

LOS AERODROMOS PRECURSORES

Lacua (16 de marzo de 1913); gral. mola (29 de setbre. de 1935)

Por los años diez, Vitoria sentía sobremedera la comen-
ción de los viajes y transportes. Abundaron desde en-
tonces y aun por los años 40 los proyectos de las comuni-
caciones con Bilbao. Aun se solicitó del Ayuntamiento el
permiso para el establecimiento de un tranvía para mercan-
cías en la ciudad.

ESCUELA DE AVIACION DE LAKUA

Pero lo que movió la opinión de un modo insólito fue
el proyecto de nuestras comunicaciones aéreas, y, de mo-
mento, y para ello, la creación de una Escuela de Aviación
y Escuela de Pilotos Civiles que promovieron Garnier y
Heraclio Alfaro, primero en 1913 y luego de la guerra
europea del 14, en 1922 los proyectos fueron aprobados
por el Ayuntamiento para su instalación en el Campo de
Lacua, o de Lacua, o también de "Ocoa" como titula al-
gún cronista al Campo de la Cofradía de Arriaga, por estar
más cerca, no a este lugar, fuese la llanura de Lacua o más
allá.

ARRIAGA RECLAMA

Es curioso recordar que la Junta Administrativa de
Arriaga reclamase contra aquellas instalaciones aéreas por
considerarse perjudicada en las rotaciones y pastos de La-
cua. El caso es que en un documento de 1258 del Archivo
del Ayuntamiento de Vitoria se establece que este "Campo
de Arriaga que sea término de Vitoria, e que finque prado
para pasto, e que no se labre y que se fagan hay las yuntas,
asi como se suele hacer".

Pero las instalaciones aéreas siguieron adelante, con
pleno apoyo del Ayuntamiento. Hangar, Escuela de Pilo-
tos, viajes, "bautismos" del aire, pasadas deportivas por la
ciudad a poco precio, y para un futuro no lejano... lleva-
dos de la pericia de Garnier o de sus grandes colaborado-
res los vitorianos Alfaro y Martínez de Aragón que go-
zaba barrantando para su pueblo un gran porvenir como
era de los primeros de España, que contaba con una Es-
cuela de Vuelos, y aun gestionaba la fabricación de avio-
nes en Vitoria.

16 DE MARZO DE 1913

La inauguración de las instalaciones fue el 16 de Mar-
zo de 1913, hace casi 70 años. El "todo Vitoria" se insta-
ló en los alrededores de Lacua, a donde llegaban por todos
los medios de locomoción. El paisaje era policromo por
demás: trajes, uniformes, carros y vehículos en perfecto or-
den de multitud, sin dar preocupación alguna a las fuerzas
de la Guardia Civil a caballo y a varias Secciones de Explora-
dores.

Garnier y Alfaro con otros técnicos acompañaron a
las autoridades en la visita e informan sobre las instala-
ciones y aparatos, que bendijo en Obispo Melo y Alcalde,
entre la emoción de la muchedumbre que veía, por fin,
realizada su ilusión. El entusiasmo llega al paroxismo de
la exaltación cuando se elevaron los aparatos y comenza-
ron las exhibiciones y los "bautismos" del público 400
mts. y por poco dinero.



Finalizada la guerra civil en la que cumplió al-
gunos objetivos militares, el Aerodromo Gral
Mola tuvo un uso fundamentalmente social y
deportivo.



La fotografía de archivo no puede ser mas elocuente, Marzo de 1913
y la enorme expectation de los vitorianos por ver el primer aeroplano.

AEROPUERTO OFICIAL

La guerra del 14 detuvo, en gran parte, el desarrollo
de la Escuela con la marcha a Francia de su personal. Pe-
ro, aún sin eso, decía el propio Garnier que la Escuela no
había tenido el éxito esperado. Sin embargo, insistía por
los años '20, en reanudar la actividad de la Escuela, y,
en su ayuda, solicitaba del Ayuntamiento una prórroga
de la cesión del terreno y de las instalaciones. El Minis-
terio de Fomento declaraba en 1920 al aeropuerto de Vi-
toria, Aeropuerto oficial, para la entrada de aviones por las
magníficas condiciones del campo y su posición con las co-
municaciones con Francia.

Años antes, se pensó en hacerlo aeropuerto militar
ensanchando el campo de Lacua con las tierras colindan-
tes, y ponerlo en condiciones para que fuese etapa en la
línea de campos de la Península. Se le adjudicaban 8 apa-
ratos y se le destacaba 7 civiles y varias clases.
Hay otras tentativas para dar vida al aeropuerto de
Lacua. La más destacada en sí y por lo que influyó des-
pués fue la del Aero Club Alavés en 1934 para un aero-
puerto comercial en Lacua en instancia dirigida a nues-
tras Corporaciones por el presidente de esta entidad, el
piloto aviador vitoriano, Don Jesús Martínez de San-
Vicente, que ya planeaba un vuelo transoceánico apo-
yado por el Gobierno y suscripción popular, destacaba
al en escrito la importancia que tal aeropuerto popular
iba a tener para Vitoria como el Agoncillo para Logroño,
dado el potente desarrollo de la aviación y la incompara-
ble situación geográfica de Vitoria.

EL CAMPO DE ZALBURU

Vitoria deseaba seguir su tradición aviatoria en mayor
grado. El Aero Club insistía al año siguiente, 1935, en
sus gestiones mirando a la adquisición de terrenos en es-
pacios cercanos a Vitoria, de mayor amplitud para darle,
si fuera preciso, una utilización también militar además
de comercial. El Lacua era ya pequeño, sobre todo si se le
dedicaba a actividades militares; y así lo estimó ese año una
Comisión de la infraestructura del Aire para orientar a
nuestras Corporaciones en la elección de terrenos que pre-
via indemnización a los propietarios, habrían de pasar al
dominio del Ayuntamiento y Diputación, sin que fuese
preciso su pase al Estado.

