

# El aeropuerto de Alvedro: Crónica de una aspiración coruñesa

MANUEL FIAÑO SÁNCHEZ<sup>1</sup>

## Sumario

Este trabajo es la crónica de una aspiración de la ciudad de A Coruña en la primera mitad del siglo XX: la construcción de un aeropuerto.

## Abstract

This work is the chronicle of an aspiration of the city of A Coruña in the first half of XX<sup>th</sup> century: the construction of an airport.



*Hidroavión Dornier D-1929 frente al Castillo de San Antón. 1930.  
Archivo del Reino de Galicia. Colección fotográfica. Foto 490.*

**P**osiblemente pocos proyectos hayan aunado voluntades, tanto de organismos públicos como de la ciudadanía en general, y despertado tanto interés como lo hizo en su momento la construcción del aeropuerto de A Coruña. La dotación de un aeropuerto a la ciudad herculina ha sido, sin duda, una de las más grandes manifestaciones de suma de fuerzas, expresadas a través de la opinión pública, de todos los poderes vivos de una ciudad en su lucha por no quedar excluida del progreso de España en el siglo XX.

En este juego de voluntades y anhelos, con un encomiable esfuerzo para mover resortes y remover conciencias, tuvo un lugar muy destacado la prensa local, principalmente La Voz de Galicia, que emprendió desde el primer momento una cruzada para que la aspiración de los coruñeses cristalizara. Día tras día, llevaría a sus páginas información, comentarios, sugerencias, ruegos, opiniones y todo tipo de expresiones en pos del alumbramiento de tal infraestructura, poniendo negro sobre blanco la imperiosa necesidad de que A Coruña estuviera unida con el resto de la Península a través de las vías aéreas.

---

<sup>1</sup> **Manuel Fiaño Sánchez.** Natural de Coirós. Ex-funcionario de la Diputación Provincial. Colaborador habitual de la revista "As 4 aldeas" que edita la SCR D Fillos de OIs y de otras publicaciones de entidades culturales. Autor del libro "Coirós por dentro", editado por la Diputación de A Coruña y de diversos trabajos sobre la historia de su ayuntamiento, algunos de ellos publicados en el *Ánuario Brigantino*.

Por una o por otra causa, o quizás por todas ellas, el veinticinco de mayo de mil novecientos sesenta y tres, los coruñeses asistían orgullosos a la inauguración del aeropuerto de Alvedro. Sin embargo, hasta llegar a ese feliz momento, serían muchas las vicisitudes por las que tendría que atravesar el proyecto.

Las aspiraciones de la ciudad herculina estarían, sino enfrentadas, si en constante competición con las de Santiago de Compostela y Vigo. La primera de ellas, Santiago, fue la que tomó la delantera en la larga carrera por la posesión de servicios aeroportuarios. Ya en el año 1935, en época de la II República, la ciudad compostelana contaba con un aeroclub creado por un grupo de aficionados y que constituiría el primer paso para la creación del aeropuerto; había elegido el emplazamiento de su futuro puerto aéreo en la zona denominada Crucero Bonito, en el municipio de Labacolla, y una importante subvención del Estado para acometer su construcción. Por su parte, Vigo veía, por esas mismas fechas, más cerca sus aspiraciones en el mismo sentido.

Sin embargo, en A Coruña, a pesar de existir distintos proyectos que contemplaban su ubicación a una distancia de entre cinco y diez kilómetros de la capital, distintas voces denuncian que no se ponía en su consecución el ardor y las fuerzas necesarias. Tan solo levantaba su voz a favor de la aviación el modesto Club de Vuelos sin Motor. Se apuntaba la necesidad de implicar a la ciudadanía, creando el ambiente propicio en la opinión local, haciendo ver que el futuro pasaba por la comunicación aérea, un medio de transporte seguro, eficaz y rápido.

#### LOS PRIMEROS VUELOS EN LA CIUDAD

En el año 1911 la «Liga de Amigos» ofrecía un festival de Aviación como número extraordinario de las fiestas de agosto de la ciudad herculina. Los aviadores franceses Laforestier y Mauvais serían los encargados de ofrecer al público un espectáculo aeronáutico que se celebraría en el improvisado aeródromo situado en el Campo de la Estrada.

El sábado día doce Laforestier se elevaba en un monoplano marca «Bleriot», de 350 Kgs de peso, con un motor de sistema «agnet» de siete cilindros y con el depósito lleno con 48 litros de motorina. Los precios para el espectáculo se fijaban en las siguientes cuantías: Sillas próximas al cuartel, con entrada, por abono para las dos sesiones, 4 pesetas y para una sola tarde 3 pesetas. Sillas de socios, 3 pesetas por abono y 2 pesetas a diario. Grada con entrada 1,50 pesetas. Entrada general 0,50 pesetas.

La exhibición atrajo a multitud de personas, hasta tal punto que las fondas, hospedajes y demás casas de huéspedes se encontraron al límite de su capacidad. En los miradores de las casas de la zona del Derribo, en tejados y azoteas, se agrupaba la gente para poder ver el espectáculo, así como en embarcaciones situadas frente al Campo de la Estrada, mientras que las bandas de música de Isabel la Católica y del Hospicio provincial amenizaban la espera.

La gran expectación que había levantado entre el numeroso público llegado de todos los puntos de la provincia que acudió al espectáculo, se vería en cierto modo frustrada, pues el vuelo duraría tan sólo un minuto al caer el aparato al mar, sin que el piloto sufriera daño alguno, quedando inservible tras la rotura de la hélice y de un ala.

A pesar del eminente fracaso del espectáculo, la «Liga de Amigos» no cejó en su empeño de ofrecer a la ciudad un espectáculo digno y contrató a los aviadores Garnier y Lacombe, también franceses. El domingo 27 de agosto volvió a agruparse numeroso público, esta vez para ver surcar los cielos durante diez minutos y a 600 metros de altura a Lacombe, seguido de Garnier, quien volaría a 500 metros de altura durante quince minutos. Al día

siguiente los dos aviadores volverían a demostrar su pericia en una jornada de segundos vuelos sobre la ciudad herculina.

En 1912 se repetiría el espectáculo, aunque esta vez, serían los pilotos Garnier, Tixier y Poumet los encargados de realizar el espectáculo durante varias jornadas. Tixier batiría el récord de altura, al alcanzar los 1.600 metros y el récord de duración con treinta minutos en el aire.

En 1913, la Liga de Amigos traería al famoso aviador francés Verdines, quien realizaría vuelos en las jornadas del 4 y 6 de agosto en el Campo de la Estrada. En 1914, sería el aviador gallego Pepe Piñeiro «*El Rey de los aires*» el encargado de amenizar con sus vuelos las fiestas de A Coruña, realizando piruetas a 650 metros de altura.

Al margen de los espectáculos festivos de aviación, se puede decir que los primeros aterrizajes efectuados por aviones en la ciudad herculina tuvieron lugar en la playa de Santa Cristina en julio de 1926. Serían nueve aviones militares, integrantes de dos escuadrillas en prácticas, de las marcas «Yokker» y «Havillard», uno de ellos pilotado por el coruñés Félix Bermúdez de Castro.

En ese mismo año se produce un hecho histórico en la aviación española: el vuelo de un hidroavión marca Dornier Wal, bautizado como «Plus Ultra», que con el comandante Ramón Franco, el capitán Ruiz de Alda, el teniente de navío Durán y el mecánico Pablo Rada, como tripulación, haría el recorrido aéreo de 10.120 kilómetros desde Palos de Moguer hasta Buenos Aires.

El 11 de enero de 1928, se inserta en la Gaceta número 11, el Real Decreto-Ley 106, por el que se declara de interés general y de utilidad pública, entre otras, la línea aérea nacional Vigo-Coruña-Gijón-Santander-Bilbao-San Sebastián y viceversa. Más tarde se habilita el puerto de A Coruña para la hidroaviación en espera de que la ciudad pueda contar con aeropuerto terrestre, hecho que se retrasará, como ya hemos señalado, hasta la década de 1960.



*A Coruña. Aviación 1911*  
ARG Colección fotográfica. Foto 1710.



*A Coruña. Aviación 1912.*  
ARG Colección fotográfica. Foto 1152.



*Hidroavión Dornier D-1929 en la bahía. ARG. Colección fotográfica. Foto 489.*

## LOS HIDROAVIONES

El 23 de noviembre de 1930 un enorme hidroavión alemán «DC-X», construido por la casa Dornier, amaraba en la bahía coruñesa, con quince tripulantes y siete viajeros a bordo como escala de su primer viaje a América. Fue un acontecimiento que despertó gran curiosidad y que movilizó a multitud de coruñeses, espoleados por los bandos publicados por la Comandancia de Marina y los continuos llamamientos del consistorio para llevar a cabo un gran recibimiento, llegando incluso a pedir que se engalanasen ventanas y balcones. La ciudad se engalanó totalmente y diversas autoridades de la región se reunieron en el espigón del Náutico, junto con las bandas de música de los Salesianos y de las Escuelas Labaca, para recibir a la una de la tarde, al hidroavión que, tras volar por encima de la ciudad, se posó en la bahía a la altura del castillo de San Diego.

El lunes 15 de Julio de 1935 fondeaba en las inmediaciones del muelle exterior de la Dársena el hidroavión alemán «Passat» de la compañía Luthansa, pilotado por el comandante Fuehren, y el 29 del mismo mes aterrizaba en la playa de Santa Cristina, procedente de Madrid y Santiago, el autogiro tripulado por el aviador civil Enrique Montero. El 23 de marzo de 1936 el hidroavión alemán «Taifún», de Luthansa, se posaba en la bahía coruñesa, procedente de Southampton y tripulado por el capitán Hen. Era la época de los hidroaviones.

