



Para saber más...

Aeródromos en Ciudad Real

1. LOS COMIENZOS DE LA AERONAUTICA EN CIUDAD REAL

Para entender la localización de algunos de los aeródromos de la Guerra civil es indispensable conocer cómo llegó la aeronáutica a nuestra provincia, así será más sencillo comprender ciertos “porqués”. Algunos tendrán la equivocada idea de que la aeronáutica no llegó a la provincia de Ciudad Real hasta la puesta en marcha en diciembre de 2008 del conocido Aeropuerto Central Ciudad Real. Nada más lejos de la realidad, pues los primeros datos de la presencia de la aviación se remontan más de 100 años, concretamente a 1912. En este año el piloto francés Lacombe fue protagonista en una “Fiesta de la aviación” celebrada en la capital, coincidiendo con las fiestas locales del mes de agosto. Estas “fiestas de la aviación” eran eventos muy de moda en la segunda década del siglo pasado, protagonizadas siempre por esos “aventureros” que competían en aquellos momentos por lograr las gestas más increíbles en lo que más les apasionaba, volar.

Al año siguiente (1913) varios pueblos de la provincia fueron testigos de excepción de una efeméride de primera magnitud en la aviación española, ya que Henry Tixier lograría realizar el vuelo Sevilla-Madrid con escala en Ciudad Real, siendo el primer piloto que intentaba cubrir esa larga distancia en nuestra nación, ¡lo que han cambiado los tiempos! El vuelo no estuvo falto de vicisitudes, ya que tras despegar el 21 de abril del aeródromo sevillano de Tablada debió tomar tierra a causa de las condiciones climatológicas a los 65 minutos en Córdoba; el 23 reanudó de nuevo su viaje pero a los 20 minutos y debido al temporal tomó tierra en el municipio de Fuencaliente, ya en nuestra provincia, despegó en cuanto le fue posible y llegó a la localidad de Almodóvar del Campo; el 25 parte desde allí y aterriza a los 25 minutos en la Granja Campo (Granja Agrícola) de la capital ciudadrealeña. Al día siguiente partió a las 7:20 horas y llegó a Cuatro Vientos (Madrid) a las 9:30 horas, donde fue recibido por el capitán Kindelán y otros profesores de la Escuela Militar de Pilotos.

Las visitas de estos aventureros del aire fueron sucediéndose durante los años siguientes y la presencia de las máquinas voladoras por una u otra razón se hicieron habituales en nuestra provincia. Hay que destacar por su notable importancia el vuelo realizado por dos patrullas compuestas por tres aviones *Farman* y tres *Lhoner*, haciendo el recorrido Madrid-Los Alcázares, con una parada en Alcázar de San Juan en 1915; reseñable fue el aterrizaje del globo *Neptuno*, dirigido por oficiales de Aeronáutica Militar, que procedente de Madrid arribó en las cercanías de Daimiel en julio de 1916; o el paso por la capital del aeroplano de *ABC* y *Blanco y Negro*, reportaje que se publicó con abundante material gráfico en el año 1919.

Durante los siguientes años la incipiente aeronáutica continuó con sus avances y en la región se sucedieron las actividades relacionadas con ella tal como reflejan publicaciones de la época, no sólo con actos festivos, si no con otras más institucionales como fue la



recaudación (motivado por el desastre de Annual en 1921) por suscripción popular para la adquisición del avión de nombre *Ciudad Real*, el cual se entregaría a la aviación del Ejército de África que actuaba en Marruecos. Historia entrañable que Mariano J. García-Consuegra nos relata en su documentada obra *Los aviones del pueblo: El aeroplano Ciudad Real*, publicada por la Diputación de Ciudad Real (BAM, 2015); pero también luctuosos, como los accidentes ocurridos en Valdepeñas el 4 de noviembre de 1920, en el que se destrozó el biplano pilotado por Juan Muñoz y en Ciudad Real el 13 de septiembre de ese mismo año por un biplano pilotado por el capitán Frutos. En ambos percances los pilotos salieron milagrosamente ilesos; peor suerte corrió el joven oficial piloto Miguel de los Santos, falleciendo en un accidente ocurrido al estrellarse su avión junto al apeadero de Herrera (Ciudad Real) en el mes de julio de 1924.

Los años 20 y 30 representaron una particular “competitividad” de algunas poblaciones de la provincia para lograr la presencia permanente de aviones en sus municipios, tal es el caso de Daimiel, Ciudad Real o Argamasilla de Alba, o el proyecto para la instalación de una base de hidroaviones en las Lagunas de Ruidera. El significado de modernidad y progreso que representaba el avance tecnológico de la aeronáutica no pasaba desapercibido para las poblaciones de esta provincia de interior, que luchaba por no verse apeada de esa “nueva era”.

En agosto de 1931 se lleva a cabo en la capital un gran festival aéreo, organizado por la “Peña de artistas” junto con el Real Aero Club Popular de Madrid. En esta ocasión el atractivo no dependía ya de ver volar a “otros”, sino de la participación ciudadana, al permitir que cualquier persona (previo abono del pasaje), pudiera desplazarse a cualquier localidad próxima, estableciendo tarifas distintas para cada destino (Fernancaballero 25 pesetas; Malagón 30; Carrión de Calatrava 20; Torralba de Calatrava 25; Daimiel 35; Manzanares 45; Almagro 25; Valdepeñas 50 y Piedrabuena 35). Para la celebración del festival se habilitó un terreno en el paraje “El Campillo”, cercano al barrio denominado de las “Casas Baratas”. La participación fue un éxito que contó con un nutrido grupo de participantes.

