera los primeros meses la visita del personal inspector del*

# DESARROLLO DEL AEROPUERTO

*ministerio, pero este personal no llega. Cuando al final se da cuenta de que sus peticiones de repuestos son atendidas a medias y con gran demora, él no sabe los problemas que tenemos y las razones por las que no es posible acudir a visitarle y por qué no tenemos repuestos. Entonces la mencionada persona se da cuenta de que el radiofaro depende de él y como sabe que es vital su funcionamiento, poco a poco comienza a considerar la instalación como mi radiofaro.*

*Al final se va a repararlo a cualquier hora de la noche, aunque no cobre horas extraordinarias y tenga que ir en vehículo propio. Ahí está el éxito del espíritu de todos los componentes del servicio y de la típica y tónica improvisación”.*

Coincidiendo con los avances en el control aéreo, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas de Gran Canaria reaviva una vieja polémica que cuestionaba la ubicación del aeropuerto de Gando respecto a la capital. La entidad solicita unas instalaciones cercanas al casco urbano y sugiere la posibilidad de que estén situadas en la finca Escaleritas. En la comunicación al Cabildo se incide en la necesidad de disponer de un aeropuerto más accesible, que facilite los servicios para pasajeros y mercancías, tanto entre las islas como con la península.

Tras distintos estudios de viabilidad la decisión oficial pasa por desestimar otras alternativas y continuar con las inversiones en Gando. Así, en 1944 se comienza a construir el primer edificio terminal y se proyecta una torre de mando. También se plantea la modificación del balizaje, ya que las instalaciones de 1934 están muy deterioradas.

El verdadero impulso de las instalaciones de Gando iba a producirse después de la Segunda Guerra Mundial.

En 1946 fue inaugurado el primer terminal cuyas obras se habían iniciado dos años antes. Ese mismo año Gando se abre al tráfico internacional al ser declarado el 30 de julio, aeropuerto aduanero.

Hasta ese momento la instalación aeroportuaria que existía en la bahía de Gando era de carácter civil aunque conviviera con una guarnición militar y operaran en ella aparatos de guerra. Esto fue algo habitual durante varias décadas en numerosos enclaves aeroportuarios españoles.

Después del traslado de la parte comercial que estaba instalada en el Lazareto al nuevo edificio terminal, quedaron definitivamente separadas la base aérea militar y el aeropuerto civil. Seguirían compartiendo el tráfico, las pistas y la torre de control sin una delimitación clara de las competencias de cada instalación. Es en 1961, a raíz de la elaboración de las normas sobre la utilización conjunta de un



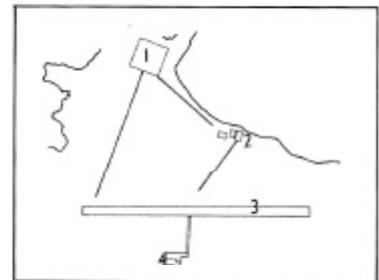
80 Primer terminal del aeropuerto de Gando inaugurado en 1946.



81 Sala principal del edificio terminal del aeropuerto original.



- 82 Vista aérea del aeropuerto de Gando, el 24 de agosto de 1953.  
En el plano de la derecha se describen someramente las referencias más importantes de las instalaciones:
- 1.- Lazareto
  - 2.- Hangares
  - 3.- Pista
  - 4.- Terminal del aeropuerto



# DESARROLLO DEL AEROPUERTO

campo de vuelo por una base aérea y un aeropuerto nacional, cuando se concretan los terrenos y los servicios que corresponden a cada autoridad.

Se solicita la creación de la línea Barcelona-Gando, a la que un año después se unen las de Madrid-Las Palmas de Gran Canaria y Madrid-Sevilla-Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife. En 1946 se registra en el aeropuerto canario un tráfico de más de 1.100 naves y ello propicia una serie de inversiones para adecuar las instalaciones aeroportuarias. En ese ejercicio y en el siguiente el Cabildo invierte casi 5,5 millones de pesetas en la construcción de un hangar y una nueva pista. Este dinero será reintegrable por el Ministerio del Aire.

Esta dinámica se sucede hasta 1957, año en que Gando es clasificado como aeropuerto de segunda categoría.

Los responsables, a la vista de la imparable evolución de las instalaciones y servicios, son conscientes de que es hora de plantearse una ampliación que exigirá la expropiación de los terrenos cercanos.

Gando va a ser en 1957, fecha de la agresión marroquí a Ifni, un punto de referencia ineludible en el trasiego militar derivado del conflicto. Una vez más las instalaciones canarias demostrarán su potencial al compartir la actividad militar con los servicios civiles.



63 Panorámica de la plataforma de estacionamiento de la base aérea en 1959.

Se produce un relevo de aparatos y los FIAT, Junker y Dornier dejan paso a las naves llegadas de la península: los Henkel, Becker, T6 y prácticamente toda la aviación española va a pasar por Gando, sobre todo los grandes aparatos de transporte.

El complejo aéreo canario se pone a disposición de la resolución del conflicto africano y se crea un auténtico puente con África para el traslado de materiales y efectivos humanos.

Todo ello imprime a la labor de la torre de control un matiz militar y se impone la utilización de códigos secretos para la transmisión de mensajes.



84 Pedro González García, director del aeropuerto de Gando durante más de veinte años.

Los heridos, por ejemplo, se denominan cristales rotos y a cada modelo de avión se le asignan nombres como cangrejo o tiburón, con el objeto de evitar que el enemigo conozca los movimientos y, en definitiva, la estrategia, de las fuerzas españolas. La ambigüedad del lenguaje dio pie a numerosas anécdotas como la ocurrida a raíz de la avería de un avión cargado con una bomba de agua. Se comunica a través de la radio a Iñni la necesidad de aligerar peso descargando la bomba, a lo que el mando español contesta, totalmente alterado, confundiendo la naturaleza de la carga: *"¡no! ¡no! ¡La bomba no!, ¡que estáis encima de nosotros!"*.

**E**n estos años está a punto de aparecer en la escena de Gando un hombre, Pedro González, que va a marcar con su carácter y su forma de trabajar, un hito en el desarrollo del aeropuerto.

El joven Pedro González había quedado deslumbrado ante la visión de un avión ruso y de inmediato llegó al convencimiento de que su vida iba a estar vinculada a la aviación. Una orden de Franco en plena guerra, que ordenaba la desmovilización del más joven de los hermanos si cuatro de ellos estaban en el frente estuvo a punto de echar por tierra sus ilusiones de formarse como piloto, al encontrarse él en esa situación.

Pero haciendo gala de la vehemencia que presidiría posteriormente su forma de actuar, consigue ingresar en la Escuela de Pilotos y a los dos meses está a los mandos de un avión.

