

## AEROPUERTO DE VILAFRÍA. NOTAS PARA SU HISTORIA

ALBERTO C. IBÁÑEZ PÉREZ

### EL AEROPUERTO NACIONAL DE VILAFRÍA

La historia del Aeropuerto Nacional de Villafría, con tal denominación, fue breve e intensa, no tanto por su actividad, cuanto por las dificultades que hubo que vencer para dotarle de los servicios adecuados para su funcionamiento, siempre muy limitado en lo que se relaciona con la razón de su creación: la aviación civil.

La vida del Aeropuerto Nacional de Villafría se desarrolla a lo largo de 13 años, desde el día 19 de julio de 1927, en que se publicó el R. D. por el que se constituyen las Juntas Locales de Aeropuertos, a cuyo amparo nace la del Aeropuerto burgalés, hasta el día 2 de noviembre de 1940, en que se publica la Ley de Aeropuertos que dispone la disolución de tales Juntas y, consecuentemente, aunque nada expreso se señala en el texto legal, el traspaso de sus propiedades al Ministerio del Aire, recién creado, pasando el Aeropuerto Nacional a convertirse en el actual Aeródromo Militar de Villafría.

### LA JUNTA DEL AEROPUERTO NACIONAL DE BURGOS

El Real Decreto de 19 de julio de 1927 (1) dictaba las bases para el reglamento de constitución y funcionamiento de las Juntas o Patronatos de construcción y explotación de los Aeropuertos civiles.

---

(1) Gaceta de Madrid de 20 de julio de 1927.

Con este Decreto se trataba de impulsar el establecimiento de instalaciones que impulsaran la aviación civil, pero dejando que fueran las propias ciudades a través de sus organismos y entidades las que tomaran la iniciativa de acuerdo con sus necesidades y capacidad para llevar a cabo los diversos proyectos y, en consecuencia, corrieran con los gastos de la instalación y funcionamiento de las instalaciones que se pondrían a disposición de la naciente Aviación Militar en caso de necesidad. Como vemos ocurrió llegada la ocasión, pocos años después.

En Burgos, unos pocos años antes, se había estudiado la conveniencia de construir un aeropuerto civil, con la finalidad muy concreta de que se convirtiera en uno de los puntos de etapa al servicio de una línea aérea regular que, atravesando toda la Península, iría de San Sebastián a Canarias, cuyo proyecto estaba totalmente finalizado (2). En él se incluía otra línea, igualmente regular, que al mismo tiempo se complementaría con la anterior, desde La Coruña a Barcelona. El aeropuerto de Burgos desempeñaría el importantísimo papel de ser el punto de enlace de ambas líneas, lo que le daba una singular categoría. Los estudios para llevar a cabo el proyecto estuvieron muy avanzados, pero finalmente no se llevó a la práctica. Si bien nos consta que, en años posteriores, el Aeropuerto de Villafraía fue uno de los puntos de escala de una línea regular que unía el Norte de la Península con las plazas de soberanía española en el Norte de Africa.

No obstante, aun cuando no habían nacido en Burgos, la acogida y apoyo mostrados en favor de los proyectos señalados demuestran que existía en nuestra ciudad un clima favorable a la aviación civil que no dejaría de producir su fruto. Naturalmente, y no podía ser de otro modo, se trataba de un interés mantenido por parte de unas pocas personas con capacidad para prever el interés y posibilidades inmediatas y, más aún, futuras del nuevo medio de transporte. No se pretendía tanto solucionar problemas de comunicación sino de perfeccionar el sistema. Como ocurre en toda gran empresa, no se pensó sólo en atender a las necesidades presentes sino, también, de an-

---

(2) La concesión del permiso para la explotación comercial de esta línea se hizo por Real Orden de 16 de enero de 1924. En el Archivo Municipal de Burgos -Sección de Fomento, n.º 492- se conserva un plano de grandes dimensiones con la ruta de esta línea aérea, en la que Burgos aparece como aeropuerto de escala entre los de Vitoria y Valladolid.

ticipar las soluciones a las que pudieran surgir en el futuro (3), garantizando al mismo tiempo que este futuro se pudiera desarrollar con brillantez y sin necesidad de acudir a soluciones chapuceras, tan frecuentes en la historia española, por desgracia.

Es evidente que en Burgos existía un ambiente favorable a la Aviación Civil, suscitado y mantenido, como es lógico, por un reducido número de personas inteligentes, generosas en su personal esfuerzo, con la mentalidad y preparación debidas para valorar adecuadamente cualquier oportunidad y con capacidad de respuesta inmediata para elaborar y llevar a cabo el proyecto más conveniente. Por ello, nada tiene de extraño que al publicarse el Plan Nacional de Aeropuertos, en el que se designaba a Burgos para establecer uno de ellos, y a continuación, como desarrollo del Plan, publicarse el Decreto de creación y funcionamiento de las Juntas de los Aeropuertos, las instituciones y organismos de Burgos, regidos por estos hombres, respondieran con lo que hoy juzgaríamos con inusitada celeridad y, el día 21 de septiembre de 1927, se creaba la Junta del Aeropuerto Nacional de Burgos, exactamente dos meses después de publicarse el citado Decreto.

#### *La Comisión Gestora Ejecutiva*

En la sesión de constitución de la Junta, a la que asistieron representantes de los distintos organismos centrales, provinciales y locales bajo la presidencia del Presidente de la Audiencia Territorial, en calidad de Gobernador Civil accidental, se acordó crear una Comisión Gestora Ejecutiva, con un menor número de componentes (4), formada por representantes designados por las entidades cuyos intereses, conocimiento y capacidad de actuación estaban más directamente relacionados con el proyecto y, en consecuencia, eran los más indicados para conocer y dar solución adecuada y rápida a los problemas que pudieran plantearse.

(3) Una perfecta muestra de este modo de pensar la encontramos en lo dicho por el Sr. Barón, en la sesión de la Comisión Gestora celebrada el día 10 de febrero de 1928, al pedir que se solicitara la colaboración de las Corporaciones burgalesas "para que se instale en nuestra Ciudad un Aeropuerto de enlace con las grandes rutas aéreas del porvenir, cuya importancia solamente podemos vislumbrar".

(4) Nos permitimos subrayar la inteligencia de esta decisión, demostrada por la eficacia de los resultados. Seguro que los miembros de la Junta conocían la opinión de Napoleón sobre las comisiones numerosas y la finalidad perseguida por el Emperador al nombrar muchos miembros para componerlas.

La Comisión Gestora Ejecutiva se constituyó bajo la presidencia del Alcalde de Burgos y –prueba, una vez más, de su inteligencia, intención de servicio y búsqueda de eficacia– en la primera reunión se asignó a cada uno de los miembros una función específica y una tarea perfectamente definida, de la que se le hacía protagonista y, naturalmente, responsable. Con la aplicación de dichos criterios la Comisión Gestora quedó formada por un representante nombrado por las Cámaras –de la Propiedad, Minera, Agrícola y de Comercio–, que actuaría como Vicepresidente; el representante designado por la Diputación, que ejercería las funciones de Depositario; el Secretario del Ayuntamiento, que lo sería de la Junta, y los arquitectos e ingenieros provinciales y municipales y, por último, el técnico designado por la Dirección General de Aviación.

La rapidez en la constitución de la Junta del Aeropuerto continuó en lo relativo a la creación de la Comisión Gestora Ejecutiva. El día 12 de diciembre de 1927 quedaba formada tal Comisión por los señores:

Presidente: D. Ricardo Amézaga, Alcalde de Burgos.

Vicepresidente: D. Bonifacio Izquierdo, Representante de las Cámaras.

Vocales Interventor y Depositario, respectivamente, D. Alvaro Barón y D. Dionisio Martín, en representación de la Diputación Provincial.

Vocales Técnicos: Comandante D. Rafael Martínez Estrada y Capitán D. Jesús Loma Arce, como técnicos de Aviación.

Secretario Contador: D. Domingo Dancausa, Secretario del Ayuntamiento.

La idea en que se basó la creación de la Comisión Gestora conseguir una mayor eficacia, no fue desmentida por sus componentes en ningún momento. En dicha Comisión se iniciaron y desarrollaron todos los planes respecto al nuevo Aeropuerto, hasta el punto de que en ningún caso el pleno de la Junta del Aeropuerto rechazó o puso en duda ninguna de sus decisiones.

Eficacia demostrada hasta el extremo de que nunca se reunió sin tener algún asunto que debatir. De tal manera que habiendo celebrado 10 reuniones durante el año 1928, estuvo sin hacerlo durante el largo período transcurrido entre las sesiones celebradas los días 20 de diciembre de 1928 y el 26 de marzo de 1932, debido a que la

Dirección General de Aeronáutica –al parecer, menos diligente que la Comisión burgalesa– no tomaba acuerdo alguno sobre los proyectos de obras en el Aeropuerto que, cumpliendo con lo preceptuado, se habían enviado desde Burgos para su aprobación. Retraso que bajo la malhadada, pero legal, fórmula del silencio administrativo, con toda seguridad, no hacía más que solapar el proyecto, no confesado, que la citada Dirección General tenía de suprimir la base aérea de Gamonal, como finalmente se hizo, y se pensaba que tal medida afectaría al proyectado campo de Villafría. Así fue ya que, en principio, se consideró conveniente el aprovechamiento de algunos de los elementos del campo de Gamonal para el nuevo de Villafría, especialmente el de los hangares. Punto éste que, por sí sólo, requeriría un dilatado relato, como muestra de los ridículos y risibles –cuando se ven con la adecuada perspectiva histórica y lejanía de los intereses del ciudadano– a los que puede llegar la burocracia y su papeleo. Tanto más asombroso y molesto cuando, además, se emplean tales procedimientos al servicio de intenciones y planes perfectamente lógicos y justificables, que nadie tiene el valor de exponer –y llegado el caso, de imponer– y aceptar en virtud del más elemental uso de la razón.

#### *Cáriter oficial de la Junta del Aeropuerto*

En principio se produjo cierta confusión acerca del carácter de las Juntas de los Aeropuertos Nacionales, en cuya categoría entraba la de Burgos. Confusión que se reflejaba a la hora de adquirir los terrenos para los campos de aviación, así como la de percibir las subvenciones otorgadas por diversos organismos oficiales, en las que las Juntas eran consideradas por el Ministerio de Hacienda como entidades sujetas al régimen fiscal general, con el consiguiente pago de derechos reales, sobre transmisiones de bienes y el descuento de impuestos con que estaban gravados los pagos hechos por el Estado.

Ante un recurso impuesto, el año 1929, por la Junta del Aeropuerto de Madrid solicitando la exención de tales cargas, se dispuso (5) que las Juntas de los Aeropuertos fueran consideradas como *organismos oficiales de interés general* y, en consecuencia, quedaran exentas del pago de todo tipo de impuestos en las adquisiciones de

(5) Real Orden de 11 de noviembre de 1929 (Gaceta de Madrid, 20-noviembre-1929, n.º 874, págs. 1.040 y 1.049).

bienes que pudieran realizar, tanto a título oneroso como gratuito, siempre que se destinaran a los Aeropuertos a su cargo.

Lógicamente, la Junta del Aeropuerto de Villafría se acogió a dicha consideración en todo momento. Así lo tuvo en cuenta cuando, en la sesión de la Comisión Gestora celebrada el día 5 de noviembre de 1934 (6), se consideró la conveniencia de ceder los terrenos del Aeropuerto al Estado. Se estimó que, siendo los terrenos de la Junta y ésta *un organismo dependiente directamente de la Dirección General de Aeronáutica*, no era necesario hacer ningún acto de cesión (Documento n.º 1).

### *Desaparición de la Junta del Aeropuerto*

Desde su creación los organismos encargados del Aeropuerto de Villafría realizaron una intensa labor y celebraron reuniones periódicas para tratar de los asuntos relacionados con él. Pero los dos organismos cesaron bruscamente en sus reuniones, por causas que desconocemos, según muestran los correspondientes libros de actas. La última reunión del Patronato y Comisión Gestora del Aeropuerto tuvo lugar el día 12 de diciembre de 1935, en tanto que la última sesión registrada en el libro de actas de la Junta del Aeropuerto Nacional de Burgos es la 12 de marzo de 1936.

El comienzo de la Guerra Civil española convirtió el Aeropuerto de Villafría en una de las instalaciones estratégicas más importantes, sobre todo en relación con el frente del Norte, de tal modo que las necesidades militares y políticas aeronáuticas prevalecieron sobre cualquiera otra consideración y uso que, por otra parte, dadas las circunstancias hubiera sido imposible desarrollar. Es decir, el Aeropuerto quedó convertido de hecho en campo de la Aviación Militar, aun cuando siguió, y no sólo nominalmente, bajo control de la Junta del Aeropuerto, en una forma un tanto peculiar.

La insólita situación que suponía que un Aeropuerto de propiedad civil estuviera dedicado con carácter exclusivo a usos militares estaba justificado por las necesidades de la Guerra, continuó hasta un año después del final de la contienda. Pero tan extraña situación, mucho más si se consideran las circunstancias políticas del momento, no podía durar mucho. El cambio se inició con la promulgación de la Ley de 12 de julio de 1940, por la que se organizaba el Minis-

(6) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 456, fol. 16 rº.



terio del Ejército del Aire (7) (Documento n.º 2), creado por Ley de 8 de agosto de 1939. En la Ley de organización del Ministerio del Aire se atribuyeron las competencias de las diferentes Direcciones Generales, entre ellas la Dirección General de Aviación Civil y, de especial interés para el Aeropuerto de Villafría, la Dirección General de Infraestructura *“que tendrá a su cargo todo lo referente a las construcciones, instalaciones y entretenimientos de aeropuertos, campos de aterrizaje, edificios y obras de todas clases precisas para los servicios aéreos, las rutas aéreas, incluyendo la instalación, servicio y entretenimiento de las comunicaciones complementarias a las telegráficas, telefónicas, radiotelegráficas, radiotelefónicas y radiogoniométricas que exija el buen servicio y cuyas atenciones no puedan ser satisfechas por las civiles o militares establecidas con carácter permanente”*.

