Memoria de la Comisión Gestora del Aeropuerto de Burgos : : : :

1929

GOS
ENTA
ONTE
AELO
XXX

Memoria de la Comisión Gestora del Aeropuerto de Burgos : : : :

1929

BVRGOS
IMPRENTA
EL MONTE
CARMELO
MCMXXX

AEROPUERTO NACIONAL
DE BURGOS

MEMORIA
REFERENTE AL EJERCICIO ANUAL DE 1929

Su nacimiento

El R. D. Ley de 19 de Julio de 1927 creó en España, recogiendo una certera visión de los horizontes que a nuestra patria ofrecían las futuras comunicaciones aéreas, los Aeropuertos Nacionales, señalando los lugares estratégicos que la península ofrecía para su instalación.

Hemos de consignar, rindiendo al hacerlo, merecido aplauso de justicia a la iniciativa del poder público, el hecho de que este R. D. apareciese cuando nadie lo esperaba, como fruto de la perseverante labor de los técnicos consagrados al estudio de la aviación. Responde en consecuencia su contenido al esfuerzo y al estudio de los aeronautas españoles que señalaron así los jalones de las comunicaciones futuras, sin que pesara sobre su esfuerzo presión de pueblos ni intereses peculiares a zonas o empresas, es decir, que los lugares de emplazamiento de los Aeropuertos Nacionales fueron producto tan solo de meditado estudio científico.

Sentamos estas manifestaciones, para que pueda ser comprendido fácilmente el proceder de la Ciudad de Burgos, que al conocer era una de las designadas para las nuevas rutas, se consagró a laborar sin descanso, prestando esfuerzo, entusiasmo y ayuda a la obra, ya que nadie podía discutir un emplazamiento de etapa, que la naturaleza había jalonado y la técnica marcaba como resultado de sus cálculos.

Implantado este Aeropuerto, cuya futura importancia apenas podemos alcanzar a vislumbrar en el presente, el Estado iniciaba su construcción con la ayuda de Diputaciones y Ayuntamientos en el artículo 4.º del Real Decreto-Ley mencionado y señalaba en el artículo 12 del mismo, los lugares que consideraba de servicio público más urgente, que eran los de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Alicante, Málaga, BURGOS, Galicia y Canarias, dando carácter aduanero provisional a todos los aeropuertos citados, con excepción de Valencia y Alicante, y señalando a la vez los puertos del litoral que habían de habilitarse para el servicio de hidro-aviones.

Antecedentes de aviación.

Era Burgos ciudad ya habituada a la aviación; su posición en el camino de Madrid a Francia hizo que desde los albores de esta gran conquista cruzaran la provincia y la población todos cuantos pilotos surcaban el aire, ya que Francia, nuestra nación vecina, se ufanaba entonces por la perfección de su industria, por el acierto de sus inventores y por el esfuerzo de su juventud, de ser la cuna de este admirable progreso de la humanidad.

Y en pocos años los burgaleses vieron tomar tierra en el inmediato campo de Gamonal, al gran aviador Vedrines, en la inolvidable carrera París-Madrid, conviviendo después con nosotros al elegir esta ciudad como un alto de descanso en su ruta, Brindejón de Molinais, Poumet, y tantos otros, cuyos gloriosos nombres la historia ha recogido.

En esos albores de la navegación aérea llegaron también a este campo célebres pilotos, compatriotas nuestros, y aquí tuvimos el gusto de recibir al intrépido montañés D. Juan Pombo en su «Bleriot» San Ignacio, en día inolvidable, y vimos también evolucionar sobre las torres de nuestra catedral al audaz asturiano Piñeiro, que con un modestísimo aparato, entre el asombro y la zozobra de cuantos le mirábamos, voló una tarde en competencia con Vedrines y Poumet y contemplamos también en ejercicios de verdadera acrobacia, pilotando un biplano que respondía a los primeros balbuceos de la aviación, a otro español, al Sr. Loigorri, que contribuía con su labor a que sonara el nombre de España en el concierto mundial a que acudían las juventudes de todos los pueblos. Sea tributo de admiración que gustosos les rendimos el consignar sus nombres en esta memoria.

