

MEMORIA DE SUBDESARROLLO: NOTAS PARA VISIONAR *THE DEADLIEST PLANE CRASH*

Juan José Cruz
Universidad de La Laguna, España

RESUMEN

El siguiente artículo estudia diversos aspectos del documental *The Deadliest Plane Crash* (2006), especialmente aquellos que evidencian etnocentrismo en el texto. Asimismo, comparamos la intrahistoria expresada en el argumento del film con la historia social y política de Canarias durante la Transición.

PALABRAS CLAVE: documental/NOVA-PBS/accidente aéreo Tenerife 1977/Transición en Canarias/etnocentrismo estadounidense.

ABSTRACT

This article aims at studying different aspects of the documentary film *The Deadliest Plane Crash* (2006). Special attention is paid to American-centered ethnocentric views implicit in the text. A comparison is established too between the inner history outlined in the film on the one hand, and the social and political events that took place in the Canary Islands throughout the post-Franco period on the other.

KEY WORDS: documentary/NOVA-PBS/air crash in Tenerife 1977/post-Franco Canary Islands/American ethnocentrism.

«Es un conjunto de coincidencias trágicas», me confió Fernando Azcúnaga en diciembre de 2007 ante un café, mientras contemplábamos la novedosa imagen de un tranvía que llevaba publicidad en todo su flanco, circulando a un lado de la Plaza de La Paz¹. «Despachar un avión lleva mucha casuística; se debe cronometrar bien una secuencia de factores, porque en otro caso se pueden producir riesgos indeterminados». Azcúnaga trabajaba en la torre de control del aeropuerto de Los Rodeos, en Tenerife, la tarde del 27 de marzo de 1977. Él había dado las instrucciones precisas al comandante Jacob Van Zanten para que se mantuviera a la espera antes de elevar en vuelo un Jumbo de KLM que permanecía en la cabecera de pista. El resto está grabado en la mente de muchos y figura en la Guía Guinness de récords; pero sobre todo, es parte de una memoria de subdesarrollo en las Islas Canarias. Por eso, cuando visioné por primera vez *The Deadliest Plane Crash*² decidí ponerme en contacto con testigos directos del suceso que aún permanecieran en

Tenerife. Las palabras de Azcúnaga me recordaron en seguida las explicaciones que John Cox, un técnico de aviación entrevistado en el documental, quien resumía que «todo accidente tiene más de una causa» (min. 35:03).

El accidente de Los Rodeos tuvo lugar a las 17:06 minutos de ese día, 27 de marzo de 1977. A lo largo del mediodía habían llegado vuelos desviados desde el aeropuerto de Gando en Gran Canaria, a cien kilómetros de distancia. Entre ellos, figuraban el vuelo de Pan Am 1736 procedente de Nueva York y el KLM 4805 desde Amsterdam. Ambos estaban operados con sendos Boeing 747.

El Aeropuerto de Los Rodeos, también conocido como Tenerife Norte, podría ser merecedor de una estrella negra, dudosa distinción que conceden los pilotos de línea a los aeródromos menos seguros. En su perímetro y alrededores se han producido varios percances aéreos, algunos de los cuales han causado víctimas: en total suman más de ochocientos muertos. A lo largo del tiempo se han tejido varias leyendas negras sobre el recinto. La primera de ella, jocosamente, habla de un llano privilegiado que en el período de entreguerras era candidato a convertirse en un campo de aviación. Los ingenieros alemanes trazaron una cruz roja en el punto que lo representaba en un mapa de Tenerife. Los técnicos españoles que interpretaron el mapa no dedujeron que la conclusión de los alemanes era que en esa llanura atractiva JAMÁS debería erigirse un aeródromo. La más reciente, más propia de un relato de terror, habla del fantasma de una niña de aspecto extranjero que se aparece a soldados de guardia en uno de los recintos militares cercanos al aeropuerto.

El establecimiento y posterior desarrollo del aeropuerto de Los Rodeos es fruto de una serie de circunstancias entre las que destaca especialmente la conveniencia de levantar un aeródromo cerca de la zona más poblada de la isla. También hay que tener en cuenta la ambición de las élites de Tenerife y las fricciones entre grupos de poder, en especial la rivalidad secular que ha mantenido con la burguesía de Las Palmas (en la vecina isla de Gran Canaria) por el control político y económico en las Islas Canarias. El 'pleito insular' (como se reconoce a la rivalidad que enfrenta a grupos de poder de Tenerife y Gran Canaria) infectó la planificación aeroportuaria en Canarias desde sus inicios. Una de las primeras medidas del directorio de Primo de Rivera en 1923 fue diseñar un aeropuerto en Canarias, sin especificar una ubicación determinada. Era un argumento más a añadir a la disputa insular por el poder político y económico³.

En el período de entreguerras, Alemania intentaba contrarrestar la pérdida de sus colonias con la expansión a mercados lejanos. Tanto la República de Weimar como el III Reich acariciaban establecer conexiones con América Latina, en especial con el Cono Sur. Para realizar ese cometido, Canarias era un punto de escala obliga-

¹ Entrevista con Fernando Azcúnaga, 10 de diciembre de 2007.

² Vid.: *The Deadliest Plane Crash*. Nova, 2005. Dir. Chantal Hébert. Las citas han sido traducidas del original en inglés.

³ Vid.: UTRILLA NAVARRO, Luis y DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2006): *Historia del Aeropuerto de Tenerife Norte*, Madrid, Centro de Documentación y Publicaciones de AENA, 2006, pp. 105-106.

toria. En diciembre de 1929 Lufthansa realizó su primer vuelo entre Berlín y el aeródromo de Los Rodeos. Se habilitó el campo a petición de la compañía y del consulado de Alemania, que envió un Arado V, equipado con diversos instrumentos punteros, incluyendo radares que permitían volar con escasa visibilidad. La Real Orden de 14 de mayo de 1930 aprobó su designación como aeropuerto nacional y así se estableció como el campo de aviación definitivo de Tenerife⁴.

Desde que el gobierno de España se decantara por Los Rodeos como sede del futuro aeropuerto, se le prestaba atención a la longitud del llano, que compensaba el régimen de nieblas imprevisibles. Era una llanura lo suficientemente amplia y cercana a La Laguna, en una meseta a 600 metros de altura sobre el nivel del mar. Y aunque formaba parte del granero de la isla, en aquellos momentos no existía conciencia de la importancia estratégica del suelo agrícola, escaso en Canarias. La fertilidad de Los Rodeos era una bendición de los vientos alisios, que tantos problemas causarían al tráfico aéreo. A pesar del apoyo comercial y político, desde la década de 1930 figuraban informes que desaconsejaban la instalación definitiva de un aeródromo en la zona, porque los vientos alisios tenían un comportamiento errático casi todo el año. Las nieblas de Los Rodeos están originadas por las corrientes de estos vientos que, al llegar a la costa norte de Tenerife cargadas de vapor, ascienden y se enfrían hasta alcanzar su nivel de condensación, quedando retenidas por la cadena montañosa NE-SW que forma la isla. Dichas corrientes pasan a la zona sur a través del valle de Los Rodeos, que separa las cumbres del macizo de Anaga de los Montes de La Esperanza, donde está ubicado el aeropuerto. Se evapora poco después, siendo habitual el contraste de espesas nieblas y cielo despejado apenas unos centenares de metros al Sur⁵.

Con todo, las necesidades de comunicación aérea fueron acondicionando el aeródromo a las necesidades, aunque a relente de las exigencias técnicas. En 1946 se convirtió en aduana, lo que oficialmente abría el tráfico internacional. Se fue ampliando la longitud de la pista, desde los 800 metros del momento hasta los 2.400 a finales de los sesenta y los 3.500 de la actualidad⁶. Con todo, ya desde el final de la Guerra Civil, Gando, en Gran Canaria, se iba configurando como *hub* para el tráfico aéreo en Canarias, toda vez que sus instalaciones eran mayores y mejor equipadas, disfrutaba de un clima más estable y —dato importante— contaba con una base aérea militar, que detraía recursos en detrimento de otros aeródromos.

Fernando Azcúnaga subraya que el aeropuerto de Los Rodeos, a pesar de las mejoras que se habían introducido a mediados de los años setenta, tenía una capa-

⁴ Vid.: DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2001): *Crónica de la aviación en Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Tauro, 2001, pp. 77-79; UTRILLA NAVARRO y DÍAZ LORENZO, *op. cit.*, p. 51.

⁵ Vid.: DÍAZ LORENZO, Juan Carlos (2001): *Los aeropuertos de Sáhara y Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Tauro, pp. 106, 120; UTRILLA NAVARRO y DÍAZ LORENZO, *op. cit.*, p. 43; MARZOL JAÉN, María Victoria (2003): *La captación del agua de la niebla en la isla de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Servicio de Publicaciones de CajaCanarias, 2003, pp. 39-43.