Antes de iniciarse la Guerra Civil, existían en la provincia cuatro aeródromos: Santa Cruz de Mudela, Daimiel, Argamasilla de Alba y Ciudad Real. Los tres primeros de uso militar y el último de uso civil. Santa Cruz de Mudela y Daimiel con la funcionalidad de emergencia para el trayecto Madrid-Sevilla; y Argamasilla de Alba de socorro en el trayecto Madrid-Los Alcázares. En 1934 debemos destacar la llegada del ilustre Juan de la Cierva a Daimiel con su autogiro; así como Ramón Torres con su aparato *Potez 34* en una escala del famoso viaje Madrid-Níger, en ese mismo aeródromo.

Estos son algunos de los datos más destacados del comienzo de la aventura aérea en Ciudad Real y este es el contexto que encontraron los que una vez comenzada la contienda tuvieron la necesidad táctica de crear una red de campos de aviación que surgieron de la nada.

1. COMIENZA LA GUERRA



Memoria democrática
de Castilla-La Mancha

¿Por qué, cómo, cuándo, dónde? Responder a estas preguntas nos ocupará las siguientes páginas, leedlas con atención pues os servirán para comprender lo que os parecerá incomprensible cuando visitéis los campos de aviación, cuando os preguntéis ¿por qué aquí? ¿por qué dos juntos? ¿por qué tantos? ¿cómo lo hicieron? Todos los interrogantes que os planteéis son buenos, querrá decir que disfrutáis de la visita. Entremos en materia, hagamos un viaje a 1936.

Ciudad Real y su provincia era una zona desmilitarizada. Ya desde 1931 no tenía ninguna guarnición militar al ser disuelto el Batallón de Cazadores de Barbastro el 30 de junio de ese mismo año. La única presencia castrense la componían el Centro de Movilización y Reserva número 2 y la Caja de Reclutas número 4, a lo que había que añadir las fuerzas de Orden Público: una compañía de Guardias de Asalto y personal de la comandancia de la Guardia civil (distribuido en cinco compañías territoriales: Ciudad Real, Puertollano, Daimiel, Valdepeñas y Alcázar de San Juan).

El 17 de julio de 1936 comienza la insurrección militar, tras varios enfrentamientos entre ciudadanos de diferente índole, el gobernador civil, Germán Vidal Barreiro, consigue que la provincia se mantenga bajo el control del gobierno. Idéntica o diferente suerte corre el resto de España y tras una semana de enfrentamientos la división territorial de ambos bandos es patente, dando comienzo la contienda más fratricida que ha conocido este país.

Ciudad Real podría haber jugado un importante papel en la estrategia inicial del avance de las tropas de Franco hacia Madrid, pero la decisión de este de avanzar por tierras de Extremadura en lugar de usar la ruta tradicional a través de Despeñaperros y La Mancha evitó que la provincia se viera sumida en combates ante ese hipotético avance y pasó a formar parte desde entonces de las denominadas “provincias de retaguardia”. Las razones que llevaron al Ejército del Sur a utilizar la ruta de Mérida (Badajoz) y no la de Despeñaperros fueron evidentes: la dificultad orográfica que tenía Despeñaperros no existía en las llanuras de Sevilla y Badajoz, tan sólo tenemos que recordar la experiencia napoleónica en Bailén, por lo que un ejército bien organizado podría fracasar en los desfiladeros de Sierra Morena, siendo más factible y rápido un avance a través de la Ruta de la Plata; además estaba la protección del flanco izquierdo que la frontera portuguesa ofrecía, pues el apoyo del mandatario portugués, Salazar, a los sublevados era notorio; y por último, estaba la posibilidad de unir los ejércitos del Norte y del Sur antes de atacar Madrid, cuestión que se hizo realidad un tiempo más tarde en la provincia de Ávila, a través del Puerto del Pico.

A partir de este momento sólo quedaba en juego la riqueza de las minas de mercurio de Almadén, muy codiciadas para las necesidades bélicas de la época, así como la idea de los sublevados de liberar a los aislados en el santuario de la Virgen de la Cabeza (Jaén) y que fueron un motivo importante para el enfrentamiento de ambas fuerzas en el límite con la provincia cordobesa durante la guerra. Es necesario que reseñemos estas cuestiones, porque son las que motivaron el protagonismo de la actividad bélica aérea en la provincia de Ciudad Real.

Los cielos de la provincia fueron inicialmente testigos mudos de los reiterados vuelos de bombarderos gubernamentales hacia Sevilla, con objeto de mermar las tropas que se



concentraban en esa ciudad. Más tarde y con el avance de las fuerzas franquistas hacia Mérida (Badajoz), vio cómo se aproximaba el frente por el oeste de la provincia, siendo la cercana ciudad de Don Benito (Badajoz) base de las unidades de cazas *Nieuport 52* y bombarderos *Breguet XIX*, para intentar atajar el rápido avance nacionalista por el denominado “Frente de Extremadura”. Mientras, en el antiguo campo de Santa Cruz de Mudela, se iniciaban las primeras operaciones de bombardeo con el material francés recién recibido, los *Potez 54*, y más tarde con los bombarderos soviéticos *Tupolev SB-2* “Katiuska”, en un intento de someter a la presión de los bombardeos aéreos las ciudades del sur (Sevilla, Córdoba y Granada).

1. DISTRIBUCIÓN DE LOS AERÓDROMOS EN LA PROVINCIA, EL PORQUÉ Y EL DÓNDE

La aviación republicana mantuvo inicialmente la organización de anteguerra, es decir las Escuadras Aéreas, cambiando únicamente la ubicación de la 2ª de Sevilla (en manos de los alzados) por Los Alcázares (Murcia), agrupando en torno a estas escuadras las distintas unidades del Servicio de Instrucción y Aeronáutica Naval junto con los aviones de LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas). Fue tras la creación del Ministerio de Marina (septiembre de 1936) cuando se fusionaron la Aviación Naval y Militar, quedando ambas bajo su mando y procediéndose a la creación de las Regiones Aéreas, constituyéndose las tres primeras por simple conversión de las escuadras existentes.

