CENTENARIO DEL REAL DECRETO QUE CREÓ LAS CUATRO PRIMERAS BASES AÉREAS EN ESPAÑA (y de la torre de Cuatro Vientos)

Por MANUEL LUCENA LÓPEZ

El año 2020 tiene para el Ejército del Aire un significado especial por la celebración del centenario del Real Decreto que hace referencia a cuatro pilares de la historia de la aviación militar en España.



El Ministro de la Guerra José Villalba Riquelme en 1920

Ese Real Decreto, de acuerdo con el Consejo de Ministros, fue a propuesta del Ministro de la Guerra, general José Villalba Riquelme, gran militar y tratadista del arte de la guerra que dejó una importante obra bibliográfica. A lo largo de su extensa carrera militar dio muestras de su gran preparación en múltiples destinos. Tuvo un profundo conocimiento de cómo debía ser la enseñanza militar y de la importancia de la preparación física y el deporte en la misma, circunstancias que quedaron plasmadas en su paso, como jefe de estudios primero y director posteriormente, por la Academia de Infantería, así como en su faceta de fundador de la Escuela Central de Educación Física (ECEF). Crear la ECEF fue una de sus primeras decisiones ministeriales el 29 de diciembre de 1919 y el 28 de enero de 1920 "*creará una unidad militar armada, cuyos efectivos, haberes y reglamentos por que ha de regirse serán fijados por el ministro de la Guerra*": el Tercio de Extranjeros. Como vemos, su cargo ministerial dio mucho de sí pese a la brevedad, ya que duró desde la formación del gobierno el 12 de diciembre de 1919, presidido por Manuel Allendesalazar, hasta el 5 de mayo de 1920. Este gabinete sustituyó al de Sánchez de Toca que cayó por una situación social muy conflictiva y por el problema planteado por las Juntas de Defensa Militares. Estas Juntas serían el principal problema con el que tuvo que lidiar el general Villalba, pero esa es otra historia de la que podríamos ocuparnos en un artículo futuro.

A continuación presentamos una reproducción del Real Decreto publicado en la Gaceta de Madrid:

piedad de una finca adquirida en parte por herencia y en parte por compra, como porque el litigio se ha entablado exclusivamente entre particulares, es indudable que la competencia para conocer de él es de la jurisdicción ordinaria, sin que a la Administración afecte la resolución que se dicte, por cuanto han de quedar limitados sus efectos a los litigantes; que si bien es cierto que a los Ayuntamientos corresponde la administración, custodia y conservación de los bienes y derechos del pueblo, no se trata de eso en el pleito, y sí del ejercicio de la acción reivindicatoria, que no constituye materia administrativa, y es de exclusiva competencia de los Tribunales de Justicia.

Que interpuesta apelación, y tramitado el recurso, la Audiencia de La Coruña confirmó el auto apelado.

Que el Gobernador, de acuerdo con lo nuevamente informado por la Comisión provincial, insistió en el requerimiento, resultando de lo expuesto el presente conflicto, que ha seguido sus trámites:

Visto el artículo 51 de la ley de Enjuiciamiento civil, según el cual, "la jurisdicción ordinaria será la única competente para conocer de los negocios civiles que se susciten en territorio español entre españoles, entre extranjeros y entre españoles y extranjeros:

Considerando:

Primero. Que la presente cuestión de competencia se ha promovido con motivo del juicio de menor cuantía instado por D. Antonio Fernández Castelao contra Manuel Lema Alvela y Manuel Lema Fernández, sobre declaración de la propiedad de un terreno y un pequeño manantial existente en el mismo.

Segundo. Que por tratarse de un litigio entre particulares en el que se ventila una cuestión de índole eminentemente civil, es indudable que su conocimiento y resolución corresponde a los Tribunales de la jurisdicción ordinaria.

Tercero. Que aun en el supuesto de que el terreno objeto del pleito formara parte de un monte comunal, la resolución que recaiga no puede perjudicar al Ayuntamiento o al pueblo de Vedra, que no son parte en el litigio entablado, los cuales tienen expedita la acción judicial si entendieren que les pertenecen en propiedad los trozos de tierra y el manantial de que se trata.

Conformándome con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado,

Vengo en decidir esta competencia a favor de la Autoridad judicial.

Dado en Palacio a diez y siete de Marzo de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
MANUEL ALLENDESALAZAR.

En el expediente y autos de competencia suscitada entre el Gobernador de La Coruña y el Juez de instrucción de Santiago, de los cuales resulta:

Que el Procurador D. Adolfo Gómez Portela dirigió al Fiscal de la Audiencia de La Coruña, y reprodujo ante el referido Juzgado, escrito de denuncia contra una Comisión del Ayuntamiento de Vedra, por los hechos sustanciales de haber levantado dos actas haciendo constar extremos contrarios a la verdad y la firma de testigos en una de ellas que no habían tenido intervención en el acto a que la misma se contrae.

Que ordenada la instrucción del sumario, y estando el Juzgado practicando las demás diligencias, el Gobernador, de acuerdo con lo informado por la Comisión provincial, le requirió de inhibición, fundándose en las consideraciones y textos legales que estimó pertinentes.

Que sustanciado el incidente, el Juzgado, sin citar al Ministerio Fiscal para la vista, y sin que ésta se celebrase, dictó auto manteniendo su jurisdicción, apoyándose en los fundamentos que estimó oportunos.

Que el Gobernador, de acuerdo con lo informado de nuevo por la Comisión provincial, insistió en el requerimiento, surgiendo de lo expuesto el presente conflicto.

Visto el artículo 11 del Real decreto de 8 de Septiembre de 1887, que ordena "que inmediatamente se citará al Ministerio Fiscal y a las partes para la vista, que deberá celebrarse dentro de tercero día".

Considerando: Primero. Que el presente conflicto jurisdiccional se ha suscitado con motivo de denuncia formulada ante el Juzgado de instrucción de Santiago por el Procurador D. Adolfo Gómez Portela, contra una Comisión del Ayuntamiento de Vedra, por levantar dos actas haciendo constar extremos contrarios a la verdad, y firmas, en una de ellas, de testigos que no tuvieron intervención en el acto a que la misma se contrae.

Segundo. Que el Juez de instrucción de Santiago, al tramitar el incidente de competencia, ni citó al Ministerio Fiscal para la vista, ni celebró ésta, dejando con ello incumplido el artículo 11 expresado del Real decreto de 8 de Septiembre de 1887.

Tercero. Que dichas omisiones implican vicios sustanciales en el procedimiento que impiden resolver en cuanto al fondo el planteado conflicto.

Conformándome con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado,

Vengo en declarar mal formada esta competencia, que no ha lugar a decidirla, y lo acordado.

Dado en Palacio a diez y siete de Marzo de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
MANUEL ALLENDESALAZAR.

MINISTERIO DE LA GUERRA

EXPOSICION

SEÑOR: Embrionarios aún los servicios de Aeronáutica Militar en nuestro Ejército, al promulgarse la ley de 29 de Junio de 1918, dieron lugar a que en la base 3.ª de la misma se consignara que la organización detallada de ellos, en sus dos ramas de Aerostación y Aviación, sería objeto de disposiciones especiales.

Desde dicha fecha el Estado Mayor Central se ha dedicado activamente al estudio de las organizaciones similares en el extranjero, oyendo respecto al particular las opiniones distintas, y aun contradictorias a veces, de los diferentes Centros o entidades técnicas del Ejército, y llegando a la aprobación de unas bases cuyo primer fruto fué la creación en este Ministerio de la Sección y Dirección de Aeronáutica, efectuada por Real orden de 19 de Julio del citado año de 1918.

La Dirección de Aeronáutica, a la vista de las bases indicadas, y recogiendo los datos de la experiencia en los distintos servicios implantados en nuestro país, formuló ligeras observaciones, que han merecido también la aprobación del referido Centro, e introducido importantísimas mejoras en el primitivo proyecto.

Sería sumamente prolijo enumerar la serie de perplejidades y obstáculos que ha habido necesidad de vencer para encauzar la adecuada implantación de un servicio en el cual todo había de improvisarse, pues no sólo las tropas, el material aéreo, el de transportes indispensable, talleres, almacenes, Laborato-

ños de ensayo, servicios meteorológicos y creación del Cuerpo de Pilotos, sino hasta el mutuo enlace y dependencia de unos elementos con otros, han estado a merced de las dificultades de adquisición, creadas por la guerra europea, y de la necesidad de aquilatar las enseñanzas de la misma en un ramo tan modernísimo, que cada beligerante ha empleado con un apremio y con una originalidad que no han sido aún lo suficientemente contrastadas.