⁶ Vid.: UTRILLA NAVARRO y DÍAZ LORENZO, *op. cit.*, p. 92.

cidad limitada, con una plataforma muy pequeña y escasos medios para comunicarse. En especial se echaba en falta instrumental que hiciera el tráfico más seguro. Más ilustrativos, cuando no irónicos, son los recuerdos de Andrés Miranda, diputado a Cortes a mediados de los sesenta y, posteriormente, presidente del Cabildo de Tenerife entre 1971 y 1974. Debido a las necesidades derivadas de su cargo como diputado nacional, realizaba viajes semanales a Madrid. Recuerda la pericia del comandante Vicente Ramos para entrar en pista pilotando un DC-3. En momentos de niebla se guiaba por una palmera situada donde hoy se levanta la fábrica de pan PAYBO. Era el sustituto más aproximado a un ILS (*instrument landing system*) con que se podía contar en aquel momento⁷.

La expansión económica en Europa y las medidas sociales del estado de bienestar en los países más avanzados del continente coincidieron con los planes de desarrollo en España. A mediados de los años cincuenta el gobierno español había desarrollado planes para hacer coexistir en Canarias la agricultura con el turismo. Al efecto era necesario invertir en los dos aeropuertos canarios más importantes. Tanto en Las Palmas como en Tenerife operaban varias compañías europeas, incluso con aviones BAC 1-11 y DC-7; también se especulaba con la idea de atraer turismo norteamericano. Entre 1957 y 1962 se hicieron gestiones por parte del Patronato de Turismo de Tenerife para acondicionar la pista de Los Rodeos, con el fin de facilitar la llegada de un mayor número de vuelos chárter. En esos momentos se retomaba la idea de construir otro aeropuerto en un lugar más apartado, no tanto por el temor a accidentes como para crear otro espacio con mejores infraestructuras⁸. Finalmente se estudió emplazarlo en un llano paralelo al mar cerca de El Médano⁹, donde hoy se encuentra el actual aeropuerto del Sur, también llamado Reina Sofía¹⁰. Ése sería

⁷ Entrevista con Andrés Miranda, 21 de febrero de 2008.

⁸ Toda decisión al respecto ponía en funcionamiento una red de intereses de grupo, otorgando menor importancia a las consideraciones técnicas del proyecto. Surgieron así dos primeras opciones, a cada cual más inviable. Un piloto de la compañía Aviaco, José Hernández del Castillo, y un representante del Cabildo Insular, Alonso Hernández, presionaban para establecer un aeródromo en Güímar, en terrenos propiedad de Pedro Modesto Campos. Otro grupo intentaba construirlo en Valle Guerra, a pocos kilómetros del emplazamiento de Los Rodeos, con el fin de potenciar la comarca de Anaga. Pero el proyecto de Güímar obviaba las rachas de viento procedente del Teide, que dificultaban las operaciones; el proyecto de Valle Guerra resultaba aún menos factible, pues estaba demasiado cerca de Los Rodeos y también le afectaban los problemas de niebla, aunque con menor intensidad. Entrevista con Andrés Miranda.

⁹ Andrés Miranda recuerda que en 1963 se produjo un accidente laboral en la comarca de Abona y los heridos fueron evacuados en un DC-3 que aterrizó en un antiguo aeródromo abandonado en la zona. El entonces presidente del Cabildo, Isidoro Luz, ordenó realizar estudios sobre la viabilidad del aeropuerto del Sur. Entrevista con Andrés Miranda. Vid.: DÍAZ LORENZO, *Los aeropuertos de Sáhara y Canarias*, p. 135.

¹⁰ El nombre del aeropuerto evoca las intrigas que sucedían en España en el trayecto final de la dictadura de Francisco Franco y la inserción de la futura monarquía en la estructura del poder económico en el país. El ayudante del ministro del Aire, coronel Javier Martínez de Baraona (natural de Tenerife), el director general de aeropuertos, Emilio García Conde, monárquico del consejo privado de Juan III en Estoril, y monárquicos en la oligarquía de Tenerife (Leopoldo de La Rosa Olivera,

el núcleo de desarrollo económico de la isla en las últimas décadas. Mientras, el proceso de lenta ampliación del aeródromo de Los Rodeos se iba llevando a cabo y en 1972 la pista ya estaba capacitada técnicamente para recibir Jumbos¹¹.

La compañía constructora de Luis Díaz había firmado contratos con el gobierno para acometer la ampliación; se ocupaba día y noche a tal fin. Justamente, las obras de remodelación provocaron un accidente directamente relacionado con las instalaciones de Los Rodeos, hecho que se quería evitar. A causa de la niebla que envolvía el campo la noche del 6 de mayo de 1965, un Constellation de Iberia procedente de Madrid hubo de realizar repetidamente la maniobra de aproximación antes de aterrizar. Al momento de hacerlo, una de sus alas chocó contra un Caterpillar utilizado para las obras. El choque causó 29 muertos y 19 heridos. Se trataba de una nave bautizada con el nombre *Santa María* (EC-AIN), rememorando la gesta del Descubrimiento de América. Irónicamente, un cúmulo de circunstancias que implicaban al gobierno de España le proporcionaron al *Santa María* de Iberia un final menos heroico que el de las leyendas nacionales le concedieron a la nave de Colón. Ese mismo año, se produjo otro accidente en las inmediaciones del aeropuerto: un avión de Spantax se estrelló poco después de despegar en el Ortigal y sus 28 ocupantes perdieron la vida¹².

Estos incidentes obligaron a las autoridades y a los grupos interesados en el desarrollo del turismo a impulsar repetidamente campañas de promoción, a la vez que daban premura a las reformas para acondicionar el recinto. Era una carrera contrarreloj frente la burocracia, la planificación del espacio aéreo en Canarias que había realizado el Ministerio del Aire y las ventajas que tendría el aeropuerto de Gando como *hub* de operaciones en el Archipiélago. En ese caso, el de Tenerife quedaría como un aeropuerto secundario, lo que supondría pérdidas para los grupos económicos implicados en la industria en la isla. En enero de 1966 Scanair comenzó a operar en Los Rodeos, con DC-7. Días después de otro accidente que involucraba a un aparato de Spantax en diciembre de 1972, Laker Airways comenzó a operar con su flota de DC-10; meses más tarde aterrizó el primer Jumbo, de la

Leoncio Oramas Tolosa, el Marqués de las Siete Fuentes, entre otros) laboraron cerca de la Casa Borbón solicitando apoyo al proyecto. El gobernador civil de Tenerife entre 1969 y 1971, Javier Elorriaga, también monárquico, estuvo igualmente cerca de las gestiones. La interrelación entre estos grupos de interés y Estoril buscaba que el príncipe Juan Carlos apoyara las obras del aeropuerto.

¹¹ Vid.: DÍAZ LORENZO, *Crónica de la aviación en Canarias*, pp. 203-204. Vid.: VEGA, Carlos (coord.) (2007): «Los Rodeos 1977-2007». Suplemento de *El Día*, 27 de marzo, pp. 1-12; VEGA, «Los Rodeos», p. 12, col. 2; UTRILLA NAVARRO y DÍAZ LORENZO, *op. cit.*, pp. 91, 99.

¹² Vid.: UTRILLA NAVARRO y DÍAZ LORENZO, *op. cit.*, p. 96. Antes de 1977, se produjeron otros tres accidentes de importancia, todos ellos pertenecientes a la compañía Spantax, en el momento de despegue o de elevación a la altura de crucero. En 1967, se estrelló un DC-9, en el que murieron 31 personas; en 1968, un DC-3, en la costa de El Sauzal, a 10 kilómetros del aeropuerto, en el que sólo murió una persona presa de un ataque de nervios. El más trágico tuvo lugar en diciembre de 1972, cuando un avión *charter* con destino a Munich estalló a 100 metros de altura y provocó la muerte de los 155 ocupantes.





compañía Cónдор¹³. El aeropuerto ocupaba el sexto lugar entre los de España atendiendo al número de pasajeros, más de medio millón de visitantes anuales. Así pues, las infraestructuras de Los Rodeos no estaban cualificadas para atender los servicios a dos aviones 747 simultáneamente, pero técnicamente podían aterrizar. Y como señala Fernando Azcúnaga, cuando el 27 de marzo de 1977 Las Palmas decidió remitirlos a Tenerife ante la amenaza de bomba, «no se pensó en ningún caso en un accidente». A medida que aumentaba la afluencia turística, se demandaba más de los servicios de un aeropuerto que, como indica el analista de aviación John Nance en el documental, «estaba muy bien para recibir Jumbos, en caso de desvío, pero no para acoger a toda una flota de aviones como pasó ese día. El problema es que no había espacio suficiente para aparcar, no había suficiente personal para despachar el combustible [...] y era muy frustrante para todos los que estaban implicados» (min. 10:33-10:48).