En 1959 asume la dirección del aeropuerto de Gando y a lo largo de más de veinte años logra imprimir su sello personal en cada una de sus decisiones. Nada escapa a su ojo fiscalizador y Don Pedro ordena, dirige y atiende todos los detalles, en un alarde de labor total.

Una de las actuaciones por las que más se le recuerda en Gando es la plantación de los terrenos próximos al aeropuerto. La arena es uno de los enemigos declarados del enclave canario: las carreteras de acceso tenían que ser limpiadas todos los días para dejarlas practicables; los aviones que por falta de hangares no podían estar a cubierto sufrían el castigo de los golpes de arena, a lo que había que unir los cambios bruscos de temperatura.

Una de las primeras decisiones de Pedro González al tomar las riendas de Gando es expropiar los terrenos cercanos y plantarlos con árboles de distintas especies, de forma que la arena dejase de ser un problema.

# DESARROLLO DEL AEROPUERTO

Una experiencia anterior había fracasado al salinizarse los pozos que abastecían de agua a las plantaciones.

La falta de recursos humanos y materiales no fueron obstáculos suficientes para disuadirle de su empeño y pone en marcha a más de un centenar de soldados que, convenientemente dirigidos, retiran toneladas de arena, allanan el terreno y lo preparan para la plantación. No hay tractores ni combustible pero el ingenio sugiere la utilización de vagonetas que a través de unos raíles son arrastrados por la fuerza de los soldados.

De este modo la montaña se puebla de acacias majoreras y 150 cocoteros salpican la avenida marítima de la base, en una tarea titánica de la que la mayor autoridad del aeropuerto no se había zafado en ningún momento.

Pedro González conoce y valora la dedicación de los trabajadores y no duda en movilizar a quien sea preciso si con ello consigue resolver los problemas de toda índole que se le plantean. Exige en la misma medida en que él mismo da y se siente personalmente involucrado en cada incidencia del aeropuerto.

El reconocimiento a su dilatada e intensa gestión es unánime y su nombre estará históricamente unido a los avances que contribuyeron a hacer del aeropuerto de Gando el paradigma de la modernidad.



85 Las plantaciones creadas por Pedro González supusieron un gran impulso para el acondicionamiento ambiental del aeropuerto.

La consecución de la segunda pista, un aspecto vital para el despegue efectivo de las instalaciones, constituye un capítulo muy definido en su biografía profesional, se menciona siempre en el recuento de los muchos logros del que ha sido el director más emblemático de Gando y supuso en su día un reto casi personal con las máximas autoridades del país.

Al existir una única pista era evidente el riesgo de que las comunicaciones aéreas de la isla pudiesen quedar interrumpidas ante la menor incidencia. De hecho, un acontecimiento puntual que dio vía libre a esa posibilidad supuso el detonante del pulso entre Pedro González y

los responsables ministeriales. El enfrentamiento tuvo su efecto y se saldó con la inmediata construcción de la segunda pista. Otros logros de no tan sonada trascendencia y que constituían el trabajo cotidiano en la base irían jalando la trayectoria de este hombre hasta su jubilación en los años ochenta.

# H DE LA HÉLICE AL REACTOR



86 *Instalaciones de recogida de equipajes del terminal realizado en 1972.*

# DE LA HÉLICE AL REACTOR

La llegada masiva de turistas a partir de los años sesenta va a configurar la actividad y el diseño del aeropuerto de Gando en su historia más reciente.

Un empleado sueco de la ONU (Organización de Naciones Unidas) fue el primero en descubrir las posibilidades turísticas de Gran Canaria. Para satisfacer las probadas ansias de sol de sus conciudadanos comienza a organizar los primeros viajes, que llegan a la isla por la noche. Todavía no habían hecho su aparición los reactores, y los vuelos desde el país nórdico, que salían a primeras horas del día, tardaban más de doce horas en realizar su recorrido.

Hasta ese momento el turismo se había limitado a contados pasajeros ingleses que recalaban en Canarias a través de rutas marítimas.

Los vuelos chárter comenzarán a invadir el aeropuerto repletos de turistas, símbolo del desarrollo que venía del norte.

El continuo flujo turístico va a ir dando las pautas para las sucesivas obras de ampliación que se acometen en la década de los sesenta y la creciente actividad en la base impondrá asimismo cambios en el ritmo de trabajo de los controladores y en los equipamientos de la torre de control. Hasta entonces y salvo el trabajo extraordinario impuesto por el conflicto de Ifni, la tarea de los controladores aéreos en Gando comenzaba con la salida del sol y concluía con el ocaso.

La torre, a la que se accedía por una rudimentaria escalera y tras franquear una trampilla, era apenas un fanal con persianas de lamas donde se agrupaba el exiguo material de control.

Las complicaciones vendrían con el turismo y de ello dan buena fe los profesionales que convivieron con el despegue turístico en Gando.

El aterrizaje de los primeros vuelos charter de la compañía sueca Trans Air se realizaba en una pista de 1.500 metros y para la maniobra posterior de despegue era necesario situar el aparato en cabecera e invertir un tiempo importante en la realización de las pruebas de motores, con los consiguientes inconvenientes para el control del tráfico. Todavía no se llega a los diez vuelos por noche y ya se hace necesario plantear la ampliación del aeropuerto.

Gando dispone de unas condiciones naturales de visibilidad y climatología óptimas, con vientos fuertes y constantes pero tiene además unas características definidas en cuanto a control aéreo ya que se opera conjuntamente con la base en la que hay un escuadrón de salvamento, uno de caza y otro de transporte. Es imprescindible, además, separar el tráfico tradicional y el de los reactores y ésta, según los especialistas, ha sido una complicación constante en el aeropuerto.

La rapidez que imprimen a sus maniobras y el mayor tamaño



87 Fachada de pistas del edificio terminal del aeropuerto.



88 Un grupo de pasajeros espera en la puerta del edificio terminal.



89 Las primeras necesidades de ampliación del aeropuerto se solucionaron provisionalmente con la instalación de barracones Quonset.

de los reactores hace que éstos sean vistos con recelo y temor en sus primeras incursiones, en un tiempo en el que el tráfico de aparatos convencionales era mayoritario.

Parece lógico pensar que los profundos cambios que va a sufrir la vida de las islas con la avalancha turística se registren con precisión matemática en las cifras de pasajeros que llegan al aeropuerto. También las instalaciones y su obligada adecuación técnica servirán de termómetro para medir la incidencia del fenómeno turístico en todos los ámbitos.

Los años que transcurren desde 1960 hasta 1980 suponen para las dependencias de Gando un rosario interminable de obras que pretenden adaptarse tanto a los avances de la aviación como al progresivo aumento de visitantes.

El primer avión a reacción que llegó a Gran Canaria fue un DC-8 de la compañía Pan Air de Brasil. El aparato consumió más combustible del previsto y se puso en contacto por radio con la torre de Las Palmas. Luis Fernández era entonces el controlador de servicio, quien le comunicó la longitud de la pista. El aterrizaje se llevó a cabo sin problemas.