El 2 de noviembre de 1940 se promulgó la Ley de Aeropuertos de régimen y características de los aeródromos y aeropuertos (8) (Documento n.º 3), que modificaba el Decreto-Ley de 19 de julio de 1927, ya que si por esta disposición se crearon las Juntas Locales de Aeropuertos, un artículo transitorio final de la nueva Ley ordenaba su disolución (9), siendo sustituidas por una Comisión Liquidadora de cada Junta Local, que sería la encargada de entregar la documentación pertinente en la forma que determinara el Ministerio del Aire, a cuyos organismos serían transferidas las obligaciones contraídas por las Juntas Locales.

Para cumplir con la Ley anterior, por Orden del Ministerio del Aire de 6 de marzo de 1941 (10) (Documento n.º 4), se creó una Comisión Liquidadora para entender en los asuntos de la extinta Junta Central y Juntas Locales de Aeropuertos, a la que éstas últimas debían remitir su documentación y rendir cuentas, transmitiéndola asimismo las obligaciones contraídas. El resultado de la liquidación sería elevado por la Comisión Liquidadora al Ministerio del Aire para su conocimiento y aprobación y, una vez acordada ésta, debía ser transferido a los organismos correspondientes de dicho

(7) Boletín Oficial del Estado de 28 de julio de 1941, n.º 210, pág. 5.216.

(8) Boletín Oficial del Estado, 16 de noviembre de 1940, n.º 321, pág. 7.887.

(9) Artículo transitorio. – Quedan disueltas la Junta Central y las Juntas Locales de Aeropuertos, que entregarán su documentación en la forma que determine el Ministerio del Aire, a cuyos organismos serán también transferidas, según su naturaleza, las obligaciones por aquellas contraídas.

(10) Boletín Oficial del Estado de 12 de marzo de 1941, n.º 71, pág. 1.774.

Ministerio. Poco después, por Orden del Ministerio del Aire del día 7 de abril (11), se disponía que cada Comisión Local debía entregar la documentación correspondiente antes del día 1 de mayo.

El día 25 de abril de dicho año 1941, se convocaba a los miembros de la antigua Junta del Aeropuerto de Villafría, convertida en Comisión Liquidadora, para celebrar su última reunión el día 1 de mayo, con objeto de cumplir lo ordenado sobre la remisión de la documentación y rendición de cuentas. Con esta reunión terminaba la corta e intensa vida de la Junta del Aeropuerto de Burgos y éste pasaba, al parecer, a depender de la jurisdicción militar con carácter exclusivo. Desconocemos si el traspaso a la nueva jurisdicción se hizo mediante una disposición legal específica, es decir, referida al Aeropuerto de Villafría o, por el contrario, como consecuencia de la desaparición de la Junta del Aeropuerto.

El proceso de liquidación de las Juntas Locales de Aeropuertos terminó con la disolución de la propia Comisión Liquidadora de las Juntas de Aeropuertos, dispuesta por Orden de 22 de mayo de 1944 (12) (Documento n.º 5), en la que se indica que “aprobadas por este Ministerio la liquidación de las Juntas Central de Aeropuertos y las Locales que existían nombradas, con esta fecha se dispone la disolución de la Comisión Liquidadora una vez finalizados los cometidos para los que fue creada”.

#### LOS TERRENOS DEL AEROPUERTO

##### *El Aeropuerto de la Junta. Terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Villafría*

La Junta del Aeropuerto se ocupó, ante todo, de conseguir los terrenos necesarios para la instalación. De acuerdo con el proyecto elaborado por el Ingeniero y, sobre todo, las normas dictadas por el Consejo Superior de Aeronáutica, el terreno debía tener una superficie superior a 1 Km. cuadrado, no siendo ningún lado inferior a 800 metros, con objeto de poder trazar una pista de aterrizaje en la dirección más conveniente, sin que ello supusiera ningún inconveniente para disponer de la superficie adecuada para la construcción de los edificios necesarios para los servicios de vuelo, atención a los

(11) Boletín Oficial del Estado n.º 106, año 1941.

(12) Boletín Oficial del Estado de 8 de junio de 1944, n.º 160, pág. 4.506.



viajeros y almacenamiento de mercancías. Por último, se señalaba, como condición deseable para abaratar los costos de instalación que el terreno fuera llano o, al menos, sin grandes desniveles y estuviera en un lugar despejado de edificaciones u obstáculos que por su altura pudieran dificultar las operaciones de aterrizaje y despegue de los aviones.

La elección no fue difícil. La finca llamada del Garroñal, en las proximidades del pueblo de Villafría, reunía todas las condiciones requeridas por el proyecto, con las ventajas añadidas de su proximidad al ferrocarril y a la carretera de Madrid a Francia, su proximidad a la Ciudad y, por si fuera poco, estar prácticamente lindante con el ya existente campo de Aviación Militar de Gamonal, con el que el nuevo Aeropuerto Civil podría llegar a formar una unidad de servicio si se consideraba conveniente. Además la finca del Garroñal era un extenso terreno inculto, ocasionalmente aprovechado como pastizal por el ganado de los vecinos de Villafría, que era utilizado como Campo de Tiro por las unidades del Ejército de Tierra de la guarnición de Burgos que, en caso de instalarse el Aeropuerto, no tendrían dificultad para encontrar otro terreno para tal fin.

A la inmejorable situación del terreno en relación con las vías de comunicación y proximidad a Burgos, se unían las de sus condiciones geológicas y orográficas. Se trataba de un terreno consistente, firme, de adecuada permeabilidad y fácil drenaje y, por añadidura, prácticamente sin declive.

A todas las condiciones y ventajas señaladas se unía una no menos importante, como era el hecho de que el campo del Garroñal había mostrado su idoneidad como asentamiento del Aeropuerto ya que se había utilizado repetidas veces por numerosos aviones en tránsito y, sobre todo, por los que tomaron parte en las demostraciones aéreas organizadas como uno de los más importantes festejos del programa de las fiestas de San Pedro y San Pablo en años anteriores, hasta el punto de que uno de los motivos principales del programa anunciador de las fiestas del año 1925 es la figura de un piloto ataviado con el atuendo de la época. Demostraciones que, dentro del programa de festejos, eran la mejor manifestación de modernidad, "de estar a la altura de los tiempos", pero que, al margen de anécdotas, nos muestran el interés existente en Burgos por la aviación y la clara visión de algunos de los más destacados miembros de la sociedad burgalesa sobre las posibilidades de la misma como revolucionador de los sistemas tradicionales de transporte de viajeros y mercancías.

Como hemos visto no hubo duda ni discusión alguna para la elección del terreno del nuevo Aeropuerto Nacional, como tampoco las hubo para la obtención del mismo por parte de la Junta. Es más, aunque ello pueda parecer extraño dadas las características no ya de novedad sino casi revolucionarias del proyecto para la mentalidad de la época, la petición de cesión del terreno hecha por la Junta del Aeropuerto al Ayuntamiento de Villafría tuvo inmediata y afirmativa respuesta, sin traba ni condición alguna (13). Aun cuando los trámites debieron alargarse durante algún tiempo por imperativo legal, el proceso de cesión de la finca de el Garroñal se nos ofrece como un ejemplo de inteligente conducta y generosa colaboración de un pequeño ayuntamiento, el de Villafría, a un proyecto que por sus características nada tenía que ver con los intereses y actividad de la localidad. Por ello, se trata de un proceso que merece ser recordado en sus diversos y prolongados pasos.

La Junta del Aeropuerto Nacional de Burgos basándose en los aspectos señalados consideró como lugar idóneo para el Aeropuerto el terreno igualmente citado, por lo que se acordó solicitar su cesión al Ayuntamiento de Villafría. Con una diligencia inusitada, el día 15 de enero de 1928, el Pleno del Ayuntamiento de Villafría y la Junta General de los vecinos de la localidad tomaron, por unanimidad, sin reserva ni condición alguna, "la cesión de los terrenos para el Aeropuerto que venían siendo utilizados por el Ejército como Campo de Tiro".

El acuerdo anterior fue comunicado a la Junta Nacional del Aeropuerto que, en la reunión del día 10 de febrero de 1928, acordó aceptar lo que previamente había solicitado. Acuerdo comunicado el mismo día al Ayuntamiento de Villafría que —¡imposible no admirarse ante semejante interés y eficacia!—, dos días después, el 12 de febrero, celebró un Pleno Extraordinario en el que se acordó ratificar la cesión de los terrenos para la instalación del Aeropuerto. Y no contentos con ello, de nuevo, en Sesión Ordinaria celebrada el día 15 de febrero, los componentes del Ayuntamiento de Villafría ratificaron el acuerdo anterior. De este modo no sólo no quedaba duda

---

(13) Aun cuando, en este caso, la prelación pueda carecer de importancia, lo cierto es que no fue la Junta del Aeropuerto la que pidió los terrenos al Ayuntamiento de Villafría, sino que fue éste quién previamente había hecho el ofrecimiento de los mismos al Ministerio de la Guerra, que remitió dicha petición a la Junta del Aeropuerto. Puede hablarse de coincidencia de intenciones, pero la iniciativa fue del Ayuntamiento de Villafría.

alguna de que se habían cumplido todos los trámites legales por parte del Ayuntamiento de Villafría, apoyado por la unánime decisión de su Junta de Vecinos, sino que, además, nos ha quedado constancia del bien querer, saber hacer e inteligente actuar de los vecinos y Ayuntamiento de Villafría.

Una vez conseguida la cesión de los terrenos la Junta del Aeropuerto Nacional de Villafría, en cumplimiento de un trámite de obligado cumplimiento, se comunicó al Consejo Superior de Aeronáutica, máximo organismo rector de la incipiente aviación española, la elección de la finca del Garroñal como terreno idóneo para el proyectado Aeropuerto burgalés, así como su cesión para tal fin por parte del Ayuntamiento de Villafría. El 20 de septiembre, el Ayuntamiento de Burgos comunicaba a la Junta del Aeropuerto el acuerdo del Consejo Superior de Aeronáutica su dictamen afirmativo sobre la idoneidad de los terrenos.

Durante los nueve primeros meses del año 1928 se había cumplido y llevado a feliz término el complejo trámite de decidir cuáles eran los terrenos más adecuados para instalar el Aeropuerto, de la cesión de los mismos por sus propietarios y de la aprobación del Organismo Superior para su nuevo uso.

La celeridad del proceso seguido en la cesión de los terrenos se lentificó llegado el momento de inscribir los mismos a nombre del nuevo propietario, la Junta del Aeropuerto Nacional de Villafría. La razón fundamental del retraso fue que los terrenos cedidos, en su condición de terrenos comunales no estaban inscritos en el Registro de la Propiedad a nombre del Ayuntamiento de Villafría que había venido ejerciendo todos los derechos dominicales sobre los mismos sin objeción alguna, apoyado en un derecho tradicional no discutido por nadie desde tiempo inmemorial. Pero llegado el momento de hacer válida de pleno derecho la nueva propiedad de la Junta del Aeropuerto, naturalmente de acuerdo con la legislación vigente, fue necesario legalizar previamente la propiedad del Ayuntamiento de Villafría como cesionario de los terrenos.

Cumplidos los diferentes trámites de demostración de propiedad, los terrenos del Garroñal fueron inscritos en el Registro de la Propiedad (14) (Documento n.º 6) a nombre del Ayuntamiento de Villafría el día 9 de abril de 1935. Era necesario, para seguir los debidos

(14) Registro de la Propiedad Número cuatro. Burgos. Tomo 2.133, secc. 4.ª, fols. 15 y 16, finca 1.904.

pasos legales, un nuevo acuerdo del Ayuntamiento de ceder los terrenos a la Junta del Aeropuerto, que no se celebró con la celeridad de las ocasiones anteriores. El Pleno Extraordinario tuvo lugar el día 7 de junio de dicho año 1935 y se decidió por unanimidad no sólo ceder los terrenos, ya plenamente legalizados, sino hacerlo en forma totalmente gratuita, sin compensación, contrapartida o reserva alguna.

El anterior acuerdo se puso en práctica el día 25 de junio de 1935, en que el Ayuntamiento de Villafría otorgó la escritura de cesión de los terrenos a la Junta Nacional del Aeropuerto de Burgos, en documento protocolizado por D. José Nieto Menéndez, Notario de Burgos. Con esta formalidad se daba paso al fin del dilatado proceso, que tuvo lugar el 3 de agosto de 1935, en que los terrenos fueron inscritos en el Registro de la Propiedad a nombre de la Junta del Aeropuerto Nacional de Burgos en calidad de propiedad perpetua y sin carga de ningún tipo. Inscripción que no sufrió posteriormente modificación alguna. Y así consta en el Registro de la Propiedad.

Incluso antes de que los terrenos fueran inscritos a nombre de la Junta del Aeropuerto, se había comenzado a hacer una serie de obras para ponerlos en condiciones óptimas para el servicio. Ante todo, se procedió a realizar las labores de allanamiento y explanación, para conseguir una superficie lo más plana posible, de tal modo que en ningún caso presentara desniveles superiores al 2%, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley. Al mismo tiempo se realizaban las obras del pabellón de abastecimiento de esencias y aceites y otras mejoras. La celeridad con que se llevaron a cabo estas actuaciones queda demostrada en el hecho de que el 28 de octubre de 1936 se levantó el acta de recepción de las mismas. Aunque, ciertamente, faltaba aún mucho por hacer.

#### *Nueva adquisición de terrenos por la Junta del Aeropuerto*

En el transcurso de las obras se vio la necesidad de aumentar la superficie de los terrenos, así como la de regularizar el uso de parte de los ya utilizados. Se trataba, por una lado, de indemnizar a algunos propietarios que tenían fincas sembradas en los terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Villafría y, por otro, de la agregación de nuevas parcelas para completar la superficie del Aeropuerto, de manera que estuviera formado por un círculo de 1 km. de diámetro. A tal efecto el Ayudante de Obras Públicas, D. Manuel de Salillas, hizo un plano parcelario, a escala 1:500, en que se mostraba que las

fincas a agregar eran 300 con una superficie total de 32 Ha., para las que se fijó un precio de 30.000 pts. La tramitación de la compra y registro a nombre de la Junta del Aeropuerto de los nuevos terrenos se hizo con gran rapidez y sin obstáculo alguno, incluyendo en el convenio con los propietarios el uso de algunas parcelas para la saca de la tierra necesaria para rellenar las partes bajas del campo, que requerían las labores de explanación que se continuaban realizando.