Sucedía cuanto queda consignado, allá por los años de 1910 y 1911, cuando apenas representaban los viajes aéreos más que la audacia de un esfuerzo juvenil que por conquistar gloria se arriesgaba en la prueba de un motor o la propaganda que, en espera de pingües rendimientos, realizaban las casas constructoras lanzando al espacio los modelos que sus talleres elaboraban.

Apenas existían por entonces en nuestra Patria aeródromos militares; únicamente Madrid tenía su campo y su escuela y el que estas líneas traza, tuvo que recibir muchos aviadores extranjeros que llegaban aquí entre la espectación y el aplauso público, y hemos de consignar que todos, sin excepción, conocían ya el campo de Gamonal, al que llegaban sin titubeo ni esfuerzo por estar señalado en las rutas del mundo, que para España tenía marcadas el aeródromo de París en su campo d'Issy les Moulineaux, el más célebre entonces del Continente europeo.

Prueban los hechos relatados, que la ruta de Burgos, por todos seguida, estaba señalada por mano de la naturaleza y como es lógico, este designio, años después, era recogido por la aviación española, que fuerte, robusta y ocupando uno de los primeros puestos entre todas las naciones, al crear sus Aeropuertos Nacionales, estableció uno en esta ciudad, porque así lo determinaban realidades indiscutibles.

La Escuela Oficial, cuando el Ejército Español comenzó a implantar sus bases aéreas creando los Aeródromos militares, instaló en el campo de Gamonal, donde tantos aviadores habían llegado, el aeródromo militar de esta región.

A partir de esta fecha, nuestra Ciudad, ya acostumbrada al paso y aterrizaje de aviones, se familiarizaba con los diarios vuelos de la brillante oficialidad y no se concibe desde entonces, y ya van muchos años, el limpio horizonte de esta meseta, sin que se ofrezca a la curiosa mirada del observador que levante los ojos, rápidos puntos

que cruzan el espacio, acompañados del zumbido de potentes motores, que pregonan constantemente una de las mayores conquistas de los hombres.

No queremos citar a los brillantes Oficiales y Jefes del Cuerpo de Aviación que pertenecieron a esta Escuela Militar desde su fundación, por no hacer demasiado extenso este trabajo; sólamente anunciamos, que, más adelante, hemos de mencionar algunos, que ya por su brillante actuación, o por tomar parte en actos que con el aeropuerto tienen relación, no es posible pasar en silencio.

La guerra europea en el orden internacional y las circunstancias en que se desenvolvía nuestra actuación en Africa, motivaron un período de suspensión casi total en la actividad de las escuelas patrias y en los viajes de los pilotos extranjeros, consagrándose todos los esfuerzos a lograr la mayor eficiencia de la aviación como arma combatiente, multiplicándose sin descanso la energía de los motores, dotando de moderno armamento los aparatos, sin regatear esfuerzos ni sacrificios para alcanzar la mayor eficacia en este nuevo elemento de lucha.

Así atravesamos un período durante el cual, Burgos contempla el paso, casi constante, de los aparatos que la aviación militar adquiere, y cuyo viaje de entrega tiene casi siempre parada en Gamonal, y en este tiempo, las audacias, decisión, acierto y competencia de nuestros pilotos, se acrecienta sin cesar en las tierras de Africa, formándose el Cuerpo de Aviación, que más adelante ha venido a ser honra del país y admiración de los extraños.