Poco después Iberia inició en Gando un servicio con otro DC-8. La llegada del aparato congregó a muchos canarios que no quisieron perderse el acontecimiento.

Para cubrir las primeras necesidades de ampliación se

constuyeron unos barracones semicirculares de uralla en los que se instalaron las compañías aéreas y otros servicios indispensables, como el botiquín.

Una segunda pista auxiliar permitirá más tarde las obras de refuerzo y ampliación de la principal, que llega a tener 3.100 metros.

Sin embargo, las sucesivas necesidades de ampliación se ven frenadas, por un lado por el barranco del Aguatorra y por otro, por la carretera de Las Palmas de Gran Canaria a Mogán.

Para la prolongación de la pista se salva el barranco mediante un túnel de 400 metros de longitud y ocho metros de anchura, pero la expansión sigue limitada por el barranco sur y la carretera.

Más tarde, el Ministerio de Obras Públicas permite las desviaciones necesarias y se desplaza la carretera 200 metros a poniente y se varía el curso del barranco para llevarlo al norte del aeropuerto.

Entre 1960 y 1967 Gando sufre una profunda transformación:

Se construye el edificio contra incendios, se lleva a cabo la mencionada prolongación de la pista hasta los 3.100 metros, se aumentan los límites del aeropuerto, se instala el centro de control, y se desplaza la carretera que permite la realización de salidas rápidas con lo que se incrementa notablemente el rendimiento de las operaciones de pista.

# DE LA HÉLICE AL REACTOR



90 El avión supersónico de pasajeros Concorde visitó Gando el 18 de noviembre de 1971.

Y en ese tiempo coincide el primer gran impulso del turismo, ya que en 1967 se supera el millón de pasajeros en el aeropuerto de Gran Canaria, llegando a 1.137.710, en 26.400 operaciones.

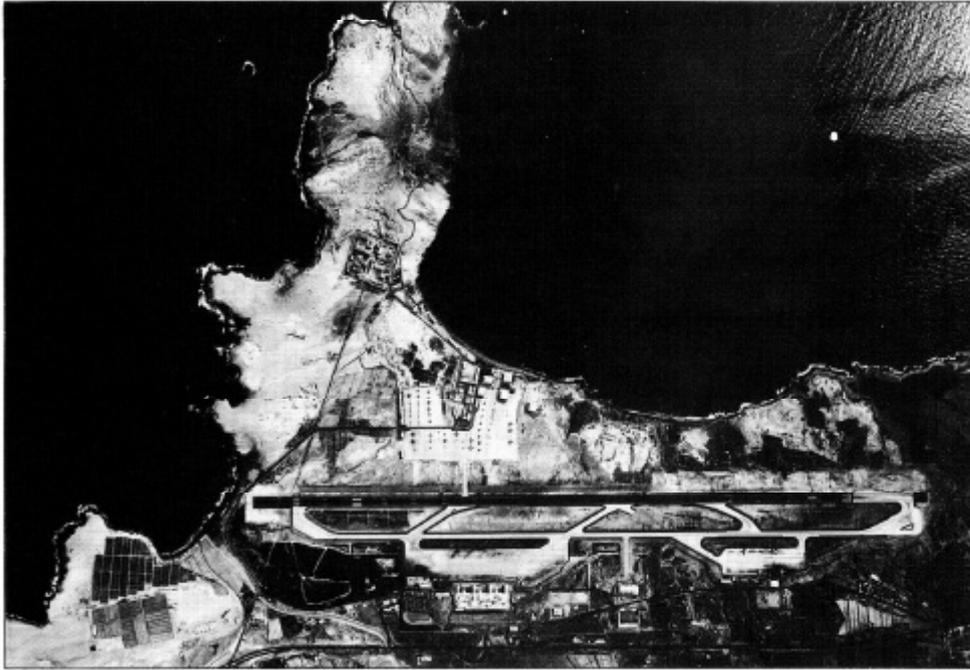
Apenas cuatro años más tarde, la cifra de pasajeros se duplica, al tiempo que llega a Gando el primer Jumbo (Boeing 747) de la compañía Iberia. En noviembre de ese año visita el aeropuerto el primer avión supersónico de pasajeros, el mítico Concorde. Ambos acontecimientos despertaron la curiosidad de los canarios y en el segundo caso cierto temor por las características del aparato. Pedro González

tiene que luchar duro por convencer a los temerosos de que las maniobras del Concorde son perfectamente posibles en Gando, como finalmente así se demostró en la práctica.

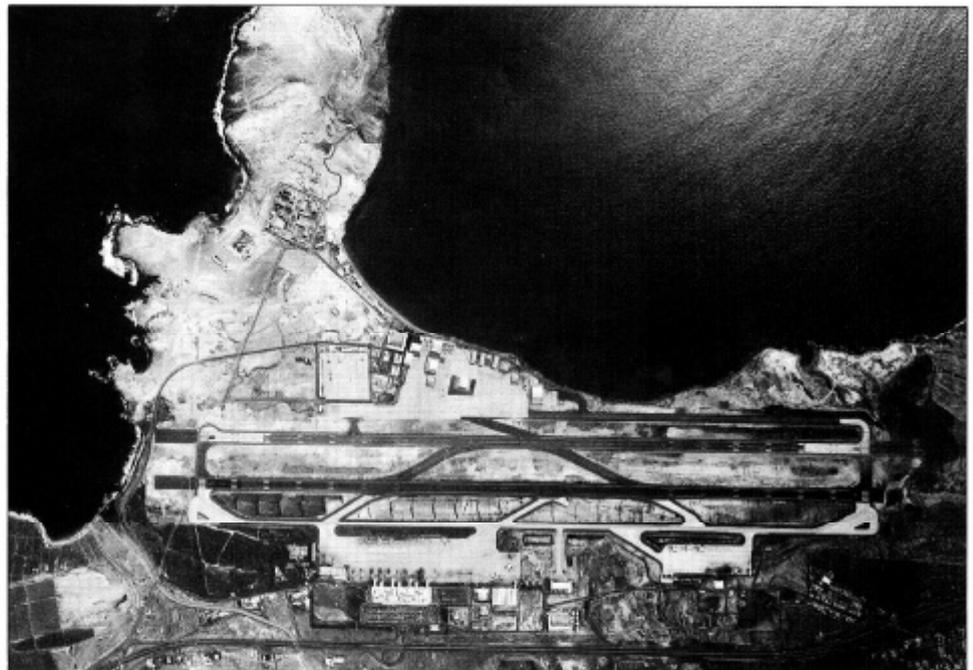
Las exigencias de la modernidad y la férrea mano de Pedro González contribuyen a continuar las obras en el aeropuerto. La ampliación de sus límites permite el inicio del nuevo terminal de viajeros, totalmente mecanizado, que en marzo de 1973 está a punto para su inauguración. En octubre del año anterior ya había entrado en funcionamiento la zona internacional. El nuevo terminal de



91 Los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía, entonces Príncipes de Asturias, también honraron a Gando con su visita.