Entre las múltiples medidas propuestas y que habrán de ser objeto de disposiciones distintas, algunas de ellas de materia legislativa, y otras de iniciativa gubernamental, las primeras y más urgentes son aquéllas que atienden a la provisión de los medios materiales para la ejecución de los servicios en orden a la creación de Zonas o Bases aéreas con el número de escuadrillas, Escuelas, Centros, Aerodromos, cobertizos, depósitos, talleres, tropas y elementos aéreos que se consideren indispensables para el total e independiente cumplimiento de la función técnica en cada una.

En tal sentido, y estudiada convenientemente la distribución territorial de la Península y su reciente organización divisionaria, el Ministro que suscribe, a propuesta del Estado Mayor Central del Ejército, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 17 de Marzo de 1920.

SEÑOR:
A L. R. P. de V. M.,
JOSÉ VILLALBA.

REAL DECRETO

A propuesta de Mi Ministro de la Guerra, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Para la organización y distribución territoral de las fuerzas y servicios de Aeronáutica Militar se considerará dividido por ahora el territorio nacional en cuatro zonas, con la denominación de Bases aéreas, y provistas cada una de los establecimientos, servicios y tropas que más adelante se detallan.

Art. 2.° El Jefe de cada zona será el Jefe u Oficial de Estado Mayor, Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros que sea de mayor graduación o más antiguo entre los que presten servicio en ella, con título de Piloto de aeroplano, y de él dependerán directamente todos los Centros, depósitos, dependencias, aerodromos y elementos aéreos que radiquen en la demarcación respectiva, salvo aquellos que expresamente se exceptúen por este Ministerio, ya en el orden administrativo o técnico, como en el de mando.

Tendrá asimismo, y con las atribuciones que las Ordenanzas conceden a los Jefes de Cuerpo, el mando de las tropas que se asignen para los diferentes servicios.

Art. 3.° Por el pronto, y mientras no se desarrollen los trabajos necesarios para acordar la agrupación en unidades superiores de las actuales divisiones orgánicas para el caso de una movilización general, se crean cuatro Bases aéreas, correspondientes a las cuatro zonas citadas con las capitalidades en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León, respectivamente, designándose con los nombres de primera o Central, segunda o Norte, tercera o Sur y cuarta o Noroeste, y abarcando las demarcaciones que a continuación se indican:

1.ª Las regiones militares 1.ª, 3.ª y 7.ª, menos la provincia de Zamora.

2.ª Las regiones 4.ª, 5.ª y 6.ª, exceptuando las provincias de Palencia y Santander.

3.ª Abarcará íntegra la 2.ª región militar.

4.ª Comprenderá la 8.ª región, más las provincias de Palencia, Santander y Zamora.

Art. 4.° En una Base aérea existirán los siguientes elementos:

a) La Jefatura a que hace referencia el artículo 2.°, completada con los servicios técnicos, administrativos y sanitarios que se juzguen indispensables.

b) Un taller o fábrica.

c) Un Aerodromo principal con cobertizos para sesenta aeroplanos.

d) Un almacén con repuest todas clases.

e) Abrigos subterráneos o blindados para un millón de litros de combustible líquido, cien mil de lubrificantes y quinientas toneladas de bombas.

f) Cuatro escuadrillas (tres de reconocimiento y una de combate).

g) Un grupo de tropas para el servicio de las mencionadas escuadrillas, compuesto de tantas unidades orgánicas, semejantes a la compañía, como escuadrillas constituyan la zona. (Además de estos elementos existirá un número variable de Escuelas distribuídas en su territorio con arreglo a las facilidades de alojamiento y condiciones climatológicas.)

Art. 5.° El conjunto de cada escuadrilla constará de un escalón volante, otro rodado para el transporte, y un destacamento de tropas proporcional al número de aparatos y clases de material, así como también del número de Pilotos y personal especialista o contratado que la práctica aconseje.

Art. 6.° Las Bases aéreas referidas dependerán de la Administración Central en lo técnico y administrativo, considerándose las tropas de este ramo como fuerzas destacadas dependientes del Director de Aeronáutica, pero a las órdenes de la Autoridad militar regional, en cuanto afectan a la inspección, disciplina, empleo táctico y régimen interior.

Art. 7.° La organización dispuesta por este Decreto se implantará sucesivamente a medida que existan los recursos de todo género necesarios, y se arbitren el personal, material y locales precisos, proponiéndose parcialmente por la Dirección de Aeronáutica la creación de cada elemento o servicio con el detalle de las plantillas y créditos disponibles para cada atención.

Art. 8.° Por la citada Dirección se darán desde luego las órdenes oportunas para que la Comandancia de Ingenieros, exenta de fuerzas aéreas, proceda con urgencia a la elección de emplazamientos, redacción de los proyectos de obras necesarios en los puntos que mayores facilidades ofrezcan, acometiéndose también por el mismo Centro las gestiones convenientes para adquisición de material y acoplamiento del personal navegante en las escuadrillas de nueva creación.

Art 9.° El Ministro de la Guerra queda encargado de dictar las disposiciones oportunas para la ejecución de cuanto se ordena.

Dado en Palacio a diez y siete de Marzo de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
JOSÉ VILLALBA

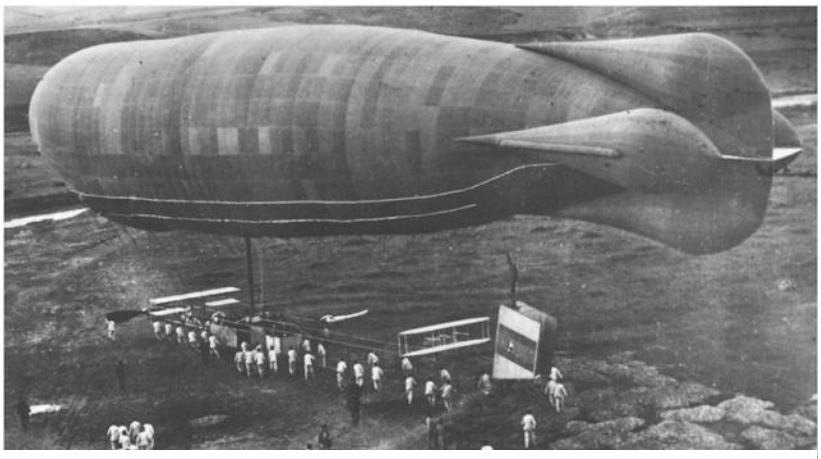
REALES DECRETOS

Con arreglo a lo que determina el caso segundo del artículo 55 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, de conformidad con el dictamen emitido por el Consejo de Estado en pleno, a propuesta del Ministro de la Guerra, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

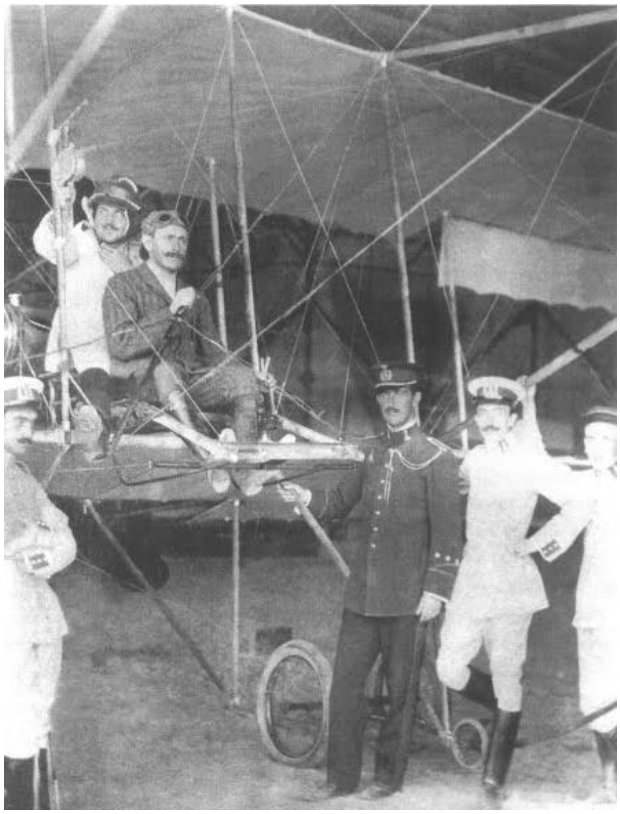
Vengo en autorizar al precitado Ministro de la Guerra para que adquiera, por gestión directa, el material de ae-