Celebrábanse en el año 1921 solemnísimas fiestas en es-

ta Ciudad en conmemoración del VII Centenario de la Catedral, organizadas con inusitado esplendor por el inolvidable y nunca bastante llorado Cardenal Benlloch. Uno de los números del programa era un raid de aviación entre Burgos y Palencia, y a tomar parte en él acudieron numerosos aparatos que en los días anteriores llegaron a esta capital procedentes de Madrid. En las primeras horas del día 1.º de Junio del expresado año se fueron dando las salidas a los respectivos aviadores y cuando horas después, apenas empezaban a regresar los más veloces y se esperaba la llegada de Su Majestad, se recibieron las tristes nuevas de Africa que todos recordamos, y a medida que nuestros pilotos iban tomando tierra y conocían la situación, sin excepción ninguna, ni consulta previa, como obedeciendo a impulso irresistible, iban acercándose al General Echagüe, Jefe de la Aviación Española entonces y con la mano en saludo militar ofrecían su voluntario concurso para Melilla. Consoladora y ejemplar conducta de la Aviación que añadía a su naciente historia una bella página, entre las muchas que posee. Pocas horas después, surcaban el horizonte camino de Madrid, con el pensamiento puesto en las tierras más allá del Estrecho, todos los pilotos y quedaba sumido en el silencio y en la soledad el aeródromo de Gamonal.

Concentradas en las contiendas de Africa las energías del país y de sus fuerzas combatientes, disminuyó por algún espacio la actividad de la Escuela Militar de Aviación de Burgos, volviendo a recobrarla después de la conquista de Alhucemas, desarrollándose con más intensidad los vuelos diarios y a partir de estos días el horizonte se

pobló de nuevo con los aparatos que ya aisladamente, ya en escuadrilla, constituían con sus vuelos espectáculo siempre sorprendente, y así continuamos hasta el año de 1927 en que aparece el R. D. creando los Aeropuertos Nacionales.

Los primeros trabajos.

A nadie podían ocultarse las grandes dificultades que presentaba la construcción de Aeropuertos por carencia de medios económicos. Las Diputaciones y Ayuntamientos, aparte de no poder costearlos por sí solas, se encontraban en plena ejecución de sus presupuestos, en los cuales no existía, como es natural, consignación que pudiera utilizarse a tales fines, y el Estado, al no ofrecer cantidad por el momento, ni facilitar medio para adquirirla, alejaba de la realidad la vida de los proyectos. Transcurrió así desde la disposición ministerial hasta el 21 de Septiembre del expresado año de 1927, en que convocados por el ilustrísimo Sr. Presidente de la Audiencia, don Fermín Garbayo, en funciones de gobernador interino, las representaciones que habían de formar la Junta de Patronato, según el Decreto de su creación quedó esta oficialmente constituída.

Designado el diputado D. Alvaro Barón en unión del contador D. Dionisio Martín para representar a la Excma. Diputación Provincial, y D. Bonifacio Izquierdo para ostentar la de las Cámaras de la Propiedad Urbana, Comercio e Industria y Agrícola de la Ciudad, quedó constituída la Junta del Aeropuerto en la siguiente forma:

JUNTA MAGNA

Presidente: Excmo. Sr. Gobernador Civil.

Vicepresidente: D. Ricardo Amézaga, Alcalde de la Ciudad.

Vocal Interventor: D. Alvaro Barón, Diputado provincial

Vocales: Don Rafael Zumárraga, Jefe de Obras Públicas

Don Valeriano Flórez Estrada, Abogado del Estado.

» Domingo Aniel Quiroga, Inspector Provincial de Sanidad.

» Vicente Galván, Jefe de Correos.

» Ricardo Benlloch, jefe del Aeródromo militar.

» Germiniano Diez, Jefe de Vigilancia.

» Bonifacio Izquierdo, representante de las Cámaras de Comercio, Propiedad y Urbana.

» José Calleja, Arquitecto Provincial.

» José Luis Gutiérrez Martínez, Arquitecto Municipal.

» Dionisio Martínez, Contador de la Diputación.

» Domingo Dancausa, Secretario del Excelentísimo Ayuntamiento.

COMISION GESTORA

Presidente: Don Ricardo Amézaga.

Vicepresidente: Don Bonifacio Izquierdo.

Técnicos aviadores: Comandante don Rafael Martínez Estévez y don Jesús Loma Arce.

Arquitecto: Don José Luis Gutiérrez Martínez.

Contador: Don Dionisio Martín.
Secretario: Don Domingo Dancausa.

Los técnicos aviadores mencionados formaron parte de la Comisión gestora, en representación del Sr. Benlloch, tomando parte en los trabajos hasta el 9 de Febrero siguiente, en que el Consejo Superior de Aviación nombró Jefe del Aeropuerto de Burgos al Comandante D. Rafael Gómez Jordana, que pasó a integrar la expresada Comisión y la Junta Magna, continuando actualmente en el desempeño del cargo.