92 Vista aérea del aeropuerto antes de la creación de la segunda pista.



93 El aeropuerto tras la creación de la segunda pista de vuelos.

# DE LA HÉLICE AL REACTOR



94 Aspecto de la plataforma del aeropuerto en los años setenta.

pasajeros fue pionero en su concepción y se adelantó al resto de los aeropuertos del país.

**E**n 1977 iban a comenzar los trabajos para uno de los logros más representativos de la época en que Pedro González dirigió las instalaciones aeroportuarias: la segunda pista de vuelos. Para emprender las obras hay que derribar algunos edificios y acomodar determinados servicios en otras ubicaciones. También será necesario eliminar la primera montaña del norte de la pista, al lado de la playa de Ojos de Garza y la situada al sur, denominada Vista Alegre.

La primera pista se recrece con unos espesores que oscilan entre los 7 y 12 centímetros,

aprovechando durante tres meses el horario nocturno, —de las 11 hasta las 6,30 de la mañana— para hacer la obra. Los controladores que en ese tiempo trabajaban en Gando conocen bien las dificultades que impusieron estos trabajos. Finalmente en 1980, coincidiendo con la celebración del cincuentenario del aeropuerto, se inaugura la segunda pista. Se cumplía con ello un tramo de gran trascendencia en la evolución de las instalaciones de Gando, que paralelamente habían registrado un aumento espectacular en el tráfico de pasajeros.

La distribución del mismo entre su procedencia nacional e internacional es ventajosa para la segunda, hasta que a mediados de la década de los setenta el

turismo interior alcanza sus mismos porcentajes.

Las cifras a partir de 1980 aumentan de forma imparable y si en ese año se registran 3.792.727 pasajeros, seis años más tarde se superan los cinco millones y más de siete millones de personas recalcan en el aeropuerto de Gando a comienzos de los noventa. En el movimiento de aeronaves la progresión más notoria se produce también a partir de 1986. De 42.645 aparatos se pasa a los 74.054 en 1992, después de un estancamiento en la primera parte de la década, incluso un descenso entre 1981 y 1985.

# *V* VOLANDO HACIA EL FUTURO



95 *Nuevo edificio terminal, inaugurado en 1993. Ha sido la tercera ampliación desde la creación del aeropuerto de Gran Canaria.*

# VOLANDO HACIA EL FUTURO

La tremenda visión de futuro que los pioneros de la aviación demostraron a principios de siglo les permitiría, a buen seguro, no evidenciar su sorpresa ante la magnitud actual del fenómeno aéreo, si tuvieran la ilusoria posibilidad de presenciárselo. Sin embargo, no podrían evitar sentirse extraños en un mundo en el que viajar en avión se ha convertido en un gesto casi cotidiano, al recordar la asentada sensación que ellos tenían de pertenecer a una élite.

Algunos de estos pioneros, como Léonce Garnier, Gago Coutinho o Ramón Franco, que conocieron Gando en los primeros tiempos en que ya maravillaban sus excelentes condiciones naturales para el vuelo, se frotarían los ojos ante la tremenda transformación del aeropuerto en menos de un siglo.

Las obras que en los años setenta habían sido una constante para encarar el auténtico boom del turismo, se reanudan en 1991 con la ampliación y remodelación del edificio terminal, una vez demostrado que las antiguas instalaciones eran insuficientes para atender adecuadamente a los miles de visitantes que llegan a la isla por vía aérea.

Se incorporan las últimas innovaciones tecnológicas del mercado como, por ejemplo, la Red de Campus, que permite enlazar los edificios del aeropuerto transportando todas las comunicaciones internas; la centralita telefónica de configura-

ción digital; el sistema de aire acondicionado o la red contra incendios dirigida por un ordenador de gestión.

Todas las obras se hacen con perspectiva de futuro y con la idea de que satisfagan la demanda durante los próximos lustros.

Los accesos se renuevan también al iniciarse la década de los noventa y así, se facilita tanto desde el norte como desde el sur, el tráfico de vehículos que llegan o salen de las instalaciones. De la misma forma, se adecúa la red viaria interior con la construcción de estacionamientos para vehículos ligeros y autobuses.

El aeropuerto, primero denominado Gando, más tarde Las Palmas y ahora Gran Canaria, ha ido confirmando en las últimas décadas su intención de convertirse en una de las referencias modélicas de toda la red nacional.

Las obras emprendidas en 1991 permitirán absorber un tráfico de 12 millones de pasajeros al año. De los casi 53.000 metros cuadrados de ampliación del edificio terminal, 8.400 constituyen el hall de facturación, una construcción vanguardista que, mediante estructuras tubulares, permite la eliminación de apoyos intermedios.

Existen 75 puestos de facturación dispuestos de tal forma que facilitan al pasajero el acceso directo hasta el control de seguridad y a la sala de salida, donde se anula fase de preembarque.



96 Torre de control del aeropuerto de Gran Canaria.



97 Pasarela telescópica.



98 Aspecto del interior del nuevo terminal de pasajeros inaugurado en 1993.

Se prevé asimismo la diferenciación de los tres tipos de vuelos: regionales, Unión Europea e internacionales. Diversas tiendas y cafeterías completan una propuesta de servicios con la finalidad de satisfacer todas las necesidades de los pasajeros. En la planta baja se distribuyen los espacios para las legadas de vuelos regionales, Unión Europea e internacionales, así como dos patios de camiones. En la primera planta están instaladas dos salas de facturación, las salidas regionales, una sala de espera de salidas, un baby room y el control de seguridad. Finalmente, en la segunda planta se encuentra el mirador, un restaurante internacional y otro nacional, la azotea y una capilla.

Para el embarque directo desde el terminal existen diez pasarelas telescópicas, tres de ellas de nueva adquisición y un total de 306 locales cubren las necesidades de compañías aéreas, concesionarios y tour operadores.

Ciertamente es curioso bucear en la historia y recordar cómo apenas hace 60 años, concretamente en 1931, los responsables del aeropuerto se plantearon instalar una pequeña cantina en Gando y contemplar la sofisticada infraestructura actual de servicios que se ofrece al pasajero.

Si bien el número de éstos es un buen indicativo para calibrar la actividad del aeropuerto de Gran Canaria, hay también

todo un mundo de personas que, en la mayoría de las ocasiones, de forma callada y anónima, desarrollan diariamente una labor imprescindible para que todo marche según las previsiones.