### *Superficie del Aeropuerto el año 1937*

El año 1937, el Aeropuerto de Villafría tenía una superficie total de 132 Ha., resultado de añadir a las 100 Ha. cedidas inicialmente por el Ayuntamiento de Villafría, las 32 adquiridas por la Junta del Aeropuerto, según acabamos de ver.

En el momento actual, en el Catastro de la Delegación Provincial del Ministerio de Hacienda, el Aeropuerto de Villafría está registrado ocupando el pago denominado El Campo, al que se asigna una superficie total de 139 Ha. y 65 a., con lo que resulta que, en el momento actual y siempre de acuerdo con la fuente catastral citada, el Aeropuerto tiene una superficie que excede en 7 Ha. 65 a. la que tenía el año 1937. Diferencia fácilmente explicable si se considera que los terrenos del Garroñal, que forman el núcleo inicial del Aeropuerto, fueron cedidos por el Ayuntamiento de Villafría juzgando que su superficie era de 100 Ha., pero sin que previamente se levantara plano alguno, ni siquiera constara una exacta delimitación del terreno con la oportuna referencia a la totalidad de las fincas colindantes, como puede apreciarse en la inscripción del Registro de la Propiedad.

### *Ampliación del Aeropuerto por el Ejército del Aire. Antecedentes*

El año 1940, comenzando con la ocupación y requisa de una parcela propiedad de la Junta Vecinal de Villayuda, el Ejército del Aire inició un proyecto de ampliación del Aeropuerto, mediante la compra de diversos terrenos colindantes con los que ya formaban el campo que, por lo que luego veremos, afectaba a la práctica totalidad del perímetro del campo. Entre ellos, se encontraban los terrenos e instalaciones de la Sociedad del Ferrocarril y Minera, a la que habían sido cedidos gratuitamente por el Ayuntamiento de Villafría el año 1920, con una superficie total de 210.011,50 metros cuadrados y que, por el cese de actividades de la Sociedad, no desempeñaban en el momento función alguna. La situación de dichos terrenos,

lindantes con la zona N. del Aeropuerto, los hacía especialmente interesantes para la ampliación del mismo.

El 29 de noviembre de 1940, el Comandante Jefe de la Jefatura de Propiedades de la 5.<sup>a</sup> Región Aérea, con sede en Valladolid, solicitaba al Ayuntamiento de Burgos el envío de una serie de documentos con el objeto de conocer la situación jurídica de los terrenos que habían sido cedidos a la Compañía minera. El Ayuntamiento de Burgos remitió los documentos solicitados el 18 de enero de 1941 a la Jefatura Aérea, que acuso recibo de los mismos el 24 de enero. Finalmente, años después, el 3 de febrero de 1944, el Jefe del Servicio de Intendencia del Ejército del Aire, en Burgos, devolvió los documentos al Ayuntamiento de Burgos "habiendo sacado algunos datos sobre la situación jurídica de estos terrenos, informando a mis superiores sobre los mismos". Trámites que, al parecer, por el momento no tuvieron ninguna consecuencia en cuanto a la anexión de los terrenos al Aeropuerto de Villafría, aunque sí serían ocupados posteriormente.

### *1.<sup>a</sup> fase. El Ayuntamiento de Burgos cede el Monte de Gamonal al Ejército del Aire*

El plan inicial de ampliación no se llevó a cabo de momento, al menos en su aspecto legal, optándose por la solución de ampliar el Aeródromo de Villafría por su extremo N.O. con objeto de unirlo con el de Gamonal, del que estaba separado por el llamado Monte de Gamonal, propiedad de D. Pascual Moliner Escudero, con una superficie de 293.963 metros cuadrados.

El proyecto de unir ambos campos fue favorablemente acogido por el Ayuntamiento de Burgos, juzgando que con ello se conseguirían unas instalaciones de gran categoría que, por un lado, garantizarían la presencia permanente de importantes unidades del Ejército del Aire y, por otro, se ampliaban las posibilidades de desarrollo de la Aviación civil, tanto comercial como de viajeros, todo lo cual, en todos los casos, sería de gran beneficio para la ciudad. De acuerdo con estos principios, el 8 de agosto de 1941, el Ayuntamiento de Burgos compró el monte a su propietario pagando la cantidad de 80.000 pts. y, poco después, ofrecía dichos terrenos al Ejército del Aire, cuyo ministro era el General Yagüe, para el fin propuesto de unir los campos de Gamonal y Villafría.

Aceptados los terrenos por un Decreto de 6 de diciembre de dicho año, 1941, se daba carácter de urgencia a la instalación de ser-



vicios y ejecución de las obras necesarias en los campos que se pretendía unir.

Surgieron algunas dificultades relacionadas con la redacción del documento de transferencia de los nuevos terrenos, por lo cual el Ayuntamiento de Burgos, siempre dispuesto a ceder en lo que supusiera la defensa de los intereses de la ciudad y para no dilatar la ejecución del proyecto, —en este punto, no debe olvidarse que las negociaciones se desarrollaban el año 1941, con una muy concreta realidad e inevitables circunstancias de todo tipo—, por acuerdo del 31 de diciembre de 1941, decidió apearse de su derecho y modificar la cláusula condicionante impuesta para la cesión de los terrenos, en virtud de la cual éstos revertirían a la Ciudad en el caso de que alguna vez dejaran de ser utilizados por la Aviación.

Finalmente, el 29 de septiembre de 1942, se formalizó la escritura notarial de cesión de los terrenos, sin cláusula condicionante alguna.

En ellos se construyeron las nuevas instalaciones de residencia y acuartelamiento del Aeródromo de Villafría y, posteriormente, al declararse Burgos como Polo de Promoción Industrial, en el año 1964, una parte de los mismos, juntamente con todo el antiguo campo de aviación de Gamonal, fueron desafectados del uso para el que, al menos teóricamente se destinaron, cediéndose a varias empresas para sus instalaciones industriales.

## *2.ª fase. Expropiación de terrenos por el Ejército del Aire*

Esta segunda y última fase de la ampliación del Aeropuerto de Villafría es, sin duda, la que ofrece los aspectos más difíciles de precisar en su desarrollo por la complejidad del proceso seguido que, junto a su duración desde 1940 hasta su culminación el año 1947 y el elevado número de parcelas y propietarios, de distinta naturaleza jurídica, de las mismas que entraban en juego, presenta múltiples y diversas actuaciones en las que se mezclan en forma discontinua requisas y ocupaciones por razones de interés nacional, con los oportunos procesos administrativos de expropiación, con el correspondiente pago del justiprecio y legalización de la propiedad. Complejo proceso del que sólo conocemos una exigua parte de la documentación y sin posibilidad legal de acceder al conjunto más importante, de cuya existencia tenemos exacta noticia, así como del lugar en que se encuentra.

Unicamente conocemos al pormenor el proceso seguido en el caso de la parcela que, como hemos señalado, pertenecía a la Junta de Villayuda. El año 1940, el Ejército del Aire había ocupado provisionalmente, para atender a las necesidades ineludibles del servicio del Aeropuerto, unos terrenos lindantes al mismo, en la zona N.O. del campo, próximos a los hangares que, el año 1947, en el pago llamado de Loma Alta, que se describe como marcada con el número 79 en el plano general de fincas a expropiar, terreno clasificado como baldío, propiedad de la Junta Vecinal de Villayuda, de una extensión de 639,51 áreas y valorada en 500 pesetas por Ha. (Documento n.º 7). La ocupación "de facto" se mantuvo durante algún tiempo, sin problema alguno, hasta que el año 1947, por parte del Servicio de Propiedad del Ejército del Aire, con competencias para expropiaciones forzosas desde el año 1942, se llevó a cabo el expediente de expropiación (15) de dichos terrenos, legalizando su posesión y pasando "de iure" a ser propiedad el Ejército del Aire. El importe abonado a la Junta Vecinal de Villayuda fue, de acuerdo con la valoración realizada por el Perito de la Administración, de 4.215,64 pesetas, cantidad resultante de la suma de varios conceptos: 3.197,55, importe de las 6,3951 Ha. a razón de 500 pts. por Ha., más 95,92 pts. en concepto del "3% de afección de la finca" y, por último, 922,17 pts., por razón de "4 % de los intereses legales por 7 años", es decir, el tiempo que el Ejército del Aire había usado el terreno antes de la legalización de la expropiación. La escritura de traspaso de la propiedad de dicho terreno fue otorgada por ambas partes ante el notario D. Francisco Oficialdegui Arrasate, del Ilustre Colegio Notarial de Burgos, en fecha que ignoramos (16), en todo caso posterior al día 14 de agosto de 1947.

Es de suponer que, si no en su totalidad, algunos de estos terrenos, como en el ya señalado de la parcela perteneciente a la Junta Vecinal de Villayuda, ya estaban de hecho al servicio del Aeródromo, con lo que, en realidad, no se trataba sino de legalizar la posesión,

(15) Arch. Municipal. Burgos. Policía urbana, 8.283. Burgos, 14 de agosto de 1947. Escrito n.º 1.540 de la Delegación de Propiedades de la 5.ª Región Aérea, Servicio de Intendencia, Burgos. Sobre expropiación de terrenos para ampliación del Aeródromo de Villafría. Finca propiedad de la Junta Vecinal de Villayuda.

(16) No ha sido posible consultar la escritura notarial, como tampoco comprobar si se otorgaron escrituras correspondientes a otros terrenos, ya que dicho documento al ser de antigüedad inferior a 100 años, no es considerado como histórico y, de acuerdo con la vigente Legislación no se nos ha autorizado el acceso al mismo al no ser parte interesada.

mediante el oportuno proceso de expropiación y pago de la correspondiente indemnización.

Aun cuando no conocemos con igual detalle el proceso de expropiación de las restantes si tenemos un conocimiento suficiente y preciso sobre las otras parcelas.

Los datos con los que contamos son los que aporta el plano que incluimos en el anexo (Documento n.º 8), fechado en Valladolid el 25 de marzo de 1946, en el que se señalan las distintas porciones de terreno con indicación de su superficie, el número de parcelas afectadas y los propietarios de las mismas, junto con otros datos (17).

El análisis de los datos que nos ofrece la fuente señalada prueba, como hemos señalado, la discontinuidad del procedimiento seguido en el proceso de expropiación, ya que puede verse que cuatro de los lotes, carentes de numeración, están señalados con la inscripción "Propiedad del Ejército del Aire" desde 19 de enero, dos de ellos, 5 de febrero y 21 de julio de 1943, todos ellos, respectivamente, sumando entre los cuatro una superficie, que con cierta precisión, podemos evaluar en 13 Ha. 42 a. Terrenos que, curiosamente limitan por el N. y el S. en su casi totalidad con los de la Junta Vecinal de Villayuda, que fueron los primeros que, como hemos visto fueron objeto de legalización, después de los reseñados. Igualmente, es de destacar que todos estos lotes forman un todo único con el Monte de Gamonal cedido por el Ayuntamiento de Burgos, del que les separa la vía del ferrocarril Madrid-Irún. Era el conjunto de terrenos que más urgentemente convenía expropiar por cuanto era en ellos donde se realizarían las obras más importantes del remozado Aeropuerto de Villafría: edificios de acuartelamiento y residencia, en el Monte de Gamonal, y torre de mando y control de vuelo y hangares en las otras cinco parcelas.

Siempre de acuerdo con los datos del plano indicado, la mayor parte de los terrenos a expropiar estaba compuesta por 87 fincas, agrupadas en lotes mayores, con una superficie total de 65 Ha. y 82 a. —incluimos en este caso el terreno de la Junta Vecinal de Villayuda—, todas ellas situadas en la periferia del campo y en todas sus direcciones. Por su extensión destacan las parcelas compuestas por las fincas números 1 al 57 y 59 al 62, formando una superficie continua de 3252,7559 a., así como los terrenos pertenecientes a la extinguida Sociedad de Ferrocarril y Minas, con una extensión de 1796,80 a.

(17) Arch. Munic. Burgos. Policía urbana, 8.283.

A pesar de no poder acceder a las fuentes idóneas para la obtención de los datos correspondientes a las fechas de legalización de los terrenos, precio abonado por los mismos y otros detalles, puede afirmarse que el plan de ampliación del Aeropuerto se llevó a cabo en su totalidad, de acuerdo con lo previsto y señalado. Nos permite llegar a tal conclusión la comparación de la línea perimetral del campo señalada en el plano de 1946, con las que nos ofrecen otros posteriores, con una línea perimetral exactamente igual, como puede verse en el que adjuntamos (18) (Documento nº 9) que, aun cuando es de menor precisión, permite establecer la semejanza con plena exactitud.

#### *La superficie del Aeropuerto según los datos documentales*

De acuerdo con lo señalado y en función de los datos expuestos, y en tanto no se aporten en contrario pruebas de suficiente capacidad probatoria, al menos de una solidez equivalente a las que exponemos, y al margen de ciertas consideraciones, entre ellas las de carácter jurídico, que no son de nuestra competencia, la propiedad de los terrenos del Aeropuerto de Villafría se distribuye del siguiente modo:

JUNTA DEL AEROPUERTO DE VILAFRÍA (19)	132 Ha.
Por cesión del Ayuntamiento de Villafría	100 Ha.
Por compra	32 Ha.
EJÉRCITO DEL AIRE	99,25 Ha.
Por cesión del Ayto. de Burgos	22 Ha.
Por ocupación y posterior expropiación (20)	77,25 Ha.

#### CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO

##### *Obras realizadas por la Junta del Aeropuerto*

Inmediatamente después de entrar en posesión de los terrenos y sin esperar a la legalización de los mismos, la Junta del Aeropuerto

(18) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 460.

(19) La superficie asignada a la Junta del Aeropuerto es la que corresponde a la suma de las superficies adquiridas en las dos fases indicadas y según los datos documentales. No obstante, de acuerdo con los datos obrantes en el Catastro del Ministerio de Hacienda, donde este terreno consta como de "propietario desconocido", la superficie puede ser superior en más de 7 Ha., según hemos indicado.

