

Nuestro aeropuerto

Con una inversión no superior a 50 millones de pesetas podría ponerse en servicio el actual

Las noticias que estos días venían sucediendo en torno al aeropuerto nada han aclarado, ya que las mismas han llegado incluso a ser contradictorias.

nuestro problema, debemos centrar la atención sobre nuestra necesidad, la cual es sin género de ninguna duda poder contar en la provincia con un medio de comuni-

dente que Vitoria contaba hace 25 años con un servicio regular de pasajeros que ahora no tiene, a pesar del crecimiento de la ciudad, no habiendo la menor duda de

COSTO DE ARREGLO DE PISTAS.— Teniendo en cuenta que la ampliación existente, prácticamente no necesita arreglo costoso, nos encontramos con los 950 metros de la pista principal con sus 40 metros de anchura que hacen un total de 38.000 metros cuadrados los cuales necesitan un riego asfáltico. El precio por metro cuadrado de riego asfáltico es de 35 pesetas aproximadamente, lo que nos daría un total de 12.000.000 de pesetas a emplear en la pista principal.

PROXIMIDAD A LA CIUDAD.— En una ciudad en la que la expansión forzosamente tiene que ir en la zona que tiene enclavado su aeropuerto, nada habría que hablar. En Vitoriaafortunadamente no creo tengamos este problema. Muchas ciudades estarían satisfechas de tener su aeropuerto a la puerta de casa.

RUIDOS MOLESTOS.— Los aviones modernos a excepción de los reactores, son extremadamente silenciosos. No creo que esto sea problema en una ciudad como Vitoria, que goza de la «tranquilidad» de algunas calles cuyo tránsito de camiones es ensordecedor.

COSTO TOTAL.— Para poner el actual aeropuerto en servicio, la inversión no sería superior a 50.000.000 de pesetas, debemos tener en cuenta que nuestra ciudad necesita un aeropuerto normal. Cantidad equivalente a la mencionada se gastó la Diputación de Navarra para actualizar su aeropuerto de Noain y que sin ánimo de hacerle de menos no puede compararse con el nuestro actual.

OVEJODROMO.— Muchas veces hemos leído este titular, cronistas expertos en otros temas ignoran que las ovejas además de contribuir a aliviar los gastos del aeropuerto, siegan gratuitamente la hierba dejándola a un nivel óptimo. No quiere pensar cómo estaría nuestro aeropuerto sin la cooperación de este género de «segadores». Son muchos los aeropuertos que usan este sistema para que la hierba no alcance altura.

MOVIMIENTO.— Hoy en día nuestro aeropuerto presta sus servicios a la aviación privada y deportiva. Son muchos los aviones particulares que lo emplean. Son varias las industrias que reciben sus visitas y que las mismas emplean el avión para sus emplazamientos. En el año 1969 entraron en nuestro aeropuerto 25 aerotaxis y 176 aviones particulares. En el primer semestre del año actual, se había contabilizado una entrada de 131 aviones.

Como simple comentario a la vista de estas consideraciones, cabe preguntarse: ¿Qué intereses hay para no poner en funcionamiento el actual campo de aviación? ¿Están antes ciertos intereses que el bien de la comunidad?

Todos estamos de acuerdo en el gran valor de estos terrenos.

Confiamos por tanto que mientras se delibera el emplazamiento, se proyecta, se expropia, se subastan las obras, se comienzan las mismas, se terminan y por fin se logra poner en funcionamiento el nuevo aeropuerto, que a simple vista no puede ser rápido, definitivamente se ponga el actual en servicio.

EMILIO ZARATE



Se habló de un aeropuerto regional en un principio, idea excelente pero que se apartaba en la práctica de la verdadera realidad, y si lo que deseamos es resolver

cación tan necesario en nuestro tiempo como es el transporte aéreo, tanto para pasaje como para mercancías.