En la actualidad operan 75 compañías aéreas y 200 empresas y delegaciones en las instalaciones aeroportuarias. Una plantilla de 5.000 trabajadores se reparten los distintos servicios y 400 desarrollan todas las labores aeroportuarias.

En una superficie total de 325 hectáreas, de las cuales 110.000 metros cuadrados son de edificio terminal, las instalaciones del Aeropuerto de Gran Canaria están en disposición de realizar 55 movimientos a la hora (en la actualidad se alcanzan puntas de 34), y recibir a 12 millones de pasajeros al año con los actuales niveles de calidad. El récord de vuelos está en los 344 realizados en las 24 horas del sábado 9 de abril de 1994.

Un auténtico mar de cifras que es el fiel exponente del dinamismo de la historia de las comunicaciones aéreas y que da fe del espíritu de futuro del aeropuerto de Gran Canaria. Un futuro, que a tenor de las realidades más inmediatas, se presenta repleto de buenas expectativas en forma de millones de personas que reviven cada día la aventura de volar.

# CRONOLOGÍA

- 17-12-1903** Primer vuelo de avión en el mundo; por los hermanos Wright en Dayton, Ohio, Estados Unidos.
- 17-2-1910** Primer vuelo de avión en España. Lo realiza en un monoplano Bleriot, en Barcelona, el piloto francés Julien Mamet.
- 1910** El primer hombre que voló sobre Las Palmas fue Jaime Company, conocido como "capitán Guillaume" profesor de gimnasia del colegio de San Agustín. Se elevó desde Guanaterme, en un globo, que cayó en las inmediaciones del túnel de Telde sufriendo el navegante, sólo ligeras heridas.
- 29-4-1913** El francés Lèonce Garnier efectúa el primer vuelo en Gran Canaria. Emplea un Bleriot XI, de 25 Hp, utilizando un campo en Guanarteme.
- 16-4-1913** Real Orden aprobando el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica militar.
- 17-10-1919** Real Orden estableciendo el Servicio Postal Aéreo.
- 17-3-1920** Decreto sobre la organización y distribución del territorio nacional en "Zonas territoriales de aeronáutica".
- 15-4-1920** El ingeniero de caminos Antonio Artilles, como Jefe de la Sección de Vías y Obras Insulares, redacta un proyecto de aeropuerto en esta isla pronunciándose a favor de Gando. El proyecto fue presentado a Alfonso XIII, quién lo aprobó. Pero no pasó de proyecto.
- 5-7-1920** Real Decreto estableciendo las Líneas Aéreas Postales.
- 18-4-1921** El Cabildo pide al Ministerio de Fomento que se dote a esta isla de una "estación centro de comunicaciones aéreas entre la península y las islas Canarias". La petición fue desestimada.
- 18-8-1921** El periódico *La Provincia* inicia una suscripción pública para adquirir un aeroplano de combate que con el nombre de Gran Canaria sea regalado al ejército español que lucha en Marruecos.
- 30-4-1922** Amerizan Gago Coutinho y Sacadura Cabral en el primer vuelo trasatlántico. Pilotaban un hidro Fairey-XV el *Lusitania* y toman agua en el Puerto de La Luz como escala en su vuelo de Lisboa a Río de Janeiro. Buscando mejor abrigo, despegan luego de Gando el 5 de abril.
- 24-6-1922** El avión *Gran Canaria*, un Breguet modelo XIV adquirido por 70.330 francos, adquirido por suscripción en Gran Canaria fue bendecido en Cuatro Vientos por el Obispo de Canarias Dr. Marquina y entregado al ejército.
- 11-1-1923** Visita Gando la comisión de la compañía aérea Latecoere para determinar el sitio de aterrizaje de grandes aparatos de la línea aérea de Las Palmas a Cabo Juby.
- 3-1-1924** Comienza el raid español a Canarias de tres aviones terrestres Breguet XIV y un hidroavión.
- 18-1-1924** Se considera el nacimiento del aeropuerto de Gando con la llegada de la escuadrilla española.
- 24-1-24** Proyecto de línea aérea Sevilla-Canarias-Buenos Aires en dirigible por una empresa alemana. La línea haría dos viajes semanales utilizando dirigibles de 135.000 m<sup>3</sup> con 9 motores, 250 mts de eslora, 33 m de diámetro y un coste de 12 millones de pesetas cada uno. Llevarían 60 tripulantes y otros tantos pasajeros. El proyecto no prosperó.
- 7-1924** Llega a Gran Canaria un anfibio de Latecoere para estudiar la posible organización de un ramal con la línea Toulouse Dakar, que transportaba 1.500 pasajeros anuales. El proyecto no prosperó.
- 2-1925** El gobierno autoriza el posible establecimiento de una línea aérea Sevilla-Las Palmas-Tenerife.
- 22-1-1926** El hidro Dornier Wal *Plus Ultra* pilotado por el Comandante Franco ameriza en el puerto de La Luz.
- 15-11-1926** El hidro "Savoia S. 55" brasileño *Johú* pilotado por Joao Dos Barros ameriza en Gando con rumbo Cabo Verde.
- 30-11-1926** Un Breguet XIX pilotado por el comandante francés Bernard toma tierra en Gando. Procede de París y se dirige a Madagascar.
- 12-12-1926** La escuadrilla *Atlántida* en vuelo a Guinea mandada por el Comandante Llorente toma agua en Gando. Estaba formada por tres hidros.
- 29-6-1927** Apertura inicial del aeropuerto según Real Orden de la Presidencia del Gobierno (Gaceta del día 20).
- 19-7-1927** Real Decreto Ley nº 1.197 determinando cuales son los aeropuertos que debe haber en España; entre ellos cita el de Canarias, sin concretar en que isla.
- 1928** El Ministro de Marina visita la bahía de Gando.
- 31-12-28** Se crea la CLASSA (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A.) fusionando CETA, IBERIA y UAE. De ellas la más antigua era la primera que fue la que el 15-10-21 organizó el primer vuelo comercial aéreo español, con la inauguración del servicio postal aéreo entre Sevilla y Larache con aviones biplanos ingleses de 4 pasajeros y 100 kg de correo.
- 16-10-1929** El Cabildo solicita la creación en Gran Canaria de un aeropuerto para el archipiélago ofreciendo costear la adquisición de los terrenos necesarios, así como un arriendo de lo preciso para la instalación provisional de dicho aeropuerto.
- 12-1929** Se recibió en Las Palmas de Gran Canaria un telegrama de D. Ernesto Navarro, del Consejo Aeronáutico, pidiendo que se le preparara un campo de aterrizaje para tomar tierra con su avioneta. Para realizar la pista se valieron de la hierba rastrera que allí se daba, la grena, que valió para compactar el suelo. La pista era de quinientos a seiscientos metros por cien de ancho. El aterrizaje se hizo con éxito en diciembre de 1929 y debido a esto se pensó en ampliar la pista.