(20) Superficie estimada. Calculada mediante triangulación de las distintas parcelas señaladas en el plano del Ejército del Aire del año 1946.

comenzó el estudio de las obras necesarias para poner en las condiciones más favorables el campo. De este modo, en la sesión de la Comisión Gestora celebrada el 11 de febrero de 1928 se acordó aceptar los terrenos del Ayuntamiento de Villafría y, a continuación, encargar un estudio para determinar el orden más conveniente de los trabajos a realizar. Todo ello, sin contar con los medios económicos necesarios, ya que hasta unos meses después, en el reunión de 9 de agosto, no se tomó el acuerdo de solicitar subvenciones de las instituciones burgalesas, en las que, curiosamente, se incluyeron los Casinos, para sufragar las obras.

En la reunión del 4 de septiembre de 1928 se daba cuenta de la concesión de una subvención de 50.000 pts. por parte del Ayuntamiento —al que sólo se le habían pedido 25.000 pts.—, otra de 29.000 pts. de la Diputación Provincial y otra de 5.000 pts. de la Cámara de la Propiedad Urbana. Contando con este dinero se acordó comenzar los trabajos. El 9 de septiembre, la Comisión Gestora aprobó el proyecto de amojonamiento, seguido a los pocos días, el 28 de septiembre, por la aprobación del proyecto de relleno y explanación presentado por la empresa Olasagasti.

La labor de amojonamiento del campo se hizo mediante la colocación de 6 mojones de hormigón, según puede verse en el plano (21) que adjuntamos (Documento n.º 10), en el que igualmente se señalan las zonas en que se pretendía realizar operaciones de allanamiento.

Las obras de allanamiento proyectadas, con un presupuesto de ejecución de 2.200 pts., tenían como única finalidad obtener las condiciones mínimas exigibles para el uso del campo. La insuficiencia de las mismas, igual que el costo pactado, quedó muy pronto de manifiesto, cuando la misma empresa Olasagasti, a mediados de diciembre presentó un nuevo presupuesto de 10.000 pts., casi cinco veces superior al inicial para completar los trabajos, en los que se incluyó el derribo del espolón existente, que había sido construido al utilizarse este terreno como Campo de Tiro de la guarnición militar de Burgos. Conocemos al detalle las características de estas obras gracias a la relación (22) que adjuntamos (Documento n.º 11).

Las obras ejecutadas en esta primera etapa no fueron, objetivamente consideradas, de gran importancia, si bien debe tenerse en

(21) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 460.

(22) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 460.

cuenta el prolongado silencio de la Dirección General de Aeronáutica en relación con los proyectos presentados por la Junta del Aeropuerto.

Durante los siguientes, desde 1929 hasta fines de 1934, muy pocas fueron las obras realizadas, de lo que nos ofrece una precisa imagen la liquidación contable hecha por la Junta de este período, en la que los ingresos ascendieron a 173.022,98 pts., en tanto que los gastos fueron de 80.521,63 pts., de las cuales 52.917,96 pts. corresponden a los pagos efectuados durante el año 1929, en cuya cantidad se incluyen el finiquito de pago de las obras hechas anteriormente. Los gastos de los años 1931 sumaron 4.343,67 pts. y los de los años 1932 y 1933, juntos, de 4.560,12 pts., cantidades que apenas si servían para cubrir el gasto del guarda del campo y los más indispensables gastos de mantenimiento. No obstante, como hemos señalado repetidamente, tal falta de actividad no es achacable a la Junta que, con una cantidad de unas 81.000 pts. disponibles, no hubiera dejado de realizar algunos de los proyectos ya elaborados.

La situación cambió a fines del año 1934. La Junta disponía de la cantidad de 94.297,30 pts. y, una vez salvados los obstáculos administrativos, especialmente la legalización de la propiedad del campo y la autorización de la Dirección General de Aeronáutica, se reanudaron las obras de allanamiento y explanación y se montó la estación de suministro de esencias y aceites. De los trabajos de allanamiento realizados hasta el 11 de julio de 1935 tenemos noticia exacta gracias al plano (23) que incluimos en el anexo documental (Documento n.º 12). Para el servicio de esencias y aceites se compraron los aparatos necesarios a la casa Harry Walker. Este servicio, cuyo proyecto fue de los primeros en realizarse el año 1928, se montó en esta ocasión con cierta rapidez, debido al acuerdo de la Junta, tomado el 17 de mayo de 1935, de que se pusiera el campo en condiciones para que pudiera servir como punto de socorro a la línea de aviones de Madrid a París.

A finales del año 1935 el Aeropuerto de Villafría contaba con los medios indispensables para servir como tal, por cuanto la Junta tomó el acuerdo, 5 de octubre, de dirigirse al Ministerio de la Guerra ofreciendo el uso condicionado del campo por parte de la Aeronáutica Militar y, al mismo, solicitaba que se reintegraran a Burgos las escuadrillas de aviones que se habían destinado a otros lugares al suprimirse el campo de aviación de Gamonal.

(23) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 460.



El Aeropuerto de Villafría comenzaba no sólo a contar con los medios técnicos indispensables, sino también, y acaso fue el factor decisivo en su posterior desarrollo, con la consideración de pieza clave en los planes de los organismos administrativos y militares superiores. Así, en la sesión de la Comisión Gestora del Aeropuerto del 12 de diciembre de 1935 –que es la última de la que conocemos el acta– se recoge la concesión de una subvención por parte de la Junta de Paro de 39.500 pts., para llevar a cabo el proyecto de balizamiento del campo, y otra de 20.000 pts. de la Junta Central de Aeropuertos. Esta última de gran interés, no tanto por la cuantía como por lo que suponía de reconocimiento de la importancia del Aeropuerto burgalés, al que se consideraba al mismo nivel que los de Vigo, Valencia y Málaga.

En la misma sesión se dio cuenta de la visita de inspección realizada en el campo de Villafría por una comisión de la Aeronáutica Militar, presidida por el General Goded, resultado de la cual fue la promesa de que se traería al campo burgalés una escuadrilla de aviones bimotores, en cuanto se compraran.

La fase definitiva de consolidación del Aeropuerto de Villafría en lo relativo a las obras de acondicionamiento e instalaciones se desarrolló desde finales del año 1936 hasta finales de 1938, en coincidencia plena con la fase más activa de la Guerra Civil española, en la que el campo de Villafría desempeñó, a juicio de los historiadores de la contienda, un decisivo papel, junto al campo de Gamonal, que recuperó su perdida actividad.

Sin embargo, a pesar de su uso preferentemente militar, el Aeropuerto de Villafría no alteró su jurisdicción inicial, de tal modo que la Junta del Aeropuerto fue la encargada, como desde su origen, de decidir las obras a realizar, elaborar los correspondientes proyectos y, por último, ejecutarlos y pagarlos con sus propios medios económicos, de tal manera que, cuando éstos faltaron, disminuyó el ritmo de los trabajos o se paralizaron totalmente. El uso militar del campo al servicio de las necesidades de la guerra influyó, como se señala repetidamente, en la forma de realizar algunas de las obras y en la adopción de medidas provisionales para dotar al campo de algunos servicios ya proyectados, pero cuya ejecución estaba prevista a más largo plazo.

El número e importancia de las obras realizadas en este período merece una consideración pormenorizada que podemos realizar gracias a la documentación conservada (24).

(24) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 472.

### *Drenaje y avenamiento*

Las condiciones naturales del campo eran magníficas, aunque, como en toda obra natural, fue necesario el perfeccionamiento de las mismas en algunos aspectos. Labor especialmente necesaria en aquellos lugares en que las condiciones naturales habían sido alteradas por la construcción del ferrocarril Madrid-Irún y el de la Compañía Minera, la carretera N-1, de Madrid a Irún y las instalaciones de CAMPSA, todas ellas lindantes con el campo.

Ante todo, hubo que corregir los efectos sobre el campo de las obras antes señaladas especialmente el ferrocarril y la carretera, que habían alterado sustancialmente el drenaje natural del campo, por lo que fue necesario construir una alcantarilla profunda para el desagüe de las construcciones que se levantarán para el servicio del campo y, sobre todo, el de una vaguada existente junto a las instalaciones de CAMPSA y el ferrocarril de Madrid a Irún. Para ello se colocó una tubería de tres modelos, en su mayor parte formada por piezas especiales de hormigón de 35 y 40 cm. de diámetro, fabricadas en el propio Aeropuerto, y una longitud de 7.527 m. a lo largo de un recorrido escrupulosamente calculado, con el número suficiente de pozos registro. Esta obra se completó con otras conducciones de menor importancia para el avenamiento general del terreno.

Aparte, es decir, sin relación con el sistema anterior, en la zona S.O. del campo se dispuso el avenamiento mediante una tubería de 140 m. de longitud que, cruzando unos terrenos particulares, desagaba en un arroyo un poco alejado del campo.

### *Obras de explanación y allanamiento*

Igualmente, a pesar de las condiciones del suelo y lo llano de su superficie en general, era necesario realizar operaciones de allanamiento de algunas de las partes que, como hemos visto, se iniciaron el año 1928 y continuaron posteriormente. Pero estas labores habían sido de alcance muy limitado, ya que sólo se pretendía conseguir una pista adecuada para el despegue y aterrizaje de los aviones y de escaso empleo. Por el contrario, se pensaba en construir un verdadero campo de aviación, preparado para trazar sobre su superficie varias pistas y para prestar servicio ininterrumpido en caso necesario. Situación que se plantearía, con el inicio de la Guerra española, pocos meses después de iniciada esta decisiva fase de trabajos.

Para ello, era necesario rellenar todas las irregularidades del terreno, no sólo las hondonadas, con objeto de que la pendiente no sobrepasara un desnivel del 2%, de acuerdo con las condiciones señaladas por la Ley para este tipo de instalaciones, para lo cual, previamente se había levantado un minucioso plano topográfico. Las obras de allanamiento comenzaron rellenando una hondonada situada en el lado N. del campo. Desde el primer momento se procedió con el más riguroso sentido técnico, económico y funcional. Por ello se descartó el empleo de carros y camionetas para hacer el traslado de las tierras necesarias para la colmatación de las hondonadas. Juzgando con gran previsión que el repetido tránsito por el campo de tales vehículos produciría depresiones y rodaduras, se optó por el traslado mediante vagonetas, para lo cual se alquilaron 2 kms. de vías desmontables y 24 vagonetas, así como 5 máquinas apisonadoras. La preparación del campo, además de la explanación de las hondonadas mediante relleno y apisonamiento, incluía la extensión de una capa de gravilla, igualmente apisonada.

Las labores anteriores se comenzaron a fines del año 1935 y se desarrollaban de acuerdo con el ritmo previsto, pero el inicio de la Guerra Civil convirtió el Aeropuerto de Villafría en elemento de vital importancia para las operaciones militares en el frente del N., como base de la aviación militar. Las necesidades militares exigieron dejar expedita la superficie del campo de cualquier obstáculo, lo que obligó a levantar los dos kilómetros de vías instalados para las vagonetas, y que el transporte de tierras se hiciera mediante el sistema previamente desechado, mediante camionetas y carros, cuyas rodaduras obligaban, en determinados lugares, a un constante cuidado para suprimirlas y, además, se hizo más lento el trabajo. Para colmo, dada la urgente necesidad de contar con el suficiente número de pistas de aterrizaje y despegue y superficies de estacionamiento, fue necesario forzar el trabajo de las máquinas apisonadoras, con el resultado de que de las 5 con que se iniciaron los trabajos, a mediados del año 1937, se había averiado 3. No obstante el Aeropuerto de Villafría, en 1937, cumplía a la perfección sus funciones militares a través de las obras realizadas, con la consolidación y puesta en servicio de más de 40 Ha. de terreno.

La importancia de la labor realizada en esta fase del acondicionamiento del campo de Villafría es fácil deducirla, considerando que el movimiento de tierras que se hizo fue de unos 176.000 metros cúbicos.

bicos, y se trasladaron al campo desde los predios vecinos 36.000 metros cúbicos de tierras.

### *Servicio de combustibles y viajeros*

Los indispensables trabajos de allanamiento anteriores se completaron con una serie de instalaciones no menos indispensables, como las de depósitos subterráneos de combustible y aceite, de los que se carecía hasta entonces y, aunque ya se contaba con los aparatos, se completó la dotación con otros nuevos para abastecer los aviones mediante camiones-cubas (25).

El servicio de administración y viajeros del Aeropuerto carecía de edificios adecuados. Se proyectó hacer un edificio, pero dada la urgencia de cubrir esta necesidad se optó por instalar dos casas de madera, cada una de 166 metros cuadrados de superficie, que habían sido utilizadas durante la construcción del ferrocarril Santander-Mediterráneo, que se trajeron desde sus lugares originales, respectivamente Peñahorada y Hontoria del Pinar. Levantadas sobre una cimentación adecuada, una de ellas se preparó para servir de estación de viajeros (Documento n.º 13), mediante una nueva distribución para atender todos los servicios, con una cocina, cuarto de baño y calefacción central, completándose con un recinto subterráneo, excavado exactamente debajo de la casa y debidamente fortificado, para servir de refugio en caso de bombardeo, con capacidad para 100 personas. Este edificio, al parecer, cumplió sus funciones con los viajeros de la línea de Lufthansa, con vuelos regulares entre Lisboa y Berlín, con una de sus escalas en el Aeropuerto burgalés. La otra casa de madera se instaló sin modificar su distribución original, con 4 dormitorios, sala, comedor, despensa y cuarto de baño, destinándose el sótano a almacén. En principio se pensó decorarlas en su interior, pero no se hizo al ser destinadas a las necesidades de la guerra.

No obstante, estos dos edificios, siempre fueron considerados como provisionales, ya que estaba en estudio y en fase muy avanzada el proyecto para la construcción de un edificio definitivo que, siempre la guerra, había dejado en suspenso. Se pensaba dedicar en su planta baja a los servicios comunes del Aeropuerto, en tanto que la planta superior se dedicaría a habitaciones, bar y restaurante y domicilio social del Club Aéreo.

(25) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 467.