Lo que sí es un hecho evi-

que hoy la rentabilidad con ciertas ciudades sería segura, poniendo por ejemplo con Barcelona

Para los que vivimos un poco de cerca la aviación y los problemas inherentes a la misma, nos deja escépticos e incluso nos hace no pensar bien. Las pegas que se achacan al actual campo, no tienen fundamento, por lo menos de peso. No decimos que el sitio sea ideal, pero tampoco es malo y por lo menos mientras llega la construcción del nuevo, que sólo Dios lo sabe, pongamos en servicio el actual.

Es norma general que las contestaciones a las preguntas que se suelen formular de por qué no se pone a punto para entrar en servicio nuestro aeropuerto sean siempre las mismas. Que lo otravies a una carretera general, su costo en arreglo de pista, proximidad a la ciudad, etc.

Vamos a comentar algunos de estos puntos:

CARRETERA GENERAL.— Problema no importante, teniendo en cuenta que en un principio y para poder ir viendo con estudios concretos y no hipotéticos la rentabilidad de las líneas y ahora digo líneas por que a pesar de empezar con la de Barcelona luego se iría ampliando a otras ciudades, este servicio podría ser en días alternos.

Dado que el tipo de avión a emplear muy bien puede ser el Fockler, ni siquiera sería necesario, aunque sí aconsejable el uso de barreras, dadas las características del avión, especial para pistas cortas, que Iberia lo emplea para sus servicios con aeropuertos nacionales y desde luego en todos aquellos en que la longitud de la pista es reducida. También Valladolid, ciudad de la que nuestras autoridades provinciales pueden copiar todo su programa, empezaron así sus vuelos. Me refiero a que estos eran alternos y con un solo destino, hoy en día son diarios con tres ciudades. También su campo de aviación estaba atravesado por una carretera general, que más tarde y consecuencia del éxito que obtuvieron la desviaron haciendo su carretera de circunvalación.

ULTIMO CAFE QUE DESAPARECE EL HISTORICO «BAR DEPORTIVO»

Cuando abrió sus puertas —iba ya para medio siglo— lo acogimos con ilusión. No hacía mucho que había desaparecido el famoso hotel Quintanilla, donde habían estado cuyas cuadras es donde se estableció el bar Deportivo, cuando el club de este nombre se encontraba en pleno apogeo victoriano. Por eso, y porque en un apartado del bar se situó el domicilio social del Deportivo, el motivo del nombre de dicho establecimiento.

Dentro de poco —cualquier día— va a cerrarse definitivamente. Con él viene a desaparecer el último de los bares-café de otros tiempos, reemplazados ahora por los bares-café o los «whiskys».

Una serie de añoranzas y evocaciones nos sugiere el bar Deportivo al llegar este momento de recordar su biografía. Como muchos serán los recuerdos particulares que suscite a los muchos victorianos que en una u otra época, lo frecuentaron.

EL «GAU-TXORI»

Fue este el nombre auténtico y primitivo con el que se designó el bar, establecimiento por aquél recordado y buen victoriano que fue Ricardo Cobo. Tan victoriano —además de por sus condiciones y carácter— que hasta fue cuñado del autor del «Celedón», Mariano San Miguel, por haber contraído matrimonio con una hermana de éste.

Con ese título originario que, traducido del euzkera al castellano, quiere decir «Pájaro de noche» (y no habría tantos entonces como ahora) fue inaugurado un día tan señalado como todavía era el de San Marcos, en el que comenzaban nuestras ya desaparecidas típicas «fiestas de calle»; el 25 de abril del año 1927.

El título de «Deportivo» lo adoptó el bar al que nos referimos, al desaparecer el año 1936 todos los que no eran castellanos. Bastantes menos de los que actualmente se encuentran en uso.

El Deportivo Alavés, que se había fundado el año 1923, fijó su residencia —como hemos ya recordado— en el bar que adoptaría su nombre.

Hasta no hace mucho hemos estado viendo las ventanillas que daban a la calle, en las que los aficionados recogían las localidades para el campo, que se expendían desde el local que era secretaría del club.