La provincia de Ciudad Real permaneció adscrita a la 1ª Región Aérea hasta el 16 de mayo de 1937, fecha en la que se crea la Fuerza Aérea Republicana y se constituye el Ministerio de Defensa Nacional. Entonces pasa a formar parte de la nueva 5ª Región Aérea, estando la Jefatura Administrativa en Valdepeñas, aunque el Grupo Operativo estuvo en La Garganta y finalmente en Santa Cruz de Mudela (llamada en clave posición Ciudad Real). Esta Región Aérea comprendía las provincias de Badajoz, Córdoba, Toledo (zona SW) y Ciudad Real (llamada durante esa etapa Ciudad Leal o Ciudad Libre), con exclusión en esta última de los aeródromos de Argamasilla de Alba y Tomelloso, pertenecientes a la 7ª Región Aérea por necesidades estratégicas. La nueva creación de esta Región Aérea venía propiciada por la necesidad de dar apoyo aéreo al Ejército de Extremadura en las operaciones militares. Se encontraba estructurada en cuatro sectores cuyas cabeceras eran Cabeza del Buey (Badajoz), Almodóvar del Campo (Ciudad Real), Ciudad Real y Navahermosa (Toledo). Los aeródromos que formaron estos sectores se construyeron casi todos entre septiembre de 1936 y marzo de 1937.

Los campos existentes en la provincia representaron la columna vertebral de la 5ª Región Aérea, ya que además de la dirección administrativa y el grupo operativo, que permanecieron durante toda la guerra dentro de ella, la actividad de las unidades acantonadas en los campos tuvo especial relevancia en los frentes en los que intervinieron.

Vamos por tanto a hablar de esta 5ª Región Aérea y de su estructura, de la disposición que mantuvo desde mayo de 1937 hasta diciembre de 1938, a partir de esta fecha y motivado por las rectificaciones en el teatro de operaciones de Extremadura, se fueron



modificando dichos sectores y se realizaron cambios en la denominación en clave de los mencionados campos. En el siguiente cuadro podemos ver la totalidad de los aeródromos pertenecientes a esta región aérea, en esta relación se hace constar de igual forma los inventariados por el Servicio de Información Militar franquista, reflejando la numeración que se les asignaban, de esta forma observaremos que algunos campos reseñados por ellos o eran en realidad inexistentes o habían sido capturados en los primeros días de la guerra o bien, la información con la que contaba el ejército sublevado no era fiable (la aviación nacional poseía habitualmente una muy buena información proporcionada por el Servicio de Información y Reconocimiento Aéreo, como demuestra el mapa de campos republicanos confeccionado por la *Aviazione Legionaria* y la *Legión Cóndor*). Además, se indica el nombre del campo, la provincia a la que pertenece, el sector en el que está incluido (S), el número adjudicado por los nacionales (Nº.N.), el número asignado por el gobierno republicano a partir de diciembre de 1938 (Nº.R.) y el número asignado desde mayo de 1937 (Nº R.A.).

| NOMBRE | PROVINCIA | S | Nº N | Nº R | Nº R A |
|-------------------------|------------------|----------|-------------|-------------|---------------|
| Cabeza del Buey S | BADAJEZ | 1 | 8071 | | 511 |
| Herrera del Duque | BADAJEZ | 1 | | BZ-3 | 512 |
| Castuera S-Benquerencia | BADAJEZ | 1 | 8321 | | 513 |
| Saceruela | CIUDAD REAL | 1 | 7821 | BZ-7 | 514 |
| Talarrubias | BADAJEZ | 1 | | BZ-8 | 515 |
| Castuera Norte | BADAJEZ | 1 | | | 516 |
| Cabeza del Buey Norte | BADAJEZ | 1 | 8071 | BZ-5 | 517 |
| Zújar | CÓRDOBA | 1 | | BZ-4 | 518 |
| Almodóvar del Campo | CIUDAD REAL | 2 | 8101 | BX-4 | 521 |
| La Garganta-Conquista | CIUDAD REAL | 2 | 8601 | BX-3 | 522 |
| Santa Eufemia | CÓRDOBA | 1 | 8331 | BZ-2 | 523 |
| Sisones-Fuencaliente | CIUDAD REAL | 1 | 8602 | BX-2 | 524 |
| Hinojosa del Duque | CÓRDOBA | 1 | | BZ-1 | 525 |
| Pozoblanco | CÓRDOBA | 2 | | BX-6 | 526 |
| Ciudad Real W | CIUDAD REAL | 3 | 7841 | BX-5 | 531 |
| Valdepeñas | CIUDAD REAL | 3 | 8121 | BT-5 | 532 |
| Santa Cruz de Mudela S | CIUDAD REAL | 3 | 8384 | BT-4 | 533 |
| Daimiel | CIUDAD REAL | 3 | 7601 | BT-3 | 534 |
| Santa Cruz de Mudela N | CIUDAD REAL | 3 | 8383 | BT-2 | 535 |
| Almuradiel S | CIUDAD REAL | 3 | 8382 | BT-9 | 536 |
| Almuradiel N | CIUDAD REAL | 3 | 8381 | BT-1 | 537 |
| Alcázar de Cervantes | CIUDAD REAL | 3 | 7132 | BT-8 | 538 |
| Navahermosa | TOLEDO | 4 | 6841 | BS-5 | 541 |
| LA TOLEDANA | CIUDAD REAL | 4 | 7351 | BS-4 | 542 |
| El Molinillo-Retuerta | CIUDAD REAL | 4 | 7101 | BS-3 | 543 |
| Los Navalmorales | TOLEDO | 4 | 6551 | BS-2 | 544 |