Cuando se publica el Real Decreto que nos ocupa, la aeronáutica militar en España ha recorrido un camino que expondré brevemente. La primera Unidad de Aerostación Militar en nuestro país veía la luz con el Real Decreto de 15 de diciembre de 1884, que ordenaba a la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos, la conservación, inflación y manejo de los globos aerostáticos. Se "estrenará" el 10 de julio de 1889 con la primera ascensión del "María Cristina", un globo YON (adquirido en Francia un año antes) en vuelo libre. El reconocimiento de la importancia de este Servicio lleva a la necesidad de crear una unidad independiente en 1896 con la denominada Compañía de Aerostación en Guadalajara. Tomó el mando el coronel Pedro Vives Vich y junto al capitán Alfredo Kindelan Duany (ambos pilotos fueron grandes pioneros en la historia de la aviación militar española) iniciaron en enero de 1909 una gira en comisión de servicio por Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia para analizar el uso de dirigibles y aeroplanos en el ámbito militar. La memoria que ambos redactaron mostraba la necesidad de "*contar con el servicio de dirigibles, susceptibles de prestar grandes e inmediatas aplicaciones militares, y de ponernos en condiciones de utilizar también los aeroplanos, que si bien no tienen aplicaciones militares actuales, están llamados a tenerlas muy en breve...*"

En mayo de 1910 se recepcionó el dirigible "España" (un Astra francés) en Guadalajara y en mayo de 1911 llegaron a Cuatro Vientos (elegido en diciembre de 1910 para que se estableciera el primer aeródromo militar) dos Henry Farman embalados y dos hangares desmontables procedentes también de Francia. En Cuatro Vientos se establecerá una escuela de pilotos y tras dos años de funcionamiento el Real Decreto de 28 de febrero de 1913 creará el Servicio de Aeronáutica Militar, dependiente de la Sección de Ingenieros del Ministerio de la Guerra. Aerostación en Guadalajara y Aviación en Cuatro Vientos fueron sus dos Ramas.



Dirigible "España" en Guadalajara. Foto: IHCA



1ª Promoción de pilotos militares, Cuatro Vientos en 1911. Arrillaga y profesor francés sentados en el Henry Farman. En pie, Barrón, Kindelán, Herrera y Ortiz Echagüe (de izquierda a derecha). Foto: Archivo Luis I Azaola Reyes

Será en Marruecos donde tendrán su bautismo de fuego los aeroplanos al enviarse en octubre de 1913 una escuadrilla. El teniente Ríos y el capitán Barreiro son heridos en una misión el 19 de noviembre, consiguiendo ambos las primeras Cruces Laureadas de San Fernando de Aviación, que no recibieron hasta que se modificó en 1921 el Reglamento de la Orden para permitir su concesión por acciones realizadas en aeróstatos y aeroplanos. Sania Ramel, en Tetuán, Arcila y Zeluán fueron los tres aeródromos africanos con pilotos españoles que verían reducirse bastante sus operaciones mientras el mundo sufría la I Guerra Mundial de 1914 a 1918.

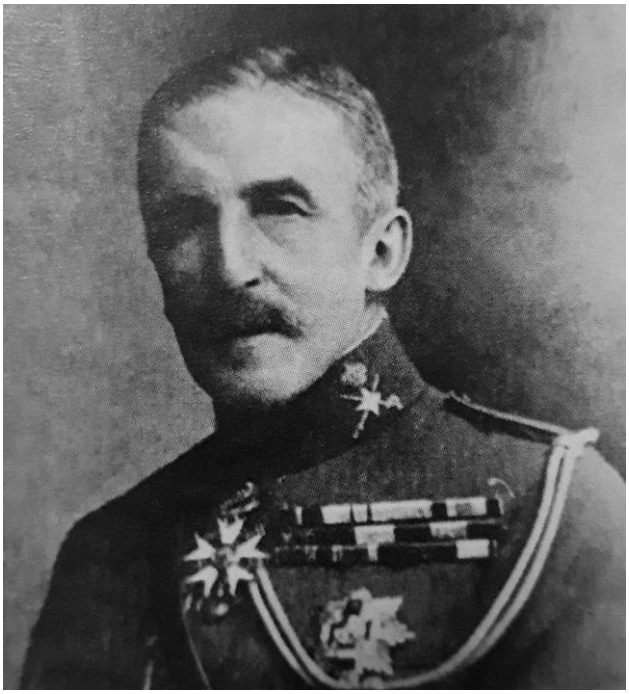
En los aeródromos africanos se curtió el carácter de la aviación militar española y en esas tierras perdieron su vida muchos pilotos, en servicios de guerra y en accidentes. Sus arriesgadas y valientes pasadas a baja altura sobre objetivos enemigos llevaron a que se les conociera en el mundo como vuelos "a la española".

El 19 de julio de 1918 se creará la Sección de Aeronáutica en el Ministerio de la Guerra y la finalización de la Gran Guerra concluye con un gran avance tecnológico en el campo de la aviación y un

mercado aeronáutico internacional plagado de aviones procedentes de la elevada producción durante el conflicto.

África reunía en 1920 todas las unidades tácticas (tres escuadrillas) españolas. En España todos los aeródromos estaban dedicados a las funciones de escuelas o talleres. Allí donde se organizaba una nueva escuadrilla, era rápidamente enviada a Marruecos.

Destacable fue la labor del general de Ingenieros Francisco Echagüe Santoyo, sucesor del general de Ingenieros Julio Rodríguez Mourelo en la Dirección de Aeronáutica Militar en 1919. Conocedor de los progresos de la aviación durante la Gran Guerra (estuvo destinado en París), tuvo una fructífera labor organizativa, pasando a la reserva en enero de 1924, muriendo dos meses después.



General Francisco Echagüe Santoyo. Foto: IHCA

En este contexto surge el Real Decreto del 17 de marzo de 1920 (publicado al día siguiente en el nº 78 de la Gaceta de Madrid) que establecía, en su artículo 1º, la organización territorial de las fuerzas y servicios de la Aeronáutica Militar dividiendo el territorio nacional en cuatro zonas con la denominación de Bases aéreas. En el artículo 3º se decreta la capitalidad de las cuatro zonas y sus bases en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León:

.1ª Zona Aérea Central:	Madrid.
.2ª Zona Aérea Norte:	Zaragoza.
.3ª Zona Aérea Sur:	Sevilla.
.4ª Zona Aérea Noroeste:	León.

Lógicamente, estas bases no se edificarán en el mismo año que se publica el Real Decreto, objeto del centenario que se conmemora. En el texto del documento, reproducido en las páginas anteriores, podemos ver que son conscientes de las dificultades del momento y en el artículo 7º se expresa que lo dispuesto "*se implantará, sucesivamente a medida que existan los recursos de todo género necesarios, y se arbitren el personal, material y locales precisos, proponiéndose parcialmente por la Dirección de Aeronáutica la creación de cada elemento o servicio con el detalle de las plantillas y créditos disponibles para cada atención*".

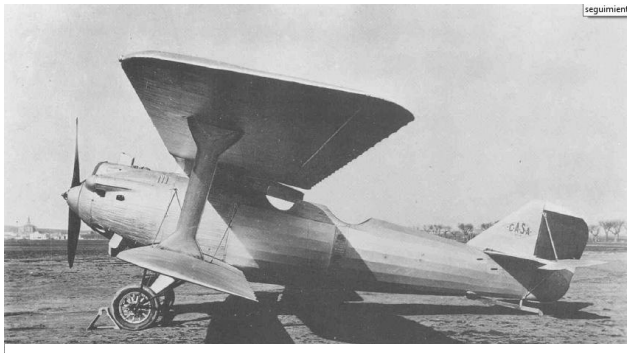
En los cuatro casos se partirá, para la creación de esas bases, de aeródromos que contaban con una mayor o menor, según los casos, experiencia en el desarrollo embrionario de la aviación civil y militar española. A continuación, al realizar las breves semblanzas, del surgimiento de esas cuatro bases, mencionaremos sus puntos de partida para llegar a ser elementos claves (aunque no sean los únicos) en la historia de nuestra aviación. En último lugar mencionaremos el centenario de la torre de mando o señales de Cuatro Vientos.

