

1930-1980

El aeropuerto de Gran Canaria, cincuenta años de servicios

El día 7 de Abril de 1980, nuestro aeropuerto de Gran Canaria, conocido hasta muy recientemente con el nombre de "Gando", celebró el 50 aniversario de su fundación, es decir, sus Bodas de Oro.

El archipiélago canario, situado en el Atlántico, se encuentra en el tráfico de tres continentes: Europa-Africa-América, ocupando una situación privilegiada, tanto para la navegación marítima como para el transporte aéreo, puesto que es un punto obligado de paso para las relaciones comerciales que se establecen en gran parte del mundo. Este factor de la situación era motivo de que los canarios soñaran con la creación de un aeropuerto desde el año 1921, sueño que más tarde cristalizaría.

Como anécdota hay que recordar que el primer avión que aparece en la isla fue allá por el año 1913, no existiendo aún zona de aterrizaje. Dicha avioneta, al encontrarse sin combustible suficiente para seguir su destino, realizó un aterrizaje forzoso en una planicie, lugar que hoy se conoce con el nombre de "Las Escaleritas", causando dicho suceso gran expectación entre los isleños, ya que era el primer aparato volador que pasaba por la isla. Su piloto, un francés llamado Leoncio Garnier. Más tarde, el piloto Lefranc aprovecharía la situación de Las Palmas para detenerse en ella, con el fin de reponer combustible, en su vuelo Francia-Marruecos-Las Palmas-Dákar.

En 1922, aparece en la bahía del Puerto de la Luz un hidroavión portugués, pilotado por el almirante lusitano Gago Goutinho y por Sacadura Cabral, en su ruta Lisboa-Brasil. Hizo escala técnica en nuestra bahía para luego continuar su viaje. Era la primera travesía aérea del Atlántico Sur, teniendo por esto gran resonancia mundial.

Ya remontándonos al 18 de Enero de 1924, sobre las desérticas llanuras de Gando aterriza por primera vez la escuadrilla mandada por el comandante Delgado Brackenbury, formada por un hidroavión "Dornier VR" y tres aparatos "Breguets XIV", en su raída Melilla-Cabo Juby-Canarias.

Aunque, tal vez, la hazaña más memorable fue cuando dos años más tarde, en Enero de 1926, amerizó en la bahía del Puerto de la Luz el hi-



droavión de casco llamado "Plus Ultra". Dicho aparato era un "Dornier Wall", bimotor, pilotado por Ramón Franco Bahamonde, acompañado por el radiotelegrafista Durán y el mecánico Ruiz de Alda. Su objetivo era atravesar el Atlántico con rumbo a la Argentina. Partieron de Palos de Moguer (Huelva) el 22 de Enero, haciendo escala en Gran Canaria y en el archipiélago de Cabo Verde. Nuestra bahía se convirtió en escenario de un gran espectáculo donde acudieron muchísimos canarios llamados por la curiosidad de este primitivo aparato. Este hecho fue todo un éxito para España ya que supuso atravesar este ancho mar que nos baña, a través de varias escalas, culminando felizmente su viaje en Buenos Aires el 10 de Febrero de ese mismo año.

Otro suceso curioso fue el protagonizado a comienzos de 1927 por un hidroavión procedente de Uruguay. La tripulación estaba formada por el piloto Tydeo Larre, los capitanes Glauce e Ibarra y el mecánico Riboli, despegando el 3 de Febrero, en que continuaron viaje a la península itálica. Este aparato sufrió una avería en las proximidades de las costas de Africa occidental, teniendo que salir a nado sus tripulantes hasta llegar a una de las playas más próximas de este lugar; por desgracia, fueron cautivados por una tribu indígena la cual, para la liberación pidió un rescate, dándose el caso de que fue España la que pagó. Más tarde, Uruguay nos lo devolvería. Como anécdota contaremos que este dinero fue destinado a la construcción de un monumento en Madrid, dedicado al gran insigne escritor D. Miguel de Cervantes Saavedra.