A finales de 1946 el alcalde, Eduardo Ozores Arraiz, expone en una asamblea de alcaldes celebrada en Madrid, un proyecto para enlazar entre sí y con el interior y el Mediterráneo los puertos del litoral atlántico y cantábrico, mediante un servicio aéreo regular. El proyecto se basaba en la utilización de dos líneas de hidroaviones, una con base en Barcelona y otra con base en Vigo. Se pretende que las dos líneas coincidan en Santander a la misma hora con el aeroplano procedente de Madrid, haciendo éste escala en Burgos. Los aparatos que salieran de Vigo tendrían su escala en A Coruña y Gijón, y los de Barcelona en Zaragoza y Bilbao. De esta forma, Cataluña, Aragón, Vascongadas, La Rioja, Asturias y Galicia quedarían comunicadas entre sí y enlazadas con Madrid. Gracias a ese servicio sería posible el viaje en ocho horas en el Mediterráneo y el Atlántico.

Los defensores de esta solución argumentaban que la implantación de dichas líneas aéreas representaría un bajo coste comparado con el que suponía la construcción de un aeropuerto en tierra, que exigía condiciones de situación y económicas muy altas, y trabajos de larga duración.

## EL CLUB DE VUELOS SIN MOTOR Y LA ESCUELA DE AEROMODELISMO DEL FRENTE DE JUVENTUDES

En el año 1932 se crea el «Club de Vuelos sin Motor», que más tarde se llamaría «Aero Popular Coruña», una entidad de carácter deportivo y social fundada por entusiastas del vuelo que construían sus propios aparatos en un local frente al antiguo campo de Riazor. Su Presidente era Ángel Blázquez y el club reunía a estudiantes y jóvenes de las más variadas profesiones. En 1935 el presidente se quejaba públicamente del poco apoyo que estaba recibiendo el club por parte de los coruñeses, en

contraposición con el Aero Club de Santiago a quien la ciudadanía apoyaba con donativos y cuotas de socios con el fin de conseguir su aeropuerto. Ángel Blázquez hacía un llamamiento a todos los coruñeses con el fin de estudiar la creación de un aeropuerto terrestre y marítimo en la ciudad, poniendo el club a disposición de las autoridades, entidades y particulares sus materiales y conocimientos para alcanzar tal fin.

Los primeros modelos que salieron del taller del club fueron el planeador para enseñanza tipo «Zagling» de diez metros de envergadura, construido según los planos de Stamer-Lippisch y un deslizador que recibió el nombre de «Rompepiernas». En los primeros días del mes de Marzo de 1935, se exhibía en el Circo de Artesanos el «planeador escuela» construido por doce jóvenes integrantes del club quienes, además, atendieron al numeroso público que acudió a contemplar su obra.

Posteriormente la Dirección General de Aeronáutica Civil donó un planeador con el que el Club fue capaz de realizar vuelos en la playa de Sabón, de tan sólo unos segundos de duración. Cuando se inició la Guerra Civil, el Club estaba inmerso en la construcción de una avioneta denominada «la pulga», a la que tan solo faltaba la colocación del motor procedente de una firma francesa.

La playa de Sabón, en Arteixo, era el lugar elegido por el club para realizar sus prácticas de vuelo. Entre los integrantes de estas prácticas figuraban Juan Catoira, Emiliano Díaz, Bardomas, y Urresti. Como profesor de vuelos actuaba Almonacid, piloto de planeador, fundador y ex-presidente de la Agrupación Eolo de Vuelos sin Motor de Madrid.

En 1944 se inauguraba la Escuela de Aeromodelismo «Jack Caruncho», de la Delegación Provincial del Frente de Juventudes, instalada en un local de la calle Comandante Fontanes y que junto con el Aero Popular Coruña representaron la verdadera vocación de la ciudad por el mundo de la aviación en esa época. El funcionamiento técnico de estas Escuelas de Aeromodelismo estaba bajo el control de la Dirección General de la Aviación Civil, del Ministerio del Aire. Los títulos de aeromodelista eran otorgados por el ministerio y sus poseedores tenían preferencia para el ingreso en las Escuelas de Vuelo sin Motor, Maestranzas Aéreas, Academias Generales de Aviación y similares.



*La Voz de Galicia. 10 Marzo 1935, p. 5.*

*Foto: Blanco.*

La Escuela estaba dirigida por Jaime Catoira y contaba como instructores, con José Nodar López y Felipe Fernández Merino. En la fecha de su inauguración la nómina de alumnos ascendía a ochenta.

### EL ETERNO PROBLEMA DE LAS COMUNICACIONES

Las comunicaciones de Galicia con el resto de la península ha sido desde siempre un tema no resuelto del todo, hasta convertirse, según muchas opiniones, en el eterno problema. A finales del siglo XIX los coruñeses que se desplazaban a Madrid se veían obligados a ir en diligencia hasta Brañuelas, en la cima del alto del Manzanal, a medio camino entre las comarcas del Bierzo y la Maragatería. Después el ferrocarril acortaría el viaje hasta reducirlo a treinta horas.

En marzo de 1926 salía a la luz un Real Decreto Ley por el que se aprobaba un *«Plan preferente de Ferrocarriles de urgente construcción»*, en el que se encontraba la línea *«Zamora a Orense y La Coruña»*. Posteriormente, en diciembre de ese mismo año, se ampliaría ese plan con la línea *«Enlace de Betanzos-Norte con el trozo de Santiago-Coruña del ferrocarril de Zamora-Orense-Coruña»*, tratando de resolver por completo las comunicaciones desde Madrid a Galicia. Dos años más tarde se constituiría la *«Compañía de ferrocarriles del Oeste de España»*, una compañía subvencionada e intervenida por el Estado cuyo fin social era el de hacerse cargo de la explotación de las líneas Zamora a Santiago y Coruña y ramal a Betanzos, entre otras.

En 1940 La Voz de Galicia en su columna de *«Temas Locales»* titulaba *«Nuestros medios de comunicación»* un artículo en el que se ponía de relieve la deficitaria red de comunicaciones de la ciudad, sobre todo con Madrid, cuyo viaje en el expreso duraba veinticuatro largas horas.

[...] De poco vale que nuestro clima sea el más grato, nuestras mujeres las más bellas y nuestra ciudad la más hospitalaria. ¿Qué puede importar esto, si nuestros presuntos visitantes se hallan a más de quinientos kilómetros y no se les ofrece un medio cómodo y rápido de trasladarse a La Coruña? [...]

La construcción de los 457 kilómetros que, aproximadamente, contabilizaba la línea de ferrocarril Coruña-Zamora avanzaba a un ritmo lento para los intereses de la ciudad.

En 1951 Renfe organizaba un nuevo servicio de automotores para enlazar, en viajes diurnos, Madrid con las principales capitales de la periferia. Los vehículos, capaces de desarrollar en terreno horizontal una velocidad de cien kilómetros a la hora, dejarían el viaje Madrid-Coruña en tan sólo trece horas. A la par, Iberia ampliaba el servicio aéreo con Madrid, con un servicio de avión diario desde Labacolla.

### EL PRIMER PROYECTO DE AEROPUERTO

La aspiración de la ciudad de A Coruña de contar con un aeródromo se iniciaría en las primeras décadas del siglo XX. A finales de 1930 el departamento de arquitectura del ayuntamiento coruñés, a cargo del arquitecto Pedro Mariño, daba el visto bueno a un plano elaborado por especialistas del Cuerpo de E.M. del Ejército y firmado por el Teniente Coronel Jefe de la Comisión Geográfica de Galicia, en el que se realizaba un estudio de las inmediaciones de Arteixo para un campo de aviación. El lugar elegido comprendía los lugares de Chan de Agra, Agra de Arteijo, Fornos, Brozo, Rañal de Arriba, Fixo dos Lobos,

Pedreira, Terras do Campo, Cavernas, Abelendos, Oseiro entre otros. Los límites iban desde M. de Santiso al Norte y la carretera de A Coruña a los Baños de Arteijo, al Sur. Sin embargo, todo quedaría en un simple intento y el proyecto no sería desarrollado.

En 1936 la Cámara de Comercio solicitaba al gobierno la construcción de un aeropuerto para la ciudad. La solicitud iba acompañada de un proyecto redactado por el ingeniero Eduardo Vila Fano, quien había concebido la idea de emplazar el aeropuerto en la Ría del Pasaje, mediante la desecación de los terrenos pantanosos existentes entre el Puente del Burgo y el Puente del Pasaje. Se diseñaban cuatro pistas, alcanzado la mayor de ellas una longitud de 1.196 metros. La Cámara de Comercio



*Plano para construir un campo de aviación en Arteixo.  
Revista "La Coruña, historia y turismo". 2006*

designaría un Comité encargado de presentar el proyecto a aprobación por la Dirección General del Aire, así como la concesión de los terrenos necesarios por parte de la Comisión de Obras Públicas de la Junta Técnica del Estado. En Marzo de 1937 el General Jefe del Aire informa favorablemente el proyecto presentado, aunque hace la salvedad de que si bien el aeropuerto proyectado es de tipo civil también debe responder a una utilidad militar y para la cual presenta algunas deficiencias.