Memoria democrática
de Castilla-La Mancha

| | | | | | |
|-------------------------|-------------|---|------|------|-----|
| Belvís de la Jara | TOLEDO | 4 | 6541 | | 545 |
| Horcajo de los Montes | CIUDAD REAL | 4 | 7341 | BS-1 | 546 |
| Valdelagata | CIUDAD REAL | 4 | 7102 | BS-6 | 547 |
| Granátula de Calatrava | CIUDAD REAL | 3 | 8111 | BT-6 | |
| Almagro | CIUDAD REAL | 3 | | BT-7 | |
| Abenójar | CIUDAD REAL | 2 | | BX-1 | |
| Luciana | CIUDAD REAL | 1 | | BZ-6 | |
| Almadén-Chillón | CIUDAD REAL | | 8071 | | |
| Ciudad Real NW | CIUDAD REAL | | 7841 | | |
| Manzanares | CIUDAD REAL | | 7861 | | |
| Piedrabuena | CIUDAD REAL | | 7551 | | |
| Viso del Marqués | CIUDAD REAL | | 8371 | | |
| Polán | TOLEDO | | 6571 | | |
| Campanario | BADAJOS | 1 | 7791 | | |
| Don Benito | BADAJOS | 1 | | | |
| Medellín | BADAJOS | | | | |
| San Pablo de los Montes | TOLEDO | | | | |
| Torralba | CIUDAD REAL | 4 | | | |

La información más fidedigna sobre el inventario de aeródromos de campaña republicanos y la utilización de estos es la generada por la propia Fuerza Aérea Republicana, ya que podemos verificarla no solo por el listado de aeródromos, sino por cotejo de las Órdenes de Operaciones de la Fuerza Aérea, Cuadernos de vuelo, documentación existente en los expedientes de los pilotos, y los distintos testimonios de militares y civiles que de una u otra forma estuvieron en contacto con la actividad de los campos.

Desde mayo de 1937 a diciembre de 1938, la 5ª Región Aérea contaba con 29 campos de aviación operativos (¡Sí, 29!); cifra que se mantuvo hasta el final de la guerra, pero con algún cambio sobre los aeródromos que la formaban. Pues tal como ya contamos, las necesidades del frente extremeño propiciaron el proyecto de construcción de cuatro nuevos campos: Almagro, Abenójar, Granátula de Calatrava y Luciana. De estos, se verificó el funcionamiento de los tres últimos. Simultáneamente dejan de prestar servicio en esta última etapa los de Cabeza del Buey S, Castuera N, Castuera S, Belvís de la Jara y Torralba. Los cuatro primeros a causa del avance nacionalista durante el verano de 1938 en la ofensiva para el cierre de la “Bolsa de Mérida” y sobre el último sólo hemos encontrado una anotación a mano en un listado de los campos, no pudiendo encontrar ninguna referencia más.

1. POR QUÉ LA 5ª REGIÓN AÉREA FUE TAN IMPORTANTE



La respuesta la encontramos en lo que se denominó Frente de Extremadura, pues tal como hemos dicho, el objetivo prioritario de las fuerzas aéreas que componían la 5ª Región Aérea era dar “apoyo y cobertura” en todas las necesidades operacionales al Ejército Republicano en el teatro de operaciones de Extremadura. Este frente, denominado por algunos como uno de “los frentes olvidados”, es sin lugar a duda un enclave con una repercusión importante y en el que el Ejército Popular, con unas fuerzas en algunos momentos escasas, cosechó excelentes resultados, pues mantuvo bloqueado, desde marzo de 1937 hasta el final de la guerra, al Ejército del Sur del general Queipo de Llano. En este frente, el Ejército Republicano llevó a cabo alguna de las contraofensivas mejor planteadas estratégicamente de la Guerra Civil y obtuvo unos resultados indiscutibles, especialmente rentabilizados por el gobierno, al mantener alejado de la comarca de Almadén y Puertollano a los ejércitos del general Franco, evitando el aprovechamiento inmediato de los recursos naturales existentes en dichas comarcas mineras.

A pesar de ser el extremeño un escenario bélico denominado por algunos historiadores “la cenicienta de los frentes”, en los últimos años distintos autores como Manuel Vacas Dueñas (2020) han destacado su importancia, y nos confirma al mismo tiempo el valor que para la estabilización del mismo tuvieron las fuerzas aéreas presentes en la provincia de Ciudad Real, desde donde desarrollaron numerosas misiones durante las ofensivas y contraofensivas.

1. TOMELLOSO Y ARGAMASILLA DE ALBA, LA NECESIDAD ESTRATÉGICA DE LA 7ª REGIÓN AÉREA

No podemos olvidarnos de estos campos, pues tal como veremos fueron de vital importancia para la Fuerza Aérea Republicana. Recordando lo que hemos dicho anteriormente, la organización de la Fuerza Aérea, antes de iniciarse la sublevación, era la de Regiones Aéreas: 1ª Región Aérea con sede en Madrid, 2ª con sede en Los Alcázares (Murcia) y la 3ª con sede en Barcelona. En el comienzo de la contienda la 1ª Región Aérea atendió las necesidades de los frentes del Centro y Tajo y suministró aviones a la 3ª Región Aérea en apoyo de los combates en el frente de Aragón, mientras que la 2ª atendió los teatros de operaciones de Andalucía y Teruel.

Recordemos de nuevo que, en enero de 1937, se alteró esta organización y por tanto la distribución de esfuerzos, fue una orden publicada en la *Gaceta de la República* núm. 18, la que desgajaba de la 2ª Región Aérea una zona autónoma, integrada por las tres provincias de la Región Valenciana, donde residía el gobierno de la República al trasladarse desde Madrid en el mes de noviembre de 1936. Esta zona pasó a depender administrativamente de la 1ª Región Aérea y tuvo su sede en Valencia. Un tiempo después se creó otra zona autónoma con las provincias de Badajoz, Córdoba y la mayor parte de Ciudad Real, con cabecera en Valdepeñas y encargada de dar apoyo a las tropas que combatían en los frentes extremeño y cordobés. En esta segregación es en la que



Argamasilla de Alba y Tomelloso, a causa de la lejanía de los frentes que debía de atender la zona de Valdepeñas, pasaron a depender de la 1ª Región Aérea.

