

A xunqueira, aeródromo de Pontevedra

Xerardo Rodríguez Arias



Garnier na Xunqueira, 1911. (Planoiros da aviación en Galicia. I. cit. A Nosa Terra)

O espectáculo da aviación chega a Pontevedra, como en case que todas as cidades importantes da Península, no comezo da segunda década do século XX aínda que cun claro elemento diferenciador. Se en todas as cidades onde se celebraron as festas "aviatorias" o obxectivo perseguido foi o espectáculo en si mesmo, no caso de Pontevedra será a casualidade o elemento fundamental da súa xestación.

No verán de 1911 a Comisión de festas de Pontevedra co apoio da alcaldía prepara unhas festas nas que a corrida de touros é o espectáculo central e o que conta co orzamento máis elevado. Ese ano conseguírase contratar a Machaquito e Chiquito de Begoña para a corrida do día 20 de agosto e por tanto era preciso facer un grande esforzo económico para pagar o elevado cachet do toureiro; necesitábase xa que logo procurar que acudise á cidade o maior número de persoas coa fin de recadar o máximo de diñeiro.

Ao facerse público en Vigo que a Asociación Popular desa cidade organiza unha «festa da aviación»

para os días 18 e 20, coa participación de Loygorri e Mauvais, o alcalde de Pontevedra e o presidente da Comisión de Festas tratan de pór todos os medios para que a Asociación Popular e o mesmo Concello mudasen a data do día 20 co fin de que a proba de aviación non repercutise na corrida de touros e deste xeito non prexudicarse mutuamente.

Como as xestións realizadas non prosperan e a modificación do contrato asinado case cun ano de anticipación con Machaquito resulta imposible por ter este a tempada completa, no debate xurdido en Pontevedra e á suxestións do propio alcalde, decídese a contratación dun aviador para actuar á primeira hora da mañá do día 20 co fin de evitar a saída masiva de veciños cara Vigo e reforzar coa festa aviatoria pontevedresa a chegada de forasteiros á cidade.

O grave conflito xurdido pola sinatura de dous contratos por parte de Garnier para actuar o mesmo día nas dúas cidades, abordado xa nestas mesmas páxinas, non lle impedirá aos pontevedreses ser os terceiros

en ollar as evolucións dun aparello máis pesado que o aire, que só escasos meses antes viran en Lugo e a semana anterior na Coruña. O día 20 de agosto de 1911 o campo da Xunqueira convértese por vez primeira no aeródromo improvisado da cidade e non ha ser a derradeira.

Ao ano seguinte a Comisión de Festas facéndose eco do interese da cidadanía por volver a ver a Garnier decide contratalo para voar os días 14 e 20 de agosto, aínda que finalmente serán dous días consecutivos, o 14 e o 15. Os tres voos do día 14 desenvólvense pola mañá e os do 15, a petición do aviador, pola tarde. A solicitude de Garnier estaba relacionada co seu interese por achegarse a Vigo na hora en que estaba actuando o seu compatriota Serviés e por tanto co pobo vigués e as autoridades locais presentes, a fin de disculparse polo seu protagonismo nos graves incidentes do ano pasado. Rematada a exhibición en Pontevedra Garnier pon rumbo a Balaidos, onde aterriza quince minutos despois das sete, sendo aclamado polo público que sabía da súa chegada. Garnier ofrece ás autoridades locais un ramo de flores cunha cinta na que figura un saúdo para o pobo de Vigo en nome do de Pontevedra, reciprocidade da que será portador no voo de regreso, na mañá do día seguinte.

Na primavera de 1913 os pontevedreses ollan dende todos os recunchos da cidade o paso do aviador Piñeiro no seu circuito pola ría de Vigo e Pontevedra, sobrevoando tamén a Xunqueira sen pousarse,

campo que terá que agardar máis dunha década para sentir no seu chan o impacto de novos aparellos, desta volta militares.

Practicamente desaparecidos os "voos "espectáculo", será trece anos despois, no transcurso das manobras que se están a desenvolver na nosa terra por varias escuadrillas que teñen a súa base no aeródromo do Reboredo en Monforte, cando o campo da Xunqueira reciba novos avións. O xoves día 1 de xullo de 1926 aterra na Xunqueira o pontevedrés José Pazó Montes a bordo dun "Haviland", co fin de valorar as condicións do terreo para ser utilizado polo resto da escuadrilla que quedara en Monforte. A pesar de que a chegada de Pazó só se soubo media hora antes, a manobra foi contemplada por moitos veciños.