Mientras las campañas turísticas peligraban a causa de los accidentes y otros percances debidos a la niebla, la burocracia del estado español libraba batallas soterradas en sus diversos escalones de poder; eran vicios de la dictadura de los que la Transición política todavía no se había desembarazado. Quedaban segmentos de la administración del país que rehuían ser fiscalizados por parte de una opinión pública informada. Andrés Miranda y otros procuradores a Cortes realizaban gestiones cerca del Ministerio del Aire para aprobar la instalación de un entonces novedoso sistema de aterrizaje por instrumentos. Pero partes interesadas y con influencia en altas instancias de la administración habían desviado los recursos necesarios hacia el aeropuerto de Málaga, favorecida por vínculos de paisanaje. También involucrada en la expansión de la industria turística, Málaga necesitaba disponer de modernas instalaciones aeroportuarias que atrajeran a compañías aéreas extranjeras. Así que el disputado ILS fue a parar a ese aeropuerto, pero eso no quiere decir que se dispusiera a operar. Pasaron años antes de que se instalara debidamente y cumpliera el cometido que se le suponía realizar¹⁴. Esta situación, hoy escandalosa, entonces estaba justificada además por el hecho de que los aeropuertos españoles estaban militarizados. En palabras de Fernando Azcúnaga, «ellos [los militares] decidían la admisión de vuelos y de ellos dependían las infraestructuras»¹⁵. En el tramo final de la dictadura, el Ministerio del Aire había decidido reestructurar la administración del espacio aéreo. El ministro Julio Salvador y Díez-Abenjumea tomó la decisión de reforzar una serie de aeropuertos como *hubs*. Entre ellos eligió el de Las Palmas. La decisión era fruto del pleito insular, a la vez que espoleaba nuevos enfrentamientos entre

¹³ Vid.: DÍAZ LORENZO, *Los aeropuertos de Sáhara y Canarias*, pp. 116- 120. Vid.: «El desastre de Tenerife», editorial de *El País* citado en *El Día*, «El accidente de Los Rodeos en la prensa nacional», VEGA, Carlos (coord.): «Los Rodeos 1977-2007». Suplemento de *El Día*, 27 de marzo de 2007, pp. 1-12.

¹⁴ Entrevista con Andrés Miranda sobre el proceso de remodelación y actualización del momento, Vid.: UTRILLA NAVARRO y DÍAZ LORENZO, *op. cit.*, p. 93.

¹⁵ Entrevista con Fernando Azcúnaga.

bandos de la oligarquía canaria en Madrid. Así, la decisión de apoyar Gando frente a Los Rodeos obedecía a razones técnicas tanto como políticas: «Pedro González, jefe del aeropuerto [de Las Palmas] presionaba al Ministerio del Aire. Un avión de estafeta operaba semanalmente en la ruta Madrid-Casablanca-Las Palmas. Llevaba material de contrabando, whisky, tabaco... y lo llevaba a Getafe. [...] Ejercía influencia entre los mandos para boicotear mejoras en Los Rodeos»¹⁶.

Al conjunto de circunstancias adversas técnicas y burocráticas que se cernían sobre Los Rodeos, otro elemento de índole política fue determinante en los sucesos del 27 de marzo de 1977. El aeropuerto de Las Palmas desvió el tráfico aéreo hacia Tenerife debido a dos amenazas de bomba, la primera de las cuales resultó ser cierta. Azcúnaga se muestra tajante al respecto: «Aquello pasó debido al mal tiempo y por culpa del aviso de bomba del señor Cubillo. Tenemos que agradecerle ese accidente»¹⁷. Como cabe esperar, Antonio Cubillo, actual líder del Congreso Nacional de Canarias y antiguo jefe del Movimiento Para la Autodeterminación e Independencia del Archipiélago Canario (MPAIAC), defiende una opinión bien distinta.

En todo caso, el contexto sociopolítico del separatismo en las Islas Canarias en la década de 1970 es algo más complejo que la simple cercanía a África, como parece resumir *The Deadliest Plane Crash* (mins. 7:50-8:00). El MPAIAC fue fundado en Argel en 1964, al amparo del proceso de descolonización de las colonias africanas y como aglutinador del movimiento nacionalista en el Archipiélago; gozaba de cierto ascendente entre los grupos canarios en la diáspora. Su líder, Antonio Cubillo, había pasado a la clandestinidad pocos años antes. A su vocación independentista, Cubillo sumaba su actividad política como abogado laboralista, que canalizaba atisbos del descontento social en Canarias¹⁸. Al igual que otros movimientos separatistas en España, sus aspiraciones confluían con los grupos que se manifestaban contra la dictadura del general Franco. A la muerte del dictador, el MPAIAC radicalizó su discurso al punto de iniciar lo que Cubillo denominó «fase de propaganda armada»¹⁹, con actos de sabotaje esporádicos, así como una redoblada llamada a la rebelión a través de la emisora La Voz de Canarias Libre, que emitía desde Argel. Como habían hecho otros movimientos de oposición al poder establecido en España, el MPAIAC perseguía causar estragos en la industria turística, que a mediados de los años setenta ya constituía la mayor generadora de empleos y beneficios en el Archipiélago²⁰. Frente a lo publicado en la prensa del momento,

¹⁶ Entrevista con Andrés Miranda.

¹⁷ AZCÚNAGA, en VEGA, *op. cit.*, p. 3, col. 1.

¹⁸ Su actuación más recordada fue el «pleito de las lecheras,» por la que defendió a un colectivo de agricultores y ganaderos, que se sentían amenazados por la importación de productos más competitivos desde el exterior. Vid.: GARÍ HAYEK, Domingo (1995): *Antonio Cubillo Ferreira y el nacionalismo canario*, Las Palmas, Benchomo, pp. 95-97.

¹⁹ Cubillo, citado en GARÍ HAYEK, Domingo (1992): *Historia del nacionalismo canario: historia de las ideas y de la estrategia política del nacionalismo canario en el siglo XX*, Las Palmas, Benchomo, p. 137.

²⁰ <http://www.mpaiac.org/canarias-hoy.html>, 01-julio-2008. Página oficial de MPAIAC. Sec. 3, Par. 3-5.

Cubillo niega hoy toda vinculación con el artefacto depositado en una floristería del aeropuerto de Las Palmas, que causó el desvío de los dos Jumbos a Los Rodeos. En 2007 recuerda su sorpresa cuando conoció la noticia en Argel, que le comunicó por teléfono Gregorio Pérez Padilla, un militante del MPAIAC en Tenerife²¹. Tal procedimiento, afirma Cubillo, se contradecía con el protocolo del Movimiento, «cuando se ponía una bomba se avisaba a los periódicos con media hora de antelación». Seis personas resultaron heridas, la más grave de todas fue la empleada de la tienda, Marcelina Sánchez Amador, con quemaduras en las piernas y el tronco. También resultó herido el propio jefe del aeropuerto, Pedro González, de quien Miranda alega realizaba gestiones para colegir más inversiones en el aeropuerto de Las Palmas, en detrimento del de Tenerife²².

Un elemento se escapa a la diégesis del documental: se trata del subdesarrollo estructural que se padecía en Canarias, desatendida por el poder central del estado en Madrid y que dependía en no poca medida aún de las remesas de los emigrantes en el exterior. El independentismo nunca tuvo gran arraigo social en el Archipiélago, pero intentaba ocupar un vacío político que había reivindicado el nacionalismo canario en la diáspora desde hacía décadas, más cercano (ideológica y socialmente) al populismo americano del cambio de siglo que a los movimientos nacionalistas de Cataluña o el País Vasco. La bomba en Las Palmas, las pobres infraestructuras de Los Rodeos, el internacionalismo *kitsch* del MPAIAC, las prerrogativas virreinales de los cargos políticos que perduraban como recuerdo de la dictadura, la pugna dentro de la oligarquía canaria para controlar el poder político en la región, todos esos fenómenos, en definitiva, se confabularon aquella tarde de domingo.

Para Antonio Cubillo, la conspiración involucionista de la transición era la responsable moral de las amenazas de bomba en el aeropuerto de Las Palmas aquel domingo de marzo. Como se ha señalado, él se manifiesta categórico respecto de la autoría. La bomba que estalló a las 12:30 fue obra de la Guardia Civil o grupos afines a la seguridad del estado; el MPAIAC no perpetraba un atentado sin anunciarlo con suficiente antelación. Sin embargo, ése no fue el caso de la floristería del aeropuerto de Las Palmas, que el propio Cubillo reivindicó ante los medios de comunicación de Las Palmas²³. Una siguiente llamada al diario *El Eco de Canarias* de

²¹ Según publica la prensa local, en aquellos momentos había declarado la guerra a España, y las bombas que se habían colocado en Las Palmas era respuesta a detenciones practicadas por la policía, así como del asesinato de uno de sus militantes a finales de 1976. Vid.: ie. «En Canarias estamos en guerra», *Diario de Avisos*, 7 de abril de 1977, p. 3, cols. 1-4; «Atentado del MPAIC», col. 1-3.

