

DE AVIONES Y MAIZALES
TIERRA DE DURANGO
URKIOLA, 20 URTE
ETORKINAK

astola

ikerketa eta historia

DURANGALDEKO
URTEKARIA

3 zk. 2009
5€



DE AVIONES Y MAIZALES

IURRETA Y SUS CAMPOS DE AVIACIÓN

TESTUA: **JOSE M^a URIARTE ASTARLOA**

FOTOS: **REVISTA NOVEDADES, ARCHIVOS:
GEREDIAGA, ANSORENA, FAMILIA MIOTA-
SAGASTIZABAL, FOTO SOL**


DURANGO y su comarca han sido protagonistas y testigos directos de momentos trágicos relacionados con la aviación. Recordamos los bombardeos de Otxandio, Elorrio y Durango durante la guerra civil (1936-1937), la catástrofe del Boeing de Iberia en el monte Oiz (1985) o el accidente del avión de carga de la empresa Ibertrans, en la ladera del monte Santa Marinazar, en Zaldibar (2002).

En este artículo queremos evocar dos acontecimientos del mundo de los inicios de la aviación que rayaron la tragedia pero que, con el paso del tiempo, han quedado como algo anecdótico. Ambos rompieron con la rutina de los habitantes del Duranguesado y tuvieron un considerable eco en la prensa. Nos referimos a la Semana de la Aviación, que se organizó en las campas de Santa Apolonia (Iurreta), en 1910 y al aterrizaje forzoso de un avión de pasajeros en un maizal del caserío Pagueta Zaharra (Iurreta), en 1919.

Primeros años de la aviación

El 17 de diciembre de 1903, en Ohio, Orville Wright consigue el primer vuelo de un avión más pesado que el aire: el biplano Flyer.

W. H. Wright
13.12.19.

 **Foto:** El Handley Page sobrevuela Montorretas. 1919.

Fue un vuelo que duró 12 segundos y que recorrió 36'5 metros a una velocidad de 48 km/h. Esta hazaña, compartida con su hermano Wilbur, fue el inicio oficial de la aviación.

Difícilmente se podía prever la revolución que supondría en el transporte y la terrible arma en que la convertiría el hombre.

Los hermanos Wright perfeccionaban su biplano e intentaban, sin éxito, venderlo a los ejércitos de diferentes países. Su utilidad no se veía con claridad, dada la fragilidad de los aparatos, su poca autonomía de vuelo, su falta de velocidad, los numerosos incidentes y batacazos que sufrían sus pilotos, pléticos de una mezcla de valentía, inconsciencia y fe.

Aparecen nuevos constructores de aviones en Europa. En Francia, Gabriel Voisin, Louis Bleriot y Henri Farman construirán aparatos de diseño propio. Se organizan competiciones y desafíos con suculentos premios en metálico. En 1909 el periódico Daily Mail de Inglaterra ofreció 1000 libras al aviador que consiguiera cruzar por primera vez el Canal de la Mancha, entre Francia e Inglaterra. Varios





lo intentaron y fracasaron, hasta que, el 25 de julio de 1909, Louis Bleriot, con su aparato el Bleriot XI, de 25 caballos de potencia, consiguió atravesarlo en un vuelo que duró 36 minutos, volando a 64 km/h, a 76 metros de altura. Esta travesía le dio a Bleriot gran prestigio y su avión fue el más vendido en Europa (800 aviones en 1913) hasta la primera guerra mundial (1914).

La afición a la aviación fue en aumento y, de la misma forma, las demostraciones y exhibiciones aéreas ante un público curioso y dispuesto a observar las evoluciones de aquellos intrépidos pilotos.

Por supuesto, el País Vasco no quedó a la zaga. En Biarritz, en 1908, se constituyó el "Comité de aviación Bayona Biarritz" y, un año después, se presentó en Vitoria un prototipo biplano del modelo Wright. Pamplona, el 23 de marzo de 1910, recibiría al aviador Leonce Garnier a los mandos de un Bleriot y lo mismo ocurriría en Donostia, donde convertirían la playa de Ondarreta en un improvisado aerodromo donde el piloto Le Blon perdería la vida el 2 de abril, en plena exhibición, al caer con su Bleriot a la bahía de La Concha.