BASE AÉREA DE GETAFE 1923

La relación de Getafe con el mundo aeronáutico comienza cuando en 1911 se piensa en la dehesa de "Santa Quiteria" como sede para realizar un festival aéreo con motivo de un raid que uniría París y Madrid en tres etapas. Las gestiones las llevó a cabo el entonces capitán de Ingenieros Alfredo Kindelán, que en 1910 fue nombrado presidente del Real Aeroclub de España, consiguiendo del ayuntamiento de Getafe la autorización para la utilización de esos terrenos. El raid fue una prueba dura y, de los diez pilotos participantes, solo uno (Jules Vedrines) lograba aterrizar en Getafe el 26 de mayo de 1911. Este aterrizaje y las demostraciones aéreas al día siguiente delante de altas autoridades serán el nacimiento de la dehesa de "Santa Quiteria" como aeródromo.

Del 3 al 6 de julio se repite otro festival y el 20 de noviembre un "Deperdussin" sobrevuela Madrid a los mandos del capitán de Ingenieros José González Camó, que aterrizará en Getafe y creará una efímera escuela de pilotos denominada "Sociedad de Aviación Nacional" en 1912. En septiembre de 1913 otra escuela sustituirá el vacío dejado por González Camó bajo el nombre de "Escuela Nacional de Getafe" con un excelente cuadro de profesores que sin embargo, no podrán evitar por mucho tiempo las dificultades, por lo elevado que era el coste de la formación para los alumnos. Buscan apoyo económico en el Ministerio de Fomento y lo consiguen escasamente. El apoyo será mayor cuando tome las riendas de la escuela Kindelan en mayo de 1915 y se realizarán nuevas edificaciones (talleres, garajes, oficinas) y se adquirirán aviones que engrandecen el nivel del aeródromo. En agosto de ese año los terrenos ocupados se amplían.

Tras las mejoras, la escuela se inaugura oficialmente el 19 de diciembre de 1915. Cambia el nombre por el de "Escuela Nacional de Aviación" y tras varios accidentes achacables al desgaste del material aéreo se fragua el que la escuela pase a depender de la jurisdicción militar, consiguiéndose este hecho el 4 de mayo de 1917 y el 24 de agosto pasa a denominarse "Escuela de Aviación Militar".



Breguet XIX en el aeródromo de Getafe

Getafe conseguirá ampliar su prestigio a nivel internacional y recibe visitas de múltiples aviadores. El 10 de febrero de 1920 el aeródromo de Getafe adquiere su condición militar y desaparece el concepto de aeródromo civil. En ese año 21 oficiales, de una convocatoria de 95 (el resto se distribuyó por Cuatro Vientos, Los Alcázares, Tablada y Zaragoza), de la 10ª Promoción consiguen el título de piloto en Getafe. Este elevado número de plazas, pese a las escasas aeronaves que tenía el Ejército de España, fue una decisión personal del general Echagüe y no se equivocó. Sentó las bases de la futura proyección de la aviación militar española.

El 10 de julio de 1921 el ayuntamiento de Getafe acuerda ceder a perpetuidad los terrenos del aeródromo a la Aeronáutica y el general Echagüe considerará a Getafe como uno de los objetivos prioritarios de su programa de modernización del Servicio de Aviación.

A finales de 1923 se reciben, destinados a Getafe, los primeros de Havilland DH-9 por falta de acondicionamiento de la Base de León.

En 1926 la base vive un significativo acontecimiento con la llamada "Fiesta de la Construcción Aeronáutica".

En 1929 llegan los primeros Breguet XIX que se incorporan al Grupo de Reconocimiento y se suman a los DH-6 y DH-9 del Grupo de Caza. En este año (30 de mayo) la base también es el lugar donde Juan de la Cierva entrega personalmente el primer autogiro a la Aeronáutica.

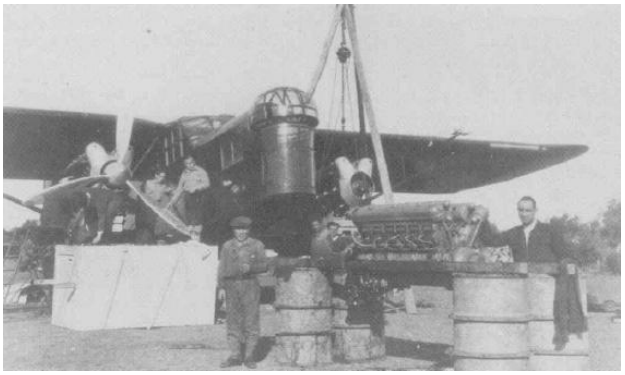
Un Decreto del 8 de enero de 1931 cambia la estructura de la Aeronáutica española estableciendo como unidad aérea, el "Batallón" que estará compuesto por tres o cuatro "Grupos" y cada uno de estos por tres "Escuadrillas". Se creaban cuatro Batallones y Getafe acogería al Primer Batallón, Tablada al Segundo, León el Tercero y Tetuán el Cuarto. Poco duró la denominación de "Batallón" que otro Decreto del 22 de abril lo cambio por el de "Escuadra". El 14 de noviembre vuelve a cambiarse y se establece una nueva distribución con la denominación de "Escuadra Mixta", la nº 1 en Getafe, la nº 2 en Sevilla y la nº 3 en Barcelona. La de Tetuán queda bajo las órdenes de Sevilla y la de León pasa a Getafe. La "Escuadra Mixta nº 1" de Getafe quedó compuesta por dos Grupos, el nº 31 de Reconocimiento con Breguet XIX y el nº 11 de Caza con Nieuport-52. A estos se uniría el nº 21 de Reconocimiento procedente de León.

En 1934 (6 de abril) los Breguet XIX de Getafe intervendrán apoyando a tropas terrestres en Ifni y el 5 de octubre al Grupo 21 de León en los sucesos de Asturias. Esto provocará la concesión de la Medalla Militar en 1935 a la "Escuadra Mixta nº 1".



Base aérea de Getafe en 1929. Foto: Archivo Histórico del Ejercito del Aire

Al comienzo de la Guerra Civil la Base de Getafe quedó bajo el control de la Republica. El Grupo de Caza nº 11 de Getafe participó activamente, con sus Nieuport 52, para frustrar el alzamiento de los sublevados en Madrid. Pero Getafe vio mermada su capacidad de combate rápidamente por deserciones y derribos, a los que habría que sumar problemas de disciplina y autoridad. Posteriormente acoge a los Potez-54 de la Escuadrilla "España" y a su escolta de Dewoitine 371. El 4 de noviembre de 1936 las tropas nacionales ocupaban Getafe y sus escasos pilotos y material buscaron otros aeródromos desde donde continuar luchando.



Mantenimiento de un Potez-54 en Getafe

El Ejército del Aire (creado el 7 de octubre de 1939) tras la Guerra Civil establece un nuevo despliegue territorial y Getafe acoge a la 21 Escuadra y sus Grupos 21 y 22 dotados de Fiat CR-32 y a la 31 Escuadra y sus Grupos 31 y 32 con Heinkel He-51.

En 1954 tres nuevas unidades se establecen en Getafe: la 57 Escuadrilla del SAR, la Escuela Central de Automóviles y el Parque Central de Automovilismo (actual Centro Logístico de Material de Apoyo).

El 1 de julio de 1955 se crea oficialmente el Ala 35 de Transporte, ligada a Getafe desde entonces y convirtiéndose en una de las unidades más emblemáticas del Ejército del Aire.

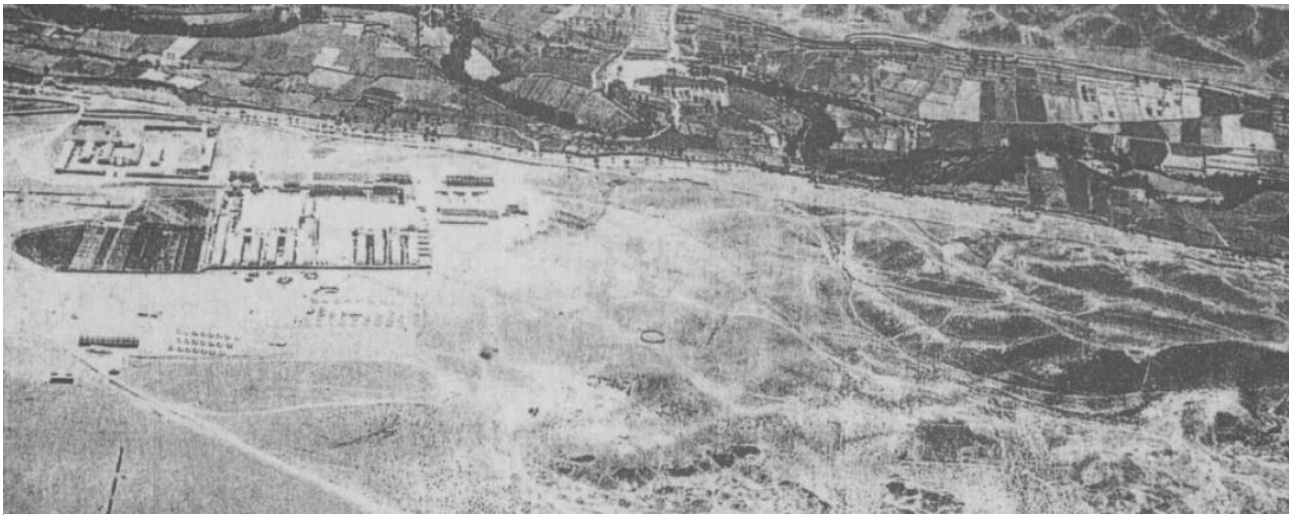
Con la reorganización de abril de 1965 Getafe tendrá desplegados los Escuadrones 802 y 803 de salvamento.