²² Entrevista con Antonio Cubillo, 17 de octubre de 2007. Vid.: «Seis heridos en Gando», *La Provincia*, 28 de marzo de 1977, p. 1, col. 3.

²³ Si bien en las hemerotecas el MPAIAC reconocía la autoría del atentado en el aeropuerto, denunciaba que otras amenazas casi simultáneas en centros de enseñanza y sucursales bancarias «pueden ser grupos de extrema derecha o incluso agentes provocadores marroquíes [...] Hemos dado orden a nuestros militantes de suspender la campaña de bombas a raíz del desgraciado accidente aéreo de Tenerife, que somos los primeros en lamentar». Vid.: «Cubillo: 'Canarias está en guerra'»; *La Provincia*, 29 de marzo de 1977, p. 8, col. 1.

Las Palmas resultó ser una falsa alarma²⁴, bien obra del grupo interesado en desestabilizar la situación, bien de fanáticos o incluso de bromistas que actuaban espontáneamente en la atmósfera de inestabilidad política que se vivía en el momento. Ese mismo día se había anunciado la colocación de otra falsa bomba en un ferry que cubría el trayecto de Tenerife a La Gomera²⁵. La supuesta colocación de una segunda bomba que nunca se encontró, llevó a los operarios de la torre de control de Gando a desviar el tráfico a Los Rodeos. En el transcurso de la siguiente hora sendos Jumbos de KLM y Pan Am habían llegado, con buen tiempo y sin necesidad de instrumentos de ayuda suplementaria para la operación de aterrizaje.

En cuatro horas escasas, el alisio se extendió sobre el llano de Los Rodeos, y hacia las 5:00 de la tarde la visibilidad se había reducido a menos de 300 metros. Supervivientes aseguran que no veían los motores del avión en que viajaban. Así lo recuerda el copiloto del Jumbo de Pan Am, Robert Bragg²⁶. Era como un manto que en cuestión de minutos había envuelto la pista de aterrizaje.

Por otra parte, como consecuencia del desvío de vuelos a Tenerife, la plataforma de Los Rodeos se saturó de aeronaves y hubo de situar aviones en la pista de rodadura. «Eso hoy no ocurriría», señala Azcúnaga; es una restricción que se introdujo en la aviación civil a raíz del accidente. Por su parte Cubillo remite a la descoordinación entre organismos y la desidia de las autoridades para resolver el problema de la seguridad aérea: si tanto les importaba, «¿Por qué no se desviaron a Lanzarote, que tenía mejores condiciones?»²⁷. La necesidad de dejar pista libre y la premura de los pilotos para abandonar la isla y llegar a su destino final dieron prioridad a la salida de los dos 747. Habría sido razonable que se dejara salir antes a aviones de menor tamaño, que hubieran requerido menos espacio para maniobrar.

Otro factor que se añadió a las ya difíciles circunstancias de la operación fue la interferencia que se produjo en las comunicaciones entre ambos aparatos y la

²⁴ El extremo del segundo aviso de bomba ha sido confirmado por Cristóbal Rodríguez, antiguo redactor de *El Eco*. Conversación telefónica, 30 de junio de 2008.

²⁵ «Anuncian que había una bomba en el *Benchijigua*». Vid.: *El Día*, 28 de marzo de 1977, p. 2, cols. 2-3. La reivindicación del atentado que sufrió Cubillo en abril de 1978 también nos remite al caos político en aquel momento. Mientras los cuerpos de policía guardaban silencio en torno a la identidad de los agresores, repetidas llamadas anónimas reivindicaban el ataque para distintas organizaciones, desde la Triple A y la Liga Antiterrorista Canaria, hasta una inaudita Falange Negra Exterminadora. Vid.: «La policía argelina presenta a los agresores», *La Provincia*, 11 de abril de 1978, p. 28, col. 4; «Cubillo en estado de coma», *Diario de Avisos*, 8 de abril de 1978, p. 32, col. 6; «El Consejo de la Revolución argelina acusa gravemente a España», *ibidem*, 11 de abril de 1978, p. 32, col. 2; «Es cierto el atentado a Cubillo», *El Día*, 12 de abril de 1978, p. 40, col. 1.

²⁶ BRAGG en VEGA, *op. cit.*, p. 5, col. 2.

²⁷ Esta pregunta que se formula Cubillo en 2007 se mantiene en la misma línea de razonamiento que ya había mostrado treinta años atrás al rotativo *Le Soir*. En lo referente al futuro aeropuerto del Sur, «está terminado desde 1975 pero no ha sido nunca utilizado [...] Podría haber servido eventualmente para el tráfico de aviones Jumbo pero los españoles lo reservan como aeropuerto militar, para el día que ellos entren en la OTAN». Vid.: «En Canarias estamos en guerra», *op. cit.*, p. 3, cols. 2-3.





torre de control, justo en el momento en que el comandante Van Zanten desplegaba la máxima potencia (*Deadliest Plane Crash*, min. 39:10-39:50). Mientras voces críticas acusaban la falta de infraestructuras en el hecho de que las tres partes utilizaran una frecuencia, Azcúnaga señala que precisamente el que las tres partes compartieran una frecuencia ponía a todos en antecedentes de lo que hacían los demás²⁸.

En el momento del accidente la visibilidad era prácticamente nula. Fernando Azcúnaga se puso en contacto con los dos aviones pero ninguno contestaba y el piloto de un vuelo *charter* que sobrevolaba le avisó por radio que se veía fuego en la pista, extremo que confirma John Nance en *The Deadliest Plane Crash* (min. 25:15-25:20). Francisco Sicilia, trabajador del aeropuerto, había sido el encargado de coordinar el vuelo de Pan Am; su compañero Roberto Álvarez se había encargado de atender al KLM. Sicilia apreció destellos de luz en la pista, aunque inicialmente creía que se trataba de chispas procedentes de una escalera mecánica en funcionamiento defectuoso. Pero se percató de lo peor y fue el primer humano que, impotente, había llegado al punto de la catástrofe. Estaba más cerca de los restos del Pan Am y veía una bola de fuego de lo que había sido el Jumbo de KLM; de ahí que su primera reacción fuera solicitar a los bomberos atender prioritariamente al avión norteamericano, donde podía haber supervivientes, puesto que descartaba que los hubiera en el holandés²⁹. Esto explica mejor la declaración de Robert Bragg en el documental, cuando se pregunta por qué habían transcurrido tantos minutos antes de que los socorrieran (min. 31:38-31:50). Sicilia confirma que no se podía apreciar nada desde la torre de control. Cuando visionó el documental, dudaba de la veracidad de las primeras escenas que se pudieron fotografiar (min. 40:55) del Pan American accidentado cuando escampó, pues la intensidad extrema de la niebla en aquellos momentos prima en su memoria.

El lado más positivo de la tragedia estuvo —de forma similar a lo ocurrido el 9/11 en Nueva York— en la disposición de la población local a ayudar, aunque sus esfuerzos resultaran inútiles para salvar la vida de la mayor parte de los siniestrados. Decenas de individuos se acercaron a los hospitales a donar sangre; unas cien personas entre médicos, enfermeros voluntarios y estudiantes de medicina trabajaron sin descanso en la atención de los supervivientes y en el embalsamamiento de los cadáveres. Esta labor resultaba difícil en muchas ocasiones, dado el estado de muchos cuerpos que habían quedado carbonizados, mucho tiempo antes de que las pruebas de ADN pudieran introducirse para facilitar las labores de identificación. La descoordinación burocrática y rivalidad grupal que se había fraguado durante años haría presagiar un desastre similar en la gestión de la tragedia. No parece haber sido así. La prensa del momento se hizo eco de la espontánea conjunción de organismos que se solapaban —o al menos no se ponían impedimento entre sí— en la atención

²⁸ Vid.: Entrevista con Fernando Azcúnaga; Entrevista con Antonio Cubillo.

²⁹ Entrevista con Fernando Azcúnaga. Reportajes posteriores confirmaban el desconocimiento del alcance de la tragedia por parte del personal del aeropuerto. Vid.: «Los Rodeos, 30 años después», documental elaborado por TVE en Canarias, esp. min. 04:45.

a las víctimas. En las 24 horas posteriores al choque se habían localizado a todos los familiares de las víctimas y un día más tarde habían finalizado las labores de embalsamamiento³⁰. Robert Bragg, el copiloto del vuelo de Pan Am, regresó a Tenerife en 2004 y partió con los sanitarios del Hospital Universitario de Tenerife que 27 años antes habían participado en el rescate y curación de los supervivientes³¹.