Cuando en mayo se articuló el frente de combate en seis teatros de operaciones (Ejércitos del Este, de Teruel, del Centro, Sur, Norte y Agrupación Autónoma de Extremadura), a cada uno de ellos se le asignó una Región Aérea, que surgieron de las tres iniciales, de las zonas de Valencia y Extremadura y del sector cantábrico que recibió el nombre de 6ª Región Aérea.

En cuanto a la organización de la zona del interior se creó la 7ª Región Aérea, con sede en Albacete y formada por la mitad norte de esta provincia, la zona suroeste de la provincia de Cuenca y la noreste de la de Valencia. De esta forma esta Región agrupaba los aeródromos de la zona al norte de la línea El Ballestero, Pozuelo, Pozo Cañada, Montealegre y Almansa, de la provincia de Albacete; así como los campos de Argamasilla de Alba y Tomelloso, en la provincia de Ciudad Real; San Clemente, Sisante y Villanueva de la Jara, en la de Cuenca y Camporrobles, Utiel y Requena en la de Valencia. Esta Región Aérea nace por tanto con la idea de aglutinar las unidades de bombardeo de gran radio de acción, compuestas principalmente por bombarderos *Tupolev SB-2* “Katiuska” y de cooperación o bombardeo ligero *Polikarpov RZ* “Natacha”, situadas de forma estratégica casi en el centro de los distintos frentes de combate.

Las unidades que operaban desde Tomelloso y Argamasilla de Alba realizaron numerosas misiones de bombardeo en los diferentes frentes de acción, no ciñéndose a uno en particular como ocurrió con los cazas, sino ejerciendo las actividades de bombardeo de largo alcance, para las cuales se había creado la 7ª Región Aérea.

La Guerra Civil española representó un salto en las estrategias militares de la primera mitad del siglo XX, podemos decir que estamos ante la primera de las “guerras modernas”, en las que el medio aéreo se convirtió en un espacio esencial para el desarrollo de las batallas y la culminación en victoria o derrota de las guerras venideras.

1. EL CÓMO Y EL PARA QUÉ

La política de construcción de estos aeródromos se fijaba, como hemos dicho, para apoyar al Ejército de Extremadura y de acuerdo con el plan estratégico de construcción de campos, donde se preveía la edificación de aeródromos cercanos a los frentes para la actuación de los cazas y con algunos campos alternativos para facilitar los aterrizajes de aviones que regresaran con daños o faltos de combustibles. Era también una realidad la no concentración de varias unidades en un mismo campo, para evitar los riesgos de destrucción de aparatos por bombardeos, ante la carencia de protección antiaérea.

Por el tipo de instalaciones y su uso por unidades, los campos se clasificaron como permanentes, semipermanentes, eventuales y de socorro^[1], existiendo también una serie de campos falsos o de señuelo. Además de planificar la plantilla necesaria en cada uno de



ellos, también se fijaron las instalaciones mínimas, encontrándonos desde una simple caseta para los de socorro, hasta cuerpo de guardia, dormitorios y estancias para las tropas, así como cocinas, comedores, cuartos de aseo, almacenes, aljibes, refugios y polvorines para los campos definidos como permanentes.

Al iniciarse la construcción de un campo, se clasificaba “eventual” hasta que el Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas no ordenara su cambio, ejecutando las obras necesarias en caso de variar su clasificación. Lógicamente, debido a las exigencias del conflicto existieron aeródromos utilizados que pasarían de Eventuales o Semipermanentes a Permanentes y a la inversa, del mismo modo que algunos campos aún no finalizados fueron utilizados por las unidades republicanas.

Verdaderamente, el estudio de muchos de los aeródromos militares republicanos presenta numerosas dificultades debido a la carencia y la dispersión documental, sobre todo con respecto a informaciones que podrían arrojar más luz, en cuestiones como las expropiaciones forzosas de terrenos, planificación de las obras, materiales empleados, etc. Pero para intentar cubrir estos déficit y por averiguar de una manera aproximativa cómo se crearon de manera genérica los campos empleados por las Fuerzas Aéreas Republicanas, se toma como base un artículo publicado por el Ministerio de Defensa Nacional Republicano en 1938, firmado por S. Ivánov y titulado *Aeródromos de campaña*, texto que pese a tener cierto cariz panfletario, exaltando propagandísticamente la eficiencia de los aeródromos de primera línea del frente, nos facilita por lo menos información relativa a cuáles eran los métodos -siempre en teoría y sobre el papel- de construcción de los mismos. Por otra parte, el artículo también hace hincapié en una cierta influencia soviética en la planificación de los campos. Muy probablemente y del mismo modo que los soviéticos facilitaron aparatos, pilotos, personal, etc., los asesores también proporcionarían, además de las tácticas de combate, los modelos y estrategias vinculadas a las bases, desde donde habrían de actuar las unidades de la aviación republicana.

Ivanov menciona que el plazo para la construcción de un aeródromo de campaña debería ser de unos 20 a 25 días, utilizando para ello unos 100 trabajadores, una pequeña cantidad de camiones, dos o tres máquinas apisonadoras y otros enseres indispensables. Evidentemente, la mayor parte de estas premisas no solían cumplirse en todos los casos y encontramos que muchos de los campos superaron con creces los 25 días para completarse, sobre todo sí habrían de habilitarse no sólo las pistas de aterrizaje, sino también otras construcciones como caminos de acceso, refugios, etc.

Según el autor, el Estado Mayor Central de Aviación fijaría el orden de los trabajos a realizar y los lugares donde deberían construirse los aeródromos. Primeramente, un grupo de oficiales de Estado Mayor y el ingeniero jefe elige sobre una carta de gran escala los lugares aptos para convertirse en futuros aeródromos. Empieza a elegir estos terrenos desde unos 10 o 15 km aproximadamente, de la línea del frente y continua en una faja de 100 a 120 km de profundidad. Después de marcar en el mapa el emplazamiento de los futuros aeródromos se nombran grupos de reconocimiento, de los que forman parte un representante del mando aéreo y un ingeniero. Cada grupo queda encargado de un cierto número de emplazamientos. Después de fijar el orden en que se visitarán los terrenos, el grupo se dirige en automóvil al lugar para reconocerlo. Al llegar al presunto



emplazamiento se constata si es posible construir allí un aeródromo de campaña y de los tipos de aviones para los que puede emplearse.