En la actualidad la Base Aérea de Getafe sigue siendo la sede del Ala 35 y sus C-295 (T.21), clave en el transporte estratégico y táctico. También acoge al componente de ala fija del 803 Escuadrón del Ala 48, cuyos CN-235 (T.19/D.4) VIGMA tienen como tarea principal misiones SAR (búsqueda y salvamento) y de vigilancia marítima y al Grupo de Fuerzas Aéreas del Centro Cartográfico y Fotográfico (CECAF). También están en esta base el Centro de Farmacia del Aire de Madrid (CEFARMA) y parte del Servicio Aéreo de la Guardia Civil (SAER) con sus CN-235.

BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El primer contacto de la capital de Aragón con la aviación se produce el 25 de abril de 1910 con motivo de la realización de una exhibición aérea en un terreno adecuado para la misma. Ese terreno fue el de Valdespartera, que se convirtió en el primer aeródromo zaragozano y aragonés, tras adecuarlo convenientemente. Pese a lo accidentado que fue ese primer intento (el avión Voisin, del inexperto piloto Gaudart, se estrelló al intentar despegar, afortunadamente sin tener que lamentar ninguna víctima), se repitió otra actividad aérea en 1911. Fue la llamada "Semana de la Aviación" con exitosas demostraciones los días 18, 19 y 23 de abril.

En años siguientes se repitieron más exhibiciones aéreas con Valdespartera como aeródromo anfitrión y en 1914 comienza la relación de Zaragoza con la aeronáutica militar. Ese año el Servicio de Aerostación eligió Zaragoza para la realización de unas prácticas y tres aeroplanos militares (dos Farman MF 7 y un Nieuport IV G) unieron en un vuelo conjunto Madrid con Zaragoza. Durante su estancia en Zaragoza sobrevolaron varios días la capital para regocijo de los zaragozanos.



Aeródromo de Valdespartera

Ya en 1918, durante los meses de octubre y noviembre, el teniente Martínez Baños está en Zaragoza, en comisión de servicios, para estudiar cuales deberían ser los terrenos idóneos para establecer aeródromos militares, recomendando Valdespartera.



Base aérea de Valenzuela (Zaragoza) en los años 50

Con el Real Decreto de 1920 que protagoniza nuestro artículo, Valdespartera recupera la actividad. Y al Decreto se suma que en ese año Zaragoza acogerá a pilotos integrantes de la 10ª Promoción que ya mencionamos al hablar de la Base Aérea de Getafe. Comienzan los vuelos del curso a finales de enero, contabilizándose un total de dos capitanes de Ingenieros, quince tenientes de diversos cuerpos y un profesor de equitación. Las clases se suspenderán por las condiciones climatológicas (el cierzo fue implacable) y por un accidente que se saldó con dos muertes, siendo trasladados los alumnos a Alcalá de Henares. Valdespartera fue perdiendo actividad en los años venideros.

En sus orígenes, los antiguos aeródromos de Sanjurjo y Valenzuela, se habilitaron por los nacionales en la Guerra Civil como aeródromos militares (no serian los únicos). También operaban desde el aeródromo «El Palomar», a la altura del Campo de San Gregorio, frente al emplazamiento actual de la Academia General Militar, acondicionado anteriormente con motivo de una competición deportiva internacional. A principios de 1937 se adquirieron otros terrenos en Garrapinillos donde se construyó un nuevo aeródromo nombrado como esa población, dividiéndose posteriormente en dos campos de vuelo (separados unos 3 km.) con los nombres de aeródromo de Valenzuela y aeródromo de Sanjurjo. Este último es el más cercano a la ciudad de Zaragoza. En octubre de 1937 llegan a Zaragoza dos escuadrillas de Heinkel He-51 y en septiembre de 1938 los Heinkel He-111 que conformaron el Grupo 10-G-5.

Con el final de la Guerra Civil, la Norma del Estado Mayor del Aire del 1 de noviembre de 1939 establece un nuevo despliegue y Zaragoza queda integrada en la Región Aérea del Pirineo con la 14 Escuadra, compuesta por los Grupos 18 y 19 dotados por Heinkel He-111 en el aeródromo de Valenzuela. En el de Sanjurjo tendrá su sede los Dornier Do-17 de la 41 Escuadrilla.

En 1940 se les asignó a ambos una función mixta como base militar y aeródromo civil.

El Ministerio del Aire unificó el 1 de septiembre de 1949 los aeródromos de Sanjurjo y de Valenzuela decidiendo que se denominase Base Aérea de Valenzuela.

En 1953, con el Tratado de Amistad y Cooperación con los EEUU la Base Aérea de Valenzuela se transformará en una magnífica instalación con dos pistas de vuelo paralelas de más de 3 km. cada una. De 1953 a 1992 tuvo presencia norteamericana de la USAF (más de 10.000 militares, trabajadores y familiares pasaron por Zaragoza). En 1956 llegaron los primeros aviones de la USAF: cinco bombarderos B47 Stratojet, un T33 y dos KC97. En 1958, aterri-



Línea de F-86 Sabre (C.5) del Ala de Caza nº 2 en la Base Aérea de Zaragoza

zaron los primeros F-86D Sabre del 431st Fighter-Interceptor Squadron. Dos años después llegarían los F102, B47 y, hasta 1964, los nodriza KC135. De 1970 a 1992, albergó al 406th Tactical Fighter Training Wing. Durante ese periodo pasaron por allí diferentes tipos de aviones: F4 Phantom, OV10 Bronco, F105 Thunderchief, F100 Super Sabre, F111, B66, F15 Eagle, F16 Fighting Falcon, KC10 Extender, A7 Corsair, A10 Thunderbolt, F14 Tomcat, C9 Nightingale, C5 Galaxy, C141 Starlifter, C130 Hércules y el avión espía F117, entre otros.

Hicieron historia en Zaragoza los reactores que supusieron un avance tecnológico importantísimo para el Ejército del Aire. Hablamos de los F-86 Sabre (C.5) del Ala de Caza 2 (septiembre de 1956) y los T-33 (E.15) del 41 Grupo.

En la reorganización de abril de 1965, Zaragoza renombra la 2 como Ala 12, integrada en la Defensa Aérea, que cambiaría con la Orden del 20 de octubre de 1967 que establece el Mando de Defensa Aérea y su Escuadrón 102 (anterior Ala 12).

El Boletín Oficial del Aire nº 9 recogió la Orden Ministerial 106/1969, de 17 de enero de 1969 que cambiaba oficialmente el nombre de la Base Aérea de Valenzuela por el de Base Aérea de Zaragoza.

En 1973 se incorporó a la base el 301 Escuadrón con los C.130 Hércules (T.10) de transporte, que en 1978 pasó a denominarse Ala 31.



A-400 M del Ala 31 de Zaragoza. Desfile del DIFAS 2019 (Sevilla). Foto: M. Lucena



F-18 Hornet del Ala 15 de Zaragoza. Desfile DIFAS 2019 (Sevilla). Foto: M. Lucena

Otro hito para la base será la llegada de los cuatro primeros F-18 Hornet (C.15) para el Ala 15 creada en diciembre de 1985.

Hasta llegar a la actualidad, la Base Aérea de Zaragoza ha demostrado su elevada capacitación para afrontar las misiones encomendadas y ser anfitriona de importantes encuentros y cursos.