En otras circunstancias, el accidente habría tenido un menor alcance en la red de intereses en la administración del estado en España, pero la dimensión de la catástrofe era demasiado grande para ocultar datos. Además, se daba la circunstancia de que la naciente libertad de prensa sacaba a la luz la corrupción administrativa que se había heredado de la dictadura. Los medios locales fueron asertivos en su demanda de claridad. Esta posición ponía en jaque a las autoridades militares que administraban al aeropuerto y, especialmente, al propio Ministro del Aire. Toda solicitud de aclaración por parte de los medios se encontraba con la respuesta lacónica de que lo ocurrido se encontraba bajo secreto de sumario, lo cual crispaba tanto a los periódicos como a las emisoras de radio. Como se presumía que la tragedia no se habría producido si hubiera estado en funcionamiento el aeropuerto del Sur, la catástrofe de Los Rodeos desgastó la autoridad militar sobre las instituciones civiles, abrió un frente para la libertad de expresión y, finalmente, aceleró las obras conducentes a la apertura del aeropuerto del Sur, que tuvo lugar a finales del año siguiente, en 1978³².

La explicación básica del accidente, la decisión inoportuna del piloto de KLM de despegar, forma parte del poder seductor y manipulador en *The Deadliest Plane Crash*. Una vez se fue conociendo más información, quedaba más clara la hipótesis de que el comandante Van Zanten había bordeado las normas de aviación civil, lo que causó el desastre. Para alimentar el *pathos* en torno al accidente, fuentes cercanas a la compañía holandesa se quejaban de que se culpaba a su piloto porque había fallecido, como si fuera una retribución a su osadía³³. El documental participa de ese juicio, y para ello pone en juego los elementos que permite la manipulación informativa. No es lugar para debatir sobre la veracidad de la información suministrada por un documental, pero las informaciones que hemos recibido en los últimos años, la recreación de todo documental informativo (como el que presenciamos aquí) y la dramatización misma que se intercala en la información, nos obligan a dar por hecho que *The Deadliest Plane Crash* pone en circulación toda una red de intereses que circunscriben responsabilidades fuera de la cabina del Jumbo de Pan Am.

³⁰ «Los Rodeos, 30 años después», min. 14:30; «Terminó el embalsamamiento», *Diario de Avisos*, 31 de marzo de 1977, p. 1, col. 6; Antonio SIERRA, en DÁVILA, «Telegramas al cielo», *El Día*, 28 de marzo de 2007, p. 4, col. 2. Jan Groenoud, presidente de la asociación de familiares de víctimas del 27-M, en «El anillo de Jeanne», *ibidem*, p. 5, col. 2.

³¹ BRAGG, en corte informativo de «Telecanarias». TVEC, 13 de agosto de 2004. Min. 02:17-02:38. Vid.: Entrevista con Juan Antonio Jorge, 15 de marzo de 2008.

³² Vid.: «Secreto de Sumario», *Diario de Avisos*, 29 de marzo de 1977 pp. 1-2; «Mutismo de las autoridades», *El Día*, 29 de marzo de 1977, p. 23.

³³ Vid.: «La verdad de Los Rodeos», *Informe Semanal*, 2 de abril de 2007, min. 20:27.





Tal vez el maniqueísmo más llamativo de todos sea el contraste entre sendas cabinas en los momentos anteriores al desastre. Van Zanten hace presunción de su autoridad; es uno de los pilotos más experimentados de la compañía, hasta el punto de ser instructor de pilotos. John Nance incide en las cualidades profesionales de Van Zanten, que lo calificaba como «de lo mejor y más brillante», un piloto con más de 11.000 horas de vuelo. No en vano, su retrato figuraba en la publicidad de KLM (min. 6:30). Las circunstancias meteorológicas en Los Rodeos habrían servido de acicate para remontar vuelo, como si el simulador pusiera a prueba su pericia. Su decisión, que en la jerga se achaca al llamado 'síndrome del instructor' no recibió contestación alguna por parte de los demás miembros de la tripulación, como se puede observar en la transcripción de la conversación de cabina. De hecho, el documental resta importancia a las interferencias que le impidieron conocer la conversación que mantenía la torre de control con la cabina de Pan Am, y que sin duda contribuyó a que la tripulación de KLM pensara que la pista se encontraba libre. Antes al contrario, el Van Zanten que vemos en el docudrama actúa con la autosuficiencia de un comandante en el sentido militar del término; no admite, no contempla contradicción en sus decisiones. Nance alude en el documental a la vergüenza que debía experimentar un aviador curtido como él al cometer un error tan básico, «incapaz de hacer ocurrir lo que él quería que ocurriera,» esto es, levantar vuelo en condiciones tan adversas (mins. 25:15-25:20; 37:50-37:58).

Confiado de su autoridad, Van Zanten desestima la sugerencia de su ingeniero de vuelo, que se pregunta si el avión de Pan Am ha despejado la pista. Un contraplano nos lleva a la cabina del avión norteamericano en el momento de la colisión. Esta alternancia entre ambos espacios replica el maniqueísmo entre héroes y villanos, propio del lenguaje cinematográfico de Hollywood. Frente al hieratismo y jerarquía en el avión holandés, la tripulación de Pan Am discute las decisiones como un equipo; el comandante Victor Grubbs escucha, sopesa las opiniones de sus subordinados y adopta una dimensión de héroe humano, utilizando expresiones coloquiales (el documental le atribuye a él la expresión «pues sí que estamos bien...» así como «hijo de perra» (que no se registra en las transcripciones). La atmósfera en la cabina del Pan Am es, salvando las distancias, la propia de una secuencia climática en un film de colegas, un *buddy film*. Otros elementos, externos a las tripulaciones, crean el binomio protagónico/antagónico entre sendos aparatos. Así, durante la maniobra de rodadura hacia la cabecera de pista, un plano contrapicado de la animación muestra la panza del Jumbo holandés con la estética propia de las producciones de efectos especiales y catástrofes: el avión de KLM, visto desde abajo, se despliega en la pantalla como un mecano próximo a las naves de *La guerra de las galaxias*, casi inacabable, rodeado además de una atmósfera azul difuminada, que reproduce la niebla que envolvía el escenario de la catástrofe que estaba a punto de ocurrir (min. 2:59-3:05).

Tan desatinada decisión del comandante de KLM admite explicaciones de diverso tipo. En Tenerife se habían propagado rumores acerca de conflictos personales de Van Zanten, especialmente aquél referido a problemas con el alcohol. Azcúnaga presta más atención al posible síndrome de instructor; pero incluso en ese caso, cree más importante la presión que pesaba sobre el piloto de KLM para cumplir la legislación aérea holandesa y no sobrepasar el número máximo de horas esta-



blecido. Habría sido interesante conocer más de cerca el cúmulo de decisiones ajenas que recaen sobre un piloto en tierra, frente a aquellas de las que él es el único responsable cuando está en vuelo. Ahí habría tenido otro registro la decisión suya de repostar fuel en Tenerife, para evitar otra espera en el aeropuerto de Las Palmas. El intento de despegue no habría obedecido sólo a cuestiones de orgullo. Como muestra el documental, ése fue otro factor fatal: se especula que con menor peso se habría podido elevar lo suficiente para evitar la colisión aunque fuera por metros. Reducir el tiempo de espera en Tenerife y en Las Palmas habría cumplimentado la legislación laboral al respecto (min. 8:40-9:09), amén de ahorrar miles de dólares en concepto de vuelos cancelados que salieran desde Amsterdam, así como alojamiento extra para los pasajeros que no hubieran embarcado hacia sus destinos (cfr. min. 9:20). La presión que ejercen las operaciones en tierra sobre el comandante pueden distorsionar su conciencia y ponen en riesgo la seguridad del vuelo, como aparentemente ocurrió en Los Rodeos. Afirmaba un piloto de Pan Am al respecto «A veces crees que oyes lo que quieres oír [...] cuando llegas a estar tan fatigado del viaje, de tanto esperar y te enfrentas con situaciones tan adversas, puede que no captas la información con la lucidez deseada»³⁴, palabras que John Nance repite prácticamente *verbatim* en *The Deadliest Plane Crash* (min. 5:10-5:17).

La división sexual del trabajo también figura ostensiblemente en el texto, siguiendo los parámetros de la política de identidad. La única superviviente del vuelo de KLM, Robina Van Laschot, era una tour operadora que había decidido a última hora no continuar el vuelo y quedarse en Tenerife con su novio, que se encontraba en la isla; la narración concluye que «fue el amor lo que salvó a Robina» (min. 14:13-14:30). El elemento romántico rodea las entrevistas que se formula a la pareja. Por el contrario, la entrevista a Joan Jackson y Suzanne Donovan, azafatas supervivientes del avión de Pan Am, arroja más información sobre los momentos posteriores al impacto, así como a su papel, crucial en la evacuación de aquellos pasajeros que pudieron escapar de las llamas. También conocemos la responsabilidad que asumieron y el complejo de culpabilidad que les afectó por no asistir a los pasajeros atrapados entre las llamas (mins. 29:05-29:43; 33:25-33:30). La entrevista con Jackson se funde diegéticamente con los recuerdos de otros dos supervivientes. Sin embargo, el documental no manifiesta interés por mostrar las consecuencias personales en los familiares de las víctimas holandesas. El texto sigue una línea de invisibilidad hacia estos damnificados, que se ha mantenido desde el momento del accidente, quizás como expiación gregaria que los medios le han solicitado solidariamente ante la responsabilidad por la catástrofe. Jan Groewould, presidente de la asociación de familiares de víctimas de KLM, recuerda este silencio y desinterés de las autoridades, incluso ante la celebración del 30º aniversario del accidente, en 2007³⁵.