El campo de aterrizaje.

Próximos al emplazamiento del actual Aeródromo Militar, situados entre los ríos Arlanzón y Pico, que corren en dirección a la Ciudad, existen terrenos que reunen excelentes condiciones para instalación de un Aeropuerto, pero la circunstancia de estar dedicados a cultivo y de pertenecer a pueblos situados en el alfoz de Burgos, implicaba la necesidad de adquirirlos, que resultaba insuperable, dada la gran extensión que los servicios de esta clase en un Aeropuerto moderno demandan y la falta de posibilidades económicas. No desmayó, sin embargo, la Comisión Gestora y pensando que el pueblo de Villafría, lindante con Burgos, era dueño de un campo quizá no superado por ningún otro, gestionó con su Ayuntamiento la cesión. Algún tiempo después, fueron estos trabajos coronados por el éxito y la Junta de Burgos y el Consejo Superior de Aviación, recibieron la espléndida oferta que el Municipio de Villafría hacía

de sus campos y la Comisión Gestora se trasladaba al expresado pueblo para cerciorarse de la bondad de los mismos y ordenaba el levantamiento de un plano a fin de poder informar debidamente sobre su situación y condiciones a la Superioridad.

Medida la extensión, obtenidas fotografías del terreno por los aviadores de la base de Gamonal, y oídas las alabanzas que del campo hacían cuantos pilotos volaban sobre él, la Junta admitió el ofrecimiento y con entusiasmo, al ver resuelta la principal dificultad que se presentaba, se dirigió al Consejo Superior de Aviación, pidiendo se aceptara oficialmente.

Atento el Consejo a esta petición, ordenó a sus técnicos Sres. Pérez Seoane y Jáuregui que se personaran en Burgos, y éstos recorrieron el terreno, examinaron su suelo, situación, comunicaciones, distancia a la ciudad, horizontes, líneas de abastecimiento de energía y cuantos elementos la técnica exige para una moderna y completa instalación y después de cerciorarse de que reunía en grado inmejorable tales requisitos, informaron al Consejo sobre la conveniencia de aceptar la oferta que la Junta hacía y así se comunicó en oficio d ela Dirección General de Aeronáutica.

Hemos de consignar con verdadera satisfacción la actividad desplegada por el General Soriano, Jefe de todos los servicios, que constantemente se ocupó de las labores y proceder de esta Junta.

Está el campo del Aeropuerto de Burgos a 6 kilómetros de distancia en la carretera general de Madrid a Francia, amplia y espléndida vía de inmejorables condi-

ciones, conduciendo al terreno otra carretera de 300 metros de longitud que enlaza con aquel, atravesando la línea férrea del Norte.

Entre el campo y la ciudad, se encuentran lindantes con la carretera, el Aeródromo Militar, edificios de la Administración oficial al otro lado y el pueblo de Gamonal, pudiendo afirmarse que la continuidad actual de las edificaciones de la población por ese lado, entre las que se hallan ochenta casas militares, no dejan solución de continuidad por espacio superior a dos kilómetros.

Uno más allá, en la misma carretera, está el pueblo de Villafría, estación del ferrocarril del Norte, y en lugar inmediato, lindante con el campo, se encuentra la moderna instalación que la Compañía General de Petróleos ha levantado de sus depósitos, que pueden surtir directamente a todos los servicios del Aeropuerto.

Tiene su dimensión máxima, en el sentido E-O 1.700 metros, y la mínima, en el de N-NO. es de 800. En la dirección de los vientos reinantes, la longitud es de 1.250 metros y su superficie de 100 hectáreas, siendo su terreno firme y seco, con limpios horizontes, pudiéndose llegar a él desde cualquier dirección por gozar de espléndida visualidad y sus comunicaciones por ferrocarril y carretera son fáciles y rápidas.

El emplazamiento permite mayor expansión, si fuera necesaria para los servicios, circunstancia importante para el futuro desarrollo de estas estaciones en las rutas del porvenir, que permitirán siempre un fácil tráfico por intenso que sea su crecimiento.