Buenos ejemplos de esa preparación fue el primer programa de entrenamiento de Transporte Aéreo Táctico en Europa (EATT) en 2012, el primer Curso Europeo de Transporte Táctico Avanzado en 2014 o la Tiger Meet de la OTAN en 2016. El Centro Europeo de Transporte Táctico consolida Zaragoza como sede de la élite del entrenamiento táctico europeo.

Respecto a la lucha titánica que estos días vivimos contra la pandemia del COVID-19, el Ala 31 también está presente. Un ejemplo: el 31 de marzo, llegó a Zaragoza un Airbus 400M cargado con 14 toneladas de material sanitario de todo tipo. Y no han sido los únicos. Los medios de transporte aéreo del Ala 31 no han parado desde entonces.

Hace poco, el 27 de abril de 2020, despegaron 137 aviadores y 6 F-18 del Ala 15 que componen el nuevo destacamento Vilkas (lobo en lituano) que formará, durante los próximos 4 meses, parte de la misión BAP (Baltic Air Policing) de la OTAN. El resto de tripulaciones, personal de apoyo, mecánicos y armeros volaron hasta el Báltico en un C-130 Hércules y un A-400M Atlas, ambos del Ala 31.

Hoy día, la Agrupación de la Base Aérea de Zaragoza acoge las Alas 15 y 31, la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA), el Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC), el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), el Centro de Farmacia de Zaragoza (CEFARZA), la Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue (UMAAD-Zaragoza), la Oficina Delegada de la DFR en Zaragoza y el Centro de Movilización nº 3.

BASE AÉREA DE TABLADA

Antes de entrar a resumir los antecedentes históricos de la creación y desarrollo de esta base tan importante para la historia aeronáutica española, me gustaría expresar la enorme tristeza que sentí hace ya 30 años. Fue el 31 de marzo de 1990 cuando a las

12:20 finalizó el traslado de 13 aviones de la 407 Escuadrilla a la Base Aérea de Morón, quedando cerrado al tráfico aéreo el Aeródromo Militar de Tablada. Fue algo que nunca "encajé" bien y por muchas que fuesen las razones que se argumentaron para justificar esa "cicatriz" (la autovía de circunvalación SE-30) en el tejido histórico aeronáutico nunca las llegué a aceptar. Partían en dos la histórica base de Tablada, dejando aislado al campo de vuelo.

Prácticamente habían pasado 80 años desde que en esos terrenos se levantó el vuelo por primera vez un 28 de marzo de 1910. Olieslagers despegó desde el hipódromo cercano al histórico campo de vuelo. Este acontecimiento formó parte de la Primera Semana de Aviación (participaron cuatro pilotos) donde un público entregado pudo incluso ser testigo de un accidente (sin graves consecuencias) al capotar un avión. En 1913 se efectuaron dos exhibiciones más y en 1914 los capitanes de ingenieros Emilio Herrera y José Ortiz Echagüe realizan, procedentes de Tetuán, la primera travesía del Estrecho en aeroplano, en un Nieuport VI.

El coronel Vives consigue en 1914 que el Ayuntamiento de Sevilla ceda una parcela de 240.000 metros cuadrados, por tiempo indefinido, para la construcción de un aeródromo militar. En 1915 comenzaron las obras y el primer jefe del Aeródromo de Tablada, el capitán de infantería Joaquín González Gallarza consigue los seis primeros monoplanos para Tablada.

Como vimos en los casos de Getafe y Zaragoza, 1920 también será un año importante para Tablada por el doble acontecimiento que se produjo con el Real Decreto y con ser esta tierra sevillana una de las que acogería a 22 oficiales integrantes de la 10ª Promoción del curso de pilotos militares. El jefe de la Escuela fue el comandante Ángel Pastor Velasco. Con el Real Decreto del 17 de marzo se potenciaba Tablada como sede de la recién creada 3ª Zona Aérea Sur.

En 1921 Tablada será testigo del crecimiento de la aviación comercial con la Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA) que inaugura la línea regular Sevilla-Larache.

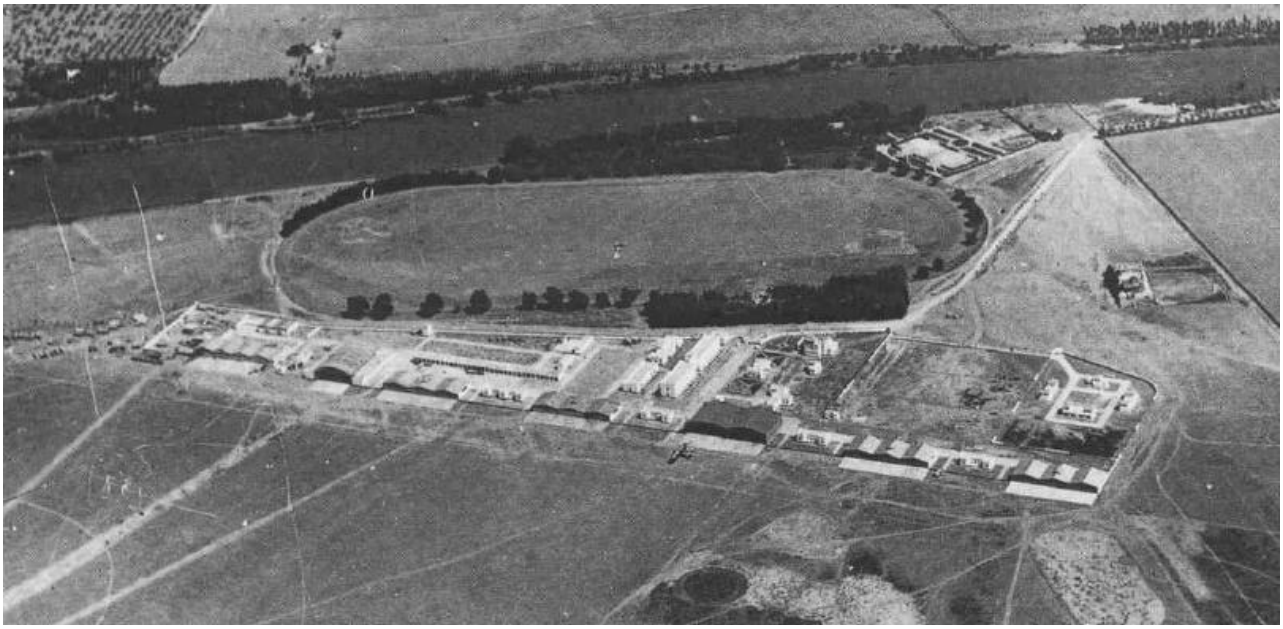
En 1922 la base acogía a los Breguet XIX de un grupo de reconocimiento

Un momento histórico para la base (tras terminarse las obras suficientemente) será su inauguración, por los reyes de España, el 14 de abril de 1923. El día 15 la reina hizo entrega de la bandera al Servicio de Aviación y el rey impuso a esta bandera la corbata de la Medalla Militar por el comportamiento de la Aviación Militar en África, realizándose en Tablada una gran concentración aérea.

A Tablada fue destinado un destacado piloto militar en la historia de España (era piloto desde el 31 de octubre de 1925), concretamente a la 1ª Escuadrilla de Breguet durante unos meses. Me refiero al entonces teniente Joaquín García Morato, que el 1 de febrero de 1926 volvió a Melilla, a la Escuadrilla



García Morato junto al emblema de su "Patrulla Azul"



Base aérea de Tablada en 1929. Foto: Archivo Histórico del Ejercito del Aire

Bristol nº 1. Este excepcional piloto se convertiría durante la Guerra Civil (encuadrado en la Aviación Nacional) en el mayor as de la aviación española. En Sevilla, durante décadas, su nombre permaneció ligado a la sanidad de esta ciudad al dar nombre a la gran "Residencia García Morato" creada en 1955 (desde 1984 "Hospital Virgen del Rocío").

Volviendo a Tablada, el 30 de marzo de 1927 se bautiza en sus terrenos al mítico "Jesús del Gran Poder" un Breguet XIX G.R. (Gran Raid), que pasaría a la historia de la aviación española y mundial al batir el 26 de marzo de 1929 la marca de permanencia en vuelo de una aeronave terrestre sobre el mar, cruzando el Atlántico. El 26 de abril de 1927 despegó de Tablada para un exitoso vuelo de pruebas de 28 horas. Dos años después hizo historia tras partir desde Tablada para aterrizar en Bahía (Brasil) empleando 43 horas y 50 minutos.