Ao día seguinte, ben cedo, unha chea de operarios e soldados traballan arreo limpando e achanzando o terreo que será utilizado esa mesma tarde polos "Haviland" do suboficial Roca e do capitán Matanzas, que procedentes de Monforte aterran pasadas as seis da tarde. O sábado, o domingo e o luns os tres aparellos militares evolucionan sobre a cidade e sobre a ría repetidas veces levando como pasaxeiros a varias autoridades e persoeiros da cidade, entre eles o Alcalde, Gobernador e o presidente da Deputación, xerando un tráfico intenso na Xunqueira.

O martes os tres aparellos poñen rumbo a Monforte, onde Roca e Pazó chegan sen novidade; o capitán Matanzas que bate cunha mesta néboa no camiño vese obrigado a regresar a Pontevedra, de onde despega na mañá do mércores.

O ano seguinte será o "Avro" de Loriga o que utilice o improvisado aeródromo pontevedrés. O mércores

29 de xuño, pasadas as doce da mañá Joaquín Loriga, que leva varios días percorrendo Galiza, tal como prometerá denantes do seu voo a Filipinas, aterra diante da presenza de milleiros de pontevedreses. Despois do xantar co que foi agasallado pola corporación municipal o lalinés visita á botica de Perfecto Feijoo, onde comparte tertulia e asina no libro de honra, saíndo en automóbil cara Vigo co fin de estudar o sitio onde aterrar na súa visita do venres. Ben entrado o serán regresa a Pontevedra para acudir ao baile que se celebra no Casino na súa honra.

As pésimas condicións meteorolóxicas, con forte vento e choiva, que se mantiveron case que todo o xoves, frustran os actos de agasallo a Loriga e a súa exhibición no campo da Xunqueira, quedando o programa reducido a un banquete popular no restaurante da Estación, ao que acoden os sectores máis representativos da sociedade pontevedresa.

A choiva que segue a caer na maná do venres non só impide a saída de Loriga senón que mesmo provoca serias dificultades para achegar o combustíbel até a Xunqueira polo camiño enlameado do Burgo. Por fin, ás cinco da tarde, aproveitando unha pequena tregua da auga e unha lixeira mellora na visibilidade, Loriga despega poñendo rumbo a Redondela para continuar até Vigo.

No mes de setembro dese mesmo ano, os pontevedreses serán de novo testemuñas das evolucións sobre a Xunqueira dun aparello moito maior dos ollados até daquela, algúns mesmo terán a posibilidade de contemplar a cidade dende o aire.

O domingo día 11 o Junker "Marabú" da compañía Unión Aérea Española (UAE), concesionaria das liñas aéreas regulares, procedente de Vigo, aterra na Xunqueira con directivos e técnicos desa compañía co fin de entrevistarse coas autoridades locais e provinciais a fin de recadar apoio económico para o seu proxecto de liña aérea con Madrid, na que Pontevedra sería unha escala máis.

Trátase do primeiro intento por establecer liñas aéreas dende Galiza con Madrid así como a conexión aérea dos portos do Atlántico con esa cidade e Lisboa que canalice os fluxos do tráfico marítimo entre Europa e América.

O "Marabú" aterra sen dificultades na Xunqueira facendo a súa tripulación eloxios sobre as condicións do campo, louvanzas que a prensa local e provincial considera garantes da instalación dun aeródromo, descoñecedores de que estas gabanzas eran exactamente as mesmas para todos os lugares onde por aquela altura aterraban os avións



Loriga, Homenaxe na súa Lalin natal. (Pioneiros da aviación en Galicia. I. cit. A Nosa Terra)

militares ou comerciais; en xusta correspondencia a esas declaracións as atencións e agasallos fixéronse tamén costume.

O equipo directivo e técnico expón o seu proxecto na Casa do Concello diante do presidente da Deputación, señor de La Sola, xefe local da Unión Patriótica señor Ríos Mosquera, varios concelleiros e representantes da vida económica local. Despois dun amplo intercambio de opinións sobre as bases dunha posíbel colaboración económica, que queda pendente, péchase a xuntanza co compromiso da Deputación de construír unha ampla avenida até o campo. Máis tarde, todos os presentes achéganse até a Xunqueira para ver despegar ao "Marabú" con rumbo a Sanxenxo levando a bordo ao presidente da Deputación e ao seu fillo; despois de manobrar varias veces por riba da vila, regresa á Xunqueira para deixar os pasaxeiros, despegando de contado cara Vigo.

A pesar do interese da UAE, que volve a Galiza só 15 días máis tarde para concretar a contribución das Deputacións e dos Concellos da Coruña, Vigo, Pontevedra e Ourense, o proxecto non chegará a callar.

