

Volver a llorar

■ ERICK CANINO, S/C de Tfe.

Treinta años no son nada. Para Jan Groenewoud, con siete consanguíneos entre las víctimas del 27 de marzo de 1977 en Los Rodeos, treinta años no son nada. Tenerife conoció ayer de las lágrimas de los familiares. Desde sus ojos recordaron que ni siquiera todos los minutos de tres décadas sirven para tapar las grietas de los malos recuerdos. Lágrimas hacia el cielo, fuera de cualquier marco temporal. 583 víctimas son muchas víctimas y en una reunión conmemorativa tan grande como la de ayer la congestión del dolor sólo puede traducirse en las repeticiones de llantos sordos.

La Mesa Mota se llenó de autoridades. Todos ellos se sentaron a la izquierda de los supervivientes que acudieron a la cita y de los familiares de las víctimas. Justo en frente, una amplia representación de medios de comunicación tanto locales, como nacionales y foráneos.

El protocolo y la oficialidad también tuvieron su fin en este encuentro conmemorativo a las tres décadas del accidente. Las palabras dejaron paso a la vida misma y fue entonces cuando la ingente cadena humana de familiares y supervivientes se hicieron protagonistas de manera activa. Todos, uno por uno, tuvieron la oportunidad de desfilar delante de la estructura de



El acto celebrado en la Mesa Mota fue también motivo de lágrimas entre los familiares de las víctimas./ RUTH DIONIS

18'25 metros y tocar con sus manos el símbolo que honra la memoria de los muertos en un emplazamiento con un marco espectacular. Justo detrás, la generosa vista de la vega lagunera.

Frente al monumento se sucedieron las fotografías, los rezos al cielo, las ofrendas florales y las lágrimas. El camino de ida hacia el monumento y de regreso se con-

virtió en un paseo lento y sentido. Era el momento del recuerdo multitudinario y 30 años no son nada. En este caso no.

Hubo llantos. Algunos ojos quebrados y más de una cara descompuesta. Era el momento del recuerdo multitudinario. Después del protocolo y la oficialidad, todo se volvió humano. 27 de marzo del 2007: volver a llorar.

CASO DEL URANIO

Los Verdes pide oficialmente que se hagan públicos los informes

■ EL DÍA, S/C de Tfe.

El grupo político Los Verdes solicitó ayer de manera oficial al delegado del Gobierno, José Segura Clavell, que se interese ante el Ejecutivo central por los informes que recogen los datos de la deflagración y recuperación de restos de uranio empobrecido de los dos aviones Boeing 747 siniestrados en 1977 en Tenerife. Los Verdes pide que su petición se haga extensiva a los organismos competentes de seguridad nuclear y del Ministerio de Industria o, en su caso, cualquier otra dependencia del Estado que haya tomado parte en particular, con el fin de esclarecer qué ocurrió con los restos.

Carlos Tabares de Nava Ponte*

La construcción del aeropuerto de Los Rodeos: detalles históricos sobre su ubicación (I)

HASTA PRINCIPIOS del siglo XX, el único medio de comunicación de las Islas con el exterior había sido el mar. Por ello, disponer de transporte aéreo significaba poder comunicarse con el mundo. Pocos temas despertaron tanto interés en la opinión pública como nuestro primer aeropuerto. Por otro lado, Canarias es punto de escala entre Europa, África y América. Algunas compañías extranjeras quisieron establecer un aeropuerto en ellas como lugar de parada y repostaje de sus aviones, firmando convenios aeronáuticos con diferentes naciones europeas para autorizar la utilización del archipiélago canario como escala.

Según relata Dña. Carmen Rosa Centeno en la publicación del Cabildo Insular de Tenerife "Imágenes para una historia 1913-1988", los primeros "campos de aterrizaje" con que contó la isla fueron la Finca del Real, en La Laguna (primera exhibición aérea en 1913 a cargo del piloto francés M. Pierron), y el Llano de Regla (segunda exhibición en terrenos más apropiados tras el fracaso de la primera).