Semana de la aviación en Bizkaia (1910)

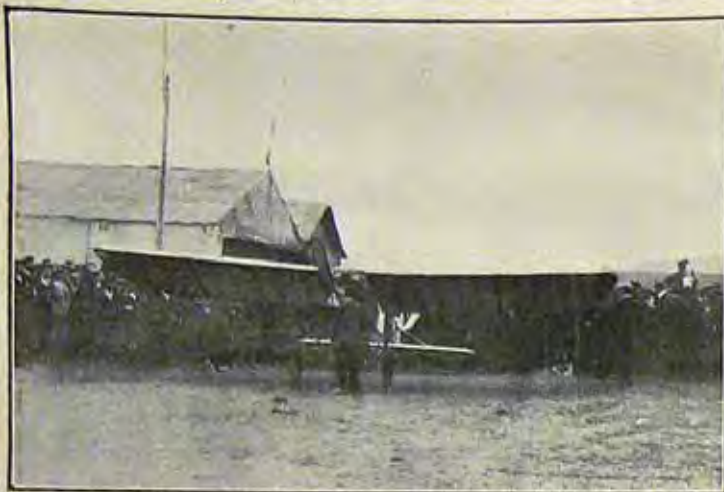
No sé si porque Bizkaia no podía ser menos o, simplemente, porque parecía novedoso, interesante y económicamente factible, la cuestión es que, para ese mismo mes de abril, la empresa Fomento de la Aviación organizó una exhibición aérea y eligió las campos de Santa Apolonia, en Iurreta, como lugar idóneo para montar una pista de aterrizaje, con hangares para los aviones y tribunas para el público. Además, el terreno contaba con excelentes accesos, ya que, junto a las campos transcurría la carretera general, por donde también circulaba el tranvía y, al lado opuesto del campo, junto a la ermita de Santa Apolonia, los Ferrocarriles Vascongados tenían un apartadero que daba servicio a una cantera.

Un dibujo de José Arrue serviría de presentación al programa de la Semana de Aviación. En él un aldeano, en un artilugio sustentado por globos, sobrevuela una pareja de baserritarras que le dicen: *Agur ba Chominchu*. Los vuelos serían los días 24, 25, 27 y 30 de abril y los pilotos, el inglés Gybbys, con un biplano Farman y el francés Prevotau con un monoplano Bleriot. Las entradas serían a 5 pesetas, en preferencia, y 1'50, la general. Pero en el programa había una nota, una cláusula, que a la postre, traería sus consecuencias. Decía así: *Dada la índole del espectáculo, la Empresa no garantiza los vuelos en los días indicados, por tanto el poseedor de un billete no tendrá derecho a exigir la devolución de su importe. El billete es valedero solamente para un día.*

EL CAMPO DE AVIACION DE DURANGO



Aeroplanos destruidos en las p



El monoplano tipo Bleriot, del aviador Prevotan, en el momento de ser sacado del «hangar» para verificar los vuelos anunciados.

TRUISTE y desolador era el aspecto que presentaba el campo de aviación de Durango cuando retirados los amotinados pudo apreciarse la magnitud del desastre. De los dos magníficos aparatos con que Prevotan y Gyblys proyectaban verificar sus vuelos, solo quedaban restos informes.

El biplano Farman fué el primero que destruyó el público, repartiéndose luego los pedazos, que se llevaron como trofeos.

El monoplano Bleriot fué incendiado, y de no haber estado el motor completamente agarrado por las piedras contra el hangar anteriormente por los amotinados, hubiera ocurrido una peligrosísima explosión.



Estado en que quedaron los dos motores en



Restos del aparato Bleriot, de M. Prevotan, incendiado por el público.



M. PREVOTAN.

Los retratos de los dos aviadores en el mismo campo de aviación del molin y ser éstos apo
Fotografías No

Pruebas de aviación de Durango



de los aeroplanos incendiados por el público
Durango.



El biplano tipo Farman, de M. Gybbys, disponiéndose á emprender el vuelo en el campo de aviación de Durango.

