



0. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO.



La situación de la isla de Fuerteventura en la ruta desde Cabo Juby a Las Palmas y Tenerife la convierten en paso obligado de todos los planes para unir por vía aérea la Península y las Islas Canarias en la década de los años veinte. Es en los años treinta cuando la compañía Líneas Aéreas Postales Españolas, LAPE, que vuela desde Sevilla a las Canarias, acondiciona, con el beneplácito del Cabildo Insular, unos terrenos entre el mar y la carretera de Tetir para que sirvan como campo de auxilio a sus vuelos.

Tras el fin de la guerra civil, y con el objetivo de servir a un plan de defensa del archipiélago, establecido por el Ejército del Aire en 1941, se inician las obras de un aeródromo militar en el término municipal de Tefía. El presupuesto inicial es de 186.840 pesetas, aprobado por el Consejo de Ministros el 31 de mayo de ese año. No se dispone de ninguna pista preparada, utilizándose terreno natural para las operaciones. Sus límites se señalizan mediante balizas metálicas, estando autorizado para operaciones de tráfico civil.

En septiembre de 1946 la compañía Iberia inaugura una línea semanal Las Palmas-Fuerteventura-Arrecife y regreso, con aviones Junkers Ju-52. Para atender estos vuelos se instalan en Tefía una estación radiotelegráfica, un anemocinómetro y una manga de viento.

El aeropuerto de Tefía se abre oficialmente al tráfico aéreo civil, nacional e internacional de turismo y escalas técnicas en enero de 1950 (B.O.A. 14, 2 de febrero de 1950. Ministerio del Aire). El principal problema que presenta el aeropuerto es su acceso, pues está a unos 22 kilómetros de la capital, Puerto del Rosario, a la que se encuentra unido por caminos vecinales en un pésimo estado.

La favorable orografía insular permite pensar en trasladar el aeropuerto a un nuevo emplazamiento más cercano a la capital. Aprovechando un terreno propiedad del Cabildo, situado en Los Estancos, a tan solo cinco kilómetros de Puerto del Rosario, se decide trasladar allí el aeropuerto. Las expropiaciones realizadas por el cabildo y el Ayuntamiento de la capital permiten ampliar los terrenos para la construcción de una pista 03/21 de unos 1.350 metros. Concluidas las obras, una orden ministerial (B.O.A 52, 6 de mayo de 1952. Ministerio del Aire) cierra al tráfico el aeropuerto de Tefía y abre al tráfico el aeropuerto de Los Estancos. El primer avión en tomar tierra es el DC-3 de Iberia EC-ABC. Dispone en estos momentos el aeropuerto de dos barracones de madera para atender a los pasajeros y para el personal del aeropuerto, al frente del cual se encuentra Luis López del Amo.

A lo largo del año siguiente se inicia la construcción de un edificio terminal de pasajeros, que se concluye en 1954. Los cambios en la dirección del viento provocan numerosos problemas operativos, que aconsejan construir una nueva pista de vuelo. La nueva pista se termina en 1955, con una longitud de 800 metros y marcación 12/30. La pista, de terreno apisonado, se señala con pintura de cal y balizas metálicas. Los terrenos de la nueva pista no se expropian hasta dos años después de su construcción, que habían sido declaradas de utilidad pública.

El aeropuerto de Los Estancos es clasificado a efectos administrativos como de tercera categoría.

En 1959 se construye una plataforma hormigonada para el estacionamiento de aviones. Utilizan el aeropuerto en estos momentos los aviones Junkers Ju-52 y DC-3 de la compañía Iberia que realizan la línea Tenerife-Las Palmas-Fuerteventura-Lanzarote y



vuelta, a los que se unen los aviones de la estafeta militar de Cabo Juby, Sidi Ifni y Villa Cisneros.

Al problema de los vientos racheados se une el del encharcamiento del campo de vuelos, que hace urgente el reafirmado de las pistas. Es, sin embargo, el problema de los vientos el que obliga a pensar que Los Estancos no es un lugar aconsejable para el aeropuerto. Se decide por ello trasladar nuevamente el aeropuerto, junto a la costa, en un paraje denominado El Matorral.