En 1919 se proyectaba un servicio aéreo con América. Canarias representaba un excelente punto estratégico y el Cabildo decidió actuar: ofreció al Estado el solar costero situado entre El Bufadero y la cantera de La Jurada con el propósito de instalar un campo de aviación en Santa Cruz (partiendo de un proyecto francés para la instalación de una base de hidroaviones). El proyecto resultó fallido al desestimar el Ministerio de la Marina. Comenzó así un largo período de estudios y presentaciones de proyectos en busca de un emplazamiento adecuado para el ansiado aeropuerto. Se barajaron nombres como La Cuesta (en 1923, propuesto por las líneas aéreas Latécoère, para la línea Canarias-Cabo Juby-Casablanca-Málaga), Los Cristianos (en 1929, propuesto por la compañía alemana Hansa para la línea Alemania-Argentina), Los Rodeos (en 1929 la futura llegada de un avión alemán impulsó al Cabildo a arrendar unos terrenos como campo de aterrizaje), Los Llanos de Maja (en las Cañadas del Teide, que servirían de campo auxiliar con una pista de 4 kms, con una rápida conexión a la carretera de Las Cañadas al Portillo, para cuando las condiciones meteorológicas de Los Rodeos no fueran favorables), Lomo del Caballo, en Candelaria (en 1933, el ingeniero jefe de Aeropuertos estudió estos



terrenos como adecuados para la ubicación del futuro campo de aterrizaje, aunque fueron posteriormente descartados), Montaña Roja (zona que fue ocupada décadas después por el actual aeropuerto del Sur-Reina Sofía), El Socorro-Güímar (en 1935 el Cabildo aprobó un proyecto del arquitecto Marrero Regalado para un aeropuerto en esta zona tras un concurso de ofertas de terrenos)...

Para que la Isla fuese incluida dentro del plan aerpostal era necesario que todo quedara resuelto con rapidez, por lo que, en la visita de 1933, el ingeniero jefe de aeropuertos D. Carlos Borbón y el técnico teniente de navío D. José Galán recabaron información del Observatorio Meteorológico acerca de las condiciones meteorológicas de los terrenos de Los Rodeos y de los terrenos denominados "San Lázaro", en las afueras de La Laguna (para determinar la presencia o ausencia de nieblas) y se pidió a la Dirección Aeronáutica el envío de un técnico para visitar los lugares propicios, siendo asesorado por el personal de la Oficina de Vías y Obras Insulares. El técnico, D. José Galán, realizó un estudio de toda la isla, considerando como terrenos más adecuados en las costas de la isla los situados en Montaña Roja (que, como se apuntó antes, son los actualmente ocupados por el aeropuerto Reina Sofía). En el interior de la isla designó como aceptables Los Rodeos y Las Cañadas (el campo de Los Rodeos era aconsejable mantenerlo para fines turísticos y estar cerca de Santa Cruz, contando con Llano de la Maja-

Las Cañadas como campo auxiliar en el caso de que Los Rodeos quedara fuera de servicio); el resto de terrenos probables fueron desechados por ofrecer escasas dimensiones o ser demasiado costosas las obras a realizar.

En los siguientes años se consideró también la posibilidad de realizar en Santa Cruz un aeropuerto, que ofrecería excelentes posibilidades de convertirse en aeropuerto marítimo, apto para el empleo de hidroaviones, utilizados en los vuelos de unión con Guinea y Sudamérica. Pero el puerto de Santa Cruz tenía un problema de dimensiones en esos momentos al encontrarse en obras: el dique Sur, incompleto, y el proyecto del dique Este, recién aprobado pero sin comenzar. Se optó por emplear en esas rutas aparatos del tipo anfíbio, que podían aterrizar indistintamente en tierra o mar.

En 1935 el Cabildo abrió un concurso de ofertas de terrenos, con destino a la construcción del aeropuerto de Tenerife en los términos municipales de: La Laguna (Los Rodeos)-La Cuesta, Güímar (El Socorro) y Arona (Las Galletas-Los Cristianos).