El público incendió igualmente al *hangar* y destruyó por completo la caseta destinada á la venta de billetes y hasta los cajones en que vinieron los aparatos.
Los aviadores han perdido, á más de sus aeroplanos, un buen número de valiosas herramientas.

M. Proxotan, apenas iniciado el motín, consiguió desaparecer, entonces el público se apoderó de M. Gybbys, á quien trató muy duramente, hasta que la guardia civil consiguió rescatarlo conduciéndolo ante el Juzgado de Durango.

Como estos acontecimientos tuvieron su *culminación* fase al anochece, el público tomó por asalto los trenes y tranvías para efectuar el regreso á sus hogares.



M. GYBBYS.

que aquí publicamos han sido hechos
Durango momentos antes de iniciarse
destruidos por la muchedumbre
Urcabe.



Únicos restos del biplano Farman, del aviador Gybbys, destruido por los amotinados.

La muerte del aviador Le Blon en Donostia, días antes, y la presencia de Prevoteau, que había sido su mecánico, daba cierto morbo añadido a la exhibición.

Días previos a la Semana se instaló un tendido telefónico entre las campas de Santa Apolonia y Bilbao y se colocó en la plaza Circular de la capital un poste de señales donde se pondría la bandera blanca en caso de suspensión del vuelo del día, una azul si se podía volar y una roja, señal de que se volaría. Durango se preparó para la gran fiesta. Se contrató a la banda de música de Galdakao para que hiciera pasacalles por el campo y posterior concierto en Durango. El cinematógrafo Olimpia montó su cine al aire libre. También se organizaron diversas competiciones de deporte rural con aizkolaris, barrenadores y topecarneros. Se instalaron tiouvivos, barracas de venta de churros y los comercios, tabernas y casas de comidas se surtieron de gran cantidad de género para atender la masiva afluencia de espectadores que se esperaba. Los ferrocarriles organizaron trenes especiales desde Bilbao, Vergara y Eibar. El tranvía, además de un servicio reforzado, construyó una pasarela para unir la carretera general con el campo de aviación. Se decía que en Vitoria no quedaban coches disponibles para ir a Santa Apolonia.

El campo de aviación ya estaba preparado. Su pista, apisonada, tenía 800 metros de largo por 20 de ancho. Los aviones, que habían sido transportados por tren, se montaban en dos grandes hangares de lona. El campo estaba rodeado de alambre de espino y dotado de entradas controladas. Todo estaba dispuesto.

24 de Abril, primer día de la semana de aviación y... último

Llegó el para muchos ansiado día, el domingo 24 de abril. Miles de personas, 10.000, según la prensa, llegaron por la mañana a la villa de Durango en trenes, tranvías, coches y todos los medios de locomoción habidos y por haber. La villa lucía sus mejores galas, en un ambiente festivo propio de los mejores San Antonios, hasta el punto que no se podía encontrar sitio en cafés, fondas y casas de comidas. Para mantener el orden llegaron fuerzas de miñones y guardia civil, estas últimas mandadas por el capitán Conde.

La banda de música de Galdácano caldeó el ambiente desde el kiosko de Ezkurdi con un pasodoble. A las 11, en la plaza probadero, se iniciaron las actividades deportivas con un concurso de barrenadores. El alavés José Ocuchury ganaría la prueba. A continuación los aizkolaris Ignacio Amuchátegui y José Arámburu, ambos guipuzcoanos, quedarían empatados, partiendo 6 troncos de haya en 10 minutos. Igual suerte corrió la pelea





de carneros, también guipuzcoanos, que se golpearon por doce veces.

Varias sociedades humorísticas y deportivas de Bilbao se trasladaron, también, a la antigua Tabira. Entre ellas figuraban el *Club Porrón*, con todos sus socios; *El Buen humor*, *El Azar*, y otras varias, haciendo el viaje en tren, y socios de la *Ciclista Bilbaína* y *Federación Atlética*, que lo hicieron en bicicleta.

Por la tarde el público empezó a tomar posiciones en las campas de Santa Apolonia. La laderas del monte Lazkoitia, balcón privilegiado de la zona, fueron ocupadas por miles de personas que, además, no tenían que pagar la entrada. Los bancos de preferencia estaban también ocupados. Los hangares que eran dos pabellones unidos, con estructura de madera y cubiertos de lona, estaban rodeados por el público que

observaba los aeroplanos. La guardia civil, a pie y a caballo, vigilaba.