### *Abastecimiento de agua potable*

Otro servicio que se juzgó indispensable fue el del abastecimiento de aguas. Fue uno de aspectos más difíciles de solucionar por la carencia en las proximidades del campo de manantiales de agua adecuada para el consumo humano y, los que existían, con caudal insuficiente para cubrir las necesidades. El Ingeniero de Obras Públicas, Sr. Rodríguez Arango, dedicó largo tiempo a la búsqueda de un manantial de agua y, después de un detenido estudio de la zona, se decidió aprovechar las aguas del manantial llamado "Caurones", sito en el término municipal de Cótar, que proporcionaba un caudal de 2 litros por segundo, que en época de estiaje se reducía a la mitad, lo que se juzgó suficiente para atender las necesidades del campo presentes y futuras. Era necesario hacer una conducción de casi 5.000 m. de longitud. En aquel momento, no se disponía más que de 100 m. de tubos de hierro usados y de uralita y, por otra, el pleno desarrollo de la guerra en el frente del N. hacía imposible obtener de las fábricas de Bilbao la cantidad suficiente de tubería.

La solución que se consideró más adecuada, sobre todo por la disponibilidad de materiales, fue construir un depósito de reserva de 100 metros cúbicos de capacidad, situado a mitad del camino entre el manantial y el Aeropuerto, al que se conduciría el agua por un pequeño canal construido con piezas especiales de cemento, fabricadas a pie de obra. Con ello se logró reducir a la mitad la tubería necesaria, faltando solamente 2.400 metros del recorrido. El problema tuvo feliz solución gracias a la toma de Bilbao por la tropas de Franco, y la adquisición inmediata de la tubería necesaria.

De este modo quedaba completada la instalación del servicio de agua potable mediante un depósito de captación, del que arrancaba un canal con capacidad para conducir 7 litros por segundo, que vertía en un depósito subterráneo de 100 metros cúbicos de capacidad y, desde este hasta el Aeropuerto, una tubería de conducción de hierro forrado de 10 cm. de diámetro, 2.500 m. de longitud y una resistencia a la presión de 20 atmósferas.

### *Carretera de acceso (26)*

Aunque no se construyó en estos momento, si se proyectó un nuevo acceso al Aeropuerto para sustituir al antiguo camino, que atravesaba el ferrocarril por un paso elevado próximo a las agujas de entrada a la estación de Villafría, pero, a continuación, debía atravesarse un paso a nivel sobre la vía apartadero de las instalaciones de CAMPSA, lo que era muy peligroso y había provocado ya dos accidentes, sin daños personales. Se trataba de un acceso totalmente inadecuado en cuanto aumentara el tráfico, como era de esperar en cuanto se normalizara la situación, se completaran las instalaciones y el Aeródromo comenzara a funcionar plenamente.

Para sustituir este camino se proyectó y replanteó una carretera de 8 m. de anchura y 1.200 m. de longitud, que se iniciaba en la carretera de Madrid a Irún, cerca de la primera casa del pueblo de Villafría, que cruzaba el ferrocarril mediante un paso elevado contiguo a las agujas de salida —en dirección a Irún—, aprovechando una trinchera que había en dicho punto, con lo que se reducía la luz del paso sobre el ferrocarril a 10 m. y una pendiente máxima hacia el lado de Burgos del 9 %, con dos curvas de 100 m. de radio.

Esta carretera es la única obra proyectada e iniciada que la Junta no pudo ejecutar en su totalidad, por haberse terminado los fondos disponibles. Si bien se construyó lo más importante, dejando sin hacer una pequeña parte del afirmado.

### *Suministro de energía eléctrica e iluminación*

Como culminación de las obras anteriores y para dotar al Aeropuerto de este servicio fundamental la Junta del mismo construyó una línea eléctrica trifásica de 15.000 voltios que, partiendo desde el transformador general de Gamonal de la Sociedad "Saltos del Duero", llegaba al Aeropuerto, donde un transformador de 100 K.V.A., con todos los aparatos usuales, la convertía en corriente de 230 voltios.

Al mismo tiempo se hizo el proyecto de balizamiento luminoso del campo, mediante 50 balizas, a las que suministraría energía eléctrica a través de cables subterráneos, para asegurar una mínima caída de tensión y, en consecuencia, una buena y constante ilumina-

---

(26) La carretera construida por la Junta no es la que actualmente sirve de acceso al Aeródromo, que fue contruida en fecha posterior por el Ejército del Aire.



ción. Se debía completar con 12 luces de obstáculos para señalar la presencia de los depósitos de CAMPSA, la estación de Villafría y los edificios de la Sociedad Ferrocarril y Minas de Burgos.

Una vez delimitado el campo y los obstáculos se construiría un faro giratorio de situación, con lámparas de 1.500 kilovatios. Con independencia del anterior, otro faro de destello, que debía dar la letra B, inicial de Burgos, con lámpara de 300 vatios y faro de aterrizaje de 6 K.V.A..

Toda esta instalación permitiría iluminar un amplio espacio, en el que sería posible trazar tres pistas 600 x 300 m., una en sentido normal y dos inclinadas.

#### *Servicio meteorológico y de radio-faro*

Esta parte del programa de servicios no se consideró imprescindible, por juzgar los miembros de la Junta del Aeropuerto que quedaban perfectamente cubiertos con las instalaciones del Estado. Aún cuando se señaló que más adelante sería necesario establecerlos. En esos momentos —año 1937— con objeto de atender a las necesidades militares funcionaban faros improvisados, cedidos por el Ayuntamiento de Burgos, que jalonaban puntos alejados del Aeropuerto y permitían a los pilotos encontrar con facilidad el campo en el caso de vuelos nocturnos.

#### *Otras instalaciones*

El mes de mayo de 1937 se había hecho o estaba en avanzado estado de construcción todo lo anteriormente señalado a cargo de la Junta del Aeropuerto. Faltaba construir un hangar, que se había proyectado inicialmente con unas dimensiones de 23,5 x 20 m., pero que se consideraba sería insuficiente, por lo cual el Arquitecto Municipal, D. Luis Martínez, y el Ingeniero Obras Públicas, Sr. Rodríguez Arango, estaban estudiando su ampliación.

#### *Medios económicos de la Junta y su empleo en las obras del Aeropuerto*

Al final del año 1937, por ir agotándose los fondos económicos de que disponía la Junta del Aeropuerto de Villafría, el Ingeniero, Sr. Arango, pidió que se hiciera un avance de liquidación de lo realizado hasta entonces, con objeto de conocer exactamente los fondos

existentes para limitar los trabajos que se venían haciendo y seleccionar los que se considerara más conveniente continuar, después de haber reservado una cantidad para el pago de los jornales del guarda del Aeropuerto.

El resultado de esta liquidación fue:

#### *Ingresos*

Existente en Caja el día 1 de enero de 1937	99.730,17 pts.
Obtenidas en la Suscr. Pro-Aviación "Burgos" (27)	515.026,15
Intereses	6.265,84
Otros ingresos	371,80
<i>TOTAL INGRESOS</i>	<i>621.393,96</i>

#### *Gastos*

Los pagos por obras hasta el día 10 de enero de 1938 fueron:

	<i>Pres. ej. mat.</i>	<i>Pres. por adm.</i>
Allanamiento y explanación del terreno	224.971,38	242.969,08
Edificios provisionales y refugio	47.790,31	51.613,52
Abastecimiento de aguas	78.750,68	81.900,61
Carretera de acceso	156.285,74	164.100,03
<i>TOTALES</i>	<i>507.798,11</i>	<i>540.583,24</i>
<i>SALDO el día 10 de enero de 1938</i>		<i>14.166,54</i>
<i>Reserv. para sueldo guarda e imprevistos</i>		<i>10.246,45</i>

En consecuencia la Junta podía disponer de 3.920,09. pts. para continuar haciendo las obras proyectadas.

Estos fondos permitieron que se fueran realizando las obras al mismo tiempo que se proyectaban, de manera que, comenzadas en enero de 1937, en marzo de 1938 estaban terminadas en su práctica totalidad.

(27) Se refiere a la suscripción popular promovida para obtener el dinero suficiente con el que adquirir un avión que, llevando el nombre de Burgos, se pondría a disposición del Ejército del Aire. Pero, una vez terminada, con gran éxito de recaudación, se consideró más oportuno destinar la cantidad recogida -unas 530.000 pesetas- para llevar a cabo las obras reseñadas. Se pensó que, de esta forma, el beneficio sería doblemente útil para el Ejército del Aire, que contaría con unas instalaciones adecuadas a sus necesidades y, terminada la contienda, para la ciudad de Burgos, mediante su utilización para fines civiles.

## INICIATIVAS PARA USOS CIVILES DEL AERÓDROMO DE VILLAGRÍA

No al margen del uso que se pretendía, sino más bien como complemento del mismo, la Junta del Aeropuerto de Burgos tomó el acuerdo, en octubre de 1928, es decir, incluso antes de que el campo reuniera unas condiciones mínimas de utilización, de solicitar la creación de un Aero Club, tal como los ya existentes en Sevilla y Madrid. En relación con dicha idea, se tomó el acuerdo de hacer publicidad del nuevo Aeropuerto burgalés, con objeto no sólo de dar a conocer su existencia, sino también de contrarrestar la atracción que pudieran ejercer en detrimento del burgalés los aeropuertos de Irún y San Sebastián, sobre todo en Santander y su entorno, que se pretendían captar como futuros e importantes usuarios del campo de Villafraía (28).

El año 1934, se volvió a insistir en la creación del Aero Club, esta vez con la denominación de Aero Club de Castilla, ya que se pensó que con ello todas las provincias castellanas se sentirían vinculadas al proyecto (29).

Incluso desde tiempos anteriores a la existencia del Aeropuerto de Villafraía se manifestaron en Burgos, como ya hemos apuntado, una serie de iniciativas públicas y privadas en relación con la Aviación civil, en su doble vertiente de transporte de pasajeros y mercancías. El proyecto más antiguo se data el año 1924, en que Burgos aparece como uno de los puntos fundamentales —la 3.<sup>a</sup> escala— en la ruta de la línea aérea que uniría San Sebastián con las Islas Canarias (30).

Un proyecto similar fue el de una Sociedad Anónima, representada por D. José Calderón y G. de Rueda, para la explotación de líneas aéreas que incluyeran a Burgos como una de sus etapas (31).

Además de cuanto ya hemos reseñado, merece destacarse la continua preocupación de las instituciones y organismos locales para dotar a Burgos de servicios en relación con la Aviación. Proyectos basados en todos los casos en el Aeropuerto de Villafraía ya militarizado y denominado Aeródromo, es decir, posteriores al año 1941.

(28) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 481. En el expediente se guardan ejemplares de diversos diarios, entre ellos "Diario de Burgos" y "La Voz de Cantabria", éste publicado en Santander, con la publicidad del Aeropuerto de Burgos.

(29) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 485

(30) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 492, 3.<sup>a</sup> pieza.

(31) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 463.

Entre otros destaca la petición del Ayuntamiento al Ministro del Aire, en julio de 1946, para que se clasificara el Aeropuerto Nacional de Villafría como aduanero (32).

Otra iniciativa, esta vez de la Comisión de Turismo Provincial de Burgos, fue la solicitud hecha el año 1965 al Ministerio del Aire para que autorizara que los aviones comerciales pudieran hacer escala en Burgos, siempre que lo desearan (33).

El año 1968, el Ayuntamiento de Burgos insistía ante el Ministerio del Aire para que autorizara los servicios de vuelos civiles en Villafría (34).

Una vez más el Ayuntamiento de Burgos, el año 1971, pedía al Ministerio del Aire la apertura al tráfico aéreo civil nacional del Aeródromo de Villafría (35).

Una petición análoga, pero esta vez propuesta por el Real Aero Club de Burgos, se elevaba al Ministerio para que considerara la oportunidad de utilizar el Aeródromo de Villafría por la Aviación civil (36).

---

(32) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 345.

(33) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 839.

(34) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 832.

(35) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 880.

(36) Arch. Munic. Burgos. Fomento, 1206.

## Sesión de 5 de Noviembre de 1934

En la Ciudad de Burgos a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y cuatro, se reunieron a las doce horas en el despacho de la Abadía, en la Sala Convencional, previa convocatoria circulada al efecto en la que se indican los asuntos a tratar, los Srs. Manuel Santamaria, Oscar Medda y Presidente de la Comisión Central del Aeropuerto Nacional de Burgos, Don Peribano Segura, Don Severino Martín, Depositario, Don José Luis Luciano Martínez, Arquitecto Municipal, y Don Juan José Fernández-Nella y Doña. Secretaria.

El Sr. Medda, explicó debidamente la falta de asistencia.

Sobre el tema de la sesión celebrada el día seis de Mayo próximo pasado, se aprobó unánimemente.

A continuación se trató de la enajenación del campo a nombre del Aeropuerto, quedando enterada la Comisión de las dificultades surgidas para verificarlo y de haberse puesto ya unánimemente los expedientes que delimitan el campo y que habían sido avanzados; así como de haberse levantado por el Sr. Arquitecto y personal auxiliar la planas correspondientes para poder realizar la inscripción de posesión del terreno. Respecto a la acción de los terrenos al Estado por medio de una instancia, se estimó que siendo estos del Aeropuerto y la Junta un organismo dependiente directamente de la Dirección General de Aeronáutica, no es necesaria esta acción.

Así mismo se acordó que por el Sr. Depositario-Pagador se expida una certificación del estado económico de la Junta con objeto de remitirla a la Dirección.

También se acordó remitir una de las dos copias que obran en Secretaría del proyecto de Aeropuerto Nacional, de los Srs. Llanueta y Morales, a la Dirección General de Aeronáutica, por intermedio del Ministro Don Carlos de Velasco, haciéndose este envío a título de devolución, una vez estudiado el asunto, y por si se hubiera calificado el expediente que se envió a la Dirección General de Navegación.

Finalmente se adoptó el acuerdo de pedir por intermedio de dicho Sr. y al mismo Organismo, un oficio instando la rápida aprobación del proyecto con sus presen-

1. Acta de la sesión de la Junta del Aeropuerto de Villafría, celebrada el 5 de noviembre de 1934, en que la Junta considera es un organismo dependiente de la Dirección General de Aeronáutica.

otorgado los beneficios de la adopción para determinar las zonas o partes de su término municipal aunque en estas zonas o partes disfruten del régimen de la adopción plena.

