



FRANCISCO GÓNGORA

HISTORIAS PERDIDAS DE ÁLAVA

Salburua, otro aeródromo sin suerte

Hace 83 años abrió la segunda pista aérea en Vitoria, relevo de la de Lakua, de la que partieron los aviones que bombardearon la villa de Gernika

No ha tenido suerte Vitoria con sus aeropuertos. Van tres en su historia y ninguno fue nunca viento en popa. Algo que no se corresponde con la pasión que los vitorianos pusieron en esto de volar desde el principio. Aquí surgieron escuelas de vuelo y aquí construyó Heraclio Alfaro el primer avión español que volaba. El 29 de septiembre de 1935 fue inaugurado en el campo denominado Zalburu, al oeste de Vitoria, el aeropuerto que sustituía al primero, el de los pioneros, el de Lakua. Han pasado 83 años.

Entre otros, el piloto vitoriano Jesús Martínez de San Vicente reclamaba un nuevo aeródromo ante la demanda de vuelos. El había decidido montar una escuela de aviación. Entre 1931 y 1932 volaron con él más de 600 personas. La aeronáutica republicana se tomó en serio la propuesta. Y en 1934 autorizó la construcción de un nuevo campo de vuelo. Tenía a su favor la consideración de estar en las rutas Madrid, Francia y Vascongadas-Levante. Una comisión técnica eligió las campos de Zalburu y descartó otras propuestas en Otazu y Lasarte. El Ayuntamiento y la Diputación cedieron los terrenos.

Es conocida la participación de José Martínez de Aragón, otro piloto vitoriano, en la consecución del objetivo –su familia donó terrenos para sacar adelante el proyecto– hasta el punto de que se decidió ponerle su nombre después de que muriera unos meses antes de la inauguración cuando



Estructura de tubo de acero que recuerda el aeródromo de Salburua. :: E. C.

volvía de Madrid de participar en alguna de las reuniones preparatorias y llevaba el documento administrativo para las obras.

Martínez de Aragón, además de un gran aviador, compañero de los tres ases vitorianos, Hidalgo de Cisneros, Ciria y Alfaro Fournier, se enfrentó a la dictadura de Primo de Rivera y participó en el golpe de estado de Cuatro Vientos en 1931, meses antes de la llegada de la República. Además se consideraba como el primer piloto español al que se atribuye haber realizado un looping o giro vertical de 360 grados en los primeros meses de 1913 a bordo de un Morane Saulnier.

El periodista Pedro Gorospe, piloto también, ha escrito que «junto al jardín aromático que recuerda hoy el desaparecido aeropuerto no existe, sin embargo, ninguna referencia al aviador. La estructura de una avioneta realizada con tubo de acero y una manga de viento forman el único gui-

ño a aquellos días en los que volar seguía siendo una aventura incierta, una aventura que al pionero alavés le costó la vida».

La víspera del día de la inauguración llegaron los aviadores Lloré y Martínez de Pisón. Y por la tarde, Urdiales y Del Barco, la flor y nata de los pilotos republicanos. También estuvo presente María Josefa Colomer, primera piloto femenina de Cataluña. En total vinieron unos 16 aparatos procedentes de todos los aeródromos españoles. Con toda la retórica de siempre, Emilio Lloret, secretario de la Federación Aeronáutica Española, elogió en su discurso las «inmejorables condiciones de nuestro aeropuerto, afirmando que el nuevo campo de aviación era uno de los más importantes de España, estando su puesto junto a los de Sevilla y Barajas». Ahí queda eso.

La inauguración tuvo lugar a las once y media y asistieron además de las autoridades de la avia-

ción, el gobernador civil, Bermúdez de Castro, el presidente de la Gestora foral, Luis Dorao; Díaz de Junguitu en representación del alcalde y otras autoridades. Tras terminar los actos de la inauguración se dio entrada a un numerosísimo público. Por la tarde, hubo una exhibición de todos los aviones que habían llegado por la mañana.

Vuelo de pasajeros

El aeródromo de Zalburu o de Martínez de Aragón pudo demostrar poco después sus excelentes cualidades porque fue utilizado por las fuerzas sublevadas en sus ataques a los republicanos. Y también tuvo un protagonismo en el bombardeo de Gernika. A finales de marzo de 1937, en vísperas de la ofensiva franquista para romper el frente de Álava, se contaban en el entonces aeródromo Martínez de Aragón unos 80 aviones alemanes. Entre ellos, los modernísimos Messerschmitt

Bf 109, monoplanos que, mejorados luego con una pala más en la hélice, fueron la base de la Luftwaffe alemana durante la II Guerra Mundial. El mejor caza del mundo del momento, que Hitler mandó probar en los cielos españoles, rodaba en las praderas de Salburua.