Recursos económicos.

Dueña ya la Junta de un espléndido campo de aterrizaje, era urgente arbitrar recursos para proceder a las primeras labores y al efecto, por acuerdo de la Comisión Gestora, se dirigieron atentas instancias a las Excmas. Corporaciones Diputación Provincial y Ayuntamiento pidiendo subvenciones, consiguiendo que la primera acordara la concesión de 25.000 pesetas y que el Municipio otorgara 50.000 pesetas.

Había también la Comisión dirigido la petición de ayuda a las Cámaras y Sociedades de Recreo de la ciudad, recibiendo con verdadera satisfacción otra subvención de 5.000 pesetas que la concedió la Cámara de la Propiedad Urbana, merecedora de plácemes por esta protección.

A estos elementos se une la suma de 25.000 pesetas que el Consejo General de Aviación nos concedió, y con tales disponibilidades, pudieron ya iniciarse los primeros trabajos de instalación.

Obra realizada.

Disponiendo de los recursos económicos indicados, se pensó en la preparación del oportuno proyecto de obras para someterle a la aprobación de la Superioridad y emprender seguidamente el plan escalonado de trabajos que dentro de los medios obtenidos, permitiera con la mayor rapidez establecer los elementos y servicios necesarios a la

atención del tráfico que desde el primer momento había de requerir la implantación de un servicio regular de líneas aéreas.

A este fin y simultáneamente con el encargo de redactar el proyecto de conjunto que se encomendó al ingeniero Don Ricardo M. Urgoiti, especializado en esta clase de trabajos, se acometió la obra de nivelación del campo de aterrizaje, que, dadas sus excepcionales condiciones naturales, pudo quedar terminado en plazo breve con un gasto que ascendió solamente a 32.000 pesetas.

La inauguración.

Acabadas las obras de preparación del terreno, la Junta del Aeropuerto, con el concurso del Real Aero-Club de Madrid, organizó para inauguración del campo una excursión aérea a nuestra Ciudad, con sujeción al Reglamento publicado al efecto bajo el Patronato del Consejo Superior de Aeronáutica.

Esta fiesta tuvo lugar con extraordinaria animación el día 20 de Julio de 1929 y en ella tomaron parte aviadores civiles y militares que habían de clasificarse con arreglo a la fórmula $V \times \frac{G}{P}$ en la que V representa la velocidad, G el peso en el momento de despegar, y P la potencia del motor en caballos de vapor, según los datos de los servicios técnicos del país en que fué construído, contándose las distancias en línea recta desde los Aeródromos de salida al Aeropuerto Nacional de Burgos.

Los premios para los concursantes civiles eran de 1.000

pesetas el primero, y de 500 el segundo, y para los concursantes militares una copa del Excmo. Ayuntamiento de la Capital y objetos donados por le Excma. Diputación, Aero-Club Burgalés y por el aviador don Ernesto Navarro, a quien, rindiendo un merecido tributo de justicia, han de expresar los burgaleses su viva gratitud por la cooperación entusiasta que prestó a la fiesta, pudiendo decir que su iniciativa y su esfuerzo fueron elementos de principalísima valía en la organización y en el éxito alcanzado.

Día memorable fué para Burgos esta fecha, pues aparte del acto oficial, era la demostración de las excepcionales condiciones que el campo ofrecía como base de una importante estación en las futuras comunicaciones aéreas, y allí tuvimos ocasión de oir a los pilotos que tomaron parte en la excursión, que el terreno del Aeródromo de Villafría era el ideal para campo de aviación; suficientemente duro para resistir los mayores pesos; poroso para evitar la formación de charcas y barro; con hierba que le da elasticidad suficiente para evitar los choques bruscos de los aparatos y con perfecta orientación que permite fácilmente distinguir, a más de 20 kilómetros de distancia, el gigantesco círculo blanco trazado en su centro como indicador.