³⁴ Vid.: «Una interferencia, culpable del accidente de Los Rodeos», *Diario de Avisos*, 10 de abril de 1977; p. 32, col. 6.

³⁵ Groewould, manifestaciones a la televisión holandesa, en material cedido a TVE. Archivos de TVEC, Santa Cruz de Tenerife. Vid.: Groewould, en «El anillo de Jeanne», *op. cit.*, p. 9, col. 5.

En todo caso, las palabras de Suzanne Donovan sobre su impotencia para poder regresar al aparato en llamas e intentar salvar a los atrapados, nos lleva a hacer planteamientos sobre la saturación y masificación en el tráfico aéreo. *The Deadliest Plane Crash* sitúa en un plano central la abnegación de la tripulación para ayudar a los pasajeros. Cabría preguntarse si hoy la profesionalidad del personal de cabina llegaría a una calidad similar, ante la creciente explotación intensiva de fuerza laboral a la búsqueda de rendimientos rápidos.

En la construcción del documental el copiloto de Pan Am, Robert Bragg, adquiere un papel relevante. Se le presenta como el testigo más importante, el experto que mejor conoce los detalles de lo acaecido. En secuencias sucesivas, sus opiniones abren pasajes a la aclaración del accidente o anteceden puntualizaciones de expertos norteamericanos en accidentes aéreos. La opinión de Bragg —así como la de Victor Grubbs, el piloto— también parece exonerar a Azcúnaga. Éste albergaba esperanzas de que la tripulación de Pan Am contribuyera a aclarar lo sucedido. Bragg «sabía que yo no había dado la autorización»³⁶. Lo que arrojaba la responsabilidad final en la decisión de Van Zanten. En el documental, Bragg es taxativo al respecto, «[Azcúnaga] nos preguntó si habíamos despejado la pista y yo contesté negativo, estamos en la pista todavía pero informaremos cuando la despejáramos. Fue lo último que dije [...] en ningún momento pasó por mi mente que [KLM 4805] estaba despejando» (min. 26:43-27:07). La contribución de Bragg a la aclaración de lo ocurrido en Los Rodeos también ha sido importante para conservar la memoria del accidente años después de la catástrofe. En otro momento que Bragg regresó a Tenerife en 2004 como comandante retirado. La imagen que se conserva de él aquí resulta interesante por dos vertientes. Por una parte, se construyó su retorno como un acto de catarsis, incluso con ribetes religiosos conservadores, que hoy resultan exóticos para la mayor parte de los españoles. En una entrevista concedida a *El Día*, subrayó su educación en Alabama, fundamentada en valores cristianos y añadió «la primera pregunta que me hice fue por qué yo me había salvado [...] Tuve suerte, porque supongo que entre tantos fallecidos había gente igual o más creyente que yo»³⁷. Por otra parte, su presencia fue estratégicamente explotada por las autoridades políticas, pues se filmó a Bragg rindiendo un homenaje a los responsables médicos que atendieron a los supervivientes. Con ello se proyectaba una vez más la imagen de Tenerife como «Isla Amble» (el lema turístico de la isla en el exterior).

El desastre de Los Rodeos fue un acicate para reforzar las medidas de seguridad en aviación. Como señaló el ministro holandés de infraestructuras durante el aniversario de la catástrofe, «el accidente nos enseñó mucho». Hoy no se permite saturar la plataforma de estacionamiento de los aviones. En marzo de 1977 el tráfico desviado desde Las Palmas había excedido la capacidad de la plataforma, a la vez mostraba la pobre infraestructura de Tenerife Norte para recibir un cúmulo tan grande de pasajeros en un momento determinado; este hecho recibe un comentario

³⁶ Entrevista con Fernando Azcúnaga.

³⁷ BRAGG en DÁVILA, «Los Rodeos, 1977-2007», *op. cit.*, p. 5, col. 2.

en el documental³⁸. Igualmente, se han introducido protocolos que eviten interferencias como la que se produjo en las comunicaciones entre los dos aviones y la torre de control. De haber seguido las conversaciones, Van Zanten se habría percatado de la presencia del avión de Pan Am en la pista³⁹. También como consecuencia del accidente, se produjeron una serie de cambios en las regulaciones internacionales. Desde entonces, todas las torres de control y pilotos deben usar frases preestablecidas en inglés, que no dejen lugar a duda alguna. También se comenzaron a instalar en los aviones y aeropuertos medios de navegación automáticos para niebla. Hoy no se permite operar a un aeropuerto de las características de Los Rodeos sin disponer de un ILS⁴⁰.

El documental subraya (y celebra) que se cambiaran los procedimientos de cabina, dándose más énfasis a la toma de decisiones conjuntas entre los miembros de la tripulación. Se asume que, en un ambiente donde se discutieran las decisiones libremente, la tripulación habría obrado en conjunto. El investigador David Evans señala que se suman años de vuelo, momentos de experiencia y se adopta la mejor solución al problema planteado, pues el error humano es imponderable (mins. 41:20-44:00). Como sugieren las transcripciones, el segundo del KLM manifestó su perplejidad ante la decisión del comandante de despegar. Los Rodeos, pues, enfatizó la democratización de la cabina; pero en *The Deadliest Plane Crash* esa nueva cultura de mando ya se manifestaba en los responsables del PAA 1736.

El documental también manifiesta presentismo en cuanto que celebra la política multicultural de la vida social norteamericana, bastantes meses antes de la campaña electoral de 2008. Billy Nollen es gerente de seguridad de American Airlines. Un profesional negro se dirige al público general y da explicaciones con un cierto acento étnico, sobre cómo las decisiones en equipo en la cabina redundan en beneficio de la seguridad del vuelo. La pregunta cínica sería: «¿pondría usted su vida en manos de un negro que gesticula y habla con acento de barrio?». La respuesta asertiva sería: «sí, por supuesto». Para un espectador futuro, *The Deadliest Plane Crash* enseña tanto sobre los frutos de la política de identidad en el cambio de siglo, como relata un accidente aéreo en la década de 1970. El esfuerzo de los realizadores por mostrar una sociedad abierta, sin embargo, no evita que afloren arquetipos etno-

³⁸ Entrevista con Fernando Azcúnaga. Entrevista con Francisco Sicilia, 3 de septiembre de 2007. Sobre el acto del 30 aniversario, vid.: DÁVILA, «Telegramas al cielo», *op. cit.*, p. 4, col 2.

³⁹ Este tipo de interferencias se ha producido en otros aeropuertos y en otras circunstancias, aparte de las que convergieron en Los Rodeos. Sin embargo, Antonio Cubillo sostiene que las pobres instalaciones del aeropuerto provocarían tarde o temprano un desastre como el que ocurrió. Según su parecer, con el fin de eludir responsabilidades resultaba política y económicamente rentable culpar al MPAIAC de la tragedia. Entrevista con Antonio Cubillo, quien cita el Informe de la Asociación Estadounidense de Pilotos de Líneas Aéreas (ALPA) de 1978. Véase documento en <http://elguanche.net/Ficheros/accidentelosrodeosenglish.htm> 11 de abril de 2008. Vid.: «El Estado Español. Acusado de Negligencia», en *Diario de Avisos*, 27 de abril de 1977, p. 1, col. 3.

⁴⁰ Vid.: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19770327-1> consultado 13 de julio de 2008; entrevista con Fernando Azcúnaga.



céntricos. Es interesante señalar en este punto la entrevista con Roberto Álvarez, el operario que atendió al vuelo de KLM antes del desastre. La recreación de los últimos minutos inserta el episodio en que Rodríguez lleva a dos niños al avión, hacia un destino trágico que todos desconocen (min. 18:16-18:23). La secuencia proporciona un *pathos* melodramático, a la narración, que delata hasta qué punto el lenguaje narrativo de Hollywood interfiere en la narración documental. Pero además adolece de etnocentrismo inconsciente y, quizás por eso, resulta más insidioso. La voz de Rodríguez está cubierta por un narrador en inglés. El doblaje delata un acento hispano de alguien que usa el inglés como segunda lengua. Rodríguez, sin embargo, tiene un acento canario no marcado y muestra un sociolecto medio educado. Abundan más elementos etnocéntricos anglos. Así, los controladores de ambas torres de control, Las Palmas y Los Rodeos, hablan inglés con acento latino; los guardias civiles españoles que evacúan la terminal de Las Palmas visten un uniforme azul, propio de los cuerpos de seguridad en otros países. Quizás a un espectador estadounidense le resultaría algo extraño asociar un uniforme de color verde oscuro con labores policiales. La llamada del terrorista que anuncia la bomba en Las Palmas también delata el estado emocional de la opinión pública tras el 11 de Septiembre. Los rasgos propios del arquetipo visual del villano, esto es, la actitud, vestuario y gesticulaciones, responden al retrato robot del terrorista árabe que se ha construido en el cine norteamericano y que a su vez ha colonizado el imaginario sociocultural en Occidente.