**Artículo décimoctavo.**—Se autoriza al Ministro de la Gobernación para dictar las complementarias que precise la aplicación de esta Ley.

**Artículo décimonoveno.**—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a las Ley, aplicándose, en lo no previsto en ella, las generales que regulan la vida Municipal.

Así lo dispongo por la presente Ley, dada en Madrid a trece de julio de mil novecientos cuarenta.

FRANCISCO FRANCO

**LEY DE 12 DE JULIO DE 1940 por la que se organiza el Ministerio del Aire.**

La necesidad de que el Ministerio del Aire creado por Ley de ocho de agosto de mil novecientos treinta y nueve, pudiera recoger desde el primer momento cuanto le era atribuido suprimirse el Ministerio de Defensa Nacional, y desglosar sus cometidos en los tres Ministerios del Ejército, de Marina y del Aire, hizo que por Decreto de primero de septiembre del año (BOLETÍN OFICIAL número doscientos cuarenta y ocho) se le diera una organización provisional, al objeto de que la tramitación y despacho de los asuntos no tuviera solución de continuidad y los servicios no padecieran por falta de órgano adecuado para regirlos, confusión de funciones entre los que pudieran entender de ellos.

Resuelto ese problema, llega el momento de señalar la organización definitiva del Departamento mediante disposición de igual fuerza legal que la que organiza los otros Ministerios.

En su virtud,

**DISPONGO:**

**Artículo primero.**—El mando en paz y en guerra del Ejército del Aire corresponde al Jefe del Ejército Aéreo, en su calidad de Jefe del Estado Mayor Generalísimo de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire.

Este mando será ejercido en tiempo de paz y por su delegación por el Ministro del Aire, que dispondrá de los organismos centrales siguientes:

- La Secretaría General.
- El Estado Mayor del Aire.
- La Subsecretaría del Aire.
- La Jurisdicción Central Aérea.
- La Asesoría Jurídica.

El Consejo Superior Aeronáutico formará también parte del Ministerio como órgano asesor.

**Artículo segundo.**—Son funciones de la Secretaría General:

Las relaciones con la Presidencia del Gobierno, con los Ministerios y con los organismos del Estado; la coordinación entre el Estado Mayor y la Subsecretaría; la redacción de Leyes y Decretos y preparación de expedientes que hayan de someterse al Consejo de Ministros; el registro y distribución de los asuntos y despacho de los de carácter general que no correspondan a otras Dependencias del Ministerio; la publicación y administración del «Boletín Oficial» del Ministerio del Aire; asuntos del personal con destino en el Ministerio y todo lo referente al servicio y régimen interior del mismo.

Tendrá, además, a su cargo el Archivo, la Biblioteca y la Imprenta y Talleres Gráficos del Ministerio.



## JEFATURA DEL ESTADO

Y DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1940 por la que se modifica el Decreto-ley de 19 de julio de 1927 referente a Aeropuertos.

Los Aeropuertos Nacionales fueron creados y organizados por Decreto-ley de diecinueve de julio de novecientos veintisiete. Las actuales necesidades del Tráfico Aéreo y los problemas técnicos y orgánicos que ha planteado, imponen una revisión de aquellas normas respetando cuanto en ellas hay de aplicación actual, modificando algunos preceptos orgánicos, y estableciendo, por razón de interés público, algunas restricciones en el libre uso de la propiedad dentro de las zonas de acceso a los Aeropuertos. En su virtud, por la presente Ley,

DISPONGO:

### CAPITULO I

#### Clasificación y régimen de los Aeropuertos

Artículo primero.—Se entenderá por Aeródromo cualquier terreno o superficie de agua dispuesto para la llegada, asistencia y partida de aeronaves.

Se entenderá por Aeropuerto cualquier Aeródromo dotado de todos los Servicios auxiliares de la navegación, preparado para el aterrizaje en todas circunstancias y provisto de medios de asistencia al aterrizaje y al personal navegante.

Por Aeródromo eventual se entenderá todo lugar utilizable, en caso de necesidad, para la llegada y salida de aeronaves.

Artículo segundo.—Los Aeropuertos se clasificarán en Militares, Comerciales y Privados. Con carácter provisional, y en tanto la red de líneas aéreas no disponga de Aeropuertos propios, ciertos Aeropuertos Militares podrán ser declarados abiertos al tráfico.

Artículo tercero.—Los Aeródromos permanentes o eventuales se clasificarán en Militares y Privados.

Artículo cuarto.—Los Aeródromos y Aeropuertos Militares y Comerciales serán establecidos por el Ministerio del Aire. El Estado podrá, sin embargo, aceptar la cooperación que le sea ofrecida por Corporaciones o Entidades públicas o privadas, las cuales designarán una representación cerca de los Organismos del Ministerio del Aire para colaborar en el proyecto y ejecución de las obras, en la forma y forma que en cada caso se determine.

Artículo quinto.—El establecimiento de Aeródromos y Aeropuertos privados solamente podrá ser permitido a Corporaciones y Entidades Nacionales, mediante concesiones especiales del Ministerio del Aire, cuya aprobación habrán de someterse los correspondientes proyectos y normas de servicio, y que inscribirán su construcción y funcionamiento. Reconocerán en tiempo de paz servidumbre de aterrizaje toda aeronave oficial, y, en caso de fuerza mayor, a las particulares. En la movilización pasarán a depender de la Región Aérea en que estuviesen situados.

Artículo sexto.—Por necesidades circunstanciales de índole militar, o por conveniencia de la navegación civil, podrán ser instalados Aeródromos eventuales por el Ministerio del Aire o por Corporaciones Nacionales. Su establecimiento y su régimen se regularán por los preceptos anteriormente previstos.

Artículo séptimo.—Los Aeropuertos Militares o Comerciales que hayan de utilizar superficies de agua en el litoral, serán establecidos, previo acuerdo, con los Ministerios de Marina y Obras Públicas.

Si las zonas asignadas no interesasen a la navegación marítima, serán atribuidas, con carácter extensivo, al Aeropuerto que, en este caso, se regirá por las mismas normas establecidas para los situados en el interior, observando, sin embargo, en cuanto se refiere a la disciplina y servicios de embarcación, las disposiciones de la legislación marítima vigente.

Si, por el contrario, la superficie del Aeropuerto o sus zonas de acceso, se hallasen dentro de un puerto marítimo, o en zona que interese a la navegación marítima, se reglamentarán los servicios aeroportuarios, de acuerdo con lo preceptuado en el Decreto-ley de Puertos, de diecinueve de enero de mil novecientos veintiocho.

Artículo octavo.—La gestión técnica y administrativa de los Aeropuertos Comerciales incurrirá a

3. Ley de 2 de noviembre de 1940 por la que se modifica el Decreto-Ley de 19 de julio de 1927 referente a Aeropuertos y se suprime la Junta Central y las Locales.

Página 1774

BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO

12 marzo 1941

Habilitado de dicha Arma don Miguel Cobo Guzmán, quedando en la situación de disponible forzoso en la Segunda Región Militar.

Madrid, 7 de marzo de 1941.

VARELA

Destinos

ORDEN de 8 de marzo de 1941 por la que se confirma en su actual destino al Oficial primero de Oficinas Militares don José Gilbert Rodríguez.

A propuesta del Coronel Jefe Director de la Milicia de F. E. T. y de las J. O. N. S., se confirma en el destino que le fué asignado por Orden de 23 de abril último (D. O. núm. 93), al Oficial primero de Oficinas Militares don José Gilbert Rodríguez, reintegrado por Orden de 22 de febrero (D. O. núm. 45).

Madrid, 8 de marzo de 1941.

VARELA

Disponibles

ORDEN de 10 de marzo de 1941 por la que quedan en las situaciones que se indican los Oficiales de Infantería que se relacionan.

Quedan en las situaciones que se indican los Oficiales de Infantería relacionados a continuación, surtiendo efectos administrativos a partir de la revista de Comisario del presente mes:

Tenientes

Don Vicente Carrasco Raetz, disponible forzoso en Tánger, por causar baja en la Mehal-a Jallifana de Tetuán número 1.

Don Juan Simón García, disponible forzoso en Arcila, por causar baja en la Mehal-a de Tetuán número 1.

Tenientes Provisionales

Don Ricardo Fernández Martínez, a disposición del General Jefe del Ejército de Marruecos, por cesar en la Mehal-a Jallifana del Rif número 5.

Don Manuel García Negrotto, a disposición del Capitán General de la Segunda Región Militar, por cesar de reemplazo por herido.

Madrid, 10 de marzo de 1941.

VARELA

## MINISTERIO DEL AIRE

## COMISIONES

ORDEN de 6 de marzo de 1941 por la que se crea una Comisión Liquidadora que entienda en la disuelta Junta Central de Aeropuertos.

Dispuesta en la Ley de Aeropuertos la disolución de la Junta Central de Aeropuertos, así como de las Locales que existían nombradas, se crea con esta fecha una Comisión Liquidadora de las mismas, a la que rendirán sus cuentas y documentación, transmitiéndole, asimismo las obligaciones que tengan contraídas. El resultado de esta liquidación será elevado por la Comisión a este Ministerio para conocimiento y aprobación y una vez acordada ésta, será transferido a los Organismos que correspondan de este Ministerio.

La Comisión Liquidadora será presidida por el Director General de Aviación Civil y formarán parte como Vocales, actuando uno de ellos de Secretario, el Jefe de la Sección de Tráfico Aéreo y un Jefe de Intendencia, nombrado por la Intendencia General de este Ministerio.

Madrid, 6 de marzo de 1941.

VIGON

## Bajas

ORDEN de 6 de marzo de 1941 por la que se dispone, a petición del interesado, cause baja en el Ejército del Aire, quedando a disposición del de Tierra, el Teniente Provisional Auxiliar de Estado Mayor don Luis Pérez Lombard.

A petición del interesado, causa baja en el Ejército del Aire, quedando a disposición del de Tierra, de donde procede, el Teniente Provisional Auxiliar de Estado Mayor que en la actualidad se encuentra agregado a la Dirección General de Industria y Material de este Ministerio, don Luis Pérez Lombard.

Madrid, 6 de marzo de 1941.

VIGON

## Destinos

ORDEN de 6 de marzo de 1941 por la que se ratifica en sus destinos a los Oficiales don Domingo García Fontecha y don Baldomero Azcona Mora.

Asignadas a Oficinas segundas del Cuerpo de Oficinas Militares por Orden de fecha 5 del actual (D. O. del Ministerio del Ejército núm. 54), y con efectos administrativos a partir de la revista del corriente mes, los Escribientes de primera del mencionado Cuerpo don Domingo García Fontecha y don Baldomero Azcona Mora, se les

confirma en su nuevo empleo en los destinos que desempeñaban en la Dirección General de Personal de este Ministerio y Secretaría particular del Ministro, respectivamente.

Madrid, 6 de marzo de 1941.

VIGON

## MINISTERIO DE JUSTICIA

ORDENES de 26 de febrero de 1941 por las que se nombran Archiveros de Protocolos de los distritos notariales de Tarragona y Valls a los Notarios de dichos puntos.

Ilmo. Sr.: En virtud de lo dispuesto en los artículos 293 y 294 del vigente Reglamento del Notariado.

Este Ministerio, a propuesta de esa Dirección General, ha tenido a bien nombrar para el cargo vacante de Archivero de Protocolos del distrito notarial de Tarragona, a don Pascual Mas y Mas, Notario de dicho punto.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 26 de febrero de 1941.

BILBAO EGUIA

Ilmo. Sr. Director general de los Registros y del Notariado.

Ilmo. Sr.: En virtud de lo dispuesto en los artículos 293 y 294 del vigente Reglamento del Notariado.

Este Ministerio, a propuesta de esa Dirección General, ha tenido a bien nombrar para el cargo vacante de Archivero de Protocolos del distrito notarial de Valls, a don Pedro Lluch Partegás, Notario de dicho punto.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 26 de febrero de 1941.

BILBAO EGUIA

Ilmo. Sr. Director general de los Registros y del Notariado.

ORDEN de 1 de marzo de 1941 por la que se nombra Inspector Central de Prisiones a don Miguel Solbes Aguilar.

Ilmo. Sr.: Por Orden del Ministerio de la Gobernación de 19 de febrero último se admitió la renuncia de Inspector Central de Prisiones al Médico del Cuerpo de Sanidad Nacional don Diego Hernández Pacheco, proponiendo para dicho cargo a don Miguel Solbes Aguilar.

Este Ministerio, de conformidad con

4. Orden de 6 de marzo de 1941 por la que se crea una Comisión Liquidadora que entienda en la disuelta Junta de Aeropuertos.

# GOBIERNO DE LA NACION

## MINISTERIO DEL EJERCITO

### DIRECCION GENERAL DE RECLUTAMIENTO Y PERSONAL

#### Destinos

ORDEN de 31 de mayo de 1944 por la que se dispone se incorpore a su anterior destino al Sargento Practicante asimilado don Eduardo García Clar.

Por haber causado baja en Mérida el Sargento Practicante asimilado don Eduardo García Clar, cosa en la situación prevenida en el párrafo segundo del artículo segundo del Decreto de 23 de septiembre de 1939 (Oficio Oficial núm. 4), debiendo incorporarse a su anterior destino del Hospital Militar de Algeciras.

Madrid, 31 de mayo de 1944.

#### ASENSIO

## MINISTERIO DEL AIRE

ORDEN de 22 de mayo de 1944 por la que se dispone la disolución de la Comisión Liquidadora de las Juntas de Aeropuertos Nacionales.

Aprobada por este Ministerio la liquidación de las Juntas General de Aeropuertos y las Locales que existían nombradas, que ha sido presentada por la Comisión Liquidadora de las Juntas de Aeropuertos Nacionales nombrada por Orden de 6 de marzo de 1941 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO núm. 71), con esta fecha se dispone la disolución de la expresada Comisión una vez finalizados los cometidos para los que fue creada.

Madrid, 22 de mayo de 1944.

#### VIGON

## MINISTERIO DE JUSTICIA

ORDEN de 27 de mayo de 1944 por la que se remiten los efectos de la pena accesorias impuesta a don Francisco Ochoando Herrero, en cuanto supongan impedimento para el ejercicio privado de su profesión.