Para el nuevo aeropuerto se expropian, en la primavera de 1966, un millón cien mil metros cuadrados de terreno, iniciándose las obras del campo de vuelos y el edificio terminal a finales de ese mismo año. El 4 de septiembre de 1969, a través de un Notam, se declara abierto con carácter provisional al tráfico nacional el aeropuerto de Fuerteventura a partir del 15 de septiembre. El primer avión en tomar tierra ese mismo día es el Fokker F-27 de la compañía Spantax de matrícula EC-BMI, que realiza la línea Tenerife-Las Palmas-Fuerteventura-Lanzarote. El aeropuerto pasa a ser considerado de segunda categoría administrativa (Derechos aeroportuarios. O. 28 de septiembre de 1967. B.O.A. 118, 3 de octubre de 1967. Ministerio del Aire).

En el año 1970 se completan las instalaciones del aeropuerto con la construcción y equipamiento de la central eléctrica, bloque técnico, edificio contra incendios y centro de emisores. En julio de 1973 se crea en el aeropuerto una delegación de la Administración Principal de Puertos Francos de Las Palmas, lo cual permite el despacho aduanero de pasajeros y equipajes.

El aeropuerto se abre al tráfico civil internacional con horario de utilización diurno a partir del 15 de noviembre de ese mismo año. El 19 de noviembre aterriza el primer avión no regular, un B-727 de la compañía Condor, procedente de la ciudad alemana de Düsseldorf, al que sigue, el 17 de diciembre, la llegada de un Caravelle de la compañía LTU procedente de la misma ciudad alemana. Nace de este modo un tráfico que en la actualidad se ha convertido en el más importante de cuantos recibe la isla, el turismo alemán, motor de la industria turística local.

Las limitaciones que los 1800 metros de la pista de vuelo imponen a la operación de los grandes reactores aconsejan su ampliación hasta los 2400 metros. Estas obras se inician en enero de 1975, pasando el aeropuerto a ser clasificado como de primera categoría administrativa (Derechos aeroportuarios. O. 21 de febrero de 1975. B.O.A. 4 de marzo de 1975. Ministerio del Aire).

Se amplía en el verano de ese mismo año la plataforma de aeronaves y se construye una nueva calle de enlace. Concluida la ampliación de la pista de vuelo, el 3 de abril de 1980 se inauguran las nuevas instalaciones. Se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto y de sus instalaciones radioeléctricas, y se clasifica como aeródromo de letra clave A, en septiembre de 1982 (R.D. 24 de septiembre de 1982. B.O.E. 18 de octubre de 1982. Ministerio de Transportes).

En la primavera de 1986 se amplía la habilitación aduanera para toda clase de operaciones de importación y exportación (O. 7 de marzo de 1986. B.O.E. 21 de abril de 1986. Ministerio de Hacienda).

En el año 1992 el aeropuerto recibe más de un millón seiscientos mil pasajeros, lo que obliga a diseñar una profunda remodelación del área terminal y estacionamiento de aeronaves. Se lleva a cabo entonces la construcción de un nuevo edificio terminal y una nueva plataforma de aeronaves, al sur de los hasta ahora existentes, una calle de

rodadura paralela a la pista de vuelo, una nueva central eléctrica y una nueva carretera de acceso.

El nuevo edificio dispone de 32.000 m² de superficie, ubicándose en la planta baja la facturación, con 27 mostradores y el área de llegadas, con 7 cintas de recogida de equipajes. En la primera planta se encuentran las puertas de embarque, dotadas con cinco pasarelas telescópicas de acceso directo a las aeronaves.

El aparcamiento de automóviles se amplía para disponer de una capacidad de 600 plazas para vehículos ligeros y 55 autobuses.

Por último, para poder llevar a cabo estas obras se ha desviado el trazado de la carretera de Puerto del Rosario a Matorral en algo más de 2 kilómetros, de los cuales 1,5 son de doble calzada.

Las nuevas instalaciones permitirán atender a unos cinco millones de pasajeros anuales, con períodos punta cercanos a los 3.100 pasajeros a la hora, y su inversión ha rondado los 12.000 millones de pesetas.