En ese mismo año, el Gobierno hizo pública su política de dotar al país de aeropuertos nacionales, fijando localidades, entre los que se encontraba uno para Canarias, pero sin

concretar su emplazamiento. El 18 de Octubre de 1929 el Cabildo adoptó el acuerdo de solicitar la instalación de un aeropuerto en Gran Canaria, aprovechando la oportunidad dada por el Gobierno para estas islas. En el pensamiento de los canarios estaba cada día más arraigada la idea de establecer una línea aérea que uniera al archipiélago con el resto de la civilización.

Al principio se buscó una explanada para el aterrizaje, cerca del Puerto de la Luz, eligiendo la actual zona de Altavista, siendo estudiada ésta por unos técnicos los cuales desaconsejaron tal proyecto. También se intentó en Gáldar, ya que el municipio ofrecía al Cabildo los terrenos situados en el llamado Lomo de Barrial. No obstante, será en 1928 cuando unos extranjeros piensan que Gando puede ser un buen aeropuerto, ya que unos aviones alemanes aterrizan allí sin ningún obstáculo. Entonces se rechaza la idea de construirlo en los lugares ya mencionados, puesto que Gando presenta unas condiciones óptimas como el estar protegido de los vientos por la punta que lleva su nombre y por la de Arinaga. Además, el aterrizaje a finales del año 1929 de la avioneta "Arado IV", pilotada por don Ernesto Navarro decidirá totalmente que es esta llanura el lugar idóneo. En vista de todos estos acontecimientos, la opinión pública se ocupará más intensamente del asunto. El 3 de Febrero de 1930, el Cabildo Insular de Gran Canaria hará las gestiones necesarias para la instalación del tan deseado campo de aterrizaje. Por fin llegó el día 7 de Abril de 1930, en el que siendo rey de España S. M. D. Alfonso XIII, se firmó la Real Orden que entre otras cosas decía:

S. M. el Rey se ha dignado disponer:

1.º Que se declare Aeropuerto Nacional la instalación que se haga en Gando, terrestre y marítima.

2.º Una vez que se disponga del campo ofrecido por el Cabildo Insular, debe nombrarse la junta del aeropuerto, que formulará el proyecto para ser elevado a la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreos.

La noticia apareció publicada en la "Gaceta de Madrid" al día siguiente siendo recibida con gran entusiasmo y alegría por todos los habitantes del archipiélago.

Sobre las áridas llanuras de Gando comenzaron a realizarse obras encaminadas a dotarlas de pistas, hangares y otros elementos de la navegación aérea. A partir de 1930 es cuando comienza la auténtica historia de Gando como aeropuerto de la isla, atrás quedarían olvidados algunos pasajes de su pasado, tales como la llegada de Diego de Herrera a estas costas cinco siglos atrás, efectuando varias incursiones, llegando a construir en este lugar una torre que aunque más tarde sería destruida por los nativos, de nuevo sería construida y que bajo el pretexto de negociaciones mercantiles se alzaba en la playa, pero cuyo verdadero fin no era otro sino servir de baluarte a las entradas que en lo sucesivo se intentarían por este lugar. Estas expediciones fueron el preludio de la conquista de Gran Canaria, llevada a cabo años más tarde por los españoles bajo el patrocinio de los Reyes Católicos.

En el año 1930 empezaron a venir aviones de la compañía alemana "Cónдор", que hacía viajes de Alemania a Río de Janeiro, con escala en el aeropuerto de Gando. También en el mismo año llegaría a Gran Canaria el dirigible "Gran Zeppelin", construido en Alemania, que al pasar por la isla se acercó al aeropuerto, bajando a la máxima que le permitía el acercamiento a tierra, para tirar sacos de correspondencia para familiares alemanes que se encontraban en ella. En el mes de abril de ese mismo año harían su aparición los italianos con los aviones "Saboyas" que hacían el vuelo de Italia a América del Sur, con escala en nuestro aeropuerto. Por esta fecha celebraba Gando las fiestas por su reconocimiento oficial. Al mes siguiente del decreto, declarándolo aeropuerto nacional, un avión Ford, de CLASSA (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A.) inauguraba el servicio aéreo semanal con la Península. Al mismo tiempo la situación de la isla empieza a ser conocida y obligada, tanto para las necesidades de repostaje, como punto de paso en las rutas nacionales e internacionales.

