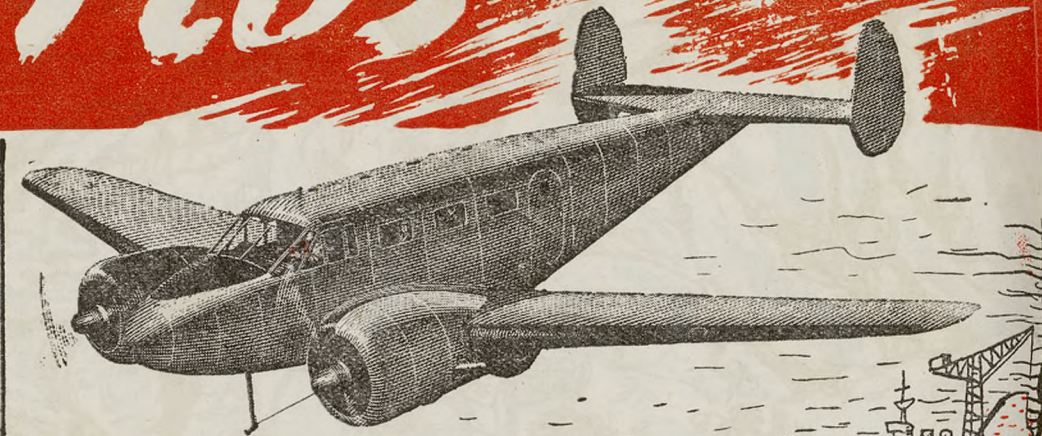


Aeropuertos de

Galicia

POR
FRANCISCO IGLESIAS
(Coronel Ingeniero Aeronáutico)



LOS puertos del litoral galaico son testigos innegables de la condición viajera del gallego... Pero ahora empiezan a serlo también sus «puertos aéreos», los puertos por donde se sale para bogar entre las olas del viento, bajo el toldo azul del cielo, en las naves de alas tersas que vuelan sobre el mar y lo llevan en unas horas, o en unos días, muy pocos, a aquellas orillas inglesas o americanas antes tan lejanas. El gallego, acuciado por su instinto viajero, impulsado por su irresistible deseo de salir de su isla de granito para volver más tarde a ella—el gallego genuino, el que labra la tierra o sonda la mar—, es ya el más frecuente tipo de los aeropuertos internacionales y el más decidido pasajero del avión transoceánico. Pueden corroborarlo las oficinas de todas las grandes compañías aéreas y sus pilotos y «azafatas» (con permiso del señor Casares y de la Academia de la Lengua: lo de «mayordomas» o «provisoras» no acaba de gustarnos). Y esta facilidad de acomodación al nuevo medio de transporte, este acaparamiento de las plazas aéreas en todas las líneas que surcan los acéanos celestes—las peticiones para alcanzar Venezuela, por ejemplo, se cuentan por miles—, demuestra que en el gallego es tan fuerte e incontenible su espíritu aventurero—el «espíritu forjador de la Historia», como lo definió Marañón—, que salta por encima de todos los posibles riesgos y convierte en viajes sin importancia los saltos transcontinentales más audaces, en seguras carretas de bueyes los vientres colgantes de los aviones y en música celestial las más amenazadoras y resonantes tormentas. Es posible que su ignorancia de estas cosas, que más bien parecen de «meigas» y «trasgos», sea un factor importante en su indiferencia o en su seguridad. Pero la raíz profunda de su adaptación a los barcos aéreos y de su ir y venir sobre las crestas de los mares, hay que buscarla en esa inquietud de su alma viajera, en el afán de reducir la frontera—ese «mar por medio»—que nos separa y nos une a la vez con las tierras de América.

GALLEGOS POR EL AIRE
En los aeropuertos españoles—en el de Barajas más visiblemente—se ven los grupos familiares de los gallegos ante los grandes aviones de la Iberia, o la K. L. M., o la T. W. A., o la Air France, con sus vestidos de día de Patrón, conversando con los delegados o las tripulaciones, con aire de consejeros, o de empresarios, o de mozos, pero siempre con naturalidad y mirando con indiferencia a los turistas internacionales, llenos de artefactos y preocupaciones, ajenos a la admiración que en éstos produce la organización y el montaje de las grandes líneas transatlánticas, la preparación de los aviones, el despegue, el vuelo nocturno... Y cuando descienden, procedentes de Méjico, Río de Janeiro o La Habana, su curiosidad y su interés están concentrados en el tema de la alimentación que les espera, en las cosechas del maíz o del centeno...; pero del largo camino recorrido sobre el lomo ondulado del viento o de sus peligros, nada os dirán. Es para ellos lo que debe ser: el medio, y no el fin.