Seguidamente y tras el primer reconocimiento, si este se consideraba adecuado y satisfacía a los responsables, se interesaban por las siguientes cuestiones: si existían sitios habitados en un radio de 3 a 10 km, lógicamente para el alojamiento del personal de tropa y de las escuadrillas; si había líneas telefónicas o telegráficas, para estar en contacto con el campo de cabecera o con el Estado Mayor; las poblaciones próximas donde hubiera talleres, fábricas, garajes para la reparación y el mantenimiento de aviones; también se daba relevancia a la existencia de agua potable, las posibles vías de comunicación, la distancia hasta la localidad más importante y, finalmente, los accesos al aeródromo.

Después de la elección del lugar y su aprobación, se preparaba un plan de trabajo para la futura instalación, realizando una planificación que podríamos hacer extensiva ya no tan solo a los aeródromos de campaña, sino también válida para el resto de los terrenos de vuelo republicanos, desarrollando cronológicamente los siguientes trabajos:

1.- Preparación del campo de aterrizaje, nivelando y apisonando el campo, y retirando al paso las piedras de las pistas de aterrizaje.

2.- Construcción de un refugio para el puesto de mando del aeródromo, protegiendo a los mandos y al resto de personal del mismo. El refugio normalmente estaba hecho con hormigón y cemento, tenía cabida para unas 120 personas, normalmente la construcción era en mina, aunque en algunas ocasiones se aprovecharon los desniveles del terreno para su ubicación.

3.- Determinación del emplazamiento de los aparatos y preparación de refugios para el personal, que eran unas pequeñas y estrechas trincheras de hasta dos metros de profundidad para protegerse de la metralla y los ametrallamientos. En algunos casos, sobre todo en los aeródromos que albergaron los *Tupolev SB-2* “Katiuskas” se realizaron pequeñas plataformas de cemento para aparcar en ellas a los aviones y evitar su hundimiento en época de lluvias.

4.- Elección del lugar para guardar municiones (cartuchos y bombas), carburantes (gasolina y aceites pesados) e instalación de estos depósitos. Los polvorines y depósitos de combustible se construían en las afueras del campo y normalmente, a falta de mejor cobijo, se depositaban en trincheras en diferentes lugares y alejadas unas de otras.

5.- Enmascaramiento, recomendándose la ubicación de los aviones bajo los árboles, suficientemente alejados unos de otros y camuflando las construcciones del campo.

6.- Situación de los talleres de reparación a una distancia de 2 o 3 km del aeródromo convenientemente camuflados, aunque no todos los campos tuvieron estos servicios.

7.- Los caminos de acceso al aeródromo por tierra y aire eran preparados para permitir la llegada desde las carreteras generales o locales, así como despejadas las entradas desde el aire de obstáculos que puedan dificultar el despegue o aterrizaje.



8.- Alumbrado del campo de aterrizaje si el aeródromo se dedica a la utilización nocturna. Este caso fue usado en muy contadas ocasiones. Aunque se empleaban normalmente focos de automóviles, algún reflector e incluso hogueras en lugar de instalaciones de iluminación eléctrica.

9.- Situación de los hombres durante el descanso. Para asegurar su descanso, estaba recomendado que este se realizara fuera del recinto del mismo, en un sitio habitado y pequeño y a no más de 25 km del aeródromo para garantizar el descanso de pilotos y el resto de personal.

10.- La defensa antiaérea del aeródromo, que normalmente consistía en una patrulla de aparatos de caza y la defensa pasiva, consistente en la dispersión y camuflaje de los aviones. En la casi totalidad de los aeródromos de campaña republicanos no hubo nunca defensas antiaéreas.

11.- El servicio de observación y señalamiento, que permitía avisar de las incursiones con cierta anticipación. Este puesto debía de estar ubicado en un sitio alto y conectado telefónicamente con el puesto de mando del campo, en caso de ser posible.

Las diferencias entre el artículo de Ivánov y la realidad de los aeródromos de campaña republicanos no eran muy notables, aunque no todos cumplían estos requisitos. Si bien se realizaron los planes de adecuación de los campos según su clasificación, como lo atestigua el informe enviado por la 5ª Sección (infraestructuras) sobre el “Programa mínimo de necesidades para las diferentes clases de aeródromos”, donde se fijaron los mínimos que deben de reunir en cuanto a personal fijo e instalaciones por cada tipo de campo, dándose prioridades y requerimientos para los planes de obras de adecuación en los mismos.

A modo de ejemplo indicar que las instalaciones necesarias para un aeródromo permanente eran las siguientes: dormitorio para dos oficiales, cuartos de aseo para oficiales y sargentos, botiquín, dormitorio de tropa para 80 hombres, dormitorio para cuatro sargentos, comedor para 120 plazas, cocina para 120 plazas, despensa, cantina, dos habitaciones de 12 m² para oficiales para puesto de mando y oficinas, dos habitaciones de 10 m² para central telegráfica y telefónica, cuarto de estar de personal volante de unos 35 m², comedor de personal volante de unos 35 m², cobertizo para 6 coches y 6 camiones, almacén de unos 30 m², cuarto de aseo y duchas para tropa, algibe enterrado de unos 12 m³, depósito elevado de unos 400 litros con bomba elevadora de mano, refugio a prueba de bombas de 200 kg para 150 hombres situados cerca de las edificaciones, cinco o seis refugios elementales repartidos alrededor del campo revestidos interiormente y alumbrado eléctrico.