Seguían llegando centenares de espectadores en los trenes y tranvías especiales, también en coches, de tal forma que para las cuatro y media de la tarde se habían reunido entre 25.000 y 30.000 personas según apreciaciones periódicas.

El cielo estaba nuboso; la neblina no dejaba ver las cimas de las peñas del Duranguesado y había brisa Norte Nordeste. En el mastil de señales ondeaba la bandera azul, indicadora de que se podía volar.

Pero para conocer de forma fiel el transcurso de la exhibición aérea, seguiremos la crónica que un anónimo periodista, con el título *El alboroto de Durango*, escribió en el diario *El Noticiero Bilbaino* del día 25.

Impaciencias

Transcurría el tiempo y en los hangares apenas se observaba movimiento que indicase la proximidad de los vuelos.

Se decía que por haber surgido algunas dificultades no volaría el monoplano Bleriot, limitándose las pruebas al biplano Farman, pilotado por Gybbys, capitán de artillería inglés.

En el hangar de Farman comenzaron a las cuatro algunas operaciones, consistentes, principalmente, en llenar los depósitos de gasolina y de aceite.

Pasaba el tiempo y el público comenzaba a impacientarse.

Poco a poco, la gente fue aproximándose a los hangares, e invadiendo más tarde el lugar destinado a la arrancada de los aparatos, a pesar de que la guardia civil, en varias ocasiones intentó que el público volviese a los límites señalados.

A las bromas sucedieron algunas protestas, y eran más de las cinco y media cuando las protestas de muchos espectadores hicieron que el aviador Gybbys ordenase a sus mecánicos sacasen el biplano del hangar.

El montaje de este aeroplano parece había comenzado a primeras horas de la mañana y aún faltaban por ultimar algunos detalles para la mise en point, del motor.

Una vez en el campo el biplano, fue orientado proa al viento y, rodeados por el público, que en número creciente invadía el aeródromo, comenzaron las operaciones para echar a andar el motor.

Duraron estos trabajos más de 20 minutos, pero fuese por mala carburación, por defecto del allumage o por otra causa, es lo cierto que la hélice no pudo dar una sola vuelta.

Las protestas aumentaron y la actitud del público se hizo peligrosa.

Se oyeron voces de dar fuego a los aparatos, lanzadas por varios individuos y cayeron sobre el biplano algunas piedras.

En estas circunstancias, el regreso del aparato al hangar era peligroso y se procedió a sacar el monoplano Bleriot. En tanto era éste puesto en marcha, el Farman regresaba al hangar.



Arrancó el motor del Bleriot y el aviador Prevotau, colocado en su puesto, hizo repetidas veces señales para que se separase el público, que estaba distribuido por casi todo el campo de aviación.

Por fin, arrancó el aparato, pero, bien, bien sea porque el aviador no intentase elevarse o porque – según se dijo – se habían producido algunas averías en el timón de profundidad y dirección, el Bleriot fue rodando sobre sus ruedas largo trecho.

Paró el motor, volvió a arrancar, y el monoplano volvió al hangar ante las protestas, los gritos y las imprecaciones del público, que rodeaba el aparato. Algunas piedras cayeron sobre él.

La guardia civil ocupó posiciones ante el hangar y el público rodeó éste en actitud amenazadora.

Sucesos Lamentables



La efervescencia del público al ver que los dos aparatos habían vuelto a sus hangares respectivos aumentó y mientras unos a grandes voces pedían que les fuera devuelto el dinero, diciendo que se les había estafado, otros solicitaban que los billetes sirvieran para la segunda fiesta y los más pacíficos se limitaban a pedir que se colocase bandera blanca indicando que se habían suspendido los vuelos, para retirarse tranquilos.

Sin embargo, no se tomó ninguna determinación y el escándalo arreciaba por momentos. Una verdadera lluvia de piedras caía sobre los hangares con peligro inminente de las personas que ocupaban las primeras filas.

Entonces seis números de la guardia civil de caballería al mando de un sargento iniciaron una carga desenvainando los sables y haciendo que el público corriera en todas direcciones.

