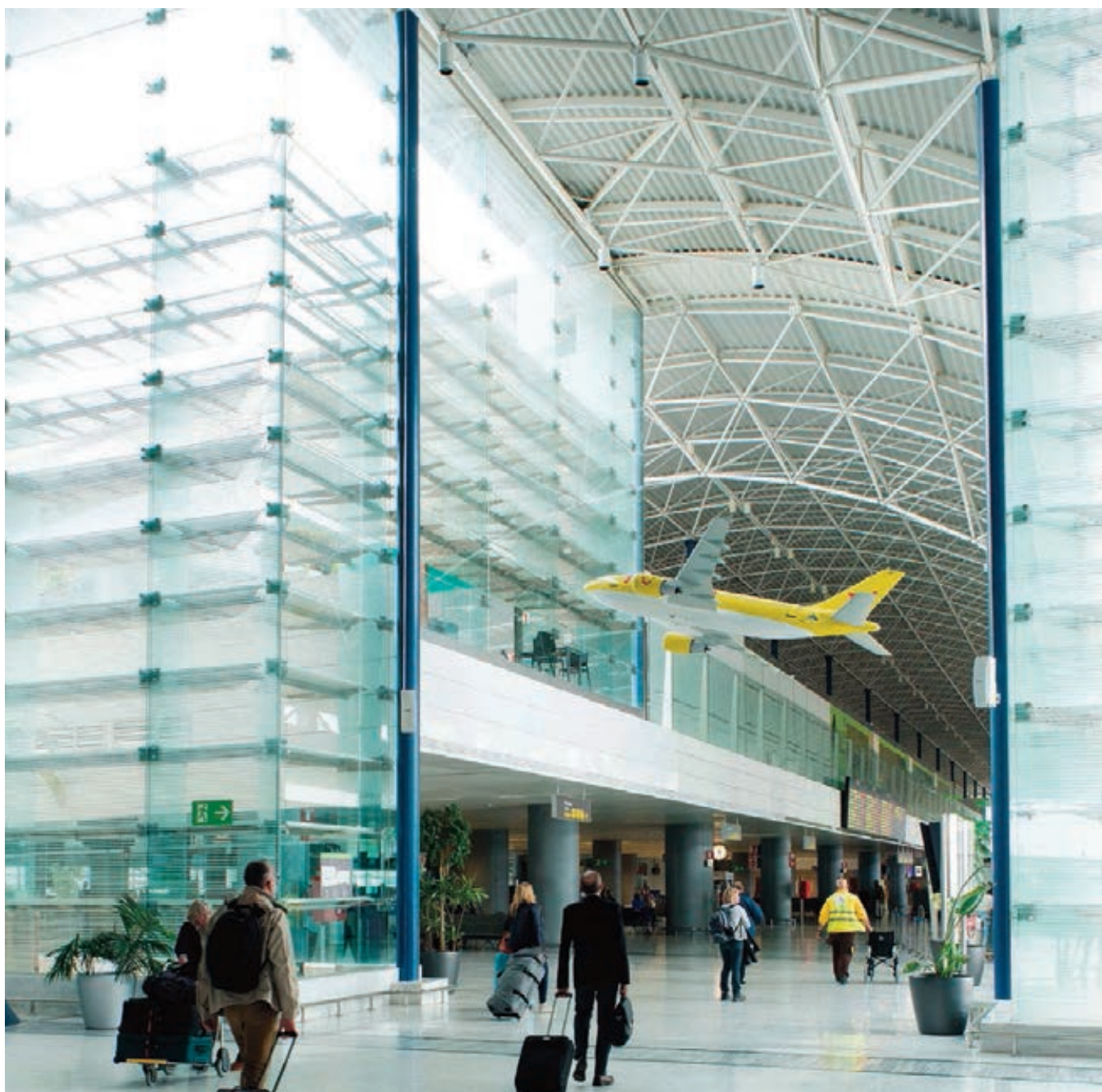


El aeropuerto de Fuerteventura cumple 50 años

Punto de unión con el mundo





► Dos aspectos del interior del edificio terminal tras la reforma iniciada en 2010.