Mediante un anuncio insertado en la prensa, se invitaba a presentar documentación acreditativa de los terrenos a los propietarios afectados:

[...] Debiendo comenzar rápidamente las obras para la construcción de este Aeropuerto en los terrenos comprendidos entre el Puente del Pasaje y la concesión de la Fábrica Cros, se invita a todos los que se crean asistidos de algún derechos sobre aquéllos para que, durante el presente mes comparezcan, por sí o por persona que les represente, en las oficinas del Aeropuerto sito en la Cámara Oficial de Comercio –Real 1-1º- durante las horas en que están abiertas, exhibiendo los títulos justificativos de su derecho y formulando las alegaciones que estimen oportuno.<sup>2</sup>

A finales del año 1937 se constituía la Junta de Patronato del Aeropuerto, que tomará el relevo del Comité nombrado por la Cámara de Comercio. Dicha Junta estaba integrada por una Presidencia de Honor, en la que figuraban el General del Octavo Cuerpo del Ejército, General Jefe del Aire, Gobernador Civil, Alcalde de A Coruña, Comandante de

<sup>2</sup> LA VOZ DE GALICIA. 15 Octubre 1937.

Marina y el Jefe de Obras Públicas como integrantes de la Presidencia de Honor. El Comité Ejecutivo de dicha Junta estaba integrado por los siguientes señores: Presidente, Arcadio García Tizón presidente de la Cámara de Comercio; Vicepresidente, Juan Noreña en representación del Octavo Cuerpo del Ejército; Tesorero, Pedro Barrié de la Maza; Secretario Contador, Demetrio Salorio Rubine; Vocal primero, Francisco Arranz en representación de la Dirección General del Aire; Vocal segundo, José Pérez Cepeda, presidente de la Asociación General Patronal; y Vocal tercero, Eduardo Vila Fano, Director del Proyecto.

En Abril de 1938 el Patronato del Aeropuerto dirigía una carta a los cerca de cinco mil electores de la Cámara de Comercio de A Coruña con el fin de que realizaran suscripciones en metálico por el plazo de duración de las obras, que deberían comenzar de inmediato.

El proyecto tropezaría con múltiples complicaciones y posturas en contra. Según su autor, se llegó a realizar algún informe que proponía la ría de Betanzos como lugar alternativo a la construcción del aeropuerto y más adecuado para contribuir a la defensa nacional.

A pesar de que este proyecto también sería finalmente desechado, conseguiría poner de relieve la creciente necesidad de que A Coruña contara con una infraestructura aeroportuaria.

#### LOS INICIOS DE UNA LARGA ETAPA. LOS ANTEPROYECTOS

La aspiración coruñesa de poder contar con un aeropuerto iba dando pequeños pasos



*Anteproyecto aeropuerto en la Ría del Burgo.*  
 <<http://www.torredeartabria.com/pags/aeropuerto.html>>

para su consecución. Para ello la Corporación municipal, presidida por D. José Pérez Ardá, aprobaba en Sesión Plenaria celebrada el día 6 de Diciembre de 1943, un Presupuesto extraordinario en el que se contemplaban partidas de gastos por un importe de tres millones de pesetas destinados a obras y adquisición de terrenos para el campo de aviación. Desde el Ayuntamiento una comisión de técnicos, entre los que se encontraba el autor del proyecto en la Ría del Burgo, Sr. Vila Fano, realizaba estudios de posibles emplazamientos, cuyos trabajos darían como resultado la proposición de tres

posibles ubicaciones: Laracha, Baldayo y Alvedro.

El 22 de marzo de 1945 el alcalde de A Coruña, Sr. Vázquez Pena, convocaba en el Palacio Municipal una reunión de autoridades y fuerzas representativas con el fin de tratar el tema de la construcción del aeropuerto. A dicha reunión, presidida por el Gobernador Civil interino, Sr. Covián, asistirían, además del propio Alcalde, el Presidente de la Diputación, Sr. Romay; el Presidente de la Cámara de la Propiedad, Sr. Del Río; representantes de la Jefatura Provincial del Movimiento; Cámara de Comercio, Sociedades de recreo y diversos concejales, entre otras autoridades. La reunión tenía como fin último saber la cuantía de las aportaciones que cada organismo o entidad estaría dispuesto a conceder para afrontar la construcción, ya que el Ayuntamiento, a pesar de haber consignado tres millones de pesetas en un presupuesto extraordinario, no puede hacer frente por sí sólo al proyecto.

### **El anteproyecto de Laracha**

Los responsables municipales consideraban idóneo el emplazamiento en Laracha, a 22 kilómetros de la capital, argumentando que las características del terreno harían menor el coste del proyecto. El ayuntamiento había obtenido autorización para que el ingeniero del Servicio de Obras de la Región Aérea Atlántica, destacado en Santiago, Jaime Rosselló, realizase el anteproyecto sobre los datos topográficos obtenidos por el personal municipal. El plano elaborado preveía la construcción de cuatro pistas: una de 2.000 metros de largo por 300 metros de ancho; otra de 1.700 metros por 250 metros; otra de 1.250 metros por 300; y la cuarta de de 1.350 metros por 300 metros. La superficie total de las pistas era de 122 ha. y el total a expropiar aproximadamente de 180 ha. El movimiento de tierras que suponía dicho emplazamiento alcanzaba cerca de 1.400.000 m<sup>3</sup>, y sólo el presupuesto necesario para este movimiento de tierras alcanzaría la cifra de 30 millones de pesetas. En Junio de 1945, el anteproyecto redactado en las oficinas del destacamento del Servicio de Obras de Labacolla sería remitido a la Jefatura de la Región Aérea Atlántica de Valladolid. Se habían dado los primeros pasos: se había encontrado el lugar adecuado para las instalaciones, se había conseguido la tramitación del anteproyecto y se había consignado en los presupuestos municipales una cantidad que permitiría iniciar las obras.

Así las cosas, el alcalde de la ciudad recibía del Ministro del Aire, Sr. Gallarza, garantías de que se incluiría el proyecto del aeródromo coruñés dentro del Plan Nacional de Aeropuertos. Sin embargo, el 24 de julio de 1946, el ministro acompañado por el alcalde, varios técnicos y responsables ministeriales, realizaba una visita a los terrenos elegidos en Laracha, concluyendo que los mismos no eran adecuados para instalar en ellos el aeropuerto, a la vista de los movimientos de tierra que era preciso efectuar y el elevado coste de la explanación necesaria, así como por los perjuicios a los habitantes de la comarca con las expropiaciones, además de la distancia de 22 kilómetros que lo separaban de A Coruña.

### **El anteproyecto de Alvedro**

Con la llegada a la Alcaldía de Alfonso Molina Brandao en 1947, la vieja aspiración de que la ciudad contara con un aeropuerto adquiriría un empuje considerable.

En Enero de 1948 la Dirección General de Aeropuertos ordena la redacción del anteproyecto de aeropuerto en la zona de Alvedro, a nueve kilómetros de la ciudad, a instancias del ayuntamiento, quien se ofrece a realizar el levantamiento topográfico para su estudio y redacción. Los topógrafos Lino Martínez-Ordóñez Calvo y su hijo Lino Martínez-Ordóñez Buján, serían los encargados de confeccionar un levantamiento taquimétrico de la zona. El encargado de la redacción del anteproyecto sería José Farias Márquez, Comandante del Cuerpo de Armamento y Construcción, destinado en A Coruña y que también colaboraba con el ayuntamiento en los trabajos de urbanización de la ciudad. El anteproyecto sería remitido a la Dirección General de Aeropuertos en Octubre de 1950, después de sucesivas modificaciones en la redacción primitiva.

En dicho anteproyecto se consideraban dos bandas de pista: una de 1.025 m de longitud y 300 m de anchura y otra de 780 m de longitud y 150 m de ancho. Su presupuesto rebasaba los 37 millones de pesetas.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> ARG. Fondo Iglesias Brage. Sign. 48540. Proyecto de Alvedro. Memoria.

### El anteproyecto de Baldayo

También en Enero de 1948, se ordena la redacción del anteproyecto de aeropuerto en las marismas de Baldayo, y también será el ingeniero aeronáutico Sr. Farias el encargado de su redacción. El emplazamiento se encontraba en la propia playa, en la costa comprendida entre las puntas de Cayón y Malpica. El ingeniero autor del anteproyecto estudiaba varias soluciones con diversas variantes: una primera con dos pistas y numerosas soluciones parciales, y otra segunda con la construcción de una única pista situada sobre las marismas. Las pistas serían en dirección E-O y NE-SO, proyectándose para ellas las dimensiones siguientes: 1.800 y 1.500 m., de longitud respectivamente, con 250 m., de anchura en ambas. El presupuesto alcanzaba los 125 millones de pesetas en la solución de las dos pistas y 60 millones en la solución de una sola pista.<sup>4</sup>

De todos los emplazamientos estudiados, el Ayuntamiento defiende ante el Ministerio el de Alvedro, por ser más asequible a una inmediata realización y desde el punto de vista comercial más interesante. En una carta que el Alcalde dirige al Ministro del Aire se decanta claramente por la ubicación en Alvedro argumentando que

[...] El lugar de Baldayo, si bien dista 27 kms., de esta ciudad de La Coruña y la construcción del aeropuerto sería en él un tanto elevada, tiene la ventaja de su proximidad al mar, y el lugar de emplazamiento (playa de seis kms., de longitud) proporcionaría condiciones excepcionales para los vuelos transoceánicos, constituyendo un aeropuerto de costa inmejorable, sin nieblas en altura, tan frecuentes en Galicia. Sus obras, aunque de elevada cuantía como las de todos los aeródromos, son técnicamente posibles y ventajosas en el plan económico [...]. El aeropuerto de Alvedro, que se situaría a cinco kilómetros de La Coruña [...] cuyas características, de menor importancia que el de Baldayo, daba un coste que no llegaba a 30.000.000 de pesetas. Es más asequible a una inmediata realización, y desde el punto de vista comercial más interesante a esta ciudad de La Coruña.<sup>5</sup>