- Aterrizan en Gando un avión Arado VI de la Lufthansa, para estudiar el posible establecimiento de una línea aérea. Previamente el Cabildo hizo unas pequeñas obras de explanación en el aeródromo de Gando. El campo de vuelos en Gando que entonces era un trapecio de 850 x 500 x 650 metros.
- 7-4-1930** Se declara "Aeropuerto Nacional por R.O. nº 143 7 de abril de 1930, a la instalación que se haga en Gando, terrestre o marítima" merced a que el Cabildo entregue los terrenos para su construcción. El Ministro de Obras públicas era Leopoldo Matos oriundo de la Gran Canaria. Esta se puede considerar como fecha fundacional del aeropuerto de Gando.
- 20-4-1930** Fiesta para celebrar la declaración oficial de Gando como Aeropuerto Nacional.
- 6-5-1930** Primer vuelo comercial entre Alemania y Gando.
- 10-5-1930** El Cabildo compra por 75.000 pts 700.000 metros cuadrados de terreno y los dona al estado para el Aeropuerto.
- 27-5-1930** Primer vuelo comercial español a Canarias. Un avión de CLASSA (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.) inaugura el servicio semanal con la península. Era un avión trimotor Ford que despegaba en Getafe y hace escala en Casablanca, Cabo Juby y Gando.
- 21-6-1930** La Real Orden nº 273 dispone que el Estado acepte la cesión por el Cabildo de los terrenos del aeropuerto de Gando.
- 28-6-1930** Se cede al Estado por escritura pública 700.000 metros cuadrados de terreno completamente llano para la instalación del aeropuerto, con la condición de que habrían de revertir al Cabildo si no se destinan a tal fin.
- 1931** En los presupuestos generales del Estado se incluye una partida de 750.000 pesetas con destino al inmediato comienzo de las obras del aeropuerto.
- 1-2-1931** El hidro de 12 motores Dornier-X hace escala en la bahía de Gando.
- 1-4-1931** Se inaugura la línea regular de CLASSA con trimotores de 10 plazas que en 11 horas hacen el recorrido con las siguientes escalas: Sevilla, Larache, Casablanca, Agadir, Cabo Juby, Gando y Tenerife.
- 1932** Se sacan a subasta las obras de "Plataforma en el Aeropuerto de Gando", enfrente del hangar.
- 20-10-1933** Orden Ministerial autorizando a la LAPE, para que efectúe un servicio semanal con Canarias.
- 14-11-1933** El Cabildo autoriza se instale en el ex-lazareto la estación radiotelegráfica del Aeropuerto.
- 24-11-1933** Charles Lindberg, pilotando un hidroavión toma agua en el Puerto de La Luz, procedente de Madeira.
- 1934** El aeropuerto era usado por: hidros Dornier bimotores alemanes que acudían una vez por semana. No llevaban pasajeros, sino sólo correo. Ju-52 alemanes con correo semanales. Los dirigibles *Hindenburg* y *Graf Zeppelin* que arrojaban correo en paracaídas. Los trimotores Fokker de la LAPE, a razón de 1 semanal. Una avioneta biplaza de Ramón Pando, jefe del aeropuerto. Alguna vez venían los Fokker militares destacados en Cabo Juby.
- 1936** Era Jefe del aeropuerto de Gando el teniente de complemento D. Ramón Pando Calleja. Cada semana venía un avión de la LAPE y otro de la Lufthansa.
- 18-7-1936** El general Franco desembarcó a hombros de un marinero por la rampa de hidros de Gando para tomar el *Dragón Rapide* que le llevó a Tetuan.
- 16-11-1938** La Junta del aeropuerto de Gando decide que las cantidades que obran depositadas en el banco de España de Las Palmas en las cuentas de las suscripciones "Pro avión comercial" y "Pro avión de bombardeo" y que ascienden a 374.650,52 se dediquen a las obras del aeropuerto.
- 3-2-1939** Primer destacamento de la aviación militar. El Sargento de Aviación D. Tomás González Izquierdo, con 5 soldados, se hizo cargo del Aeródromo de Gando.
- 1940** Iberia sostiene un servicio aéreo de un Ju-52 semanal.
- 3-1940** Primeros aviones militares destinados en la isla. En barco vinieron varios Fiat 32 que se montaron en el hangar de Gando.
- abril-1940** Se abren al tráfico aéreo los aeropuertos españoles. En total, en este mes circulan 635 aeronaves con 4.476 pasajeros en toda España; de ellos, a Gando le corresponden 6 aeronaves y 76 pasajeros.
- 1940** En este año y hasta el año 46, para evitar el arrastro de la arena llevada por el alisio contra la plataforma de estacionamiento del aeropuerto, se procede a dotar a ésta de una arboleda de contención. El Cabildo ayudó generosamente dando dinero, semillas y obreros.
- 2-1941** Gando ha tenido 37 aeronaves y 223 pasajeros.
- 9-1941** Gando ha tenido 28 aeronaves y 488 pasajeros (BOA 85 de 16-7-42 pag 654).
- 11-1941** A los Fiat-32 se añaden varios Ju-52 y con su conjunto se forma el Regimiento Mixto nº4.
- 12-1941** En Gando ha habido 54 aeronaves y 593 pasajeros (BOA 85 de 16-6-42).
- 13-12-1941** Puesta en servicio del goniómetro en la estación Radiotelegráfica del Aeródromo de Gando.
- 2-1942** En la línea Madrid-Tetuan-Sidi Ifni-Cabo Juby-Las Palmas y viceversa este mes ha habido 13 aeronaves y 199 pasajeros.
- 23-9-1944** La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas solicita al Presidente del Cabildo que la capital disponga de un aeropuerto de fácil acceso, en situación lo más cercana posible al casco urbano. Se propone la finca denominada "Escaleritas".
- 1944** Se inician las obras del primer edificio terminal que se inaugurará en 1946.