Situado en El Matorral, a tan sólo cinco kilómetros de distancia de Puerto del Rosario, la capital de la isla, el aeropuerto de Fuerteventura ha jugado un papel determinante en su desarrollo turístico y, por tanto, como catalizador también de su economía. Con un tráfico de pasajeros procedentes en su mayoría de la Unión Europea, durante el año 2018 recibió a 6.118.840 personas en las 51.541 operaciones de vuelo que registró, mientras que el tráfico de mercancías alcanzó las 874 toneladas.

Separada del continente africano por apenas un centenar de kilómetros, la isla de Fuerteventura contaba con poco más de 10.000 almas a comienzos del pasado siglo. La ganadería caprina, en el interior, y la pesca, en algunos pequeños núcleos del litoral, eran los escasos recursos de una población condenada históricamente a la emigración. Quizá la más aislada y también la más desértica de las siete islas, no es extraño que su única fama le viniera como

acreditado lugar de destierro. Allí cumplieron condena, entre otros nombres ilustres, Miguel de Unamuno, el diputado republicano Rodrigo Soriano y también el legendario anarquista Buenaventura Durruti. La aviación, sin embargo, empezó pronto a cambiar esas condiciones de destino extremo, y a traer para sus habitantes una fuente más estable de ingresos: el turismo, que hoy representa más del 80% de su PIB.



► Fingers junto a la terminal.

Tefía, de aeropuerto a colonia penitenciaria

Un 14 de septiembre de 1969 tomaba tierra en la pista del aeropuerto de El Matorral un Focker 27 de Iberia procedente de Las Palmas y con destino a Lanzarote. Se inauguraba así oficialmente el flamante nuevo aeropuerto de Fuerteventura. No era, sin embargo, el primero del que disponía la isla. Antes, en 1924 habían amerizado hidroaviones de la empresa Latécoère en la ensenada cercana a Puerto de Cabras, con el fin de estudiar el terreno y establecer puntos de escala en sus rutas desde África al continente americano a través de las Canarias. Y poco más tarde, ya en los primeros años 30 del pasado siglo, la compañía LAPE (Líneas Aeropostales Españolas) había levantado un pequeño campo de vuelo, en realidad una improvisada explanada en la carretera de Tetir que servía como escala para sus vuelos de enlace entre la península y las islas. El objetivo era también disponer de un enlace con el cercano aeródromo militar de Cabo Juby, en suelo africano, en el protectorado español del Sáhara Occidental.

Luego, casi una década después, ya concluida la Guerra Civil, el Ejército del Aire elabora un plan de defensa aérea para las Islas Canarias y proyecta, en 1941, un nuevo aeropuerto en unos baldíos del municipio de Tefía, en la planicie de Muchichafe, a unos 20 kilómetros de Puerto del Rosario. Se consideró que el lugar quedaba lo suficientemente lejos del alcance de la artillería naval, y para la pista, únicamente señalizada con unas toscas balizas, se utilizó el suelo natural y se levantaron unos barracones de madera para alojar a una guarnición de unos 20 hombres. Despejada de piedras y compactada la pista en las zonas más bacheadas, casi un año más tarde, en 1942, aterrizó por primera vez allí un Junkers Ju-52 del Ejército del Aire. Dos años después, a partir de 1944, comenzarían a aterrizar con regularidad aviones militares y, en 1946, tras el decreto que autoriza al Ministerio del Aire a abrir al tráfico civil algunos de sus aeropuertos, en el aeródromo de Tefía se inician los primeros trabajos de adaptación para hacer posible la escala de aviones de compañías comerciales.

De este modo, apenas un año después, en 1947, comienzan ya a aterrizar los JU-52 de Iberia, con una frecuencia de un vuelo por semana. Y, junto a los pocos pasajeros, en total alrededor de 750 personas al año, llegan también el correo, paquetes postales y, sobre todo, bienes de primera necesidad como medicinas con las que se pueden abastecer las contadas farmacias de la isla.