El 16 de agosto de 1937, Iberia, que había nacido diez años antes, reinicia sus vuelos comerciales con una línea que unía Tetuán-Sevilla-Cáceres-Salamanca-Burgos-Vitoria y utilizaron los famosos 'pablos' o Junkers JU-52, alquilados a Lufthansa. Hubo otras líneas durante la Guerra Civil, pero finalizada esta y comenzada la II Guerra Mundial, los aliados cortaron el suministro de combustible a España. No se podía volar.

El aeropuerto General Mola, llamado así desde 1937, se volvió a abrir al tráfico aéreo en 1948. Su pista era de 900 por 60 metros. Un barracón de madera y una sala de viajeros. Pero tenía un gran inconveniente, la cabecera cruzaba la N-1 y hubo que poner un paso a nivel con barreras. En 1952 se abrió una nueva línea Madrid Vitoria por parte de Aviaco que duró poco tiempo. En 1953, el homenaje a Heraclio Alfaro permitió la creación de un potente aeroclub que utilizó sus instalaciones. El tráfico aéreo, sin embargo languidece y en 1966 cuando se abre al tráfico aéreo solo aterrizaron aviones privados y deportivos.

En los años 70, diez años antes de la inauguración de Foronda, la prensa local lo llamaba ovejódromo porque en vez de aviones, lo que abundaba en sus pistas eran los rebaños de oveja. Eso sí. Muchos proyectos de relanzar el aeropuerto, pero escasos aviones.

Más Historias Perdidas de Álava en elcorreo.com



Bereziak celebra su cuarenta aniversario con una exposición y cuatro días de conferencias

:: J. A. G.

VITORIA. Desde la primera fotografía, allá por 1979, hasta la última. El extenso álbum que atesora la veterana cuadrilla de blusas y neskas Bereziak –con más de 500 imágenes– se desempolva y se abre ahora al público. A esta colección se suman, además, pancartas, videos, re-

cortes de periódico... En definitiva, un repaso a la historia de este grupo que se podrá visitar desde hoy (inauguración a las 20.00 horas) en el hotel NH Canciller Ayala y que cuenta con el patrocinio de EL CORREO.

Junto al amplio documento histórico habrá también una serie de conferencias (de martes a jueves,

20.00 horas) con las que se busca que «la celebración no quede en una mera exposición, sino que este viaje por la historia se haga de una manera más amena», explica Luis Izaga, presidente y uno de los miembros fundadores de Bereziak.

El encargado de abrir este ciclo de ponencias, abierto al público, será Rafael Resines, que hablará sobre la evolución de las fiestas de La Blanca a través de sus carteles anunciadores, en muchos casos verdaderas obras de arte en formato pequeño. El ponente inaugural es blusa de Bereziak y trabaja de archivero.

«Cuando empezamos, éramos

muy pocos, apenas unos cincuenta. Ahora ya somos más, casi 300. La familia se ha ampliado, pero la ilusión sigue intacta», confiesa Izaga, presente en la primera foto que se sacaron como cuadrilla en 1981. «Solo quedamos Eduardo Valle y yo, una señal de que ya somos algo viejos», bromea revisando entre el álbum. Precisamente, Valle ofrecerá la segunda charla, el martes 17. En su caso hablará a la concurrencia sobre bares y tascas de Vitoria que han sido sede de las cuadrillas de mozos a lo largo de la historia. El veterano 'berezi' lleva años metido en la investigación y divulgación en torno a las

barras, cafeterías y demás de la ciudad.

El antropólogo Jesús Prieto Mendaza, en cambio, tomará la palabra el jueves 18 para recordar las anécdotas –aquellas que se pueden contar– más graciosas y curiosas que han vivido a lo largo de cuatro décadas de fiestas. Muchos de esos chascharillos ya están recogidos en sendos libritos que ha escrito el también blusa de la cuadrilla.

Cerrará el ameno ciclo el viernes José Mari Bastida, Txapi, folclorista y musicólogo, bajo el título 'Desde el siglo XIX al XXI. La Blanca es La Blanca'.