La confusión fue enorme. Los que huían se precipitaban sobre los bancos que ocupaban las señoras y varias de éstas cayeron al suelo, estando a punto de ser pisoteadas. [Otros periódicos como La Voz de Guipuzcoa o La Libertad de Vitoria relatan la

desbandada del público, en la que más de 40 personas cayeron a un riachuelo cercano, muchas de ellas mujeres con criaturas, y no pocos curas. Así mismo reflejan los desperfectos en los ropajes y vestimentas de las señoras que pretendieron salir del campo por las alambradas que lo cercaban]. Los más levantiscos apedrearon a los guardias y entonces el sargento ordenó envainar y cargar tercerolas.

Esto agravó la situación y comprendiéndolo así el mismo sargento que mandaba la fuerza, ordenó la retirada. Los guardias de a pie formaron en línea pero nada podían hacer ante aquella avalancha de público y hubiera sido temerario disparar al aire por el peligro que hubieran corrido las personas que ajenas a la cuestión se hallaban en los montes próximos.

Mientras las protestas arreciaban, algunos más decididos comenzaron a arrancar trozos de lona de los que cubrían el hangar. La guardia civil se multiplicaba, pero dado su escaso número le era imposible atender a todos los sitios.

De pronto circuló una noticia que acabó de soliviantar al público.



Un numeroso grupo se acercó al capitán de la guardia civil para denunciarle que un muchacho de unos diez y siete años que intentó asomarse al hangar para ver que pasaba adentro, fue agredido por persona afecta al aviador, resultando con una grave herida en la cabeza.

Esta fue la señal de ataque y entonces se generalizaron las voces de "a quemarlo todo".

En un momento fueron arrancadas las lonas de los hangares, que quedaron en esqueleto y sobre los aeroplanos cayó un diluvio de piedras.

Los guardias civiles que trataron de colocarse frente a los aparatos para defenderlos, hubieron de retirarse por el peligro que corrían de ser heridos a pedradas.

Entonces un grupo compuesto en su mayoría de chiquillos, penetró en el hangar y sacó al campo el biplano Farman, viéndose asaltado por multitud de aviadores que se subieron al sillín y comenzaron a

arrancar palos, alambres y telas, desmontando en un momento el biplano.

Animados por el ejemplo, otros muchachos sacaron el Bleriot, el cual, después de recibir una serie de estacazos, comenzó a arder en pompa.

Instantes después, el biplano corría la misma suerte y a pesar del peligro que ofrecían los motores cargados de gasolina en medio de aquel incendio, el público no se retiraba y continuaba apaleando a su sabor a los aeroplanos, de los que arrancaban trozos para conservarlos como trofeo.

Personas inteligentes comentaban el hecho de que en medio de la confusión hubo quien tomó la preocupación de abrir las llaves de los depósitos de gasolina, evitando que éstos estallasen.

No se redujo el incendio a los aparatos y ya la gente, puesta a quemar, incendió los hangares, las taquillas, los cajones donde llegaron los aeroplanos y cuantos efectos susceptibles de arder encontraron.

Entre tanto se hizo de noche y el aspecto que ofrecía el campo de Santa Apolonia era fantástico.

El público, que desde los primeros momentos comenzó a desfilar, se apresuró a abandonar el campo cuando todo ardía y los trenes y tranvías eran tomados por asalto.

A muchos viajeros vimos ostentar trozos de aeroplano, cuerdas y banderas. (...)

Los aviadores y sus señoras abandonaron el campo antes de comenzar el incendio. A Gybbys le custodió la guardia civil hasta su hospedaje de Durango.

A última hora los aviadores prestaron declaración ante el juez de instrucción de Durango y salieron para Bilbao.

Se nos dice que los aeroplanos que ayer ardieron estaban asegurados en 50.000 pesetas.