Hay que remarcar que el conjunto total de campos de aviación construidos fue bastante desigual y que, por este motivo, los objetivos, las planificaciones y los resultados finales resultaron diversos, pese a que la metodología empleada en la preparación y mantenimiento de los mismos se rigiera por una muy completa normativa.



1. CUANDO ATERRIZAR Y DESPEGAR ERA UNA AVENTURA

En la provincia ninguno de los campos de aviación contaba con pistas de aterrizaje asfaltadas, eran todos terrenos de labor aplanados, a lo sumo se establecían pistas con gravilla o carbonilla. Por lo general constaban de dos de ellas, siendo la figura más frecuente la de dos cruzadas en X. Cuando la planta del aeródromo era rectangular las posibilidades eran mayores. Las formas dependían de las posibilidades del terreno y la disposición de las mismas se adecuaba a los vientos dominantes en la zona. La longitud más frecuente era de unos 1000 m, sin apenas señalización ni iluminación nocturna. Estaban cimentados con piedra y arena, que apisonaban y recubrían con tierra de la zona para evitar lo más posible su detección desde el aire.

En cuanto a los edificios habituales que nos encontramos en el propio aeródromo son: cuerpo de guardia, normalmente ubicado a la entrada del campo y donde permanecía la fuerza que realizaba tareas de vigilaba del mismo; puestos de vigilancia a lo largo del perímetro y en los campos permanentes construyeron garitas de madera para alojar a la guardia; caseta de Mando, alojamiento donde residía el jefe del Campo y el Estado Mayor de la unidad acantonada en el mismo, así como los servicios administrativos de dicha unidad y el jefe de la misma, normalmente con conexión telefónica y electricidad; caseta de pilotos, donde permanecían los aviadores en espera de realizar sus misiones o de guardia; cuartos de aseos y duchas con aljibes de agua; diversos almacenes para el material del escalón de apoyo de la unidad estacionada en el campo, estos eran normalmente un conjunto de pilares a los que se dotaba de una cubierta, bien de teja o de uralita; cocina con capacidad para alimentar a las unidades del aeródromo, así como los correspondientes comedores, aunque los había que no tenían estas instalaciones, dada su proximidad a poblaciones donde además de alojarse las tripulaciones, se realizaban las comidas; cocheras o cobertizo para los automóviles de servicio del campo, que normalmente eran una camioneta Chevrolet o camiones para el arranque de los aviones y un tanque de agua. Si eran amplias, eran usadas también como talleres para realizar pequeñas reparaciones, incluidas las de los aviones.

Aunque menos frecuentes, en los campos de Ciudad Real también encontramos algunos con Casa Cuartel con capacidad para albergar a las tropas que custodiaban y daban apoyo en el aeródromo, entre 20 y 50 hombres; Casa de Pilotos, que generalmente estaban en los pueblos o alejadas del campo; Polvorín en mina para almacenamiento de municiones y bombas, en su defecto se utilizaba una caseta retirada del campo o se excavaban trincheras en los alrededores del mismo para alojar este material; depósito de combustible, que debía de estar enterrado y dotado de bombas para su trasvase (en su defecto se usaban también trincheras de aproximadamente 9 m x 2,50 m, en las que se alojaban los bidones esparcidos por los alrededores del campo y en algunas ocasiones se adecuaba una caseta o establo retirado).

1. ¿DÓNDE SE ALOJABAN?



Lo más frecuente era que el personal volante y del escalón de tierra (mecánicos, armeros, conductores, etc.) se alojara en el pueblo más cercano al campo, donde se expropiaban los edificios necesarios para cubrir las necesidades del servicio. Era frecuente encontrarse con edificios adecuados como alojamiento para oficiales, tropa, cuartel de Estado Mayor, de Grupo o Escuadrilla, centralitas de teléfonos con enlaces con el campo, con la Región Aérea y otros campos.

Si existía cerca del campo alguna finca de cierta importancia, era habitual su expropiación, para dar alojamiento al personal, en la provincia fueron entre otras La Toledana, La Garganta o la Casa de la Caridad en Granátula de Calatrava.

1. ¿DÓNDE SE PROTEGÍAN?

Los refugios que nos encontramos en los campos de aviación son de dos tipos fundamentalmente: los elementales que permitían al personal resguardarse cuando el campo era atacado y no se había podido alcanzar el refugio contra bombas, que no era más que un habitáculo en forma de L, construido en trinchera de 2,50 m de profundidad por 1,20 m de ancho y una longitud de 6 m, y capaz de albergar a 20 o 30 personas. En algunos casos estaba reforzado con una cubierta con vigas tapadas con tierra y paredes recubiertas de ladrillo visto, así como las escaleras de acceso. Este tipo de refugio permitía protegerse contra los ametrallamientos y metralla de las bombas. Y los refugios contra bombas, que son excavaciones, normalmente en mina, de una profundidad entre 6 y 9 m con revestimiento de ladrillo, cubierta de hormigón, con dos bocas de acceso, calculados para aguantar el impacto directo de bombas de 100 kg, con una capacidad entre 100 y 200 personas y que normalmente se construía cerca de la caseta de mando; disponían de electricidad. En los aeródromos permanentes los refugios poseían estas características, pero en los semipermanente o eventuales, estas eran inferiores, pues sus capacidades eran para unas 60 personas y estaban dotados de pocas comodidades. Prácticamente todos los aeródromos de la provincia tuvieron un refugio de estas características o estaba prevista su construcción. Las entradas (dos) estaban junto a los edificios del campo, eran normalmente unas bocas que daban a unas escaleras, que en dos o tres tramos alcanzaban un túnel algo más amplio a través del cual se comunicaba con la otra boca del refugio. Tenían puertas que eran cerradas en cada tramo, para evitar las ondas expansivas. Estaban dotados de respiraderos que permitían su ventilación. Las formas de las entradas varían de un campo a otro, aunque la más frecuente es el arco de ladrillo lucido en bajada, según la pendiente de la escalera. El interior se revestía de ladrillo, piedra o lucido en cemento, lo más habitual, aunque en algunos casos se mantenía la misma tierra, sin más, dependiendo de la dureza del terreno.