Excmo. Sr.: Visto el expediente incoado, con el núm. 290, por la Comisión de Penas Accesorias, a instancia de don Francisco Ochoando Herrero, con domicilio en Alicante, calle del Pintor Lorenzo Casanova, núm. 9, de profesión Maestro nacional, en solicitud de remisión del impedimento para ejercer su profesión libremente.

Este Ministerio ha dispuesto, de acuerdo con la propuesta formulada por la Comisión de Penas Accesorias:

1.º Que se desestime la petición deducida por don Francisco Ochoando Herrero, en cuanto pueda referirse a su reintegro en el Magisterio Nacional, por falta de precepto legal que autorice la concesión de este beneficio.

2.º Que se remitan los efectos de la pena accesorias impuesta al solicitante, en cuanto supongan impedimento para el ejercicio privado de su profesión.

Lo que digo a V. E. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a V. E. muchos años.  
Madrid, 27 de mayo de 1944.

#### AUNOS

Excmo. Sr. Presidente de la Comisión de Penas Accesorias.

ORDEN de 5 de junio de 1944 por la que se designa Vicepresidente del Tribunal Tutelar de Menores de Alicante a don Francisco Alberola Suñer.

Ilmo. Sr.: De conformidad con la propuesta elevada por la Sección cuarta del Consejo Superior de Protección de Menores, Directiva de los Tribunales Tutelares de Menores, y con lo dispuesto en el artículo tercero de la Ley Orgánica de esa Jurisdicción, de 13 de diciembre de 1940.

Este Ministerio ha tenido a bien designar para ocupar la vacante de Vicepresidente del Tribunal Tutelar de Menores, de Alicante, a don Francisco Alberola Suñer, Abogado, y que re-

sume las demás condiciones legales exigidas.

Lo digo a V. I. para su conocimiento, el del Consejo Superior de Protección de Menores y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 5 de junio de 1944.

#### AUNOS

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

## MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

ORDEN de 28 de marzo de 1944 por la que se concede la subvención de 10.000 pesetas al Ayuntamiento de Villanueva (Sanander), en su cargo denominado de Obregón, para la construcción de un edificio a destino a Escuela unitaria de niños.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente coado por el Ayuntamiento de Villanueva (Sanander) solicitando subvención del Estado para construir el edificio, en su agregado denominado Obregón, un edificio con destino Escuela unitaria de niños;

Resultando que la Oficina Técnica de Construcción de Escuelas, de este Ministerio, ha informado favorablemente el proyecto formulado por Arquitecto don Javier G. de Riancho pero haciendo la indicación que habrá de tenerse en cuenta durante ejecución de las obras, de dotar edificio de referencias de agua, corriente a presión para los servicios aseo, así como la de llevar a cabo la construcción de un cerramiento para el campo escolar, aunque de planificación nacional;


Considerando que según estado del artículo 16 del Decreto de 15 de Mayo de 1934, el Estado puede conceder subvenciones a los Ayuntamientos que construyan edificios con destino Escuelas Nacionales, pero su cuantía no excederá de 10.000 pesetas por cada Escuela unitaria, abonando estas subvenciones en los dos años que señala dicho artículo.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

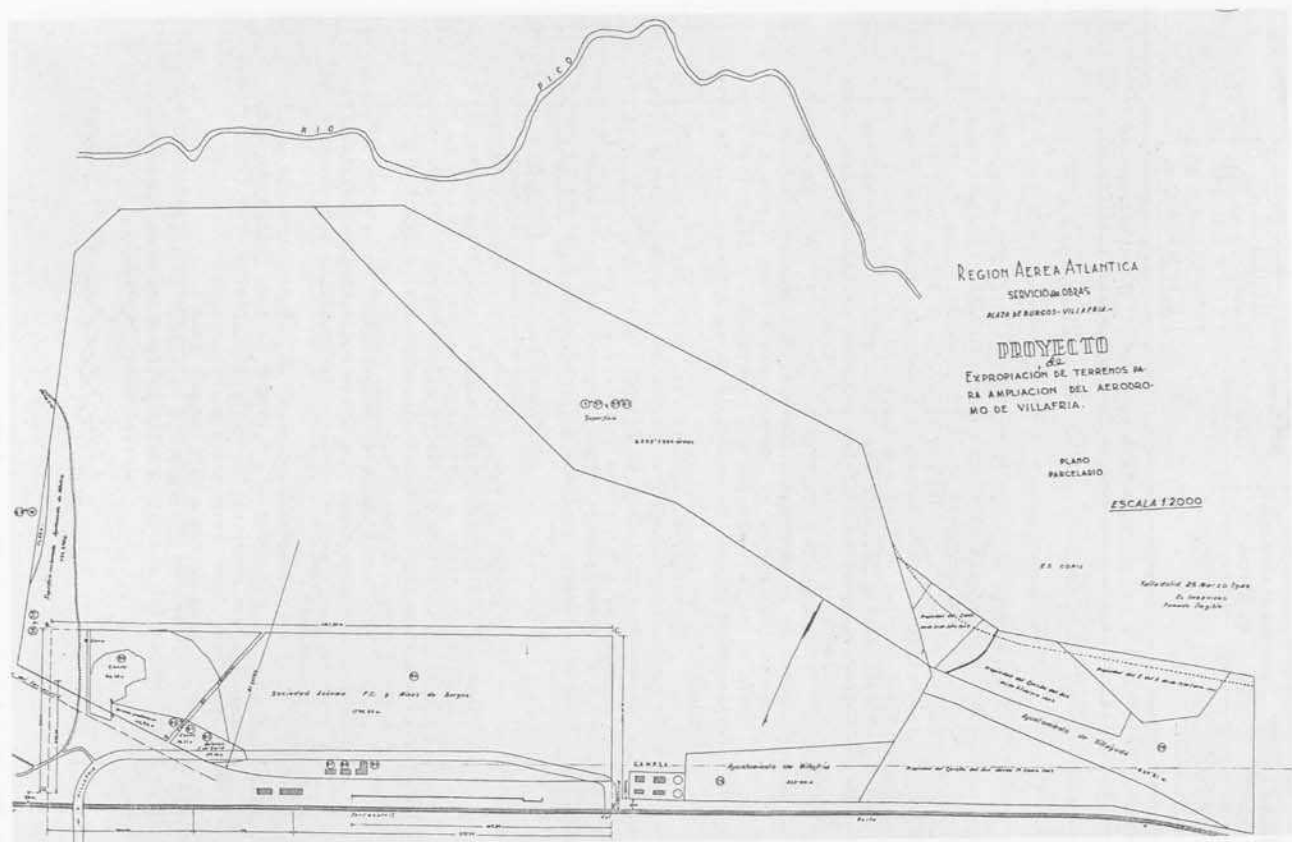
1.º Que con la indicación que se refiere en su informe la Oficina Técnica de Construcción de Escuelas de este Departamento, se apruebe proyecto formulado por el Arquitecto don Javier G. Riancho para la co-

5. Orden de 22 de mayo de 1944 por la que se dispone la disolución de la Comisión Liquidadora de las Juntas de Aeropuertos Nacionales.



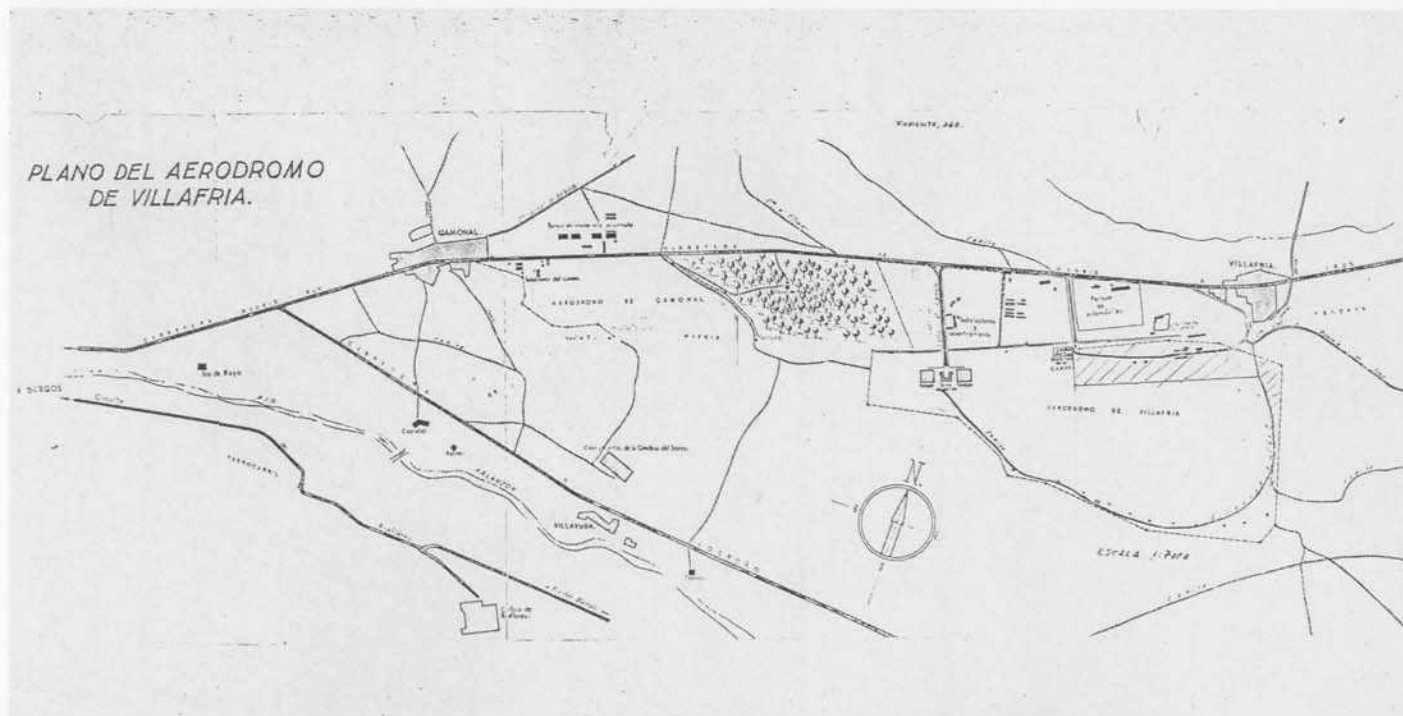
	5.ª REGION AEREA SERVICIOS DE INTENDENCIA BURGOS	Delegación Propiedades	<i>Admin</i>												
Núm. <u>1540</u>		ALCALDIA DE BURGOS REGISTRO GENERAL 18 AGO. 1947 N.º 2493 FOLIO 333 ENTRADA													
Asunto: Expropiación de terrenos para ampliación del Aerodromo de Villafria. Finca propiedad de la Junta Vecinal de Villayuda.-															
<p style="text-align: center;">Excmo. Sr.:</p>															
<p>Tengo el honor de informar a U.E. que en el expediente que al efecto se tramita por este Ejército, por expropiación de terrenos para ampliación del Aerodromo de Villafria, entre otros, figura un predio a nombre de la Junta Vecinal de Villayuda, marcado con el número setenta y nueve en el plano general de fincas a expropiar, de una extensión de 639,51 áreas, terreno clasificado como baldío, valorado a quinientas pesetas Hectareas, situado en la parte S.O. del aerodromo, cerca de los actuales hangares.-</p>															
<p>Además del valor de los terrenos, se ha acreditado a favor de la mencionada Junta el 3% de afección y los intereses legales por el lapso de siete años, tiempo transcurrido entre la ocupación que provisionalmente realizó este Ejército y el acto de suscribir la escritura objeto de esta expropiación.-</p>															
<p>En total, el importe que, salvo legal impugnación a la valoración dada por el perito de la administración, ha reconocido y satisfará el Estado, será:</p>															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">639,51 a. à 500 ptas. Ha. . . . .</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Pts.</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">3.197,55</td> </tr> <tr> <td>3% afección de la finca. . . . .</td> <td style="text-align: center;">"</td> <td style="text-align: right;">95,92</td> </tr> <tr> <td>4% intereses legales, por 7 años . . . . .</td> <td style="text-align: center;">"</td> <td style="text-align: right;">922,17</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;"><b>Total . . . . .</b></td> <td style="text-align: right;"><b>4.215,64</b></td> </tr> </table>				639,51 a. à 500 ptas. Ha. . . . .	Pts.	3.197,55	3% afección de la finca. . . . .	"	95,92	4% intereses legales, por 7 años . . . . .	"	922,17	<b>Total . . . . .</b>		<b>4.215,64</b>
639,51 a. à 500 ptas. Ha. . . . .	Pts.	3.197,55													
3% afección de la finca. . . . .	"	95,92													
4% intereses legales, por 7 años . . . . .	"	922,17													
<b>Total . . . . .</b>		<b>4.215,64</b>													
<p>Al objeto de formalizar la correspondiente escritura ruego de U.E. remita a esta Delegación de Propiedades, título legal de propiedad o certificado del Registrador de la Propiedad acreditativo de que la expresada finca figura inscrita a nombre de la expresada Junta Vecinal o Ayuntamiento de Burgos, según corresponda.-</p>															
<p>Igualmente ruego el nombramiento por esa Corporación de representante legal que pueda suscribir la precitada escritura, remitiendo al efecto certificación acreditativa del nombramiento.-</p>															
<p>A los mentados efectos, me permito informar a U.E. que por el Ilmo. Colegio Notarial de esta Ciudad, ha sido nombrado Don Federico Oficialdegui Arrasate, como notario de turno para formalizar estas escrituras.-</p>															
<p>Dios guarde a U.E. muchos años.-</p>															
<p style="text-align: right;">Burgos, 14 de agosto de 1.947</p>															
<p style="text-align: right;">El Capitán, Delegado de Propiedades</p>															
<p style="text-align: right;">Mariano Lahoz Rupérez</p>															
<p style="text-align: right;"><i>Mariano Lahoz Rupérez</i> EXCMO. -</p>															