La desastrosa semana de la aviación fue la comidilla de todos los periódicos, incluso de ámbito internacional. Algunos relataban con cierta sorna los sucesos, otros no disimulaban su enfado ante el bochornoso espectáculo que se vivió en el campo de aviación de Santa Apolonia. El alcalde Larrea se sentía consternado por la mala imagen que para Durango tuvo el motín. Los aviadores perjudicados con la pérdida de sus aviones reclamaron ante el juzgado de Durango y ante el gobernador civil daños y perjuicios. Gybbys tasó sus pérdidas en 200.000 francos por su avión Farman quemado, por otro Farman que lo tenía desmontado en una caja y por los

contratos apalabrados que debía suspender. Se hablaba de posibles reclamaciones diplomáticas por la quema de las banderas francesa e inglesa que ondeaban en los hangares. La empresa organizadora Fomento de la Aviación presentó denuncia ante el juzgado contra los incendiarios y, mientras tanto, la guardia civil ultimaba su atestado para depurar responsabilidades.

Días después serían procesados por el incendio de los aviones y hangares Vicente Ereño Maturana, Justo Lejarazu Ochandategui y Aniceto Usategui Echaniz. También serían detenidos por la guardia civil los vecinos de Berriz, Francisco Aranguren Alberdi, de 15 años, Ignacio Cortabarría Alberdi, de 17, Benito Iraeta Mallabi-barrena, de 20; Luis Cortabarría Alberdi, de 24 y Pantaleón Pildain, de 30, todos labradores e implicados en los sucesos del día 24.

La revista ilustrada *Novedades* del 1 de mayo, editada en San Sebastián, publicó un excelente reportaje fotográfico de sus reporteros gráficos Tort, Urbabe, Fábrega y Cexis-Rivero. También el diario *El Nervión*, en la portada de su edición especial ilustrada del 1 de mayo, ofreció cuatro fotografías de García Razquin y Lorenzo Espiga. Además la revista ilustrada *Deportes*, del 15 de mayo, editada en Barcelona, publicaría un reportaje de dos páginas con cinco fotografías, firmado por José M^a Ancin.

Mientras tanto, el cometa Halley, testigo impasible, surcaba silencioso el firmamento.

Pagueta (Iurreta) pista de aterrizaje improvisado (1919)



Nueve años después de aquel fracasado espectáculo aéreo, otro acontecimiento, esta vez fortuito, iba a dar mucho que hablar. Fue el aterrizaje forzoso que tuvo que hacer un avión de pasajeros, justo el mismo año que se pusieron en marcha las primeras líneas aéreas europeas.

La primera guerra mundial (1914-1918) dio un impulso definitivo al desarrollo de la joven aviación. Los ejércitos combatientes, excépticos inicialmente, utilizaron los aviones en labores de reconocimiento y observación. No tardaron en desarrollar los cazas con fusil o ametralladora. Los aparatos ganaron en velocidad, lograron alcanzar mayor altura, más autonomía y maniobrabilidad. Recordamos al famoso *Barón Rojo*, as de la aviación alemana. Se construyen los primeros bombarderos. Tras la guerra, gran cantidad de pilotos quedaron desmovilizados y surgen las primeras

flotas aéreas con fines comerciales en Europa y los Estados Unidos. Utilizaban aviones militares, bombarderos reconvertidos para el transporte de carga y pasajeros. El primer vuelo con viajeros en Europa se realizaría el 8 de febrero de 1919, en un avión Goliath, en el que Henry Farman transportará a 11 pasajeros desde París a Londres. Ese mismo año, la empresa inglesa Handley Page ofrecería vuelos diarios de Londres a París, Bruselas y Amsterdam.

Hubo que adaptar y mejorar los campos donde se realizaban los primeros vuelos. No había previsión del tiempo. El piloto debía hacer el viaje con aparatos de orientación básicos, basándose en su experiencia, intuición y buen ojo, ya que los vuelos se hacían a vista. Las cabinas no estaban presurizadas, el ruido era considerable y los pasajeros viajaban en asientos de mimbre.

Aterrizaje de un avión Handley Page

Aquella tarde del lunes, 8 de septiembre de 1919, los aldeanos del valle de Atxondo levantaron su vista ante el ronco sonido proveniente del cielo. Era la primera vez que veían un avión tan grande. Lo perdieron de vista tras pasar el monte Anboto, pero poco tiempo después, el mismo avión volvía sobre su ruta y tomaba dirección a Durango. Daba la sensación que vagaba sin rumbo. La realidad era que el piloto buscaba un terreno llano para hacer un aterrizaje forzoso, porque se habían quedado sin gasolina.