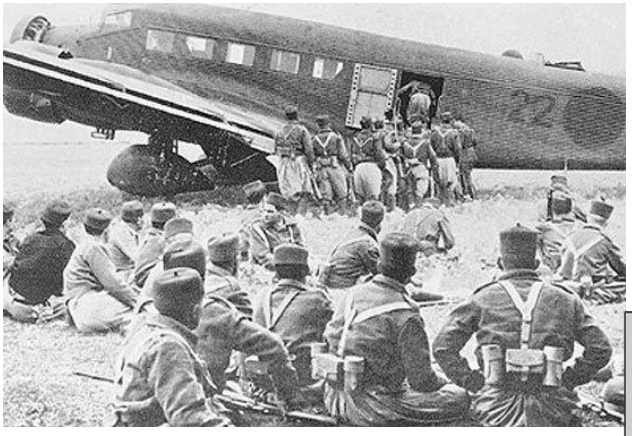


Varios Nieuport 52C.1 del Grupo 12 de Caza en Tablada

El 10 de junio de 1933 Tablada también fue el punto de partida de otro vuelo histórico. Despegaba el "Cuatro Vientos", un Breguet XIX Súper Bidón, que se construyó en Getafe en tan solo cuatro meses y medio, financiado por el Gobierno, el Ministerio de la Guerra y la Jefatura de Aviación Militar con un coste de ochenta mil pesetas (el doble que un Breguet XIX normal). Barberán y Collar llegaron a Camagüey (Cuba) en 40 horas. Un segundo salto que les llevaría de La Habana a México D.F. desgraciadamente terminó en tragedia al desaparecer el avión y sus dos ocupantes.

En 1934 la base acoge al Grupo 22 con dos escuadrillas de bombardeo ligero con Breguet XIX y una de caza con Nieuport 52 y en septiembre de 1935 se sumaría una tercera escuadrilla de Breguet XIX.

En la Guerra Civil, durante el alzamiento y el desarrollo posterior, Tablada jugó un papel primordial. Fue clave que cayese en manos de los sublevados porque protagonizó el primer puente aéreo que con gran imaginación y valentía comenzaron los nacionales con los tres Fokker F-VII 3m de la escuadrilla Colonial procedentes del aeródromo de Sania Ramel (Tetuán) el 20 de julio de 1936. A estos se sumarian dos hidroaviones Dornier "Wal" de la Aeronáutica Naval entre Ceuta y Algeciras (Cádiz), un Douglas DC-2 de LAPE y un Fokker F-VIIA adquirido en Tánger por los nacionales al comienzo de la guerra. Del 20 al 28 de julio se transportaron la 4ª y 5ª Banderas del Tercio (unos 120 legionarios al día). El 29 de julio se habilita el aeródromo de Jerez de la Frontera (Cádiz) y se suma el primer Junkers Ju-52 (de los 10 que volaron en el puente aéreo) alemán. Del 19 de julio al 4 de agosto llegaron a la Península 8 batallones de choque (6 por avión y 2 por barco), que eran el 40% de los disponibles en el Protectorado. De julio a noviembre las cifras son elocuentes, transportando 23.393 hombres y 369.960 kg de material.



Regulares subiendo en un Ju-52 para pasar el Estrecho

Tablada montará los primeros Fiat CR-32 Chirri italianos desembarcados en Vigo y transportados por tren a Sevilla. En la base se establecen escuadrillas de caza de Heinkel He-51 (alemanes) y Fiat CR-32. García Morato consigue sus primeros derribos pilotando un Nieuport 52 basado en Tablada. Posteriormente pilotó los He-51 y después su "montura" por antonomasia, el Fiat CR-32. Con su célebre caza italiano (matriculado 3-51) consiguió la mayor parte de sus 40 derribos en múltiples frentes.

Desde Tablada se intentará ayudar en lo posible a las tropas que resisten el asedio al Santuario de Santa María de la Cabeza, con 157 servicios de aprovisionamiento hasta el 2 de julio de 1937.

El 18 de julio de ese año cambia la denominación de 2ª Escuadra Aérea, que tenía Sevilla en la distribución territorial en 1936, por la de Región Aérea Sur. En los tres primeros meses de ese año salen de Tablada las tres primeras promociones de la Escuela de Tripulantes creada a finales de 1936.

Poco a poco y debido al avance de los nacionales en diversos frentes, Tablada se irá convirtiendo en una base donde fundamentalmente se realicen funciones de apoyo y mantenimiento, reparando infinidad de modelos baqueteados por el enorme desgaste bélico al que es sometido el diverso parque aéreo del bando nacional.

Como ya hemos visto anteriormente, tras finalizar la guerra se crea el Ejército del Aire, y la Norma del 1 de noviembre de 1939 establece a Tablada en la denominada "Región Aérea del Estrecho". En esta base encontramos la 11 Escuadra con sus Grupos 12 y 13 dotados de Savoia S-79. También encontramos al 23 Grupo de Fiat CR-32 y a la 61 Escuadrilla de Henschel Hs-123.



Mi padre, Manuel Lucena Núñez (segundo por la izquierda), y sus compañeros en El Copero (1959), con un "Buchón" del 71 Escuadrón procedente de Tablada

En julio de 1941 un nuevo cambio establece que la 11 Escuadra pase a llamarse 11 Regimiento pero siga estando integrada por los grupos 12 y 13. A este 11 Regimiento lo acompañará el 22 Regimiento, compuesto por el 23 Grupo de Fiat CR-32 y el 26 Grupo de Polikarpov I-16. Por último, e independiente de los dos regimientos mencionados anteriormente, tenemos a la 61 Escuadrilla con sus Henschel Hs-123.



En 1952 el 11 Regimiento tiene tres Grupos, dos de Heinkel He-111 (B2-H) y uno experimental para recepcionar los nuevos Hispano Aviación HA-1112-K1L (C4-J).Ninguno de los 35 C.4J construidos llegó a prestar servicio en unidades operativas.

En 1956 de crea el Ala 25 de Bombardeo Ligero con Heinkel He-111, que se mantendrá hasta 1963 que es trasladada a El Copero, de donde vendrá el Ala 7 de Caza-bombardeo con sus Hispano Aviación HA-1.112 M1L "Buchón" (C.4K). De hecho regresaban a su punto de partida, ya que con unos pocos Buchones a principios de 1957, en Tablada se creaba el 71 Escuadrón Táctico, de donde pasarían en agosto del mismo año a El Copero.

Una nueva reorganización de abril de 1965 nos muestra a Tablada integrada en el Mando de la Aviación Táctica con su Ala 47 (por poco tiempo) de la que depende el Escuadrón 471. Después llegarán la Escuadrilla 921 y la Escuadrilla 402.

La vida de los Buchones en Tablada fue corta ya que en 1965, tras cambiar la denominación a la de Ala 47, en octubre terminarían siendo dados de baja. Este acontecimiento puede considerarse el principio del fin al quedar la base prácticamente sin plantilla. En el último momento se consigue frenar a una comisión liquidadora al conseguir albergar a la Escuadrilla 921 del Cuartel General de la Aviación Táctica y a la Escuadrilla 402 de enlace (en junio de 1966). Con ambas escuadrillas se creó el 991 Escuadrón del Mando de la Aviación Táctica y en 1967 la 402 Escuadrilla de dicho Mando.

En la década de los 70 Tablada tendrá mucha actividad, combinando su carácter de sede del Mando Aéreo Táctico con el de acuartelamiento de unidades operativas con el Grupo de Control Aéreo muy activo en maniobras, sin olvidar el papel importante que juega la Escuela de Apoyo Aéreo.

En 1986 perdía su denominación de Base Aérea para llamarse Aeródromo Militar de Tablada.

Y así llegamos a 1990 que supondrá el fin de Tablada como aeródromo al cercenársele su acceso al campo de vuelo con esa "cicatriz" incurable a la que me referí al comenzar esta exposición sobre la Base de Tablada.

Hoy día, en la Agrupación del Acuartelamiento Aéreo de Tablada tenemos a la Dirección de Enseñanza del Mando de Personal del Ejército del Aire,



Aquí estoy con un CASA 2111 (matrícula B21-27) en Tablada a finales de los años 80 en una jornada de puertas abiertas

al Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA) y a la Maestranza Aérea de Sevilla (MAESE). Además están el Centro de Farmacia de Sevilla, la Escuadrilla de Transmisiones nº 2, el Centro de movilización nº 2 y la Oficina Delegada de la Dirección de Infraestructura (DFR) en Sevilla.

BASE AÉREA DE LEÓN

Con el Real Decreto de marzo de 1920 la futura Base de León es designada como la sede de la 4ª Zona Aérea Noroeste y en julio de 1921 comienza la delimitación de los terrenos que albergaran la base a medio kilometro de La Virgen del Camino (población a 6 km. de León).