- 1945** El aeródromo de Gando es de dimensiones reducidas pero están en curso importantes obras de ampliación. Posee dos hangares de 40 x 40 metros y existe un proyecto para la construcción de 4 hangares de 112 metros. Se encuentran muy adelantadas las obras del edificio de aeropuerto. También hay un proyecto pendiente de aprobación para la construcción de la torre de mando de que carece en ese momento. El balizaje existente data de 1934.
- 18-10-1945** El Cabildo solicita la reanudación de las líneas aéreas con la península.
- 2-1946** Se reanuda el tráfico aéreo en Gando.
- 3-5-1946** Se abre Gando al tráfico internacional según Decreto de 3-5-46 BOE 157 de 6 de junio de 1946. Iberia empieza sus vuelos con DC-3 y DC-4. Por primera vez se sostienen vuelos regulares con Arrecife. Se concluye el terminal del aeropuerto.
- 22-9-1946** Primer vuelo trasatlántico de Iberia. Un DC-4 va de Barajas a Villa Cisneros, Natal, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.
- 5-11-1946** El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria pide al director general de Aviación Civil una línea aérea Barcelona-Gando. En Gando han habido 1.101 aeronaves y 14.751 viajeros.
- 1947** La dimensión de la pista es de 700 x 45 metros.
- 21-8-1947** El Cabildo concede 2.920.000 pts. para la construcción de un hangar en Gando, con carácter reintegrable por el Ministerio del Aire.
- 8-10-1947** Orden estableciendo la línea Madrid-Las Palmas y la línea Madrid-Sevilla-Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife.
- 22-4-1948** El Cabildo concede 2.500.000 pts. para la construcción de una pista afirmada en Gando, con carácter reintegrable por el Ministerio del Aire. Se amplía la pista hasta 950 x 45 metros.
- 11-1949** Se establece una línea de Iberia por Madrid, Tetuan, Casablanca, Sidi Ifni, Cabo Juby (enlace con Canarias) y Villa Cisneros.
- 1950** Existe un proyecto de base de hidros redactado en el año 1950. Estaba prevista su construcción donde después se instaló el Club Natación Metropol. Se construye la pista de pavimento asfáltico de 1.800 x 60 metros que al poco tiempo se amplía a 2.000 x 60 metros.
- 7-1950** Se suspende el servicio semanal con la península que estaba últimamente a cargo de Aviación y Comercio S.A. Luego se reanuda en octubre.
- 7-8-1951** Se constituye en Gando la primera directiva del Aero-Club.
- 1954** Se plantan 14.000 tarajales y pinos casuelina en los cerros situados al norte del aeródromo militar. Luego la mayoría de los árboles se perdieron.
- 31-5-1957** Orden Ministerial por la que determinan los derechos de aterrizaje y estacionamiento en los aeropuertos nacionales. en el que, entre otras cosas, se clasifica a Gando como aeropuerto de 2ª categoría. (BOA 69 de 11-6-57, páginas 525 y 526).
- 27-11-1957** Con motivo de los sucesos de Ifni se potencia la Base Aérea de Gando con aviones H-111, Messersmit, T16 y DC3, primero destacados en el Ala 36 y posteriormente destinados en dicha unidad. Comienza la construcción de la zona de aparcamiento militar en Gando.
- 4-6-1959** Decreto nº 979 declarando de urgencia la expropiación para ampliar el aeropuerto de Gando (BOA 72 de 16-6-59, página 675).
- 3-1960** En estas fechas la Torre de Control estaba en el mismo edificio terminal así como el Control Canarias. Las primeras necesidades de ampliación se cubren con la instalación de dos barracones Quonset.
- 1660** Segunda prolongación de la pista a 3.100 x 45 metros. 146.000 pasajeros y 9.660 operaciones de aeronaves.
- 24-3-1961** Orden Ministerial por la que se clasifican los aeropuertos y aeródromos utilizados por el tráfico civil y se dan normas sobre utilización conjunta de un campo de vuelo por una Base Aérea y un Aeropuerto Nacional. como es el caso de Gando.
- 21-7-1961** Se hace Gando aeropuerto conjunto según escrito 2661 T/A de la misma fecha. Referencia Orden Ministerial de 24 de marzo de 1961 BOA 40 del mismo año.
- 30-12-1961** Orden Ministerial por la que, entre otras cosas, se asocia al Aeropuerto de Gando a 1ª categoría (BOA nº 1 de 2-1-62, pag. 10).
- 1962** Iberia empieza a usar Caravelle en Gando.
- 1963** Iberia empieza a usar DC-8 en Gando. La Lufthansa reanuda sus vuelos con Canarias.
- 8-1963** Han aumentado hasta 6 los barracones Quonset. Aparece el edificio contra-incendios del aeropuerto. La pista se ha prolongado hasta 3.100 metros cruzando el barranco del Aiguatona y se desplazan los límites del Aeropuerto 2 km más hacia el sur.
- 1964** Se amplía la pista hasta 3.100 x 45 metros. Ampliación del estacionamiento de aeronaves y pista de rodadura. Aparece el Centro de Control.
- 10-1964** 608.000 pasajeros y 19.700 operaciones de aeronaves.
- 1-9-1965** Orden Ministerial 1909 determinando la denominación oficial de los Aeropuertos españoles (BOA 109 de 11-9-65 pag 1004) El de Gando pasa a llamarse "Las Palmas de Gran Canaria".
- 11-1965** Obras en la nueva carretera para desplazar la actual 200 metros más a poniente del aeropuerto.
- 1966** La nueva carretera está en parte asfaltada y se inicia la desviación al Aeropuerto. Inicio de zonas de espera en las dos cabeceras de pista. Inicio de obras para nuevo emplazamiento de las instalaciones de CEPSA. En construcción pistas de salida rápida.
- 9-1967** Las salidas rápidas están terminadas con lo que aumenta notablemente el rendimiento de las operaciones de pista.