Sin embargo, el Jefe del Servicio de Obras del Sector Aéreo de Galicia, Francisco Iglesias Brage, sostiene respecto al anteproyecto de Alvedro que

[...] el anteproyecto demuestra que ese emplazamiento y los propios terrenos señalados por el propio Alcalde, es inservible como aeropuerto [...] El movimiento de tierras llega casi al millón de metros cúbicos con un 40% de roca, y el presupuesto correspondiente alcanza, según Farias, 27 millones de pesetas, pero hay que calcular bastantes más pues el precio que ha puesto el metro cúbico de desmonte (21 pesetas) está muy por lo bajo de la realidad con esa proporción de roca, debiendo aumentarse hasta 27. De dicho presupuesto casi 10 millones se los llevaría la expropiación y pago de las casas que habría que derribar. Todo esto para obtener solamente dos pistas, una de 900 metros y otra de 650. Creo que con estos datos a la vista puede desecharse de antemano este lugar como posible aeropuerto. [...] creo que el presupuesto de movimiento de tierras que se describe en la Memoria para obtener las pistas citadas, alcanzará fácilmente los 40 millones de pesetas, a los que sería preciso añadir el valor del afirmado de las pistas [...].<sup>6</sup>

<sup>4</sup> ARG. Fondo Iglesias Brage. Sign. 48540. Proyecto de Alvedro. Memoria.

<sup>5</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE. Carta del Alcalde de La Coruña, Alfonso Molina, al Ministro del Aire. 1950. Sig. 951/2.

<sup>6</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE. Comunicación del Jefe del Servicio de Obras del Sector Aéreo de Galicia, Francisco Iglesias Brage, al Secretario General del Ministerio del Aire. 1948. Sig. 951/2.

Iglesias Brage considera como lugar idóneo para la instalación aeroportuaria la playa de Baldayo. Sin embargo el Alcalde, Sr. Molina, prefiere Alvedro e inicia gestiones directamente con el Ministerio del Aire. De ello se queja Iglesias Brage, quien dice

[...] No obstante el Alcalde de La Coruña, que en este asunto hace lo que le parece y pretende saltarse a esta Jefatura, ha ido a Madrid con uno de los ejemplares que le entregó Farias (que trabaja a sus órdenes en el Ayuntamiento como ingeniero contratado), y supongo lleva la pretensión de entregarlo personalmente al Ministro para conseguir una decisión favorable, que en este caso sería, a mi juicio, improcedente.

Por su parte el ingeniero Sr. Vila Fano, redactor del primer proyecto de aeropuerto en la Ría del Burgo, sostiene que Laracha es el único emplazamiento viable para el aeródromo coruñés, defendiendo el anteproyecto redactado en 1945 por el ingeniero Jaime Rosselló.

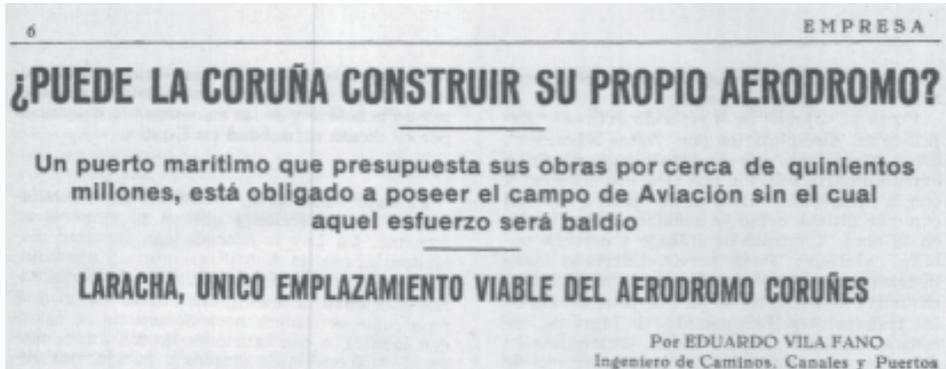
No obstante las prioridades del Estado son, en esos momentos, la terminación de los aeródromos que se encuentran en construcción, sobre todo los nacionales e internacionales. Además el Ministerio considera que el aeropuerto de Santiago junto con los aeródromos de Lugo y Guitiriz, el de Vigo (en construcción) y el acondicionamiento de una zona en el istmo de la Lanzada (La Toja), como alternativa a las anteriores en casos de mal tiempo, resolvían el problema de las comunicaciones aéreas de Galicia en una primera fase. Todo ello unido a que los estudios realizados para la construcción del aeropuerto en las proximidades de A Coruña supone obras de gran importancia y presupuesto muy elevado que no podrían llevarse a cabo de momento. Sin embargo los responsables ministeriales apuntan que

*[...] Si los organismos y entidades de esa Capital cuentan con recursos suficientes para llevar a cabo desde ahora la construcción por su cuenta de un aeropuerto próximo a la misma, este Ministerio les prestaría toda la ayuda técnica necesaria [...].*

Desde la Alcaldía se llega a la convicción de que si el Estado no puede acometer la construcción del aeropuerto, la ciudad tendrá que llegar a él por sus propios medios. Se insiste en la preferencia por el lugar de Alvedro para emplazamiento del aeródromo y se solicita al Ministerio que emita un informe al respecto como paso previo a fijar las aportaciones que podrían realizar los distintos organismos y entidades locales. Como consecuencia de ello, a finales de 1950 el Alcalde da cuenta a la Comisión Permanente del informe favorable emitido por el Ministerio respecto a los estudios realizados para la construcción del aeropuerto en Alvedro. Sin embargo la Corporación Municipal considera que, dada la trascendencia de la obra, sería conveniente que antes de escoger su emplazamiento definitivo se estudiasen en la misma forma que se ha hecho con Alvedro los datos concernientes a los de Baldayo y Laracha, para ver cual conviene más a los intereses de la ciudad.

En Febrero de 1951 se reunía en el Gobierno Civil, la Junta de Autoridades, presidida por el Gobernador Sr. Hierro Martínez, en la que el ingeniero Sr. Iglesias Brage realizaría una exposición sobre las posibilidades y dificultades que ofrecían cada uno de los emplazamientos estudiados. Se trasladaba a una próxima reunión, a la que serían convocados el alcalde de A Coruña, el presidente de la Diputación provincial, el de la Cámara de Comercio, el de la Junta de Obras del Puerto, el delegado provincial de Sindicatos y representaciones de la Banca privada y de los Sindicatos de Hostelería y de Transportes,

la decisión sobre el lugar más conveniente de entre los propuestos para ubicar el aeropuerto, teniendo en cuenta la distancia que los separa de la ciudad, dimensiones de las posibles pistas y coste de su construcción. En esa reunión también debería determinarse las cantidades con que cada organismo estaba dispuesto a subvencionar el proyecto, a fin de cooperar con el ministerio del Aire a su realización.



*Revista «Empresa». La Coruña 1950. N° 23.*

### ¿ALVEDRO O LARACHA?

Surgen ciertas discrepancias en cuanto al emplazamiento que se pueda dar al aeródromo, ya que un cierto sector de la opinión pública defiende su ubicación en los terrenos de Laracha, que había sido descartada en su día por el ministerio. Entre los que defienden esta opción, como se ha señalado, está el ingeniero Eduardo Vila Fano, redactor del frustrado proyecto en la Ría del Burgo, quien argumenta, entre otras cosas, que la existencia de un proyecto redactado en 1945 para su construcción en esa zona, supondrían mayor rapidez en la gestión. Según defiende Vila Fano, el proyecto de Laracha cuenta con una pista de 2.000 metros de largo por 300 metros de ancho, en dirección NO-SE, y otra de 1.700 m., por 250 m. de ancho en dirección NE-SO. Como complemento de estas dos pistas principales hay otras dos, N.S. y E.O. de 1.250 m. y 1.350 m. de longitud y 300 metros de ancho. A criterio del ingeniero la construcción del aeropuerto en Alvedro resultaría más costosa, debido a que las expropiaciones de los terrenos serían más cuantiosas ya que se emplaza en terrenos de labradío, mientras que el de Laracha ocupa mucho terreno de monte mal poblado, y por lo tanto más barato. En Laracha podría disponerse de una amplia llanura muy poco edificada, así como una gran zona de contacto con el mar.