En 1947 comenzaron a llegar al aeródromo de Tefía los primeros pasajeros a bordo de los JU-52 de Iberia

Hubo al parecer, durante esos años, coincidentes con los de la Segunda Guerra Mundial, otro enigmático aeropuerto en la península de Jandía, al sur de la isla, en una de sus zonas más desérticas y despobladas. Hasta allí llegó en 1928 el ingeniero ale-

mán Gustav Winter Klingele, especializado en la instalación de centrales termoeléctricas y que algunos años antes ya había puesto en marcha varias de ellas, tanto en la península como en las Canarias. Gustavo “El Alemán”, como llegó a ser más conocido, tras la venta de sus participaciones en la Compañía Insular Canaria Colonial de Electricidad y Riego, decide comprar a los marqueses de Lanzarote, por entonces condes de Santa Coloma y Cifuentes, Grandes de España, la casi totalidad de los terrenos de la península de Jandía, una extensión de 178 km² que es uno de los últimos relictos señoriales de Canarias. En 1937, en la ciudad de Burgos, proclamada capital del alzamiento franquista, Winter firma con los herederos un contrato de arrendamiento, por valor de 9.000 pesetas, con derecho a compra de toda la propiedad. Luego, finalizada la Guerra Civil y a través de una sociedad instrumental, Winter adquiere finalmente las tierras de Jandía por unas 250.000 pesetas a las que se añaden su impresionante Hispano Suiza, del que se encapricha uno de los herederos de los condes. La intención declarada de Winter es establecer allí

► Zona de llegadas.





► Plataformas de embarque.

un emporio pesquero, con fábricas de conservas, salazones, una factoría de hidrógeno para la producción de hielo; también, en las tierras del interior, explotaciones agrícolas y ganaderas. Y junto a esos proyectos, entre 1940 y 1941, en un paraje cercano a la costa, diseñada por él mismo, Winter construye en secreto una pista de aterrizaje de 800 metros de longitud. Su utilización durante los años del conflicto bélico es un enigma frecuentado por toda suerte de especulaciones, al igual que los terrenos costeros donde Winter levantó una encastillada mansión y que algunos informes de la inteligencia aliada identifican como lugar frecuentado por los submarinos alemanes, utilizado como fondeadero y punto de suministro y repostaje en sus patrullas por el Atlántico. Finalizada la guerra, el lugar y la pista de aterrizaje siguieron siendo objeto de toda suerte de rumores y leyendas que lo relacionan con la operación Odessa diseñada por las SS y lo convierten en el último punto de fuga de sus oficiales y otros responsables del gobierno nazi en su huida hacia Argentina y Brasil. Ciertos o no, en 1950 el general en jefe de la Zona Aérea de Canarias decidió prohibir su utilización y obligar a que cualquier aeroplano que tomara tierra en Fuerteventura lo hiciera en el aeropuerto de Tefía.

De Tefía a El Matorral

Sin embargo, muy pronto, en los primeros 50, se hacen evidentes las enormes carencias de las instalaciones de Tefía: su aislamiento en el interior de la isla, la ausencia de carreteras y caminos practicables para vehículos de ruedas... Los responsables de las instalaciones militares solicitan traslado a un nuevo emplazamiento más cercano a la capital, eligiéndose unos baldíos en la zona de Los Estancos, donde se construye una pista de 1.350 metros de longitud y donde, en 1951, con enorme expectación, aterriza ya un DC-3 de Iberia. El Ministerio del Aire cierra definitivamente el aeródromo de Tefía en 1952 y traspasa las dependencias al Ministerio de Hacienda y luego al de Justicia, que decide establecer allí una colonia y campo de trabajo para la redención de penas de vagos y maleantes, donde se confinará a unas 200 personas, en su mayoría presos comunes, políticos y homosexuales.

Mientras, avanzados los años 50 y pese a sus cada vez más evidentes carencias —exposición de los aeroplanos a los fuertes y cambiantes vientos de norte y sur, cruce de la carretera de Tetir—, el aeropuerto



► Torre de control y, debajo, vía de servicios.

de Los Estancos prosigue su desarrollo con la construcción de una segunda pista, finalizada en 1955, nuevos barracones para la tropa, aljibes de gran capacidad para almacenar el agua de lluvia, torre de control y edificio terminal. Hacia ese año, el aeropuerto es ya utilizado por unos 1.150 aviones al año y unos 5.200 pasajeros. Sus instalaciones de uso civil se amplían también con personal administrativo y de servicios, entre ellos un médico que debía atender no sólo cualquier contingencia acontecida al pasaje sino también las evacuaciones, pues aún la isla no cuenta con ningún hospital.

Pese a todos los esfuerzos de mejora se comprueba que Los Estancos nunca podrá satisfacer las exigencias de un aeropuerto de carácter internacional y se comienzan a buscar nuevos emplazamientos, barajándose tres posibles junto a Puerto del Rosario y eligiéndose finalmente los de la zona de El Mar-torral, a unos 5 km de la capital mayorera.