EL PASAJE CUESTA DOS VACAS
Pues en esta nueva etapa que abre para los celtas la aparición del avión, se sienten ya, imperiosa, la necesidad de contar con puertos aéreos gallegos, en su litoral y en su interior. Ya el gallego de Lalin, de Mellid o de Ribadavia, sabe que puede aspirar a «embarcarse» para América sin tener que ir a Vigo o a La Coruña a tomar un barco de la Transatlántica, o de la Boot, o de la Compañía Brasileira; sabe que con sólo arreglar los papeles y comprar el pasaje, que le cuesta «dos vacas», más o menos, puede «embarcarse» en Madrid, en uno de esos grandes navíos con ruedas y alas que primero corren por la tierra y vuelan luego por encima de la mar. Y que cuando vuelva, también podrá llegar por el aire, por lo menos hasta la capital de España. Y por esto ha empezado a interesarse por los aeropuertos, por esos puertos de «tierra adentro», que tienen, como los de la costa, Aduana, Policía, Sanidad y tantas otras «gaitas», pero desde los cuales se logra escapar con la velocidad del viento. Y por esto aspira a tenerlos dentro de su tierra, cerca de su parroquia o de la capital de su provincia.

Pero también se interesan por ellos los capitanes de empresa, los acaudalados conservadores de Vigo y Pontevedra, los grandes hombres de negocios, que miden el tiempo por minutos y los kilómetros por cientos o miles; los industriales de la postguerra, los comerciantes modernos, los audaces especuladores, los imperturbables banqueros. Todos, gallegos nativos o de adopción, viajeros profesionales o turistas de ocasión, como los peregrinos de Compostela. Llegados de los cuatro puntos cardinales, claman por aeropuertos en la Galicia granítica y «verdemente» que cantó Ponal.

GALICIA TRANSOCEANICA
Piden su gran puerto aéreo las siete ciudades del viejo reino, si puede ser, «transoceánico», para poder saltar de un «brincon», sin escalas de ninguna clase, a La Habana o a Sao Paulo, o a Santiago de Chile o a Montevideo: lo piden aquellas ya favorecidas por la Naturaleza, a las que el Creador dotó de una maravillosa situación marítima, como El Ferrol del Caudillo, La Coruña o Vigo, y que desde sus puertos envidiados son como catapultas lanzando al mar, incesantemente, emigrantes y mercancías... Lo piden también—y acaso con mayor ansia y razón—las viejas ciudades agrícolas y ganaderas, siempre un poco «cenicientas» dentro del suelo galaico: Orense, Lugo, Santiago. Lo pidió últimamente, con elegantes sugerencias y acompañando su pública solicitud con excelentes «avales» técnicos y razones de alta política aérea, una pequeña isla que se baña en la sin par ría de Arosa, y es como una esmeralda en el blanco collar que la rodea: La Toja, perfumada por el olor de su toldo de pinos y el de sus jabones y perfumes, isla de ensueño ganada ya para el gran turismo cosmopolita, y perdida, en cambio, para los Robinsones gallegos y las parejas imitadoras de Tarzán y su compañera...

Galicia entera quiere puertos para emigrar por los aires y para el retorno. Necesita estar más cerca de los gallegos que tienen diseminados por los cinco Continentes y navegando por los siete mares. Necesita aeropuertos, y los tendrá. Los tiene ya, gracias a la visión que de este país, fecundo y superpoblado, tan cerca y tan lejos de todos los demás pueblos, de esta tierra final de la Europa atlántica, ha tenido el organismo rector de las rutas del espacio y dueño de los vientos nacionales, nacido hace una década: el Ministerio del Aire, que gobierna y ordena la explotación de la copa atmosférica española que envuelve al viejo toro ibérico y la de las naves que la surcan.