En junio de ese año, el director general de Aeronáutica, Sr Warleta, visitó los posibles campos de aviación de Montaña Roja (zona del actual aeropuerto del Sur), Los Rodeos y el Llano de la Maja (en Las Cañadas del Teide). A raíz de esta visita, don Maximino Acea, presidente del Cabildo en esa época (abril 1931-enero 1936) recibe la noticia de que Tenerife queda incorporada a la red de comunicaciones aerpostales españolas y se propone seguir con el campo de Los Rodeos y superar el problema de la niebla con el ya mencionado campo auxiliar en Montaña Roja.

Opiniones recogidas en la prensa de la época se oponen a los cuantiosos gastos que representa hacer el aeropuerto de Los Rodeos y otro de carácter auxiliar, considerando mejor otros terrenos cercanos a Santa Cruz, como son la zona de El Sobradillo, La Cuesta, Los Baldíos y el Llano del Moro, o la comprendida entre la finca Ballester y la carretera de El Rosario; o incluso en las afueras de Santa Cruz, en Ofra o junto a la Refinería.

El concurso del Cabildo aprueba el proyecto del arquitecto José E. Marrero Regalado en la zona de El Socorro (Güímar), rebautizándolo como La Hidalga, al ser considerado el primer nombre de mal agüero. El alcalde de Güí-

mar, deseoso de la construcción dentro de su término municipal, ofrece los terrenos a mitad de precio, sin arbitrio de los materiales trasladados a la obra, suministro gratis de agua y construcción a su cargo de la tubería o canalización precisa.

En 1936, el inspector de Aeropuertos, señor Navarro, después de una visita a la isla, informó de que el aeropuerto sería en Los Rodeos, ya que podía aterrizar un setenta y cinco por ciento de los días; para el veinticinco por ciento restante se construiría un pista auxiliar de 600 metros por 100 en El Socorro. Como es bien conocido, se construyó el aeropuerto de Los Rodeos, y se continuó hablando de la pista auxiliar que nunca se llevó a cabo.

Ya definida por el Ministerio del Aire la localización del aeropuerto, en un documento del Cabildo de 1944 titulado "Notas para una propaganda del Aeropuerto de Los Rodeos" se afirma que "el lugar elegido para establecer el Aeropuerto, en una Isla abrupta como Tenerife en la que parecía imposible que se pudiese explanar el campo de vuelos necesario, ha sido la planicie denominada los Rodeos, próxima a la Ciudad de La Laguna, (...), el paisaje de lugar de emplazamiento, a 600 metros sobre el nivel del mar, en una zona constantemente verde, es el más contrario al que pudiera imaginarse pensando en Canarias, país próximo a África, tierra de palmeras y nopales, (...) se encuentra próximo a La Laguna, antigua capital de la Isla y que actualmente es la sede de la Diócesis de Tenerife y Capital universitaria de Canarias. Cuando estén terminadas las obras de la Universidad de San Fernando, en la que se trabaja a un ritmo muy intenso, y puedan funcionar todas sus Facultades, es indudable que han de constituir un importante foco de cultura, cuya influencia es de esperar llegue a tierras Hispano-Americanas, (...) el subsuelo está constituido por rocas basálticas y fonolíticas cubiertas por una gruesa capa de tierra compacta que durante todo el año se encuentra cubierta de hierba proporcionando una excelente superficie de aterrizaje. Los vientos dominantes son los del cuadrante Noroeste y ello se tuvo en cuenta al estudiar la orientación del campo. Da una idea clara de la gran división de la propiedad de la Isla el hecho de que se ocuparon terrenos de 128 propietarios para alcanzar una superficie de 110 hectáreas, (...). Tenemos así un aeropuerto que ha de servir de base a nuestras comunicaciones con la Península y está llamado a ser escala para las líneas de América del Centro y del Sur (independientemente de su privilegiada situación geográfica), por la tradición Hispano-Americanista de nuestras islas y los sólidos lazos culturales y afectivos que las unen con los países de habla española".

*Ingeniero industrial