Luego, ya ha sido conocidos otros domicilios deportivos: la calle Rioja, el antiguo «Suizo» hasta llegar a los locales que hoy tiene en la plaza de la Virgen Blanca, donde otro antiguo bar mudó su popular nombre también por el de «Deportivo Alavés».

EL «A. P. A.» Y OTRAS COSAS

No tuvo únicamente relación con el Alavés el «bar Deportivo» sino también con otras actividades deportivas y algunas distintas. En él tuvo su origen y su sede el «A. P. A.», anagrama del «Aero Popular Alavés», antecesor del actual «Aero Club», en el que eran figuras destacadas Peli Martínez de Lecea, Floro Linacero y Jesús Martínez de San Vicente. Un triunvirato que realizó, con la cooperación de otros entusiastas, decisivos esfuerzos por el fomento del deporte aviatorio en nuestra ciudad y que influyeron no poco en el establecimiento del actual campo de aviación, llamado en principio de Zalburu, del nombre toponímico donde se encuentra, para tomar luego otras denominaciones.

Otras de las cosas que en el «bar Deportivo» hubo fue la «Unión Filatélica y Fotográfica de Alava», que funcionó efímeramente por el año 1936.

Más tarde, entre las diversas «peñas» que en él se han reunido, no ha faltado la de los literatos y hombres de la pluma. Recordamos tertulias con dos figuras ya desaparecidas: Melchor Fernández Almagro e Ignacio Aldecoa. Y fue precisamente en el «bar Deportivo» donde se decidió la fundación de la Peña Literaria que luego se albergó en el Círculo Vitoriano y que, al tomar carácter oficial, se le denominó «Institución Canciller Ayala».

Al frente de este bar que al cerrar sus puertas, ha de poner fin a los de un carácter de establecimientos ya desaparecidos, ha habido hombres de mucha significación victoriana, después de Ricardo Cobo: José María Rodríguez; a continuación, Abilio Pascual, y últimamente, los familiares de éste. Total más de 43 años de una historia que no fue tan particular y que fue muy victoriana.

VENANCIO DEL VAL

Residencia Provincial de Santa María de las Nieves, de Alava

CONCURSO PARA EL SUMINISTRO DE CARBON PARA HORNOS DE CALEFACCION

Hasta el día 30 del mes de septiembre actual se admiten en la Administración de esta Residencia provincial ofertas, en pliego cerrado, para el suministro de 20 Tm. de granicilín para hornos de calefacción, puestas en este establecimiento.

El suministro deberá efectuarse dentro de la primera quincena del mes de octubre siguiente.

El importe de este anuncio será de cuenta del adjudicatario.

Vitoria, 16 de septiembre de 1970.—Por la Junta delegada rectora, el administrador, Enrique García de Vicuña.

Residencia Provincial de Santa María de las Nieves, de Alava

CONCURSO PARA EL SUMINISTRO DE 100 TONELADAS DE LEÑA DE HAYA PARA HORNO DE PANADERIA

SEGUNDO RECA (19)

Hasta el día 30 del mes de septiembre actual se admiten en la Administración de esta Residencia provincial ofertas, en pliego cerrado, para el suministro de cien toneladas de leña de haya troceada, no rajada, para horno de panadería, de 80 a 100 centímetros de largura, puesta en este establecimiento.

El suministro deberá efectuarse dentro de la primera quincena del mes de octubre siguiente.

El importe de este anuncio será de cuenta del adjudicatario.

Vitoria, 16 de septiembre de 1970.—Por la Junta delegada rectora, el administrador, Enrique García de Vicuña.

EN VITORIA
GALAXIA 1

La mejor sala de fiestas de España a nivel europeo.
SABADO, 19, y DOMINGO, 20
en sesiones de TARDE y NOCHE

Flor de España y su grandioso ballet y la fabulosa orquesta "Tic-Music"

Baile todas las TARDES en nuestro «espacio pista» al «ritmo galaxiano» de nuestro «Sputnik-sonido».

GALAXIA 1
(Frente a Fournier.)

CONOZCA NUESTRAS «GO-GOS» VENUSIANAS.
Domingo, 20, noche. Precios especiales.