Tras un complicado proceso de expropiación, las obras se inician en 1966 y su desarrollo significará sortear todo un cúmulo de dificultades. Toda la máquina pesada de la isla se reduce a una docena de tractores, y para transportar los primeros *bulldozer* y motoniveladoras se recurre a una lancha de desembarco norteamericana prestada por la Marina. Ante el lento avance de las obras, el Cabildo decide subcontratar la mayor parte del proyecto con la empresa Cubiertas y Tejados. Se da



un nuevo empuje así a las obras de infraestructuras y urbanización, de modo que en septiembre de 1969 el flamante aeropuerto internacional de Fuerteventura en El Matorral está ya listo para su inauguración.

El primer avión en tomar tierra en la nueva pista del aeropuerto de El Matorral será un Focker 27 de la compañía Iberia, que hacía el trayecto Las Palmas-Fuerteventura-Lanzarote. A partir de ese momento el número de operaciones anuales efectuadas comenzará a crecer a ritmo vertiginoso, alcanzándose las 5.408 en 1972. Aumentan también las compañías que tienen como destino el aeropuerto; Spantax se suma a Iberia y, en 1973, la compañía Condor comienza a efectuar vuelos directos que conectan con varios países europeos a través del trayecto Düsseldorf-Puerto del Rosario. El desarrollo turístico de la isla cobra pleno auge y con él tiene lugar un espectacular despegue económico, que conlleva un importante retorno de población. En el aeropuerto aumentan también el número de vuelos, frecuencias y destinos, de modo que en el año 1978 se hacen necesarias nuevas obras de mejora y ampliación.

Hacia 1992 el aeropuerto alcanza ya un tráfico anual de más de 1.600.000 pasajeros. Semejante volumen obliga a un replanteamiento de su capacidad y a una profunda reforma del área terminal y estacionamiento de aeronaves. Las obras de la



► Área infantil. Debajo, vista del terminal desde los jardines.

nueva terminal se inician en 1994 y se emprende también la construcción de una plataforma de aeronaves, una calle de rodadura paralela a la pista de vuelo, una central eléctrica y una nueva carretera de acceso.

En 2010, con un tráfico anual superior ya a los 4 millones de pasajeros, fue necesario acometer una nueva remodelación, la de mayores proporciones hasta la fecha. Con un presupuesto de 237 millones de euros, a fin de interferir lo menos posible en las operaciones y actividades diarias, las obras de am-





► Acceso principal y, debajo, dársenas y zona de parking.

pliación, cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional de la Unión Europea, se desarrollaron en tres fases coordinadas entre sí: en la primera se llevaron a cabo los trabajos en la nueva zona de llegadas, donde se instalaron 6 nuevos hipódromos de recogida de equipaje hasta alcanzar los 13 actuales. En la segunda fase se construyó la nueva zona de embarque, dotada con otras 12 puertas más, que elevaron a 24 el total, y 6 nuevas pasarelas telescópicas hasta alcanzar las 13 de que dispone hoy el aeropuerto. Por último, en la tercera fase se construyó la nueva zona de facturación, do-

tada con otros 31 nuevos mostradores hasta sumar un total de 65. Además de la ampliación del edificio terminal, se realizaron otras actuaciones de mejora, como la construcción de una nueva torre de control, la ampliación de la plataforma y la instalación del sistema automatizado de tratamiento de equipajes. Con todo ello, el aeropuerto consiguió aumentar su capacidad operativa hasta un tránsito anual estimado en torno a unos 8 millones de pasajeros anuales.

También en el entorno se procedió a una adecuación que incluyó nuevas zonas de ajardinamiento y diversas actuaciones destinadas a mejora medioambiental. Así, se restauraron las zonas afectadas por las obras con plantaciones de especies autóctonas, especialmente allí donde mejor podían servir de barrera natural y reducir el impacto acústico y visual de la actividad aeroportuaria. Se construyó, además, una desaladora.

Gracias a la nueva configuración y al rediseño de la operativa, el aeropuerto consiguió disminuir también los sobrevuelos y su impacto acústico en Puerto del Rosario, actuaciones todas que le permitieron obtener la certificación ISO 14001, conforme a los requisitos internacionales de gestión medioambiental.



Antonio Recuero / Fotos:Aena