El susto que se llevaron los baserritarras del caserío Pagueta zaharra, en Iurreta, fue mayúsculo al ver un inmenso avión, que con gran estrépito, atravesaba a trompicones sus maizales. El avión consiguió parar sin graves daños; sólo algunos desperfectos en una de sus alas atestiguaban la brusquedad del aterrizaje.

Era un Handley Page 0/400, un avión biplano de pasajeros, pilotado por el Mayor Mr. Foot. Le acompañaban dos mecánicos ingleses y dos militares portugueses que resultaron ilesos. El aparato medía 97 pies ingleses de anchura (casi 30 metros) por 75 pies de largo (23 metros escasos). Tenía dos motores Rolls-Royce de 12 cilindros y 350 caballos de potencia cada uno. Alcanzaba 90 millas por hora y cada motor gastaba 85 litros de gasolina por hora. Llevaba tanques de gasolina con una capacidad de 1040 litros, además de 80 litros de aceite. Pesaba vacío tres toneladas y podía transportar 18 personas, incluida la tripulación.

La noticia del aterrizaje no tardó en circular y la campa de Pagueta, muy cerca donde se organizó la malograda exhibición aérea de 1910, se convirtió en un centro de peregrinaje de las gentes de Iurreta, Durango y de otras poblaciones de un amplio entorno.





Pedro de Astarbe, hombre de estudios y tenor de cierto renombre en aquella época, hizo las veces de intérprete con el piloto y los mecánicos ingleses. Le dijeron que habían salido de Londres el día 6, a las 9'10 de la mañana, rumbo a Lisboa. Hizo escala en Honslow (aduana) y llegó al aeropuerto de Le Bourget (París) a la una de la tarde. Hizo noche en Tours, de donde salió el día 7 para ir a Cazaux, donde se aprovisionó de gasolina. De allí despegó a las 4'45 de la tarde, pasó sobre Biarritz a las 5'50 y tuvo que hacer el aterrizaje forzoso a las 6'50, por falta de combustible. Se dirigía a Vitoria, pero al pasar el monte Anboto a 1600 metros de altura, la niebla les impidió ver la ciudad.

El Mayor Foot recibió la orden de reparar las pequeñas averías sufridas al aterrizar y

continuar el vuelo a Lisboa, haciendo escala en Madrid. El contratiempo podía ir para largo, por lo que se alojó en el hotel Miota de Durango con los mecánicos, mientras que los militares portugueses marcharon a Vitoria, para desde allí, viajar en tren a Lisboa.

Se recuperó el avión del maizal, se desmontaron las alas y, el aparato, cubierto con una lona, quedó en espera de las alas nuevas y tensores que debían enviar de Inglaterra.

El piloto y los mecánicos se aclimataron bien a Durango. Mariano Ciriquiain Gaiztarro, en un artículo que sobre este avión escribió para el programa de fiestas de las fiestas de San Antonio de 1952, nos cuenta que un día,

viendo una película en el Teatro-cine Tavira de Ezkurdi, la protagonista, Perla White, atada de pies y manos, yacía sobre las vías del ferrocarril *al instante apareció en la pantalla un tren expreso, a toda velocidad. El público prorrumpió en un grito de espanto, y uno de los ingleses, conmovido sin duda por la congoja de los espectadores, se puso en pie sobre su butaca y, a grandes voces, clamaba: -¡No morirá! ¡no morirá!*

La presencia del gigante caído siguió siendo la atracción de los curiosos y los domingos la concurrencia era enorme. Incluso el rey Alfonso XIII y su esposa, la reina Victoria Eugenia, que veraneaban en Donostia se acercaron a contemplar el avión. La Gaceta del Norte del 15 de septiembre da la noticia y comenta que los reyes conversaron afablemente con los aldeanos y gente del pueblo.

Esta afluencia de público fue bien aprovechada por la etxeoandre del caserío Pagueta Zaharra, Concepción Onaindia, que no tardó en colocar un chiringuito para la venta de limonada.