LABACOLLA, ANDEN DEL AIRE

En el plan general de los aeropuertos necesarios para esta explotación—en el que brillan con luces propias los de Barajas y Barcelona, con esa envidiada categoría de «transoceánicos»—se encuentran estos de nuestra proa atlántica: cuatro ya en construcción y en condiciones de servir de base y apoyo de líneas aéreas, y otros en proyecto o en vías de realización. Los primeros son: el de Santiago de Compostela, en la meseta de Labacolla, a diez kilómetros de la ciudad, que bien puede llamarse el Aeropuerto Central Gallego, por su espléndida situación en el corazón mismo de esta región, a distancias equivalentes de casi todas las capitales y de sus ciudades más populosas y florecientes: a 100 km. de Lugo, a 100 de Orense, a 100 de El Ferrol del Caudillo, a 100 de Vigo y a 50 de La Coruña, en cuanto se construya la nueva carretera que va de Labacolla a Sigüeiro. Este aeropuerto, en el que se realizan obras de gran volumen, acaba de ser abierto al tráfico, después de un cierre temporal motivado por la construcción de su gran pista afirmada de hormigón asfáltico, de 1.500 metros de longitud, y que llegará a los 2.000 en un futuro próximo, capaz para soportar aviones de 100 toneladas. A la inauguración, que tuvo lugar el día 1.º, asistió el ministro del Aire, con los directores generales de Aeropuertos, Aviación Civil y Protección de Vuelo, y el general jefe de la Región Aérea, así como todas las autoridades regionales, militares y civiles. La pista—modelo en su género—, proyectada por el Servicio de Obras de Aeropuertos de la Región Gallega, fué bendecida la mañana luminosa de ese día por el excelentísimo señor arzobispo de Santiago, al que acompañaba el muy ilustrísimo abad mitrado del Monasterio de Samos, y regada—al cortar el general Gallarza la cinta, roja y oro, que la cerraba simbólicamente—con el «enxebre» vino albariño Fefiñanes, recogido en las soleadas viñas de Cambados.

Santiago, pórtico religioso de la España de Recaredo, tumba del Apóstol evangelizador, meta de peregrinos y catedral de Galicia, tiene ya su «puerto» para salir al mundo o para regresar de él. Es un puerto sobre la meseta de Labacolla—a 365 metros sobre el nivel del mar—, puerto «aéreo», o mejor, puerto «celeste», para navegar por el mar del cielo, como corresponde a la ciudad que guarda las cenizas del Patrón de España y es el santuario de los peregrinos jacobeos de Oriente y Occidente.

Otro de los aeropuertos de que dispondrá Galicia, del que saldrá más beneficiada la provincia de Pontevedra, en un plazo breve, es el de Vigo, en el lugar de Peinador, confluencia de los Ayuntamientos de Vigo, Mos y Redondela, y a unos ochocientos metros de distancia de la gran ciudad marinera e industrial. Dos pistas en cruz, de 1.500 metros cada una, permitirán el tráfico aéreo que necesitan los vigueses para sus innumerables y fuertes transacciones comerciales con el resto de España, o con las Islas Británicas o las tres Américas. Vigo, por su espléndida condición de gran puerto atlántico, leal competidor del de Lisboa y al que puede y debe arrebatarse gran parte de su tráfico aéreo transcontinental, ha merecido la construcción de este aeropuerto, próximo a abrirse, pese a las desfavorables condiciones de su emplazamiento y al elevado coste de la obra a realizar. A Vigo había que construirle un puerto aéreo que complementase su gran puerto marítimo, embarcadero de los gallegos de las cuatro provincias, y lonja sin par de su rica fauna marítima, cada vez más floreciente. Cerca de 20.000 pasajeros, transportados en más de cien barcos, es la cifra que arroja el pasado año, cifra cada vez más creciente y que permite esperar que, en plazo breve, se alcance, y aun se supere, el movimiento de la guerra, que llegó a cerca de los 100.000 pasajeros, transportados en 300 buques. Los viejos y típicos muelles del Berbés han sido últimamente ampliados y modernizados, y el puerto vigués es hoy uno de los grandes puertos pesqueros del mundo, bordeado por las mejores industrias conserveras de Europa. Pero esta riqueza pesquera necesita ser transportada con rapidez—sobre todo, las codiciadas centellas y vieiras—, transporte que sólo puede efectuarse en aviones, mediante preparación especial, en cuanto al pescado de calidad, secado y comprimido en envases adecuados, que permitirán hacerlo llegar a los lugares más apartados del territorio español o de otros países. Su aeropuerto será así el complemento indispensable a su puerto marítimo, y también el auxiliar eficaz del de Santiago, como alternativa para los días de temporal o de cerrazón, que hagan difícil la entrada en el Aeropuerto de Labacolla; ya que la posibilidad de perforación sobre la sabana del mar permitirá casi siempre a los aviones, penetrando por la ancha ría y volando por encima de Redondela, la llegada a este Aeropuerto de Peinador, que será abierto al tráfico en los primeros días del próximo mes de agosto.