El ingeniero coruñés Luciano Yordi Carricarte, defiende públicamente la ubicación del aeropuerto en la meseta de Alvedro, entre otras razones por su cercanía a la ciudad (8 kilómetros), frente a otras posibles ubicaciones propuestas (Laracha 23 kilómetros; Marismas de Baldayo 37 kilómetros). Cree el Sr. Yordi que los terrenos de Alvedro presentan buenas condiciones debido a que el volumen de desmontes que serían necesarios para las pistas alcanzarían el millón de metros cúbicos de tierras. La aproximación libre de obstáculos y la permeabilidad que facilitaría el drenaje del campo, serían factores favorables desde el punto de vista topográfico. En el aspecto meteorológico, el ingeniero sostiene que Alvedro es una zona sin nieblas, lo que facilita sus operaciones. El único inconveniente que encuentra Yordi será el económico, pues tendrían un problema de expropiación mayor que al de las

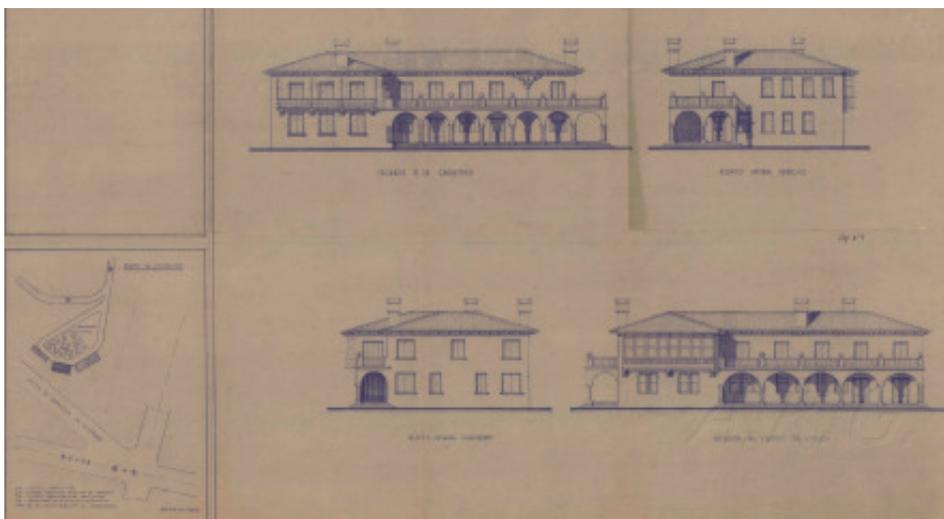
otras dos zonas consideradas. Luciano Yordi va más allá en sus consideraciones y se aventura a señalar un plazo de ejecución de veinticuatro meses y un presupuesto total de veintiséis millones de pesetas. Luciano «Chano» Yordi, defiende la construcción de un aeropuerto de tipo medio, al estilo de los existentes en Brunswick (Georgia) o el «17 de Octubre» en Buenos Aires.

Frente a la problemática de su ubicación en Laracha o Alvedro se desata una defensa pública del emplazamiento en Alvedro, cuyo motor principal será el diario La Voz de Galicia. Durante varios días llevará a sus páginas diversas entrevistas con distintas personalidades de la vida pública coruñesa. Bajo el epígrafe «*El aeródromo coruñés. Opinan diversas personalidades*», dará voz a personajes como el Vicepresidente de Obras del Puerto, el Presidente de la Zona industrial, el Presidente del Gremio de Armadores de Pesca o el Jefe de la Delegación de Industria, entre otros.

Todos ellos consideran de vital importancia la construcción del aeropuerto y la mayoría cree conveniente su emplazamiento en Alvedro dada su proximidad geográfica a la ciudad, fundamentalmente.

#### EL PROYECTO DE IGLESIAS, YORDI Y LOSADA

Con la idea de ganar tiempo y conseguir la oportuna autorización en el menor tiempo posible, surge la idea de redactar un anteproyecto de las instalaciones al margen de la iniciativa pública. De esta forma el ingeniero de caminos Luciano Yordi de Carricarte con la colaboración del arquitecto Jacobo Losada Trulock toma la iniciativa de redactar un proyecto de aeropuerto en Alvedro motivado por la oposición surgida a su emplazamiento en aquel lugar, ampliamente rebatida, como ya se ha citado, por el Sr. Yordi a través del diario La Voz de Galicia. Los autores defienden su emplazamiento en Alvedro, perteneciente al ayuntamiento de Culleredo, frente a otros lugares, sobre todo frente a Laracha, debido a la distancia que lo separaba de la ciudad. Pretende demostrar técnicamente la posibilidad de su construcción y, además, que la opinión pública visualizase su materialización,



Plano Edificios auxiliares del aeropuerto. ARG. Fondo Iglesias Brage. Sig. 92/2

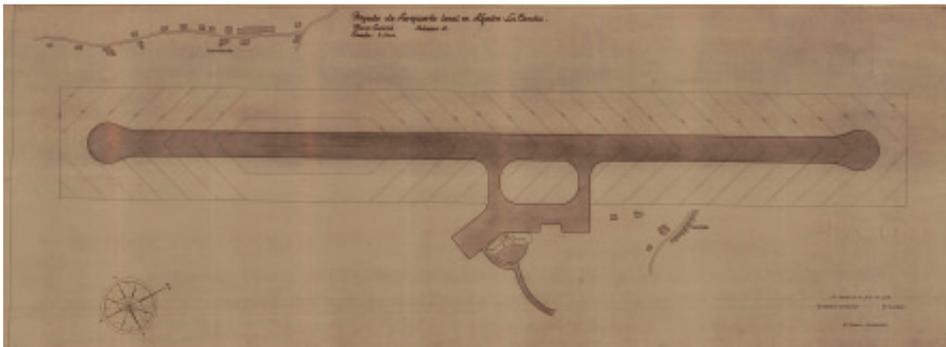
estimulando a la iniciativa pública y privada con el fin de recaudar fondos para adquirir los terrenos necesarios y ponerlos a disposición del Gobierno para que este acometiera la obra.

El terreno en que se proyecta construir el aeropuerto está constituido por una meseta sensiblemente llana, situada a una cuota de cien metros sobre el nivel del mar. En dicha meseta se hallan los pueblos de Linares, San Gregorio y Hermida. Casi la totalidad de la superficie afectada está dedicada a terrenos de labor de buena calidad.

El proyecto de estos coruñeses preveía la construcción de una pista principal de 1.500 metros que permitiría el aterrizaje de los «Douglas DC-4» que eran los que Iberia dedicaba a vuelos transoceánicos y una pista secundaria.

El 22 de julio de 1952 los autores entregaban al Gobernador Civil el proyecto. El Ministerio del Aire designaba al coronel Iglesias Brage, ingeniero aeronáutico e Inspector General de Aeropuertos, para que se desplazara a la ciudad con personal técnico con el fin de estudiar sobre el terreno el anteproyecto de Alvedro. El coronel Iglesias daría su conformidad al mismo, al considerar que cubría ampliamente las necesidades coruñesas. El proyecto, una vez validado por Iglesias Brage, sería remitido al Ministerio del Aire para su aprobación. A comienzos de agosto de ese mismo año, se desplaza a Coruña el ingeniero aeronáutico, comandante de Aviación, Augusto Vizcaíno, enviado por la Dirección General de Aeropuertos, para efectuar sondeos en los terrenos de Alvedro a fin de tramitar la aprobación del proyecto de Yordi y Losada. El proyecto inicial tendría que ser modificado debido a los acuerdos adoptados por la Organización Internacional de la Aviación Civil y a las instrucciones de la Dirección General de Aeropuertos, contemplando además la supresión de la pista secundaria, cuya construcción, de realizarse, elevaría el presupuesto a 62.283.496,30 pesetas. La modificación sería redactada por el coronel del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, Francisco Iglesias Brage, por lo que figuraría como coautor del mismo.

La Dirección General de Aeropuertos da su conformidad al proyecto, cuya solución prevé la construcción de una sola pista de 1.500 metros de longitud orientada en dirección S. SW. – N. NE, realizada a base de pavimento de hormigón asfáltico, con un presupuesto de ejecución material de 37.342.070 pesetas y un presupuesto de contrata de 42.230.736'53 pesetas, incluidas las expropiaciones.



*Proyecto de Aeropuerto local en Alvedro. La Coruña. Plano General. Hoja 2.  
ARG. Fondo Iglesias Brage. Sign. 48540.*

## SUMANDO FUERZAS

El año 1953 será decisivo en el tortuoso camino de Alvedro. A comienzos de ese año, el ministro del Aire, general González Gallarza, expresaba la urgencia de incrementar la red de aeropuertos nacionales, para lo cual se cree necesario que los organismos regionales, provinciales y municipales, e incluso el capital privado, contribuyan a su construcción. Con respecto a Galicia, el ministro argumenta que se están realizando esfuerzos para superar las dificultades que presenta la construcción de los aeropuertos. El Ministerio proyecta la construcción de un aeropuerto en Vigo y una pista en La Toja. Nade se dice con respecto a la construcción de un aeropuerto en A Coruña.

Surge así en la opinión pública la idea de realizar la construcción del aeropuerto con medios propios, sin esperar ayudas externas. Y para ello incluso se apunta la posibilidad de que los coruñeses realicen una aportación personal que sirva de garantía de los posibles préstamos que realizaría la banca, y que junto a las aportaciones del Ayuntamiento y de la Diputación, permitiría iniciar las obras. Luego, una vez en marcha, se solicitaría ayuda al Estado para terminarlas. También se propone gravar las entradas de espectáculos públicos (fútbol, cine, salas de fiestas, etc) con una pequeña cantidad, así como dedicar una jornada de las fiestas de la ciudad al «*Día del aeropuerto*», con el fin de recaudar fondos.

Se inicia de nuevo una campaña en defensa de la construcción del aeródromo, en la que intervienen diversas personalidades de la vida pública local, como Emilio Rey, Presidente del Consejo de Administración de La Voz de Galicia, el empresario José González Chas, el Teniente Coronel de Aviación y Jefe del Centro Meteorológico de Galicia, Ángel Fernández Aperribay, o el Delegado Provincial de Sindicatos, Enrique Salgado Torres, entre otros.

Todos ellos abogan por la imperiosa necesidad que la ciudad cuente con su propio aeropuerto, aunque para ello sea necesario mayor implicación de los organismos locales, aportando importantes cantidades con el fin de demostrar al Estado el enorme interés que para los coruñeses significa contar con esta infraestructura.

