

## 0. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO



**0. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO.....0.1**

0.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS..... 0.2

0.1.1. AEROPUERTO DE BUENAVISTA..... 0.2

0.1.2. AEROPUERTO DE MAZO ..... 0.3



## **0.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS**

La primera manifestación oficial para la implantación de un servicio aéreo tiene lugar en la isla el 19 de Febrero de 1921. El Ministerio de Fomento autoriza a Gumersindo Acosta Hernández para instalar un servicio de transporte aéreo para la Compañía Marítimo Canaria, en la zona marítimo terrestre de la Playa de Tazacorte.

Sin embargo, las nuevas necesidades económicas, educativas y sanitarias principalmente, hacen pensar al comienzo de los años cincuenta en la construcción de un aeropuerto.

### **0.1.1. Aeropuerto de Buenavista**

La especial orografía insular, con montañas que alcanzan más de los 2.300 m dificulta la disponibilidad de terrenos llanos cercanos a los núcleos de habitantes más importantes.

Se selecciona para el aeropuerto una pequeña meseta situada a unos 350 metros sobre el nivel del mar, y a unos ocho kilómetros de la capital, Santa Cruz de la Palma. Esta meseta permite acondicionar una franja de terreno de 1000 x 100 metros.

Este Aeropuerto que se denominará de Buenavista se lleva a cabo entre 1953 y 1954 y las obras son adjudicadas por aproximadamente un millón de pesetas.

El 22 de Septiembre de 1955 se abre Aeropuerto al tráfico aéreo civil nacional, internacional de turismo y escalas técnicas del tráfico internacional.

Los servicios aéreos son realizados con aviones Junkers 52 militares y con algún DC-3 de la Compañía Iberia, que realiza el vuelo en días alternos a Santa Cruz de Tenerife. Las frecuentes lluvias en el nuevo aeropuerto hacen impracticable el uso de la pista de vuelo, lo que obliga al Ministerio del Aire a construir una pista asfaltada. En el verano de 1956 se cierra el Aeropuerto para proceder a esta pavimentación que no se concluye hasta los primeros meses de 1958.

En estas fechas, el aeropuerto dispone de una pista de vuelo de 900 m pavimentados, con marcación 03-21, una plataforma de estacionamiento, para un sólo avión y un barracón de madera y techo de uralita de unos 200 m<sup>2</sup>, que hace las funciones de terminal de pasajeros.

Abierto nuevamente al tráfico, Iberia reanuda sus servicios con Tenerife que pasan a ser diarios.

La escasa longitud de la pista de vuelo que concluye en un talud por ambas cabeceras da lugar a algunos accidentes de los Junkers, que se salen de la pista, sin consecuencias.

Durante unos meses Iberia cede la línea a Spantax, que opera primero con DC-3 y posteriormente con Fokker 27. Un avión de esta Compañía, procedente de Tenerife, se ve obligado a amerizar junto al Puerto de la Cruz, pereciendo ahogado un pasajero en el accidente.

En 1959 se realiza la instalación provisional de un Centro de Emisores que mejora las comunicaciones con el resto de los aeropuertos y permite informar puntualmente sobre las condiciones meteorológicas, ya que por vientos cruzados, o por lluvias, las operaciones se deben suspender en más de un 15 % de las veces.

Ni la mejora del drenaje ni la construcción de una calle de rodaje mejoran la situación, ya que la cercanía de las montañas provocan cambios en los vientos y el estancamiento de nieblas.

A todo esto se une la invasión del campo de vuelos por parte del ganado y personas del lugar por carecer de vallado, que obligan a principios de los años sesenta a instalar unas barreras por el Cabildo Insular, para controlar el tráfico de la carretera de la isla que atraviesa casi perpendicularmente, y por su centro, la pista de vuelo.

Todas estas circunstancias y sobre todo la imposibilidad física de mejorar el Aeropuerto de Buenavista, lo que lleva a las Autoridades Aeronáuticas a buscar un nuevo emplazamiento.

### **0.1.2. Aeropuerto de Mazo**

Se seleccionaron unos terrenos paralelos a la costa, casi al nivel del mar en el Municipio de Mazo y se iniciaron las Negociaciones con el Ministerio del Aire para la nueva construcción del Aeropuerto de Mazo:

Tras la redacción del proyecto correspondiente se realizaron los trabajos que permitieron la construcción de una pista de vuelo en dirección 01-19 que permitiera la apertura al tráfico el 15 de abril de 1970 de una pista de 1700 x 45 m.

La puesta en servicio de esta franja y la creciente ampliación del tráfico, aconsejaron la construcción de un muro de escollera que previo relleno permitiera construir explanada suficiente para ampliar la pista de vuelo en 500 m por el extremo lado Norte de la existente.

Con fecha 1 de abril de 1980 se abrió al tráfico la nueva pista de vuelo con una dimensión total de 2200 x 45 m que es la disponible en 1995, configurando el actual Aeropuerto de La Palma.