No hemos de describir aquí la enorme multitud que se congregó, a pesar de la lluvia, para presenciar la llegada de los aparatos, y sólamente diremos que los trenes especiales de la Compañía del Norte llegaron abarrotados y que un extraordinario número de carruajes y automóviles invadía todas las carreteras y caminos de acceso, afluyendo millares de personas en todas las direcciones.

Había llegado aquella mañana a Burgos el ilustre General Soriano, Jefe de la Aviación Española, en un avión pilotado por el Sr. López de Haro, procedente de Cuatro Vientos, y se hallaba también entre nosotros el Comandante aviador Sr. Longo, agregado a la Embajada de Italia, el Ingeniero Sr. Urgoiti que con el Arquitecto Sr. Chumillas eran los encargados de formular el proyecto de construcciones y D. Ernesto Navarro, que con actividad incansable se hallaba desde la víspera colaborando en los preparativos.

El Excmo. Sr. Capitán General Don Pío Pozas con numerosa y brillante representación militar, el Excmo. señor Gobernador Civil don Tomás Calvar, representaciones de la Excma. Diputación, Ayuntamiento, Cámaras, Centros docentes, Sociedades y cuanto en Burgos tenía significación, se hallaba congregado en el campo, en unión de la Junta Magna del Aeropuerto en Pleno y de todos los socios del Aero-Club Burgalés, recientemente constituído.

Constituían el Jurado el aviador civil, socio del Aero Club de Madrid, don Santiago Muguiro, que actuaba de Presidente, con el Capitán aviador Sr. Llónt y los Tenientes León y Collar.

Dió principio la fiesta con una exhibición de los pilotos militares de la base de Burgos, que mostrando su extraordinario valor y pericia maniobraron sobre el campo, haciendo alarde de audacia y levantando un clamaroso aplauso de la multitud que premiaba entusiasmada la admiración que sus evoluciones a todos causaban.

Minutos después empezaron a dibujarse en las lejanías del horizonte los aparatos que tomaban parte en el concurso,

llegando la primera una avioneta pilotada por D. Antonio Chapa, procedente de Vitoria, después otro aparato, conducido por el Sr. Muro con el mecánico Sr. Calvo, que arribaba de León, y así sucesivamente, fueron llegando la avioneta M. C. C. A. A., pilotada por el Sr. Angulo, acompañado del Sr. Velázquez, que venía de Madrid, un aparato de la base de Logroño, número 106 ocupado por los Sres. Hernando y Solsona, otro de la misma base, con el Capitán Sr. Prado, una avioneta marca M. C. A. G. E. conducida por el Capitán Buylla, a quien acompañaba el señor Haya, precioso aparato construído en los talleres españoles de aeronáutica que procedía de Getafe, y después, procedentes de Madrid, el R-39, tripulado por el capitán Pardo, acompañado por el comandante Rubio y el capitán Saleta, un sexquiplano número 133 con el comandante Arias Salgado, y el Sr. Carrillo el R-14-16, que conducía el Sr. Fuente y el 115, tripulado por el Sr. Alonso.

Magníficos vuelos fueron todos los realizados por los pilotos mencionados, que con muy pocos minutos de diferencia tomaron tierra en el campo de Villafría.

Los premios.

El Jurado, después de reunir los datos de salida, que cuidadosamente sellados y firmados traía cada piloto, del punto de origen, se retiró a deliberar, otorgando los siguientes premios:

AVIADORES CIVILES.—Primer premio: De 1.000 pesetas, a los Sres. Buylla y C. Haya que ocupaban la avione-

ta procedente de las construcciones de aeronáutica de Getafe.

Segundo premio.—De 500 pesetas, a los Sres. Angulo y Velázquez, piloto y pasajero respectivamente, de otra avioneta, procedente de Madrid.

AVIADORES MILITARES.—Primer premio: Copa del Excelentísimo Ayuntamiento de Burgos, Teniente D. Rodolfo Muro.

Segundo premio: Objeto de la Excma. Diputación Provincial, Capitán Pardo y Sres. Soleta y Rubio.

Tercer premio: Ofrecido por el aviador D. Ernesto Navarro, Comandante Arias Salgado y Sr. Carrillo.

Cuarto premio: Objeto de arte del Aero-Club de Castilla, a D. Eduardo Pardo y don José María Locan.