Pero lo más importante de todo es que el accidente de Los Rodeos fue determinante para poner en funcionamiento el aeropuerto del Sur de Tenerife, oficialmente conocido como Reina Sofía. Prácticamente desde el momento mismo del accidente, en la medida en que lo permitían las libertades en aquel momento, se culpó a las autoridades por no disponer ya de un campo de aviación en condiciones para recibir el tráfico aéreo que demandaba la isla. Se temía lo peor para el sector turístico. Cuando se reanudó el tráfico en Los Rodeos días después del accidente, se manifestaban sentimientos encontrados. Por una parte, se agradecía a los turistas seguir depositando su confianza en Tenerife, pero también se exigía terminar la construcción del aeropuerto del Sur⁴¹. Este punto se agravaba toda vez que la prensa denunciaba que técnicamente Tenerife Sur podía haber albergado aterrizajes de emergencia, como habría sido el caso de los Jumbos desviados desde Las Palmas⁴².

⁴¹ Vid.: Gilberto ALEMÁN, «El aeropuerto de Los Rodeos abierto a todas las operaciones», 12 de abril de 1977, p. 10, cols. 5-6. Celebra la reapertura como «posibilidad de recuperación para esta sufrida tierra donde no faltan problemas que vienen a afectar especialmente las actividades económicas. [...] [D]iez mil hombres y mujeres llegaron el domingo para dejar constancia de que nuestro aeropuerto no es un lugar maldito sino que en él se han dado cita la mala suerte y las coincidencias fortuitas y trágicas» (col. 5). Cita la llegada de vuelos procedentes de Europa y América y el artículo se ilustra con sendas fotos de un Jumbo de Sabena y un DC-8 de Pan American, en alusión a las compañías o tipos de aeronave siniestrados. Vid.: FERNÁNDEZ TRUJILLO, «Qué tendrá Tenerife,» 31 de marzo de 1977, *passim*.

⁴² Vid.: «Rueda de prensa con muy pocas palabras», *Diario de Avisos*, 29 de marzo de 1977, p. 5, cols. 5-6.; «Mutismo de las autoridades por el accidente», *op. cit.*, 29 de marzo de 1977, p. 23, col. 5.

Otro elemento de rivalidad política y económica se libra en esos momentos. Si Los Rodeos había simbolizado el pleito insular entre los grupos dominantes de Gran Canaria y Tenerife, la apertura del aeropuerto del Sur ponía de manifiesto el choque de intereses en el seno de la oligarquía local, entre quienes deseaban desarrollar el Sur y quienes insistían en mantener la preeminencia del Norte en la industria turística. En un primer momento el ministro Franco Ibarne-Garay era partidario de la segunda facción, pues abogaba por mantener las operaciones en el Norte y no daba una fecha determinada para abrir el nuevo aeropuerto⁴³. Se especulaba que el Sur se abriría en 1980, pero las presiones hicieron que se adelantaran los trabajos y operara en 1978, un año y medio después de la tragedia. Iberia decidió cesar las operaciones con reactores en el Norte y trasladó sus servicios al Sur en marzo de 1979. Ante la presión de los grupos de interés, el ministro del Aire autorizó finalmente dotar a Los Rodeos con un ILS⁴⁴. Este acto se solapaba al desajuste temporal que se producía en la administración del estado, pues las responsabilidades se eludían entre distintas instituciones. El hecho llevó al presidente del Cabildo de Tenerife, Rafael Clavijo, a mostrar su indignación: «¿Por qué el Cabildo es el que tiene de dar cuentas del aeropuerto que es una obra del Ministerio del Medio Ambiente?». Su salida de tono, posible ante la desintegración de la dictadura, se hizo eco en la prensa local⁴⁵.

El accidente acrecentó la maldición que pesa sobre Los Rodeos. Pero también creó un tesoro de leyendas urbanas propias, que obedecen a la naturaleza de la vida política y social en Canarias en ese momento y se ha ido enriqueciendo en la medida en que la cultura popular local entra en contacto con otras realidades. Y los medios culturales norteamericanos no son ajenos a este hecho. El primer elemento que alimentó la leyenda fue el rumor de que los controladores aéreos estaban viendo un partido de fútbol en la televisión, y por eso no prestaron atención a las operaciones de que eran responsables. Se puede apreciar en el documental que se reproduce una hipótesis en la cual los controladores *escuchaban* un partido por la radio (de marca ITT, desconocida en Canarias en aquel momento). Azcúnaga se defiende, obviamente, y alude a que ese es el argumento más sólido de Cubillo para denunciarlo a él, a los servicios del aeropuerto y al gobierno de España: «Quien dice semejante disparate no conoce bien cómo funciona una torre de control. Y es que es muy duro escuchar que en el mismo instante

⁴³ El principal motivo era la falta de fondos para finalizar la terminal. Vid.: Gilberto ALEMÁN: «No habrá aeropuerto del Sur hasta 1980», 30 de marzo de 1977, p. 40, cols. 1-2. Los trabajos de acondicionamiento de las pistas se habían producido entre 1970 y 1975, pero quedaba pendiente la realización de las instalaciones de la terminal. El Cabildo de Tenerife había enviado al Ministerio del Aire un proyecto diseñado por César Manrique, con una planta hexagonal que daba una mayor panorámica de las operaciones y acceso directo a las naves. El proyecto se perdió en la jungla burocrática del Ministerio, de tal forma que en 1977 no había dinero ni plan definido para fabricar un edificio terminal; finalmente se optó por un patrón similar al del aeropuerto de Sevilla. Entrevista con Andrés Miranda. Vid.: DÍAZ LORENZO, *Los aeropuertos de Sáhara y Canarias*, p. 128.

⁴⁴ Entrevista con Andrés Miranda; DÍAZ LORENZO, *ibidem.*, p. 121.

⁴⁵ ALEMÁN, «No habrá Aeropuerto del Sur hasta 1980», *op. cit.*, p. 40, col. 2.



en que estamos trabajando al cien por cien o al ciento veinte por cien, porque nos vimos desbordados con tanto avión, nos pusimos a ver el fútbol». Pero la rapidez y convicción con que se extendió el rumor en todo el país obedece a algo más que la capacidad de convicción del MPAIAC. El accidente de Los Rodeos era una catálisis del fracaso de España como nación, se producía en un momento políticamente delicado para el país, ahogado en una crisis económica con características endógenas, acuciada además por la crisis internacional de finales de los años setenta y con una sociedad fracturada social y políticamente. Era un recordatorio fatalista del papel secundario que hace treinta años España se asignaba a sí misma. Tan repetido y creíble se hizo el rumor de la negligencia del personal en Los Rodeos que las autoridades hubieron de desmentir que se hubiera detenido a los controladores. También se había acusado a Azcúnaga de tener problemas con el alcohol o de incluso haberse quitado la vida, «aquí estoy, luego es falso que me hubiera tirado de la torre de control tras la colisión». Otros rumores atendieron a las tripulaciones, desde el abuso de alcohol por parte de Van Zanten a la supuesta cobardía del comandante Grubbs, que corrió huyendo de los restos del avión del Clipper, abandonando a su suerte a los pasajeros y al resto de la tripulación. Pero Azcúnaga lo niega, «el capitán de Pan Am no pudo salir corriendo, porque de la altura en que cayó se fracturó un miembro»⁴⁶.

Con todo, la muerte de centenares de personas en cuestión de segundos inevitablemente creó un elemento gótico. El accidente de Los Rodeos de 1977 devino un texto cultural en sí, con distintas vertientes macabras para el consumo popular, pero también con intenciones políticas secundarias aunque persistentes. Por una parte, los distintos periódicos regionales parecían disputarse las fotos más sensacionalistas. Era una actitud que confundía la falta de pudor con la libertad de información, en una sociedad que antaño había estado sometida a la censura previa. Si bien las autoridades habían puesto empeño en impedir la presencia de intrusos, no se pudo evitar la publicación de reportajes gráficos que mostraban cadáveres carbonizados y miembros mutilados entre las ruinas del aparato o en el hangar del aeropuerto, que se había improvisado como una morgue de campaña⁴⁷. *The Deadliest Plane Crash* presenta un plano picado de ataúdes y cuerpos embalsamados, que cubrían el suelo del hangar, a modo de las escenas finales de *Citizen Kane* (min. 34:27-34:50). Abundaron comentarios sobre la intendencia necesaria para disponer de 600 ataúdes y el correspondiente material para preservar los cadáveres. Una de las consecuencias fue la súbita ganancia de ingresos de Hipólito Marrero, el dueño de la casa de pompas fúnebres a la que se le asignó las labores de embalsamamiento previas a la repatriación de los restos⁴⁸. A pesar

⁴⁶ Entrevista con Fernando Azcúnaga. AZCÚNAGA en DÁVILA, «Los Rodeos, 1977-2007», *op. cit.*, p. 3. «Mutismo de las autoridades», *El Día*, 29 de marzo de 1977, p. 23, col. 6.