La revista «*España económica*», editada en Madrid, dedica en su número de abril de 1953 un artículo sobre el problema de aeropuerto coruñés, bajo el título «*La Coruña necesita un aeropuerto. Es vital para su desarrollo económico*». En dicho artículo se argumenta que

*[...] es necesaria la aportación de las Corporaciones públicas, la ayuda del Estado [...]; y por último, además de las iniciativas populares, antes mencionadas, no estaría de más la autofinanciación. Es razonable que el mismo aeropuerto colabore en las obras que sean menester. La zona en que aquel se emplace adquirirá valor, y debe procurarse a este efecto, que la carretera que una a La Coruña aquél, pueda dar lugar a una futura zona residencial coruñesa. La revalorización de la zona y el otorgamiento de un crédito sobre la indudable plusvalía de dichos terrenos podrían facilitar dinero que seguramente sería amortizado con el aumento de la riqueza.<sup>7</sup>*

A finales de Abril de 1953 el Jefe de la Región Aérea del Atlántico, general de aviación Eugenio Frutos Dieste, acompañado por el Jefe de Obras de la Región Aérea y por el Jefe del Sector Aéreo de Galicia, visitaba los terrenos de Alvedro, acompañado por el Gobernador Civil y por el Alcalde de la ciudad. A preguntas de los periodistas sobre si consideraba

<sup>7</sup> LA VOZ DE GALICIA. 21 Abril 1953. Pags. 1, 3.

posible la inmediata realización de la obra, manifestaba que todo dependía de A Coruña, ya que se hacía preciso que el interés demostrado por la opinión pública tuviera su traducción en algo más concreto, es decir, una aportación inicial como la que habían ofrecido las demás capitales españolas que deseaban contar también con aeropuerto. En ese sentido el aeropuerto de San Sebastián se construiría mediante aportación de la Diputación de Guipúzcoa y de los Ayuntamientos de San Sebastián, Fuenterrabía e Irún, que facilitarían los terrenos y ejecutarían las obras necesarias para entregar al Ministerio del Aire la superficie destinada al aeropuerto, debidamente explanada, corriendo a cargo del Estado la construcción de las pistas y servicios complementarios.

Desde el Ministerio se indicaba la decisión de no aprobar el proyecto oficialmente sin que antes se contara con la cantidad necesaria para la realización de las obras o, al menos, con una cantidad inicial que permitiera ejecutar el movimiento de tierras necesario, además de la adquisición de los terrenos.

Señalado el camino, se dan los primeros pasos en firme y se consignan las primeras cantidades con destino al aeropuerto coruñés. El 28 de Abril de 1953 celebran sendas Sesiones Plenarias, el Ayuntamiento de A Coruña y la Diputación Provincial. La Corporación Municipal aprueba por unanimidad una propuesta formulada por doce concejales en la que se solicita la consignación de cinco millones de pesetas con destino a la construcción del aeropuerto coruñés en terrenos de Alvedro. Por su parte la Corporación Provincial aprobaba una moción de la Presidencia en la que se fijaba la aportación de cuatro millones de pesetas del organismo provincial para la construcción del referido aeropuerto. En total nueve millones de pesetas. Con estas aportaciones se conseguía dotar al proyecto de una base económica firme, y ambas Corporaciones pretendían mostrar la senda a las demás organismos interesados.

Días más tarde se reunían en el Gobierno Civil bajo la presidencia de su titular José Manuel Pardo de Santayana, las fuerzas vivas de la ciudad, compuestas en ese acto por el Presidente de la Diputación, Alcalde, Subjefe Provincial del Movimiento, Delegado Provincial de Sindicatos, Presidente del Consejo de Administración del Banco de A Coruña, Presidente de la Cámara de Comercio, Vicesecretario Provincial de Ordenación Económica y el Alcalde de Culleredo. El objeto de la reunión sería informar al Gobernador Civil de las cantidades con que cada Entidad se comprometía a contribuir para los primeros gastos de construcción del aeropuerto. Dichas cantidades serían las siguientes: Diputación Provincial 4 millones; Ayuntamiento de A Coruña 5 millones; Cámara de Comercio 1 millón, Banca privada conjuntamente 2 millones; y Gobierno Civil y otras entidades 2 millones. En total 14 millones de pesetas.

El Gobernador Civil, el Jefe Provincial de Sindicatos y el Alcalde reciben del Ministro del Aire la promesa de llevar el proyecto del aeropuerto coruñés al Consejo de Ministros para su aprobación.

#### EL AEROPUERTO DE ALVEDRO, APROBADO

El Consejo de Ministros celebrado por el Gobierno de Franco en el Pazo de Meirás el 11 de Septiembre de 1953, daba el visto bueno al anteproyecto del aeropuerto de Alvedro, aceptando las aportaciones realizadas por los diversos organismos y entidades locales para dicha obra.

Desde la Alcaldía se hacía pública una nota en la que se pedía a la ciudadanía que, como prueba externa de gratitud, engalanasen las fachadas de sus casas

[...] esta Alcaldía ruega, como prueba externa de su gratitud, engalanen las fachadas de sus casas, demostrando sincera prueba de afecto a quienes todo nos merecen, y muy especialmente en el día de hoy, en que, al aprobarse en el Consejo de Ministro el aeródromo de Alvedro, estamos obligados a demostrar nuestro más profundo agradecimiento a quienes de este modo velan por el engrandecimiento de nuestra querida ciudad.<sup>88</sup>

Desde el Ministerio del Aire se aseguraba que los catorce millones aportados por la ciudad serían, en principio, suficientes para comenzar las obras y llevarlas a buen ritmo durante un buen período de tiempo, dando así plazo al Estado para consignar fondos en sus presupuestos, con los que concluir la construcción.

El 26 de Septiembre de 1953, se publicaba en el Boletín Oficial del Estado un Decreto por el que se declaraba de urgencia la ejecución de obras y adquisición de los terrenos para la realización del aeropuerto de A Coruña. Acto seguido, desde el Ayuntamiento se instaba al Gobernador Civil a constituir la Junta Pro Aeropuerto, ofreciendo la máxima colaboración municipal incluso con la aportación del personal preciso para la redacción del parcelario de los terrenos a ocupar.

#### LA JUNTA DEL AEROPUERTO

Con el fin de aceptar los numerosos ofrecimientos y aportaciones de Ayuntamientos, Diputaciones y otras Entidades Locales, el Ministerio del Aire promovió la constitución de Juntas Técnicas Mixtas, para aunar los esfuerzos de los diversos organismos interesados en la construcción de aeropuertos y administrar las subvenciones que fueran concedidas para ese fin. Esas Juntas estarían compuestas por un representante del Ministerio del Aire, un representante por cada uno de los organismos que contribuyera a las obras del aeropuerto, vocales técnicos y administrativos del Ministerio del Aire y un Presidente, nombrado también por el Ministerio. La Junta tenía encomendadas las misiones de expropiaciones, accesos, jardinería, hangares, entre otras, reservándose siempre el Ministerio



*La Voz de Galicia.  
12 Septiembre 1953.*

<sup>88</sup> LA VOZ DE GALICIA. 12 Septiembre 1953. Pág. 3.

del Aire el estudio aeronáutico del aeropuerto y la ejecución de las obras correspondientes que se refieran al campo de vuelos e instalaciones para protección del vuelo.<sup>9</sup>

En Noviembre de 1953 la Dirección General de Aeropuertos autorizaba la constitución de la Junta del Aeropuerto de Alvedro. Dicha Junta estaba presidida por Pedro Barrié de la Maza, y contaba con ocho vocales: Alfonso Molina Brandao, Alcalde de la ciudad; Diego Delicado Marañón, Presidente de la Diputación; Ángel Torres de la Riva, Presidente de la Cámara de Comercio; Narciso Pardo Veira, Alcalde de Culleredo, los tres autores del proyecto: coronel Iglesias Brage, Luciano Yordi y Jacobo Losada; y el ingeniero aeronáutico del Servicio de Obras de Galicia, capitán Quijada.

El 11 de Diciembre de 1953 celebraba su primera reunión en el Palacio Municipal en la que se adoptaban los acuerdos de constituir tres Comisiones: de Parcelamiento y tasación, de Hacienda y de Obras. En ese mismo mes se ultimaban los planos parcelarios y las valoraciones.

### COMIENZO DE LAS OBRAS

Durante los primeros meses de 1954, la Junta Técnico-administrativa del Aeropuerto de Alvedro citaba a los propietarios de los terrenos afectados por la expropiación forzosa, con el fin de abonarles, en período voluntario, la valoración de sus parcelas. A finales de mayo de ese año, la Junta invitaba a los contratistas interesados para que presentaran sus ofertas para la ejecución de las obras de explanación de la pista principal, exigiéndoles que, además de consignar la cantidad en que se ofrezcan a realizar los trabajos, señalen el plazo en que se comprometen a llevarlos a cabo, que, como máximo, no podrá exceder de diez meses a partir de la adjudicación. Dichas obras tienen un presupuesto de seis millones de pesetas.

Tres grandes empresas nacionales presentan sus ofertas: «Construcciones de Aeropuertos y Pistas S.A.», «Termac S.A.» y «Construcciones González Barros S.A.», siendo ésta última la adjudicataria de las obras. A finales de Julio de 1954 ya se podían ver las primeras máquinas trabajando en la explanación de los terrenos de Alvedro.

Mientras las obras seguían a buen ritmo, en el Pazo de Meirás el Consejo de Ministros tomaba el importante acuerdo de apoyar hasta su total terminación la construcción del aeropuerto de A Coruña. Ese apoyo económico se traduciría en la consignación por parte del Ministerio del Aire, de veinte millones de pesetas, distribuidas en cinco anualidades, pudiendo ser fácilmente capitalizado, reservándose el Ministerio la fijación de las obras afectadas por esa consignación.