En esta zona atlántica aun se contará, en un futuro no lejano, con ese gran Aeropuerto de La Toja—cuyo proyecto se estudia actualmente—, verdadera plataforma marítima al nivel del mar, libre de obstáculos, que será como un gran porta-aviones de auxilio en la navegación aérea transatlántica, ya que sus pistas ofrecerán seguro refugio a las aeronaves que vuelen sobre el Océano en los días o en las noches de duras condiciones atmosféricas; o cuando la peculiar meteorología galaica impida el acceso a los aeropuertos del interior. La Toja será—al margen de su papel de base fija para líneas aéreas regulares que la pongan en contacto con el «gran mundo» internacional—el puerto de arribada forzosa para los aviones de todos los países que naveguen por puntos próximos a los que marcan su situación geográfica.

En la Galicia oriental, la del alto Miño y la «Terra Chá», se dispone de otros dos puertos para los viajeros del aire: el de Rozas, a 15 kilómetros de la ciudad del Sacramento, en el camino del Eo, y el de Guitiriz, al pie del balneario de su nombre, ambos ya en servicio desde hace algunos años. El primero se ha utilizado por la Compañía Iberia en muchas ocasiones, alternando con el de Santiago—el pasado verano soportó todo el tráfico aéreo de Galicia—, y debe aspirarse a que ambos presten sus servicios simultáneamente, recogiendo este de Lugo los pasajeros de su provincia y de la de Orense, y también los de la Asturias occidental, que encontrarán por él fácil salida. En este aeropuerto, llamado de Rey Stoller, en recuerdo y homenaje a un joven piloto lucense muerto heroicamente en nuestra guerra de liberación, también se dispondrá de grandes pistas afirmadas, una de más de dos kilómetros, que pronto empezarán a construirse.

El Aeropuerto de Guitiriz, situado en un alto valle natural y con un mullido suelo que es como una alfombra para los aviones, cumple también (además de llenar su específica función militar, como el anterior) la misión de complementar a los de Santiago y Lugo, en caso necesario, y la de distribuidor de pasajeros para La Coruña y El Ferrol del Caudillo. Fué el pasado año el aeropuerto que sirvió para la salida aérea de S. M. el Rey Abdullah I de Jordania y su séquito, y cabe afirmar que la pequeña villa que hoy decora y alegra su borde septentrional se transformará en un plazo no lejano, por obra y gracia de este aeropuerto y de sus famosas aguas minerales en una floreciente ciudad de la provincia.

Y quedan aún, como sueños que acaso una mayor holgura del presupuesto nacional puede convertir en realidades, varios proyectos de otros tantos puertos aéreos gallegos: el de la gigantesca playa de Baldayo, en la costa coruñesa, al pie de Carballo, capaz para pistas de dos o tres kilómetros, una vez desecada su inmensa cuenca semicircular y que—como el de La Toja—sería una excelente base de apoyo a la navegación aérea transoceánica y continental; el de Ginzó de Limia, en Orense, cerca de la gran laguna Antela, puerto aéreo de frontera que podría alcanzar extraordinarias dimensiones de aplicaciones; el de Monforte, que complementaría su estación ferroviaria central, d enlace y distribución de mercancías; las bases de hidroaviones—éstas quizá más por refugio de unidades bélicas—de la isla Cortegada, Ribadeo y El Ferrol del Caudillo; e de las marismas de Jubia, en el fondo del saco de esta ría...

Las sugerencias se multiplicarían si escuchásemos la voz de cada ciudad gallega. Todas reclaman su puerto del aire, como antaño reclamaron su estación de ferrocarril. Y si nos fijamos en los serpenteantes trazados que la línea férrea dibuja en estas densas provincias para poder pasar por cada parroquia y cada aldea, o en la apretada tel de araña de sus carreteras y caminos, deduciremos una innegable conclusión: que los gallegos piden lo que necesitan.