Un brillante banquete celebrado en la Sociedad Salón de Recreo en la noche de este día, donde se brindó por la prosperidad del nuevo Aeropuerto con efusivas muestras de afecto entre los elementos civil y militar fraternalmente compenetrados, puso fin a esta inolvidable fiesta de inauguración.

Durante ella se repartieron profusamente unas hojas con el dibujo de las construcciones que se proyectaban y unos datos relativos al privilegiado emplazamiento del Aeropuerto, en los que se señala su situación estratégica, dentro del área nacional, como punto de enlace de la región catalana con el Norte y Oeste de España y como paso de las comunicaciones aéreas París-Lisboa, que serán obligadas para continuar el tráfico rápido de Europa que actualmente realizan los trasatlánticos de la ruta de Sud-América.

Situación actual.

Como resumen de la situación presente del Aeropuerto de Burgos, existe:

a) Campo de aterrizaje de condiciones y extensión excepcionales, completamente terminado.

b) Proyecto total de las instalaciones y servicios del aeropuerto que autorizan el Ingeniero Sr. Urgoiti y el Arquitecto Sr. L. Chumillas, cuyo presupuesto total, del que pueden desglosarse varias partidas, asciende a la cantidad de 967.522,13 pesetas. Está pendiente de la aprobación del Consejo Superior de Aeronáutica.

c) Saldo de liquidación de los ejercicios económicos anteriores, según balance que se detalla aparte, de 103.873,94 pesetas, con cuya cifra y las subvenciones del Estado y de las Corporaciones ha de contar la Junta para la realización de las obras.

EL FUTURO DEL AEROPUERTO

I. — Las Obras.

La aprobación del proyecto presentado a la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, marcará un período de gran intensidad en la realización de las obras e instalación de los servicios del Aeropuerto.

Una vez alcanzada dicha aprobación, es necesario estudiar las posibilidades económicas con que habrá de contarse para llevar a cabo las construcciones, y en el caso de no disponer de la cantidad necesaria para el conjunto, escalonar las obras en forma de conseguir desde el primer momento la máxima eficacia.

En este punto como en los demás detalles, las indicaciones de la Superioridad servirán de pauta y guía, determinando la preferencia de las instalaciones imprescindibles para el regular servicio de la estación.

En orden a este extremo, estimamos preciso resolver desde el primer momento sobre la procedencia de la utilización del campo del Aeropuerto, para la base militar que al presente posee el inmediato de Gamonal, sobre cuya solución ha recibido esta Junta algunas indicaciones verbales. La resolución definitiva de esta posibilidad es base principal para la ordenación del plan de obras, y por

ello estimamos su urgencia en evitación de dilaciones, dudas en la ejecución y dualidad de instalaciones innecesarias.

Tratándose de una determinación que no puede corresponder a la esfera de acción de esta Junta, nos limitamos a hacer la consideración de que en el caso de convenir a los intereses generales de la aviación la fusión de ambos campos, sería conveniente la delimitación expresa de jurisdiciones y dominio, en evitación de futuras, aunque remotas dudas y competencias.

Una vez resueltos los extremos indicados y adoptado en definitiva el plan a realizar, podrán redactarse los pliegos de condiciones que tendrán en cuenta los plazos y disponibilidades de los recursos económicos, y muy en breve conseguir la realización de las obras y servicios necesarios, que con el campo en buenas condiciones como se encuentra, completarán el plan inicial, permitiendo la explotación intensa del servicio general aéreo.

II. — El tráfico.

En la memoria del proyecto del Sr. Urgoiti se exponen caramente las circunstancias verdaderamente excepcionales que reune este Aeropuerto para el tráfico, por constituir nudo obligado para las circulaciones de Madrid-Francia, Madrid-Cantábrico, Barcelona-Vigo y Francia-Lisboa.

Es indudable que estos enlaces determinarán para la estación una importancia muy superior a la que con etapa le correspondería, obligando a una mayor amplitud de los servicios y exigiendo la completa dotación de éstos que requiere un intenso movimiento de circulación.