Por su parte, la Junta del Aeropuerto de Alvedro acordaba sacar a subasta la primera parte de las obras del edificio del aeropuerto, por valor de un millón de pesetas. Con esa edificación se pretendía, además de dotar al aeródromo de unas instalaciones de calidad para los pasajeros, la creación de un lugar de expansión para la ciudad, con bar, restaurante y diversos servicios.

Hacia finales de 1955, se llevaba ejecutado en torno al 40% de lo presupuestado, estando preparados cerca de 800 metros de terreno en los que trabajaban a buen ritmo un total de cuatro palas excavadoras. Sin embargo y con el fin de no suspender ese buen

<sup>9</sup> Ministerio del Aire. Dirección General de Aeropuertos. *ARG. Fondo Iglesias Brage. Caja 48591. Signatura 48541. Carpeta N93/1.*

ritmo que llevaban las obras, desde el Ayuntamiento se solicita autorización para la inversión de los cuatro millones que ese año de 1955 el Ministerio destina a las obras. Así mismo se pide del Estado la capitalización de lo no invertido, con el fin de poder terminar el aeropuerto en un año o en año y medio, como máximo.

En Octubre de 1955 se paralizaban las obras, y aunque dicha parada podría venir motivada por el descanso que se daba al personal, ya que desde que se había dado comienzo a los trabajos, la empresa había suspendido las vacaciones, desde el Ayuntamiento, el Alcalde Sr. Molina, advertía que podría llegarse a la paralización total, debido a la falta de medios económicos para continuar, una vez invertida la totalidad de las aportaciones de los distintos organismos. Hasta ese momento la Junta del Aeropuerto había contado con las siguientes aportaciones: cinco millones de pesetas del Ayuntamiento; cuatro de la Diputación Provincial, un millón del Banco Pastor; medio millón del Banco de A Coruña; y otro millón de contribuciones particulares, entre las que se encontraban las realizadas por Pedro Barrié de la Maza, Gertrudis Barrié de la Maza, Andrés Pardo Hidalgo o Abelardo Zas y Simó, entre otros. Además la Cámara de Comercio había entregado un plazo con cargo al millón de pesetas que se comprometiera a entregar en diez anualidades. Quedaba pendiente de recibir el medio millón de pesetas que habían prometido reunir las entidades bancarias establecidas en A Coruña. Otro de los obstáculos a salvar seguía siendo el conseguir que el Ministerio del Aire hiciera efectivos los cuatro millones de pesetas consignados en su presupuesto para el año 1955 y que todavía no había materializado.

Finalmente el Ministerio del Aire concedía un crédito de trescientas mil pesetas, ante la imposibilidad de conceder los cuatro millones correspondientes al año 1955, asegurando que para 1956 se podría contar con el dinero correspondiente a dicha anualidad. Así mismo los responsables ministeriales solicitarían del Consejo de Ministros autorización para concertar la operación de capitalización que hiciera posible la subasta de las obras



*Trabajos de explanación de la pista  
Foto Archivo Alberto Martí Villardefrancos.*

**Las obras de Alvedro, paralizadas**  
Invertidos ya los doce millones de aportaciones locales, urge conseguir lo prometido por el Ministerio del Aire

*La Voz de Galicia. 12 Octubre 1955.*



*Ampliación de la pista de aterrizaje. Abril 1962.  
Foto Archivo Alberto Martí Villardefrancos.*



*Construcción del Edificio Terminal. Abril 1962.  
Foto Archivo Alberto Martí Villardefrancos.*

del aeropuerto por la totalidad de los veinte millones de pesetas concedidos por el Gobierno.

A finales de 1955 las obras continuaban paralizadas y las excavadoras que allí habían trabajado eran trasladadas al puerto, que registraba en esos tiempos un gran movimiento de mineral, carbón y hierro.

En Mayo de 1956 el Consejo de Ministros aprobaba el expediente relativo a la explanación de la banda de aterrizaje, consolidación y ejecución de taludes, con un crédito de veinte millones de pesetas distribuido en cuatro anualidades. Gracias a ello, se podrían reanudar las obras de construcción del aeropuerto, paralizadas desde Octubre del año anterior.

Dos meses más tarde, se celebraba en la Jefatura de la Región Aérea Atlántica, de Valladolid, la apertura de pliegos para la adjudicación de las obras. A la subasta concurren seis empresas constructoras, resultando adjudicataria «González Barros SA», la misma que ya había realizado la primera fase, por un importe de trece millones de pesetas. El 26 de Julio se reanudaban las obras.

En el Consejo de Ministros celebrado en el Pazo de Meirás el 14 de Septiembre de 1956, se acordaba, a propuesta del Ministro del Aire, Teniente General González Gallarza, la ampliación de las pistas hasta el máximo aprovechamiento que permitiera el terreno, así como rebajar las rasantes que en un principio se habían fijado en el proyecto, con el objeto de alcanzar una mayor longitud de pista y posibilidades de ampliación en el futuro. El incremento presupuestario que estas medidas supondrían sería cubierto, en parte, con la rebaja obtenida en la subasta realizada en el mes de Julio. La diferencia sería abonada por el Ayuntamiento en tanto no se contara con nuevas aportaciones presupuestarias.

Las nuevas obras llevaban aparejada la ocupación de terrenos necesarios enclavados en las zonas de taludes y en la zona de ampliación de la pista principal de aterrizaje. Por eso, se hacía un llamamiento a los propietarios para llegar a un acuerdo en el período voluntario con la Junta, con el fin de evitar las demoras que supondría el proceso expropiatorio.

Durante el año 1957 las obras continuaban a buen ritmo, lo que hacía suponer que en breve plazo pudiera realizarse la tan esperada inauguración del aeropuerto.

Por su parte el Ayuntamiento ponía todo el esfuerzo en que se pudiera contar con los recursos económicos suficientes y necesarios para que las obras avanzaran hacia su final. De ahí que en la Sesión celebrada el 20 de Agosto de 1957, el Pleno Municipal aprobaba una propuesta de la Alcaldía por la que el Ayuntamiento se comprometía a realizar operaciones de Tesorería que permitieran el anticipo por parte del órgano municipal de las cantidades que el Estado consignaba en sus presupuestos para las obras de explanación, evitando así la paralización de las mismas.

[...]El Estado ha concedido unas anualidades por importe de cuatro millones setecientas mil pesetas durante los años de 1957, 1958 y 1959; la del año 1957 se ha agotado y por tanto las obras se tendrán que paralizar llegando a la conclusión de que si las obras se paralizan, aparte de retrasar la consecución de verlo terminado, son además otras consecuencias de importancia, correspondiente a que resulta más económico continuar las obras que interrumpirlas y que al interrumpirlas las retrasa, desapareciendo la actual organización que hoy funciona perfectamente. Pretendemos por tanto, responder o garantizar un empréstito por el importe de la anualidad del Estado, que satisfaría en Febrero de 1958, cuya mayor garantía es el propio Estado, que así lo tiene acordado, luego para el Ayuntamiento solamente tendría que abonar los intereses del tiempo desde que se anticipe, que no sería la cantidad íntegra de una vez, sino a medida de que se fuesen ocasionando certificaciones, hasta Febrero del próximo año, intereses que el Ayuntamiento cuenta con disponibilidades para satisfacerlos escalonadamente y hecho el cálculo no excederán de unas cien mil pesetas.<sup>10</sup>

A pesar de haberse agotado la consignación presupuestaria, la empresa contratista continúa realizando los trabajos previstos, aún teniendo cerca de dos millones de pesetas de obra sin certificar.

En 1957 se produce relevo en el Gobierno y el nuevo Ministro del Aire será el General José Rodríguez Díaz de Lecea. Dado que de niño había corrido por las calles coruñesas, todo hacía pensar que, desde sus nuevas responsabilidades daría un mayor impulso a la consecución del aeropuerto de Alvedro.

En el Consejo de Ministros celebrado en el Pazo de Meirás en Septiembre de 1958, se aprobaba la consignación de 44 millones de pesetas para el aeropuerto, distribuidas en cinco anualidades, con lo que, además de permitir la terminación de las obras, se pretendía lograr la ampliación de la pista hasta alcanzar los 2.000 metros. Dicha cantidad se distribuirían de la siguiente forma: millón y medio de pesetas en 1958; ocho millones en 1959; nueve millones en 1960; doce millones en 1961; y trece millones en 1962. Hasta ese momento se llevaban invertidos un total de treinta y cinco millones de pesetas, de los cuales quince millones habían sido aportados por la ciudad a través de diversos organismos y entidades. Sin embargo la Junta del Aeropuerto, presidida por Pedro Barrié, buscaba la fórmula financiera para que la Banca oficial adelantara la cantidad total de una sola vez, con el fin de acortar el plazo de finalización de las obras.

Desde principios de 1959, el Ministerio del Aire se haría cargo del control directo de las obras y en septiembre de 1959 tan solo faltaban cincuenta metros de explanación del total de mil ochocientos metros que tenía la pista proyectada, con lo que los técnicos del Ministerio del Aire preveían que durante el año 1960 se llevaran a cabo los trabajos de drenaje y afirmado de la pista. Para ello la Dirección General de Aeropuertos tenía hecho el acopio de áridos, a través de una subasta pública realizada para la obra denominada «*Acopio de áridos para afirmado de la pista de vuelo N-S, del aeropuerto de La Coruña*» por un importe de 4.661.654,12 pesetas. El 15 de Diciembre de ese mismo año se publicaba en el BOE nº 299, el Decreto 2245/1959 de 10 de Diciembre, por el que se autorizaba al Ministerio del Aire a adjudicar mediante subasta pública las obras de afirmado de 1.380 m. por 45 m. de la pista del aeropuerto, con un presupuesto de contrata de 9.119.686,50 pesetas.