Está clasificado por la O.A.C.I. con la máxima categoría internacional

De 1931 data la construcción del primer hangar en lo que es hoy Base Aérea. Dos años más tarde se autorizaría a la Cía. LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas) para que sustituya a CLASSA en el vuelo semanal Península-Canarias, cubierta inicialmente por trimotores "Focker".

El 25 de noviembre de 1933. Llegaba a la bahía del Puerto el hidroavión "Albatros", tripulado por el famoso aviador norteamericano Carlos Lindberg, en compañía de su esposa. Esto es, al cabo de pocos meses después de haber realizado su gran odisea, cuando partiendo de Nueva York en un pequeño avión, "El Espíritu de S. Luis", atravesó en solitario el Atlántico Norte para llegar al aeropuerto de París, sin escalas. La Corporación Insular le invitó a visitar Gando, del cual él hizo grandes elogios.

Posteriormente, en 1936, la Compañía "Iberia" enviará a tres de sus aviones a nuestro aeropuerto para trabajar en él, que fueron bautizados con los nombres de "Gran Canaria", "Tenerife" y "Archipiélago Canario".

Situándonos ya en fechas más cercanas, el 30 de Septiembre de 1961, tomó tierra en el aeropuerto de Gran Canaria el primer avión a reacción: un Caravelle de "Sabena". Acudió a verle muchísima gente procedente de los rincones más apartados de la isla. Hecho similar sucedió cuando años después por primera vez pisó en Gran Canaria el famoso y supersónico "Concorde". Antes, en 1968, llegaría a nuestro aeropuerto el primer avión DC-8 super-63, que "Iberia" bautizaría con el nombre de "El Españolito".

Sobre la visión actual de Gando, hay que decir que es uno de los más fluidos aeropuertos del tráfico internacional. En 1971 pasaron por él una media de tres millones de pasajeros con destino Europa-América y América-Europa.

Con respecto a su estructura interna, posee una moderna terminal de pasajeros, de casi reciente inauguración, puesta en servicio en 1973. Es bastante completa aunque continuamente se sigue renovando, a medida que las técnicas de aviación comercial avanzan. Su forma es lineal porque es más adecuado para una ampliación en el futuro. Dispone actualmente de dos pistas de 3.100 metros de longitud, la segunda de ellas de reciente inauguración. Disponiendo además, de una tercera, de drenaje. Cuenta con dos plataformas para

estacionamiento de aeronaves y dos terminales, una de carga y otra de pasajeros. Su sistema de ayudas de aterrizaje permite la utilización del aeropuerto en todo tiempo, lo que, unido a sus magníficas instalaciones y a sus condiciones meteorológicas, lo hace uno de los aeropuertos españoles dotados de más seguridad.

Con respecto al tráfico de pasajeros tenemos que se ha experimentado una notable evolución, sobre todo en los años sesenta, como consecuencia de la oleada turística que llega al archipiélago, hecho que nos demuestran las estadísticas:

1940	2.164 pasajeros	
1945		
1950	32.741	»
1955	77.105	»
1960	149.093	»
1965	795.297	»
1970	1.869.837	»
1975	3.983.416	»
1979	4.583.324	»

Referente a los años 1943-44-45, no hay cifras referidas puesto que se suspendió el servicio bisemanal que entonces unía a nuestra isla con la Península, a causa de la 2.ª Guerra Mundial, volviéndose a reanudar en 1946.

Durante 1979, teniendo en cuenta los datos, por nuestro aeropuerto pasaron más de 4 millones de pasajeros, superándolos:

- 1.º Madrid con 10.520.237
- 2.º Palma de Mallorca con 7.876.698
- 3.º Barcelona con 6.085.045

Ocupando el de Las Palmas la 4.ª posición nacional.

Según la clasificación de los Aeropuertos Nacionales de 1968, el de Las Palmas es de categoría 1.ª especial y de acuerdo con la clasificación OACI es de categoría "A", es decir, la máxima tanto en una como en otra clasificación.

Ya queda decir solamente que debemos de tener en cuenta que el ser isla nos aísla. Este fenómeno nos hace ver la importancia que para Canarias tienen todo tipo de comunicaciones. Así, a través de su historia, los puertos canarios, primero, los aeropuertos, ahora, han sido medios necesarios para una región carente de comunicación terrestre. No ya sólo con la Península y con el extranjero, sino entre las mismas islas.

José María Santana Guerra