A esta realidad se suma la existencia en Burgos de un foco circulatorio rodado, constituído por la estrella ferroviaria y el doble cruce de rutas de turismo, que integrará un tráfico mixto importantísimo, garantizado y reforzado por la atracción turística de la capital.

Por estas circunstancias y la posibilidad de instalar varias industrias cuyo vehículo comercial apropiado será el avión (industrias de unitario valor muy elevado) es indudable que una vez en servicio regular las líneas que toquen este Aeropuerto, se verán favorecidas por una corriente comercial y turística de gran intensidad y constancia, garantizando una base de segura prosperidad.

Terminamos, pues, la Memoria reglamentaria de la Junta durante el ejercicio de 1929, en la que por corresponder al primero totalmente realizado, incluímos antecedentes y datos anteriores, rindiendo un justo tributo de gratitud a las Entidades y personas en general que tanto han contribuído a la presente brillante situación, y claro porvenir de este Aeropuerto, por cuya prosperidad que nos está encomendada, hacemos los votos más fervientes.

Burgos, 31 Diciembre, 1929.

El Presidente de la C. Gestora,
Angel García Vedoya

El Secretario,
D. Dancausa

Cuenta definitiva que rinde el Tesorero-Pagador de los fondos del Aeropuerto Nacional de Burgos, correspondiente al ejercicio 1929, por las operaciones de Ingresos y Pagos de la Caja de su cargo, desde el 24 de Diciembre de 1928 a 31 de Diciembre de 1929.

CARGO

24 Diciembre 1928.	— Subvención del Estado.	24.673'80
31 id. id.	— id. de la Excma. Diputación de Burgos . . .	9.878'80
3 Enero 1929.	— id. de la Cámara de la Propiedad Urbana . . .	5.000'00
20 Febrero id.	— id. del Excmo. Ayuntamiento de Burgos . . .	29.639'70
22 Julio id.	— Venta de sillas en la inauguración del Aeropuerto . . .	199'00
13 Noviembre id.	— Nueva subvención del Estado	72.543'30
19 id. id.	— Reintegro por exceder la cantidad enviada al Sr. Administrador de la «Gaceta de Madrid».	53'00
31 Diciembre id.	— Resto de la subvención de la Excma. Diputación. . . .	14.804'30
	SUMAN LOS INGRESOS.	156.791'90

DATA

30 Marzo 1929.	— A D. Julián Iñiguez	100'00
4 Mayo id.	— A D. José Luis Ruiz de Temiño. . . . . , ...	850'00
15 Julio id.	— A Hija de Braulio Fournier	375'00
18 id. id.	A D. Luis Sierra . :	31.477'23
19 id. id.	— A D. Justo Sabadell	1.190'00
13 Agosto id.	— A D. Mariano Gonzalo. . . . . , . . .	142'80
13 id, id.	— A Hijo de Segundo Fournier.	105'50
21 id. id.	— Al personal subalterno.	250'00
21 id. id.	— A la Secretaría	1.000'00
21 id. id.	— A la Tesorería.	1.000.00
23 id. id.	— Data al Depositario.	6.613'13
4 Diciembre id.	— id. al mismo.	5.429'80
4 id. id.	— id. id.	689'55
26 id. id.	— Subvención al Aero-Club.	3.000'00
26 id. id.	— A D. Domingo Cardiel	100'00
30 id. id.	— Data al Depositario.	594'95
	SUMAN LOS PAGOS.	52.917'96

RESUMEN

CARGO.—Por los ingresos realizados desde el 24 de Diciembre de 1928 al 31 de Diciembre de 1929	156.791'90
DATA.—Por pagos verificados en igual período.	52.917'96
EXISTENCIA AL TERMINAR EL INDICADO PERIODO. . . .	103.873'94

La precedente cuenta definitiva desde el 24 de Diciembre de 1928 al 31 de Diciembre de 1929, corresponde en un todo con los cargaremes y libramiento que a la misma se acompañan, para su más exacta comprobación, así como con los libros que lleva la Depositaría de mi cargo.

En Burgos a 31 de Diciembre de 1930.

EL DEPOSITARIO,

DIONISIO MARTIN