El campo de despegue de Montorretas (Durango)

Por fin llegaron las piezas necesarias, pero había que montarlas en el lugar adecuado para un despegue en condiciones. El piloto eligió unas campas con bastante pendiente en Montorretas, cerca del cementerio. El siguiente trabajo consistió en trasladar el avión al lugar. Para ello, lo engancharon a una pareja de bueyes que, lentamente, acompañados por la chiquillería y numerosos curiosos, recorrió las calles de Durango hasta la plaza de Santa María, frente al pórtico, donde pernoctó. Al día siguiente continuó su camino hasta el improvisado campo de despegue.

Estamos a mediados de octubre, fecha que conocemos por Mateo Manzísidor, el relojero de Durango, que aprovechó este traslado para sacar varias fotografías del aparato. Las reveló y mandó una al ABC, que la publicó en la revista Blanco y Negro del 19 de octubre. Había pasado más de un mes desde el aterrizaje. Se procedió al montaje de las alas en condiciones precarias, en una campa convertida en taller



improvisado, donde el ingenio tuvo que suplir sus deficiencias. Fue un proceso lento pero se finalizó con precisión. Todo estaba preparado, el avión se encontraba en condiciones de volar de nuevo.

Llegó el día del despegue, el 13 de diciembre. Mariano Ciriquiain nos cuenta que se había cuidado de no comunicar la fecha del vuelo para que no hubiera gente en el despegue, ya que la campa no ofrecía grandes garantías de éxito: *Y, en efecto, fieles al secreto y a la consigna, cuando después de comer nos dispusimos a subir al campo, los enterados, lo hicimos sigilosamente, con prudente disimulo, entre cantones. Parecía que íbamos a una conspiración. Pero allá arriba, en el campo, nos encontramos el pueblo en masa bajo una luz tibia de otoño. Por lo visto era un secreto de todo Durango.*

El avión despegó y alzó el vuelo sin incidente alguno, abriéndose paso entre el revuelo de boinas provocado por las turbulencias de sus hélices. Tomó altura y se dirigió hacia Vitoria por encima del Anboto. Habían pasado tres meses y cinco días desde aquel aterrizaje en el maizal, *y todos sentimos honda pena porque se nos iba para siempre algo que considerábamos ya como nuestro.* Así concluye Ciriquiain Gaiztarro su crónica.

Proyecto de aeropuerto en Bizkaia (1934)

Años más tarde, en 1934, durante la 2ª República se realizaron una serie de estudios para construir un aeropuerto en Bizkaia. Los técnicos de




Como recuerdo de nuestra estancia con la familia

Aviación Civil recorrieron los lugares que cumplían una serie de requisitos mínimos para tal fin. Durango fue uno de esos lugares. Debemos tener en cuenta que esta población, desde 1927, contaba con los terrenos anexionados de Iurreta y, por supuesto, las campos de Santa Apolonia y Pagueta fueron visitadas y analizadas por Aviación Civil. También se hicieron informes de zonas de Gernika, Gatika, Lamiako, Sondika y Getxo.


El periódico *La Vanguardia* del 17 de mayo de 1934 informaba del proyecto e indicaba como más idóneos para dicho aeropuerto, a falta de decisión definitiva, los terrenos de Punta Galea, en Getxo. Finalmente, los técnicos se posicionaron a favor de Sondika. La guerra civil paró el proyecto, que se reanudó en 1939, hasta que terminadas las obras, el aeropuerto de Sondika,

bautizado como *Carlos Haya*, se abrió al tráfico en 1948. El primer vuelo, un Bristol 170, fletado por la compañía Aviación y Comercio, despegaría hacia Madrid con 33 pasajeros a bordo.

Realmente, nos es difícil imaginar un aeropuerto en las campos que vieron traquetear aquellos *cacharros* de la exhibición de 1910 y del Handley Page de 1919. ¿Qué derroteros hubiera tomado nuestra comarca en caso de ser la elegida? 

Jose M^a Uriarte Astarloa

Ikerlaria

 **Foto:** Día del despegue en Montorretas (13-XII-1919)



tra agradabilísima
lia miota

Ch. Foot M.C.F.S. 9.1927
mejor. 11.12.10