<sup>10</sup> ARCHIVO MUNICIPAL DE LA CORUÑA. Libro de Actas. Acta Pleno de 20 de Agosto 1957.



*Inauguración del Aeropuerto de La Coruña. Foto archivo Alberto Marti Villardefrancos.*

A comienzos de 1961 se trabajaba a un ritmo acelerado en el asfaltado de la pista. Para ello se contaba con una moderna máquina de origen americano, que permitiría la pavimentación en un tiempo récord de diecisiete días. El 8 de Febrero se terminaban los trabajos de asfaltado. Paralelamente los técnicos aeronáuticos del Ministerio proyectaban la construcción de las instalaciones complementarias como la torre de control, los servicios de protección de vuelo, enlaces y otros, con un presupuesto total que sobrepasa los seis millones de pesetas. Para la instalación de los servicios de protección de vuelo se hacía necesaria la adquisición de terrenos, lo que tendría que llevar a cabo la Junta del Aeropuerto.

Paralelamente se da solución al problema de las comunicaciones entre la ciudad y el aeropuerto. Se procedería al desvío de la carretera Coruña-Vigo, bordeando la explanada del aeródromo. Por su parte, la Diputación construiría una vía de acceso al aeropuerto, de 763 m., de longitud y 13 m., de ancho, con un presupuesto total de 1.130.678,75 pesetas, eximiendo el proyecto, por razones de urgencia, del trámite de subasta.

El año 1961 transcurre con los anhelos de inauguración del tan ansiado aeropuerto frustrados. Durante todo el año continúan realizándose las obras de construcción de los servicios complementarios.

Cuando se inicia el año 1962 se anuncia en la prensa local la inauguración del aeropuerto en Septiembre de ese año, a pesar de que todavía faltan obras esenciales por acometer, como es el edificio estación. Durante los meses de Febrero y Marzo se autoriza al Ministerio del Aire a adjudicar por concierto directo las obras de «Estructura del terminal del Aeropuerto de La Coruña», por un importe total de 2.372.570 pesetas, y la de «Edificio para Centros de emisores y central eléctrica en el Aeropuerto de La Coruña», con un presupuesto de 1.379.940 pesetas.

Las obras cobran un ritmo vertiginoso, en una lucha constante contrarreloj, con el fin de cumplir con las previsiones de inauguración. Incluso se baraja la posibilidad de continuar la jornada laboral por la noche para recuperar el daño ocasionado por las tormentas que sufrió la ciudad durante el mes de Abril y que frenaron considerablemente el ritmo.



*«Convair» de AVIACO tomando tierra en Alvedro el día de su inauguración  
Foto archivo Alberto Martí Villardefrancos.*

Los planes de inauguración no se cumplieron y a finales de 1962 se continuaban realizando obras de estructura y albañilería, instalaciones de electricidad, comunicaciones y ayuda a la navegación, así como el amueblado, servicios y material móvil. Se estaba realizando también la selección de personal de servicio, la publicación de las cartas de maniobras de aproximación y entrada de aviones.

### LA INAUGURACIÓN

Según refleja la prensa de la época, entre cincuenta y sesenta mil personas se dieron cita el sábado 25 de Mayo de 1963 en el lugar de Alvedro para asistir a la inauguración del tan ansiado aeropuerto de A Coruña.

Desde la Alcaldía se hacía un ruego al comercio afecto al Sindicato Textil para que cerrara sus puertas en la mañana de la inauguración, con el fin de que, tanto empleados como clientes, pudieran asistir a la inauguración. También diversas entidades bancarias dieron permiso a sus empleados a partir de las once de la mañana.

La Junta del Aeropuerto gestionó con diversas líneas de autobuses un servicio especial al Aeropuerto, que daría comienzo a las 9,30 horas, con un precio de cinco pesetas ida y otras cinco de vuelta.

Un total de quince aviones tomaron tierra ese día en la pista del aeródromo de Alvedro. El primero que tomó tierra en el nuevo aeropuerto, a las once y cinco, fue un «DC-3» pilotado por el Teniente General de Aviación y ex Ministro del Aire, Sr. González Gallarza, en el que viajaban diversas personalidades del Estado, seguido de otro de iguales características en el que viajaban representantes de diversos medios de comunicación de Madrid. Posteriormente llegaría el avión que transportaba a los Ministros del Aire y de Marina, acompañados de sus esposas y el director del Banco de Crédito Local, Sr Fariña Ferreño.

A la una menos dieciocho minutos, aterrizaba el primer avión comercial, un aparato «Convair 440-Metropolitan» de AVIACO, totalmente lleno de pasajeros y tripulado por los comandantes Texidor, Elorza y Erce, inaugurando la línea regular Madrid- Coruña y viceversa. La bendición oficial corrió a cargo del Cardenal Arzobispo de Santiago, Sr. Quiroga Palacios.

Para el puesto de Jefe del Aeropuerto Nacional de A Coruña, como se denominaba oficialmente, fue designado el Comandante de Aviación, Juan Teijeira Rodríguez, un coruñés natural del municipio de Cee y criado en Corcubión.

Los diarios locales se hicieron amplio eco de la noticia, en especial los dos de mayor tirada: La Voz de Galicia y el Ideal Gallego. La Voz de Galicia lanzó un número extraordinario con un total de setenta y dos páginas y una tirada de 33.250 ejemplares, de lo cual quedó constancia en un acta notarial levantada por el notario de la ciudad José Luís García Pita. El reportaje gráfico corrió a cargo de Alberto Martí Villardefrancos, perteneciente a Foto Blanco. Por su parte El Ideal Gallego también sacó a la calle un número extraordinario con un total de cincuenta y dos páginas y un amplio reportaje fotográfico de Cancelo.

Se ponía fin a una larga y tortuosa carrera por conseguir la infraestructura aeroportuaria para la ciudad herculina, en la que jugaron un papel especial todos los organismos oficiales de A Coruña, y de manera singular la opinión pública que interiorizó la necesidad de que la ciudad estuviera conectada con el resto de la Península por vía aérea.

#### FUENTES DOCUMENTALES

ABC. *Hemeroteca*. Varios números

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) <<http://www.aena.es/csee/Satellite/Home>>. [Consulta: 22 noviembre 2012]

AGENCIA ESTATAL BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO. <<http://www.boe.es/buscar/gazeta.php>>. Varios números

ARCHIVO REINO DE GALICIA. *Fondo Iglesias Brage*. Caja 48519. Sign. 48541. Carpetas N92/2, N93/1, N93/2, N93/3, N93/4

ARCHIVO REINO DE GALICIA. *Fondo Iglesias Brage*. Proyecto del Aeropuerto de Alvedro. Sign. 48540

ARCHIVO MUNICIPAL DE A CORUÑA. *Libros de Actas*

ARCHIVO HISTÓRICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE. *Aeropuerto de La Coruña*. Sig. \*951/2

BIBLIOTECA DIXITAL DE GALICIA. *El Eco de Galicia*. Varios números. <<http://www.csbg.org/bibliotecadixital/asp/index.asp>>

EJÉRCITO DEL AIRE. <<http://www.ejercitodelaire.mde.es/ea/pag>> [Consulta: 11 diciembre 2012]

EL IDEAL GALLEGO. *Hemeroteca*. *Biblioteca de Estudios Locales*. A Coruña

EMPRESA. 1948. «El problema del aeropuerto coruñés» *Revista económico-social* n° 5

GUTIERREZ, J. M. «Luciano Yordi de Carricarte: el ingeniero de las presas gallegas». <<http://blogs.laopinioncoruna.es/callejero/>> [Consulta: 25 octubre 2012]

LA VOZ DE GALICIA. *Hemeroteca*. Varios números

TORRE DE ARTABRIA. «Aeropuerto de Alvedro: historia y estadísticas».

<<http://www.torredeartabria.com/>> [Consulta: 14 enero 2013]

#### FUENTES GRÁFICAS

ARCHIVO DEL REINO DE GALICIA. *Colección fotográfica*.

LA VOZ DE GALICIA. *Hemeroteca*

MARTÍ VILLARDEFrancos, Alberto. *Archivo fotográfico*

#### BIBLIOGRAFÍA

GARCÍA MAYO, Ana M. «Aeropuerto de Alvedro. Luciano Yordi 1917-1978». *Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia*.

MARTÍNEZ BARBEITO Y MORÁS, Juan María. 1983. «Un aeropuerto para el norte de Galicia». *Presente y futuro de La Coruña*. Tomo I. Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses: 269-291

NUÑEZ DE LAS CUEVAS, Adolfo y LÓPEZ GÓMEZ, Pedro. 2008. «Francisco Iglesias Brage y la expedición a la Amazonia». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. Tomo CXLIV: 9-54

PADÍN PANIZO, Ángel. 2006. «Hace setenta y cinco años La Coruña presentó su primer proyecto para construir un aeropuerto en Arteixo». *La Coruña, historia y turismo*.

QUESADA, Emilio. 1963. «La Coruña estrena aeropuerto». *El Ideal Gallego*. 26 Mayo 1963: 34-35



*ARTE, LITERATURA  
ANTROPOLOGÍA...*

*JESUS NUÑEZ. Serie Salmanticense IV. Pintura. Acrilico y óleo, 2008.*



*JESUS NUÑEZ. Serie Salmanticense IV.  
Pintura. Acrílico y óleo, 2008.*