En febrero de 1922 el general Echagüe visita los terrenos y en julio las obras ya están muy adelantadas. El 25 de enero de 1923 aterriza en el aeródromo el primer avión militar, un Avro A-10, que previamente causo gran admiración al sobrevolar León. En septiembre ya se han terminado tres hangares.

La Escuadra de León, creada en julio de 1926, estaba formada por dos escuadrillas de reconocimiento y dos de combate, que quedará estacionada en Getafe hasta su traslado a León en 1928, llegando los primeros aviones el 26 de octubre.

El 27 de octubre de 1929 se produce la inauguración oficial de las instalaciones del aeródromo de León, con el comandante Sáenz de Buruaga como jefe de la 3ª Escuadra y de la Base Aérea. Debe recordarse que en ese año se consideraba que la Base Aérea de León era una de las mejores de España.

Con los cambios administrativos y organizativos de 1931 la Escuadra nº 3 de León es destinada a Barcelona. En León se constituye un grupo con tres escuadrillas. Una nueva reorganización en diciembre fusiona el Grupo 23 de León con el 33 de Burgos, denominándose al resultante como Grupo de Reconocimiento nº 21.

Los sucesos de la revolución de Asturias en octubre de 1934 tuvieron en la Base de León cierto protagonismo, al ser considerada como un objetivo prioritario por los insurrectos, pero fallarían al intentar hacerse con su control. Uno de sus apoyos dentro de la base fue el comandante Ricardo de la Puente Bahamonde, jefe del Grupo de Reconocimiento. En el posterior consejo de guerra pareció probada la pasividad del comandante en ejecutar las órdenes de actuar contra los revolucionarios. Un posterior indulto, otorgado por el presidente de la República Manuel Azaña, permitió continuar al comandante Ricardo de la Puente su labor militar en Marruecos. Precisamente en ese destino, como jefe de la Fuerzas Aéreas de África (con sede en Sania Ramel), encontró la muerte al comienzo de la Guerra Civil por negarse a colaborar con los sublevados. Sería fusilado el 4 de agosto en Ceuta tras ser sometido a un consejo de guerra que lo condenó a muerte. Su primo carnal, el general Francisco Franco Bahamonde no intercedió para salvarle la vida. Eran como hermanos de niños compartiendo muchísimas horas de juego y años después fueron ejemplo de la tragedia que supuso la Guerra Civil para los españoles.



Comandante Ricardo de la Puente Bahamonde

Cuando comienza la Guerra Civil, el aeródromo de La Virgen del Camino se decantará del lado de los sublevados. Este aeródromo albergaba las tres escuadrillas de Breguet XIX del Grupo de Reconocimiento Divisionario nº 21 (bajo el mando del comandante Julián Rubio López) que dependía de la Escuadra de Aviación nº 1 de Getafe. El comandante Rubio sorprendió a las autoridades republicanas cuando frenó el 20 de julio el intento de resistencia



Aeródromo de la Virgen del Camino (León) el día de su inauguración. Foto: ABA

de algunos suboficiales y mecánicos al levantamiento de los sublevados. En Madrid contaban con la lealtad de Rubio ya que fue uno de los hombres que se sumaron a la intentona republicana del aeródromo de Cuatro Vientos del 15 de julio de 1930, días después de la fallida sublevación de Jaca.

Este Grupo de Reconocimiento Divisionario nº 21 de León junto al nº 23 de Logroño se encuadrarían en las Fuerzas Aéreas del Norte creadas por los nacionales.

El aeródromo tuvo una actividad intensa apoyando las operaciones militares en el frente Norte.

Las necesidades surgidas durante la Guerra Civil llevaron a la creación del parque Regional Norte o Maestranza Aérea de León y a ser la sede de un núcleo básico de la "Legión Cóndor" alemana.

La "Legión Cóndor" que se trasladó inicialmente a los aeródromos de Burgos y Vitoria tuvo en León una base principal de apoyo, montaje y reparación de aviones. La base tendrá una calma moderada cuando en octubre de 1937 finalice la Campaña del Norte tras la toma de Gijón, aprovechando el momento para mejorar y consolidar las infraestructuras.

A finales de 1939 se creó la Escuela de Aprendices de Aviación asignada a la Maestranza Aérea de León. La Maestranza Aérea permanecería en León hasta 1965, cuando se traslada a Cuatro Vientos.

En septiembre de 1950 León recibe la Escuela de Especialistas del Aire (procedente de Málaga). Comenzó ofreciendo todas las especialidades, pero finalmente se impartirían los cursos de mecánico de mantenimiento de avión y armero artificiero.

La Academia Básica del Aire (ABA) sustituirá en 1992 a la Escuela de Especialistas, formando a todos los suboficiales del Ejército del Aire desde entonces.

Actualmente el aeródromo contiene la Academia Básica del Aire, la Escuadrilla de Transmisiones nº 8 y el Establecimiento Disciplinario Militar Norte (desde 2007).

TORRE DE CUATRO VIENTOS

Y como último, recordamos que en 2020 se conmemora también la construcción de la histórica torre de mando o señales de Cuatro Vientos. Su diseño se basó en un proyecto redactado en julio de 1919 por el comandante de Ingenieros Leopoldo Giménez, aprobado por una Real Orden del 11 de agosto del mismo año. Enrique Sierra la construyó en hormigón armado en sus talleres del Paseo de las Delicias nº5 de Madrid y se encargó de su instalación junto al maestro Pepe Alegría.

Viendo su estructura (el torreón, la balaustrada y la fábrica de su base), podemos observar su parentesco con los faros marítimos de la época. La fábrica de su base, de dos pisos constaba de un semisótano y un mirador de planta octogonal con grandes ventanales. La elegante balaustrada rodea a la terraza. Sobre el conjunto se erige la torre cilíndrica con una altura de 15,40 metros.

Se convirtió en testigo de los logros de los primeros aviadores de nuestra aviación. El general Goma dijo de ella que era el "balcón que domina la tierra santa del primer aeródromo de España".

Sobre la puerta de entrada acompañan superpuestos al emblema de la Aeronáutica, los tres distintivos de los tres títulos de pilotos que se podían obtener: de globo, de dirigible y de aeroplano.



Torre de Cuatro Vientos "contemplando" el despegue de un Breguet XIX.

Fuentes:

-*La Aerostación militar en España (1884-1934).* Conferencia impartida por el coronel de Ingenieros José Ignacio Mexia y Algar. Recuperado de http://www.altorres.synology.me/01_07_aeroestacion.htm#02

-Clemente Esquerdo, J. (1994). Aeródromo de Tablada, el fin de una leyenda. *AEROPLANO. Revista de Historia Aeronáutica, 12*, 4-32.

-Fuente Vélez, A. (1989). Breve historia de veinticinco años en el aeródromo de Getafe. *AEROPLANO. Revista de Historia Aeronáutica, 7*, 48-74.

-González-Betes, A. (1999). La Base Aérea de Zaragoza. Antecedentes. *AEROPLANO. Revista de Historia Aeronáutica, 17*, 32-41.

-de Madariaga Fernández, R. (2000). El Aeródromo de León. *AEROPLANO. Revista de Historia Aeronáutica, 18*, 11-31.

-Martínez Cortés, J. M. (2017). Factores clave para el desarrollo de un moderno Ejército del Aire. *AEROPLANO. Revista de Historia Aeronáutica, 35*, 20-37.

-Pérez San Emeterio, C., Salas Larrazábal, J. y Warleta Carrillo, J. (1986). *Aviones militares españoles (1911-1986)*. Madrid: IHCA

-Permuy López, R. Á. y González Serrano, J. L. (2011). *Aviación militar española (Militaria)*. Madrid: Tikal

-Permuy López, R. Á. (2012). *La aviación en la guerra civil española*. Madrid: Susaeta

-Sánchez Carmona, J. (1989). Datos históricos sobre el Aeródromo de Cuatro Vientos. *AEROPLANO. Revista de Historia Aeronáutica, 6*, 41-63.

-Yusta Viñas, C. (2013). La Aviación Militar española: su partida de bautismo. *AEROPLANO. Revista de Historia Aeronáutica, 31*, 4-21

-Warleta Carrillo, J. (2000). Desde los orígenes hasta 1919 y 1919-1926. En la *Enciclopedia de la Aviación Militar Española*. (Vol. 1, pp. 1-32) Valladolid: Quirón