⁴⁷ Véase las ediciones publicadas por *El Día* y *Diario de Avisos* inmediatamente después del accidente. Cfr. la actitud más comedida adoptada por los cámaras de Televisión Española, como se percibe en el material depositado en el archivo de Santa Cruz de Tenerife.

⁴⁸ En torno a 9 millones de pesetas (aproximadamente 130.000 dólares) de 1977. Véase declaraciones de Hipólito MARRERO en DÁVILA, «Los Rodeos, 1977-2007», *ibidem*, p. 9.

de la relativa facilidad con que se tenía acceso a material tan sensible, la prensa de Las Palmas anunciaba el día siguiente del suceso que «ante la prohibición de fotografiar los cadáveres, algunas personas que inmediatamente después de producirse el accidente lograron hacer tomas de cuerpos, miembros mutilados y de otro tipo, han hecho circular de mano en mano las mismas y, en algunos casos, las venden a dos o tres pesetas al mismo tiempo, con carácter de exclusiva»⁴⁹. También se aludió a posibles casos de pillaje que nunca se confirmaron. Entre otros motivos, el desastre tuvo lugar dentro del recinto del aeropuerto, y el material quedó requisado por las autoridades militares locales y los representantes de compañías aéreas y de seguros. El paso de los meses dio pie asimismo a la leyenda del niño o niña fantasma, que aún hoy vaga por la zona del accidente y aterroriza a los soldados en guardia en los acuartelamientos vecinos.

El desastre de Los Rodeos también se ha insertado en la geopolítica de la Guerra Fría. Semanas después del accidente, la prensa local se enzarzó en una disputa acerca de la presencia de uranio empobrecido entre los restos de los aviones. Mientras unas fuentes aludían al uso de uranio como peso estabilizador en los aparatos, otras explicaban la presencia como acto de contrabando de material radioactivo, en momentos en que Canarias se convertía en una zona sensible en el tráfico intercontinental. Ya el MPAIAC había apuntado la importancia estratégica del aeropuerto del Sur para la OTAN y la utilización de la base de Maspalomas, en Gran Canaria, con fines militares. Por otra parte, la polémica en torno a la presencia de uranio en los restos de Los Rodeos recordaba el incidente nuclear que había tenido lugar en 1966 en Palomares, en la costa del Mediterráneo⁵⁰. Varios meses más tarde del choque, el 11 de diciembre, un avión espía norteamericano se estrelló al norte de la isla de El Hierro; se presume que formaba parte de un escuadrón que perseguía los movimientos de submarinos soviéticos, volaba excesivamente bajo y no mantenía contacto con el centro de control aéreo en Las Palmas⁵¹. La presencia de uranio U-238 entre las ruinas de los Jumbos en Los Rodeos alimentaba especulaciones sobre la inclusión de Canarias en el juego de las superpotencias, debate alimentado por la rivalidad entre medios de prensa. Se elucubraba que el avión de Pan Am continuaba en vuelo clandestino a la República de Sudáfrica, entonces involucrada en un programa de enriquecimiento nuclear. Se supone que

⁴⁹ «Sólo quince personas resultaron ilesas». *La Provincia*, 28 de marzo de 1977, suplemento monográfico del accidente, p. 5, col. 2.

⁵⁰ Varias ojivas nucleares se desprendieron de un avión B-52 en las costas de aquel pueblo en la provincia de Almería. El detonante emitió plutonio en los alrededores pero afortunadamente no se produjo la reacción en cadena. El gobierno español de la dictadura y la administración norteamericana mantuvieron en secreto tanto los informes médicos sobre personas afectadas como las consecuencias de la radiación. Ante el revés que este suceso podía tener para el turismo, el ministro del ramo, Manuel Fraga Iribarne, se hizo fotografiar junto al embajador estadounidense en España, Angier B. Duke, para demostrar que el incidente fue inocuo.

⁵¹ Entrevista con Fernando Azcúnaga. Vid.: «14 muertos en el accidente del Hierro», *Diario de Avisos*, 13 de diciembre de 1977, esp. cols. 3-4.

el correo radiactivo terminó su periplo en Tenerife, ya que al morir los contrabandistas implicados, el caso quedó silenciado ante la falta de testigos⁵². Con independencia de las fantasías propias de películas de espías, ciertamente el uranio que se incendió en el accidente pudo haberse volatilizado en el área, con secuelas que aún se discuten. Debido a la cantidad de uranio empobrecido diseminada y la transformación físico-química a la que fue sometido, podría considerarse el accidente de los Rodeos el segundo caso de riesgo de contaminación radiactiva más importante en España fuera de una central nuclear, tras el ocurrido en Palomares. Para el portavoz de Los Verdes, Octavio Hernández, la rapidez con que los responsables militares y las compañías implicadas retiraron el material no ayuda a aclarar las especulaciones. Otra lección del accidente de 1977 fue sustituir los estabilizadores de uranio por tungsteno, menos volátil⁵³.

La globalización y la evolución de la economía de servicios en Canarias ha desplazado definitivamente el peso económico hacia el sur de Tenerife y Gran Canaria; La Laguna es relativamente ajena a las intrigas políticas por la hegemonía. Hoy vive en un extraño estado de gracia, como ciudad cultural cuyo centro histórico ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad. A lo alto de una colina situada a unos tres kilómetros de la pista se eleva un monumento sencillo en memoria de las

⁵² Vid.: Gilberto ALEMÁN, «Uno de los 'Jumbos' siniestrados en Los Rodeos llevaba uranio». *El Día*, 25 de agosto de 1977, p. 32, col. 4. Cfr. Adrián ALEMÁN, «Si hay uranio en la isla», *ibidem*, 26 de agosto de 1977, p. 32, cols. 3-6; «En el 'Jumbo' no hay una partícula de uranio», *ibidem*, 28 de agosto de 1977, p. 32, cols. 4-6; «Todos los 'Jumbos' llevan uranio», *Diario de Avisos*, 26 de agosto de 1977, p. 1, col. 1, 32, cols. 1-4; «La ruta del uranio 'empobrecido' en la isla ha terminado», *ibidem*, 28 de agosto de 1977, pp. 16-17, cols. 1-6.

⁵³ Vid.: Octavio HERNÁNDEZ, en «Los Rodeos, 30 años después», TVE, 26 de marzo de 2007, min. 10:00. Cfr. la denuncia del oscurantismo sobre el tratamiento de los residuos radiactivos en Héctor Fajardo, «¿Los Rodeos: Uranio en los aviones?», *La Gaceta de Canarias*, 30 de marzo de 2007, p. 4, cols. 2-4. La noticia tenía implicaciones políticas y dio pie a discusiones sobre el futuro papel de Canarias en los planes de la OTAN: «Por si acaso algún día nos trajesen 'uranio degradado' a las Islas, desechos de América, estemos en sobreaviso. Por eso y por muchas cosas más, los canarios debemos procurar que aquí no se instalen en un futuro ni centrales nucleares ni bases de la OTAN ni nada que huela a uranio». Vid.: Adrián ALEMÁN, «Uranio, desecho americano», *El Día*, 28 de agosto de 1977, p. 32, col. 1. El debate en los medios era reflejo de la división de la opinión pública acerca del papel de Canarias y España en la estructura de la Alianza Atlántica. Meses después del accidente del avión espía estadounidense, *La Provincia* dedicaba un monográfico sobre el tema. Aludía a la importancia estratégica de las Islas y su papel necesario en la defensa de Occidente; a cambio, Canarias habría de recibir apoyo económico sustancial. Vid.: «Occidente, indefenso sin Canarias», *La Provincia*, 9 de abril de 1977. Suplemento central, *passim*. La división se mantuvo, hasta el punto de que en las siguientes elecciones nacionales, la provincia de Las Palmas eligió diputando a Fernando Sagaseta, prominente militante de izquierdas cuyo programa incluía una defensa acérrima de la neutralidad de Canarias, frente a lo que se percibía como planes norteamericanos para contrarrestar la influencia soviética en África. Años más tarde, cuando el gobierno socialista de Felipe González convocó en 1986 un referéndum sobre la entrada de España en la OTAN, la división en la opinión pública canaria se manifestó claramente: cerca del 54 por ciento se opuso al ingreso de las Islas en la Alianza Atlántica.

víctimas del accidente. En los días sin niebla el Memorial en Mesa Mota permite ver el valle de Los Rodeos. Al otro lado de las montañas adivinamos el Sur de Tenerife y los días muy diáfanos, tal vez los edificios más altos de Las Palmas, en la isla de Gran Canaria. Hace falta una observación más aguda para adivinar qué hizo que estemos ante el escenario del accidente aéreo más grave de la historia.