Fueron tres los lugares para la designación del nuevo
aeropuerto: Otazu, lugar del Cementerio San Salvador,
Lasarrie y el actual "Mola" camino de Betoño, terrenos
del ramo de guerra que pasarían a la Caja de Ahorros Mu-
nicipal, desde el alto de Santa Lucía a la casa del Camine-
ro de Elorriaga. Un paso de nivel salvaría el tránsito allí
mismo en la carretera nacional Vitoria-San Sebastián.
Se llamaba "Zalburu", que ahora, es posible, sea el voca-
blo del nuevo polígono residencial que allí se construya.
Las obras de adaptación dieron comienzo inmediatamente.
En buen momento social, pues el espectro del paro preocu-
paba.

29 DE SEPTIEMBRE DE 1935

El campo se inauguraba el domingo 29 de Setiembre
de 1935. La ciudad se desbordó a las inmediaciones de
Elorriaga "halcón de los sastres" y Santa Lucía. Numero-
sos pilotos aviadores y escuadrillas de aparatos llegaban
para tomar parte en la ceremonia, entre ellas, una escua-
drilla de la base de Recajo (Logroño) con cinco aparatos
"Breguet" al mando del capitán Predo para las diez de la
mañana. Poco después un trimotor "Focker" al mando
del padre del aviador Pomobo; un avión "Stinson" con
cuatro tripulantes; dos avionetas procedentes de Madrid,
una de ellas dirigida por el aviador mandada por el vito-
riano Martínez de Pisón y el piloto Calle Vitoriano Zúñi-
ga; dos avionetas de la Marina. Estos y otros aparatos
circunvolaban la ciudad, y algunas autoridades recibieron
el "bautismo" del aire.

La inauguración oficial tuvo lugar a las once y media.
Asisten todas las autoridades con el Comisario de la Aviación
en Alava, Sr. Abreu y directivos del Aero Club Alavés.
La Banda Municipal, bajo la batuta del maestro Escor-
riaza, interpretó un concierto. Seguidamente se dió entrada
al público en el campo. Socios del Aero Club cuidaban
de la organización y orden en el aeropuerto. Hubo un ban-
quete con numerosos discursos en el Hotel Fronton. Y, por
la tarde, desde las tres y media, fiesta aviatoria en el campo,
sesiones de ballables, y "pasadas" de los aviones para nu-
merosas personas que pugnaban por subir a los aparatos.
El capitán Mollo realizó valientes ejercicios ante las autori-
dades situadas en la tribuna levantada al efecto.

El programa no podía ser más ameno: Caza de glo-
bos, exhibición del trimotor "Focker"; paracaidistas,
exhibición de aviones de aeronáutica con tipos "Viker";
formación de la escuadrilla de Logroño; exhibición del
autogiro; "bautismos del aire", si resta tiempo, decía el
programa.

**LAS INMEJORABLES CONDICIONES DE SU
EMPLAZAMIENTO YA HABIAN SIDO ADE-
LANTADAS POR RUIZ DE ALDA EN 1928
Y SU FUTURO COMERCIAL Y TURISTICO
POR MTZ DE S. VICENTE EN 1934**

En los años siguientes, 1936-1939, Lacua y el aero-
puerto Mola comparten las misiones militares de esos años
en nuestra Patria. Hay luego otros proyectos de aeropuer-
tos y aún alguno de bases militares. Vitoria está ya en la
línea de las comunicaciones aéreas. Muchas fueron las
causas.

Entre otros estímulos había destacado la opinión de
técnicos y aviadores sobre Vitoria como punto indicado
para un aeropuerto internacional. Con este título en 1928
dió una conferencia en el Instituto de Bilbao, el aviador
Ruiz de Alda a la que asistieron las mismas autoridades
y numeroso público siguiendo su disertación acerca de
"política de aviación" con tanta mayor atención cuanto
que Bilbao, entonces 1928, estaba para construir su aero-
puerto. Y Ruiz de Alda sobreponiéndose al interés material
de un localismo menos beneficioso sostenía que debía ser
Vitoria, y no Bilbao, el lugar elegido para un aeropuerto
internacional, recabando para Bilbao la instalación de un
aeropuerto que aportaría grandes beneficios para los inter-
eses aviatorios nacionales. Y decía Ruiz de Alda: "Bil-
bao está en condiciones de pedir un aeropuerto inter-
nacional? Yo creo que no. Además de no encontrarse en
la ruta, lo que tiene importancia relativa, ya que esto
viene compensado por la mayor vida y actividad de Bilbao,
tiene una desventaja grande y es su colocación dentro de
la zona comprendida entre la cordillera cantábrica y el
mar, cubierta de nubes con el terreno accidentadísimo
que haría que muchos días al año no pudiesen llegar los
aviones, perdiendo regularidad, lo que no es posible en una
línea de comunicación importante". Bilbao debe ayudar a
Vitoria; yo si fuese bilbaíno ayudaría a Vitoria para un
aeropuerto internacional para América y Europa, bien que
la capital vizcaína tiene obligación de contar con buen
aeropuerto incluso industrial".

Ruiz de Alda insistió mucho en ambos conceptos.
El público bilbaíno aplaudió entusiasmado la conferencia
del gran piloto estellés. Suponemos que las autoridades
alavesas tomarían buena nota del criterio expuesto en Bil-
bao por Ruiz de Alda, para volver sobre los pasos que un
día se dieron. Nuestro pueblo alavés no desperdiciaría la
ocasión.

J. MZ. DE MARIGORTA