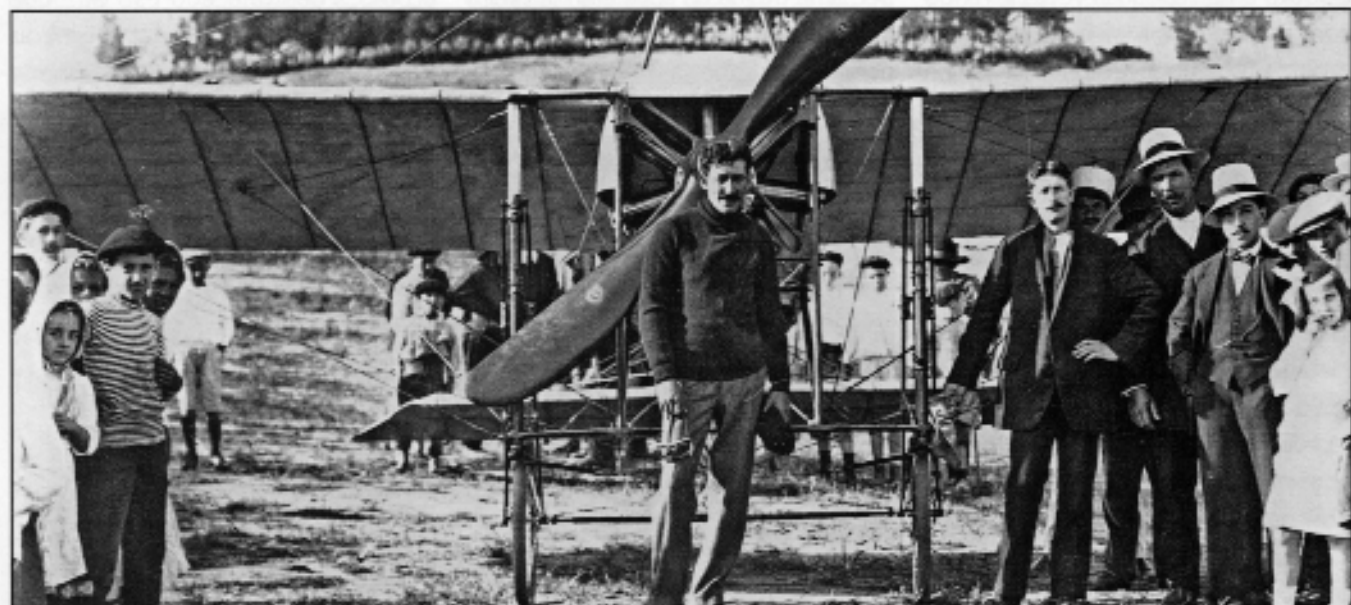
A finais do verán de 1932 os aviadores Arturo Zúñiga Alvareda e Alfonso Casas Gutierrez, da aviación militar e civil respectivamente, achéganse dende Xetafe para visitar algunhas cidades galegas facendo voos de exhibición, ofertando servizos de publicidade aérea e ofrecendo a creación dunha liña comercial entre Vigo e A Coruña, con paradas na Toxa e Santiago. Os aviadores entran por Portugal o 31 de agosto e despois de facer publicidade en Baiona aterran no campo da Xunqueira, dende onde, ao día seguinte, operan repetidas veces outorgando "bautismos do aire" a varios persoeiros locais, operacións que repetirán en Riveira e na Pobra no seu camiño cara a Compostela.

O 21 de setembro de 1936, dez anos despois da presenza dos tres "Hoviland" comandados por José Pazó, o agora capitán regresa a Pontevedra co seu avión "GP 4" fuxindo do Aeródromo de Catro Ventos. A visión do aparello pintado coas cores da República sobrevoando a cidade causa certa alarma, sobre de todo ao ver como trata de aterrar na Xunqueira. Despois dun primeiro intento frustrado polas vacas que estaban a pacer e xa ao límite de

combustíbel diríxese á enseada do Bao, no Grove, onde aterra sen novidade as once da mañá.

Despois da actividade aérea que mantivo o campo da Xunqueira, que vimos de subliñar, os plans por crear unha infraestrutura estábel nesta zona seguirán agromar de cando en vez, pero os rápidos e extraordinarios cambios desenvolvidos nos avións adicados ao transporte aéreo acabarán por desbotar calquera idea ou proxecto neste senso.

Os intentos máis concretos por resucitar a idea do campo de aviación déronse na Deputación e no Concello. Na primeira institución a iniciativa será protagonizada polo deputado Sr. Tapia, que no pleno do 25 de abril de 1934 presenta unha moción, que non prospera, para solicitar do Goberno a concesión das marismas do Lérez co fin de establecer un campo de aterraxe de aeroplanos. En 1946 será o alcalde González Posada o que promova no Pleno do Concello do 20 de abril unha moción para a cesión dos terreos da Xunqueira co fin de construír un aeroporto na cidade e, aínda que a proposta será aprobada por unanimidade, o asunto non terá transcendencia de ningún tipo.



Piñeira. (Pioneiros da aviación en Galicia. Edt. A Nosa Terra)