- La pista principal tiene totalmente terminado el balizaje nocturno y diurno. Se construye la nueva Torre de Control. Se empieza a construir la nueva Central Eléctrica. Se inicia la exploración de la zona que ocupará el Terminal de Carga y Servicios de Iberia.
- 28-9-1967** O.M. por la que se establece una nueva clasificación de los aeropuertos. A Gando se le confirma en su 1ª categoría (BOA 118 de 3-10-67, pag 1358 y 1359).
- 25-11-1967** Llega el pasajero 1.000.000 a Gando. Se celebró una fiesta en el Club Náutico para conmemorarlo.
- 1967** Salidas rápidas terminadas. 1.137.710 pasajeros y 26.400 operaciones. Pista con balizaje nocturno y diurno. Nueva Torre de Control. Nueva Central Eléctrica.
- 18-3-1971** Llega a Gando el primer Jumbo (Boeing 747) de Iberia.
- 18-11-1971** Llega a Gando el primer avión supersónico de pasajeros, el Concorde.
- 12-1971** Pasajero 2.000.000. En un plazo de cuatro años, sin interrumpir las mejoras y modernización de los servicios pero con las mismas instalaciones fundamentales de pista y terminal, se dobla la cifra de viajeros llegando a los 2.349.000 con 46.984 operaciones de aviones. El aeropuerto de Las Palmas inicia la construcción de su nueva terminal de viajeros totalmente mecanizada, tomando la delantera a todos los aeropuertos españoles. Está construido el 80% del nuevo terminal totalmente mecanizado. Continúa la plantación de pinos en zonas no pavimentadas.
- 10-1972** Inauguración de la zona internacional del nuevo terminal.
- 3-1973** Se inaugura el nuevo edificio terminal.
- 15-12-1973** Pasajero 3.000.000 en lo que va de año.
- 18-1-1974** Se celebra el cincuentenario de la primera toma de tierra en Gando.
- 1974** Edificio terminal totalmente terminado. 3.500.000 pasajeros y 49.019 operaciones.
- 2-1977** Estacionamiento de vehículos ligeros, terminales de mercancías y de operaciones terminados. Depuradora de aguas residuales en servicio. 4.623.620 pasajeros y 52.644 operaciones. Se empezarán las obras para la segunda pista de vuelos para lo cual tendrá que derribarse el edificio Contraincendios de la plataforma militar y eliminar la primera montaña del norte de la pista, y la del sur llamada Vista Alegre.
- 9-1978** Segunda pista al 70% de su construcción. Montañas del norte y del sur al 40% de su eliminación. Aparcamiento de autobuses terminado y en uso. 4.831.007 pasajeros y 57.959 operaciones.
- 5-1979** Segunda pista terminada. Balizaje diurno terminado. La montaña del norte se ha suprimido totalmente. 4.503.324 pasajeros y 55.336 operaciones.
- 17-4-1980** Se inaugura la segunda pista de vuelo del aeropuerto y se celebra el cincuentenario del mismo.
- 23-3-1987** Los primeros "Aviocar" que el ejército del Aire español ha puesto a disposición de las Naciones Unidas para intervenir en Namibia hicieron escala en Gando.
- 27-3-1988** Comienza a operar la compañía Binter filial de IBERIA estableciéndose un puente aéreo entre Gran Canaria y Tenerife, con la salida de un avión cada hora y cinco vuelos diarios desde Gran Canaria a Fuerteventura. Los diez aviones que componen la flota han costado 16 millones de pesetas.
- 21-11-89** La Comisión de las Comunidades Europeas ha dado a conocer la concesión de 3 millones de pesetas como ayuda a la compañía aérea regional Binter con destino a la adquisición de 10 aviones turbohélices de corto y medio alcance destinados exclusivamente al transporte interinsular.
- 11-3-89** El pirata aéreo saharauí, Mohamed Abdallah Ben Namou, que secuestró un avión marroquí ATR-42 que realizaba un desplazamiento entre las ciudades del El Aaiun y Smara, aterriza finalmente en el aeropuerto de Gran Canaria, fue recluido en la cárcel del Salto del Negro con carácter preventivo.
- 1993** Tras las obras de ampliación y la creación del nuevo edificio terminal, el tercero en la historia de Gando, el aeropuerto de Gran Canaria se ha convertido en un organismo similar a una pequeña ciudad con unas 5.000 plazas de trabajo. 75 compañías aéreas operan en Gando. Los empleados de las diversas empresas de servicios y administradores, los funcionarios de la Policía y Correos, los bomberos del aeropuerto y Servicio Médico durante 24 horas al día, hacen un conjunto total de unas 200 empresas y delegaciones: desde floristería hasta suministradores de carburantes, pasando por meteorología, rent-cars, agentes de carga, servicio de catering para los menús de los vuelos, empresas de limpieza, servicio de restauración, souvenir... El Aeropuerto de Gran Canaria se sitúa en el 4º lugar de los españoles y como aeropuerto de vacaciones en el 2º. Factura el 60% de charters. Como aeropuerto de escala para vuelos intercontinentales, apenas tiene papel, en contra de lo que se pensó en el inicio del mismo.
- 9-4-1994** Se bate el récord de operaciones con 344 vuelos en 24 horas.

**E**sta publicación ha sido posible solamente gracias a la colaboración de personas que han estado implicadas en Gando desde sus comienzos. Aviadores, profesionales y testigos de excepción, han aportado sus indispensables memorias y documentos desde los comienzos. Comienzos no sólo de la aviación, sino de la propia historia canaria, los inicios de la navegación aérea y la problemática sociopolítica que la instauración del aeropuerto isleño conllevó.

Gran Canaria supone una de las mayores excepciones y mejores ejemplos entre los aeropuertos del mundo. Testigo directo de las mayores gestas aeronáuticas, materializa asimismo la voluntad de un pueblo por volar hacia el progreso y la comunicación.

A todos los que trabajaron y colaboraron en la magna empresa que se realizó en Gando, va dedicado el presente libro, sin pretensiones historiadoras, pero con el rigor documental que el motivo merece.

Nuestro especial agradecimiento a:

Don Tomás Aranda Pérez, impulsor de esta obra durante su dirección del aeropuerto de Gran Canaria.

Don Pedro González García, Don Manuel Quesada Auyanet, Don Rafael Sánchez Montero, Don Antonio Gutierrez Padilla; Don Luis Fernández y Don Francisco Santana Rodríguez, por sus testimonios personales.

Coronel Vasco de la base aérea de Gando, Coronel Manuel Teigell, y Capitán Pesquera por la facilidades ofrecidas.

Miguel Angel Miguela Santos, Antonio Tauste García, y Teniente Porto del Archivo General e Histórico del Aire de Villaviciosa de Odón por su aportación en la búsqueda de documentación.

Sin olvidar a otros que han alentado el trabajo de investigación y que sería prolijo enumerar.

# ÍNDICE FOTOGRÁFICO

## **Aeropuerto de Gran Canaria:**

2, 4, 5, 6, 7, 8, 36, 45, 72, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98.

## **Archivo General e Histórico del Aire:**

A, B, C, D, E, F, 1, 3, 9, 10, 11, 12,13,14,15,16,17,18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 30A, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 62, 63, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 74, 76, 78, 79.

## **Centro Fotográfico y Cartográfico del Ejército del Aire:**

19, 44, 47, 48, 49, 52, 64, 75, 77.

## **Jeanne Lacroix:**

61

## **Manuel Quesada Auyanet:**

60, 65

# FUENTES

Archivo General e Histórico del Aire.

Diario *La Provincia* de Las Palmas.

*La aviación en Canarias*, Antonio Gutierrez Padilla.

*La Torre de Gando*, Juan F. Casteleiro Liceti.

*Sesenta años de historia de las radiocomunicaciones de la Aviación Civil en Canarias*, Manuel Quesada Auyanet.

*Vuelo del Plus Ultra*, Antonio Gutierrez Padilla.

*La Historia de la Lufthansa*, Joachim Watchel, Werner Bittner, Franz Preuschoff.

*Crónica de la Aviación Española*, Beatriz Pecker, Carlos Pérez Grange.

Quedan reservados todos los derechos. No se permite la cesión o copia de parte o del total de este libro, ni el uso ni comunicación del mismo sin la autorización escrita de Aena.

Edita: Aena

Investigación, documentación,

diseño gráfico y composición: Marta Illescas Núñez

Redacción: Juan Luis Soto - Miren Zaitiegui

Imprime: Campillo Nevado, S.A.

I.S.B.N.: 84-606-2373-4

D.L.: M-39.286-1995