7. Escrito sobre expropiación por el Ejército del Aire de una parcela propiedad de la Junta Vecinal de Villayuda.

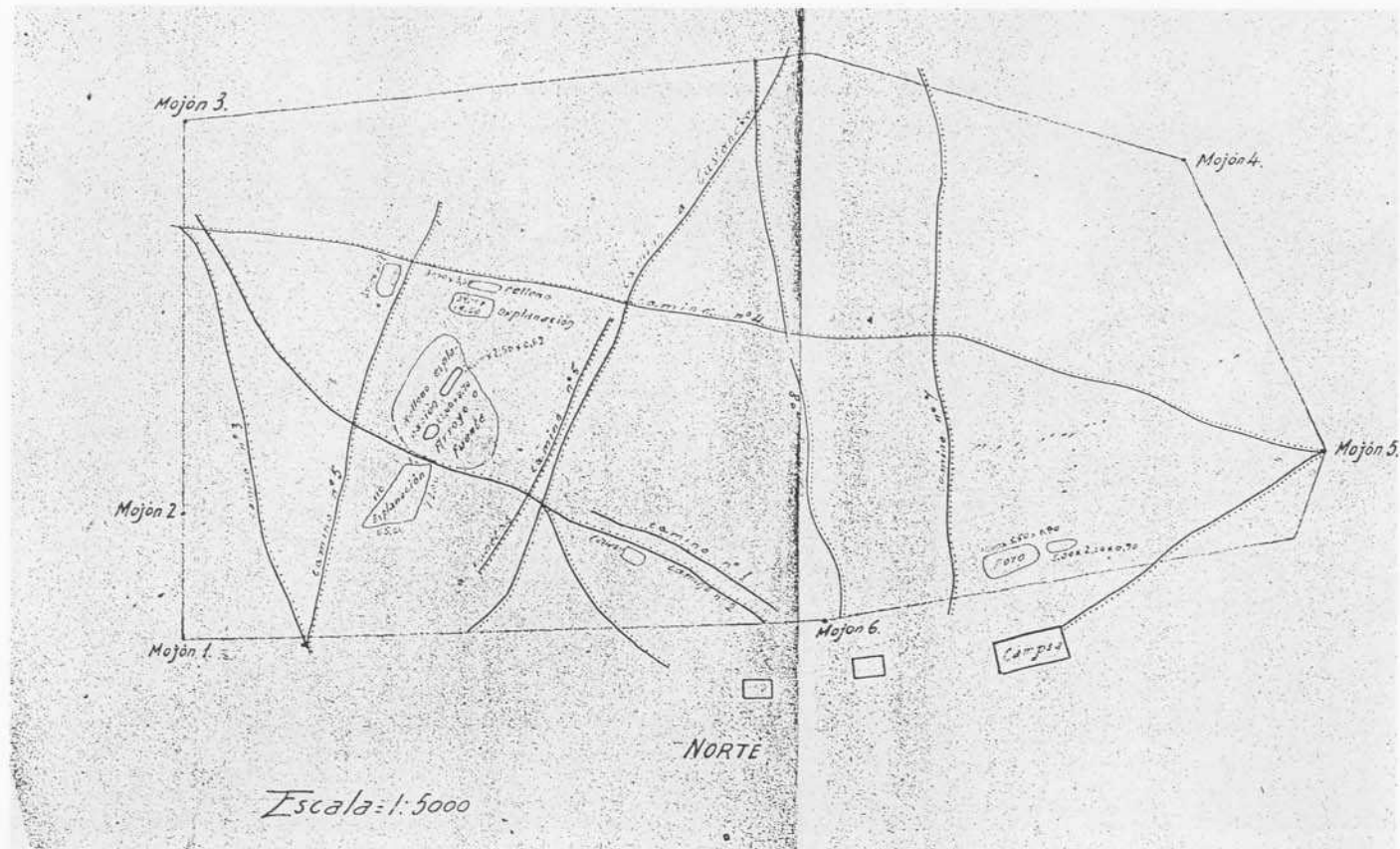


8. Plano del Aeródromo de Villafría, de 25 de marzo de 1946, en que se indican las parcelas que, para ampliación del mismo, se habían adquirido, o estaban en trámite de adquisición, por el Ejército del Aire.





9. Plano de los Aeropuertos de Villafraía y Gamonal.



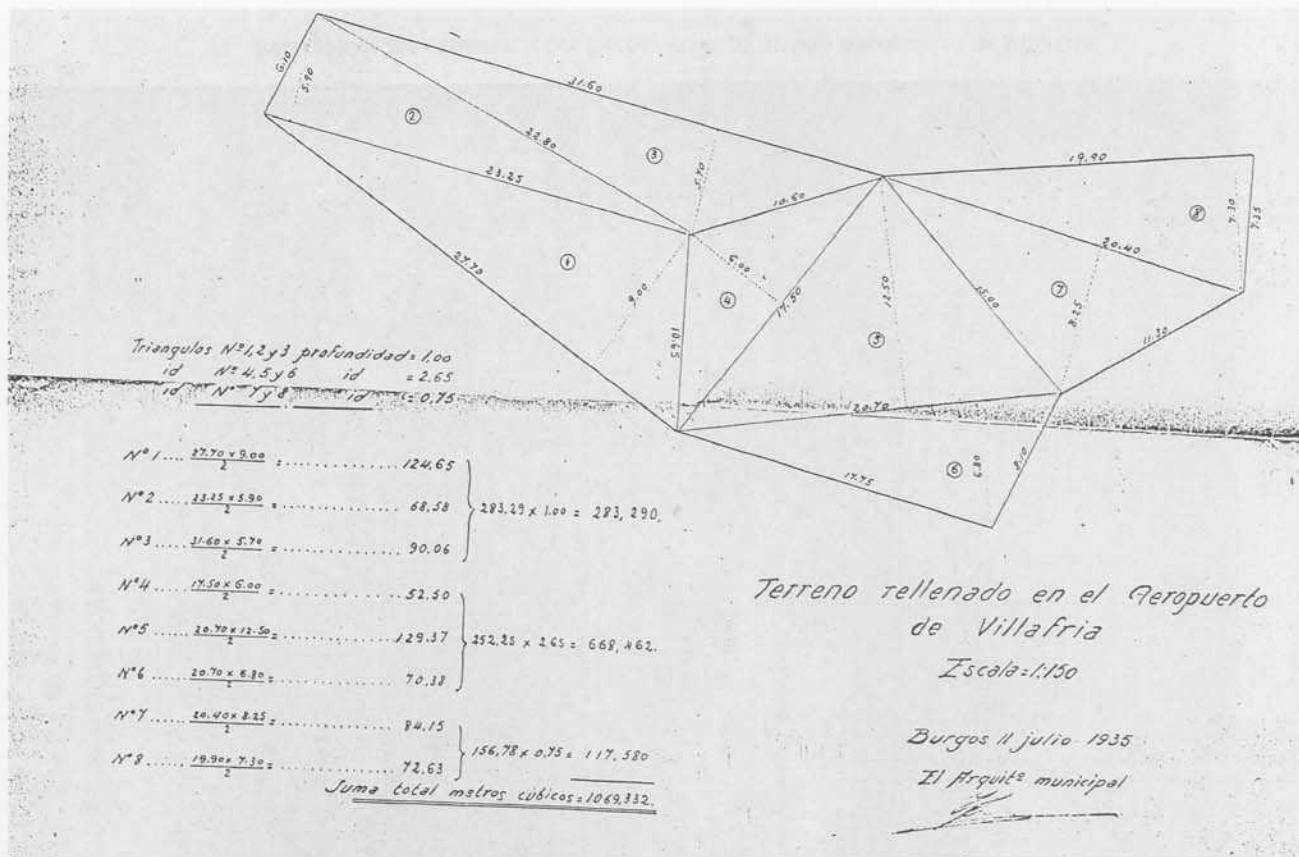
10. Plano de amojonamiento del primitivo Aeropuerto de Villafria.

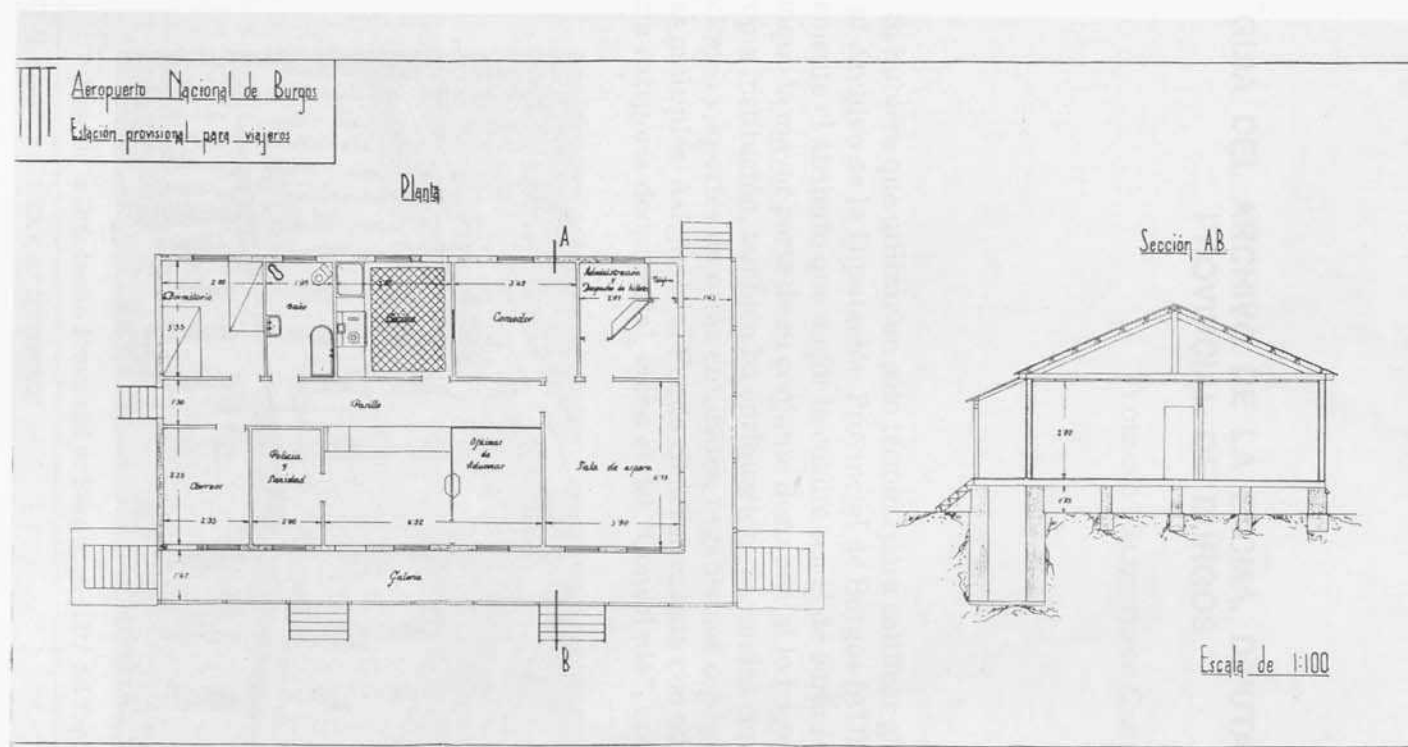
Lugar	Longitud	Ancho	Profund.	Metros <sup>2</sup>	Metros <sup>3</sup>	Observaciones
Camiso n° 1	117.00	5.00		585.00		
Camiso n° 2	143.00	2.50		357.50		
	250.00	2.50		550.00		
	250.00	5.35		1337.50		
	50.00	0.50		225.00		
Pozo rancho	6.00	4.80	1.10		31.68	
Arroyo - fuente	60.00	2.50	0.62		93.00	
Id.	22.30	1.70		194.83		
Explanación	33.00	25.00	2	1109.00		Triángulo del
"	18.00	65.00	2	2360.00		Explanación
Camiso n° 2	22.00	4.70		191.40		
	116.50	2.00		233.00		
n° 3	150.00	2.00		300.00		
n° 4	259.00	1.00		259.00		
n° 5	66.50	2.50		166.25		
Universal n° 1	30.00	2.50		75.00		
Camiso n° 4	225.00	30.00		6750.00		
n° 4	400.00	13.50		5400.00		
n° 5	400.00	2.50		1000.00		
n° 5	325.00	11.00		3575.00		
Explanación	30.00	17.00		510.00		
Camiso n° 6	200.00	2.50		500.00		
n° 6	100.00	2.50		250.00		
n° 6	300.00	6.00		1800.00		
Indicador central	500.00	3.00		1500.00		
Camiso n° 7	375.00	2.00		750.00		
rancho por 1	7.20	5.40	0.75		29.16	
Poz. Campesía	11.00	5.50	0.90		54.45	
	5.00	2.40	0.90		9.00	
Camiso n° 8	150.00	1.50		225.00		
Escudo n° 6	200.00	3.00		600.00		
Entre camisos	38.00	0.50		19.00		Explanación
n° 5 y 6	30.00	1.50		45.00		rancho
<b>Suma</b>				<b>30,825,53</b>	<b>217,29</b>	

Lugar	Longitud	Ancho	Profund.	Metros <sup>2</sup>	Metros <sup>3</sup>	Observaciones
Zanja para cables de Telégrafos						
n° 1	91.00	0.60	0.70		38.22	
Hormigon en mojonos						
n° 1	2.00	2.00	0.15		0.600	
n° 2	6.10	1.00	0.15		0.915	
n° 3	6.10	1.00	0.15		0.915	
n° 4	6.10	1.00	0.15		0.915	
n° 5	6.10	1.00	0.15		0.915	
n° 6	4.00	1.50	0.15		0.900	
				<b>Total</b>	<b>5.160</b>	
Hormigon en alas de la Caseta del surtidor						
Ala n° 1	7.30					
n° 2	8.00					
n° 3	4.00					
n° 4	5.30					
n° 5	4.25					
n° 6	4.90					
<b>Total</b>	<b>34.15</b>	<b>1.20</b>			<b>40.94</b>	
Indicadores						
2 en carrilero con 2 pies hierro cada uno						
6 en campo con 1 pie hierro cada uno						

11. Relación de las explanaciones hechas en el primitivo Aeropuerto de Villafría.

12. Plano del terreno rellenado en el Aeropuerto de Villafria, en la 2.<sup>a</sup> fase de los trabajos.



13. Plano de la estación provisional de viajeros instalada en el Aeropuerto de Villafraía.