1. ¿CUÁL ERA LA DEFENSA DEL CAMPO?

Para hacer pasar desapercibido el uso del terreno como campo de aviación, lo que no siempre se lograba, el mando republicano habilitó una serie de procedimientos para aparentar que el campo no estaba operativo. En nuestra provincia era frecuente simular mediante tierra negra o carbonilla la existencia de un viñedo, como es el caso del campo



de Valdepeñas. Con el mismo fin los edificios estaban pintados con colores de camuflaje. Y se usaban señuelos como: casetas móviles hechas de tirantes de madera y recubiertas con tela pintada y árboles talados (pinos, olivos, chopos) que eran sustentados por un trípode y que se repartían por el campo, al objeto de aparentar que carecía de actividad y que se trataba de un terreno de labor.

1. LOS SERVICIOS AUXILIARES DE LOS AERÓDROMOS

Un aeródromo de campaña es más que el espacio físico que lo ocupa y sus edificios, para estar en condiciones de funcionamiento es indispensable contar con otros servicios. El Archivo General Militar de Ávila nos proporciona una información excepcional para conocer cuáles y qué infraestructuras había en la provincia: el servicio de protección de vuelos daba apoyo en la navegación aérea a la aviación republicana, controlando las previsiones meteorológicas, así como el establecimiento y mantenimiento de todas las unidades afectadas, por medio del sistema de radio, teléfono o telégrafo, utilizando infraestructuras creadas por la propia fuerza aérea, o haciendo uso de las del Ejército Popular o la existente de la Compañía Telefónica.

El servicio de información meteorológico regional se componía de una oficina central permanente situada en Ciudad Real. En ésta se concentraban todos los datos del resto de oficinas (de segunda categoría a excepción de Chillón también de primera), que estaban situadas en Alcázar de San Juan, Almadén, Almodóvar del Campo (rutas y meteos), Daimiel y Valdepeñas (de este dependían Argamasilla de Alba, Santa Cruz de Mudela y Villanueva de los Infantes). A las 06:00 h se enviaba un cifrado con la lista de datos provinciales a la Oficina de Información de la Jefatura, a sus cuatro sectores y a “toda la España leal”. Una hora más tarde se realizaba un sondeo agrológico que, sumado a los verificados en los observatorios de Almadén y Navahermosa, y los de otras regiones, permitía la confección de un mapa que se archivaba en la oficina. En dos ocasiones a lo largo del día (a las 08:00 y 14:00 horas respectivamente) se hacían dos mapas de nubosidad y a las 17:15 h y a las 22:15 h, dos cartas isobaras. Todo este trabajo se enviaba por radio o telégrafo.

Con respecto a la radio, Ciudad Real contaba con una estación que dependía de la DECA (Defensa Contra Aeronaves), teniendo como corresponsales a las de Almodóvar del Campo, Chillón y Valdepeñas. En cuanto a la telegrafía existían estaciones en Ciudad Real (al mando de un teniente jefe, un sargento segundo, un cabo, dos soldados y una ordenanza), Almodóvar del Campo, Chillón y Valdepeñas (atendidas respectivamente por un sargento telegrafista, un cabo y un teniente jefe de estación con su ordenanza).

La infraestructura telefónica del arma de aviación estaba basada en centrales y líneas. Ciudad Real capital ejerció de núcleo, pues conectaba con las de otras Regiones Aéreas y todas las instalaciones de la provincia (campos, cuarteles, observatorios, pabellones de pilotos y polvorines). En los aeródromos, ya sea en las instalaciones o en los alojamientos de las tripulaciones, siempre debería haber un teléfono para enlazar con la red de mando y alerta. Algunos campos poseían centralita propia, pero en la mayoría de los casos hacían uso de la estación telefónica civil de la población más cercana.



Memoria democrática
de Castilla-La Mancha

La central de Ciudad Real tenía cien números y cinco enlaces con la civil y con las centralitas de la primera región (Mora, Tembleque y los Yébenes). Desde esta partían líneas exteriores directas a su aeródromo con prolongaciones a una zona denominada “el Molino” y al observatorio; a los campos de Almagro (esta apreciación es documental y teórica, pues el campo de Almagro no llegó a construirse) y la Garganta y, enlazando con Piedrabuena (no al aeródromo), a los de El Molinillo, La Toledana, Luciana y Saceruela. Las líneas internas enlazaban los edificios de la capital: la Jefatura de la Región, el cuartel del Grupo, la Intendencia, las cocheras, el pabellón de oficiales y el ya nombrado Servicio de Protección de Vuelo. En Chillón había una centralita con treinta números, tenía un servicio permanente y unía la centralita civil, la DECA y el jefe y el cuartel general del Ejército en Almadén; la casa Merino (posición Ebro) y la centralita de aviación de los Pedroches (Córdoba). En Almodóvar del Campo había dos nodos telefónicos; uno era una centralita de campaña que enlazaba con la central civil, el locutorio, el gabinete telegráfico, el jefe del aeródromo, la oficina de información, tres casas, dos cocheras, dos polvorines y el campo de La Garganta; otro, que partía del aeródromo, comunicaba este con la central civil del pueblo, el observatorio, el puesto de guardia y la DECA de Puertollano. Valdepeñas contaba con dos centralitas de campaña, enlazando con la central civil, Santa Cruz de Mudela, la oficina del Estado Mayor del Grupo 30, con las casas de pilotos, con el jefe del sector, con el puesto de observación, el destacamento y el aeródromo. Aunque la documentación del Archivo Militar de Ávila reseña para el campo de Almagro la existencia de una centralita con cinco números y una línea directa con la aviación de Ciudad Real, este campo no se construyó.

Toda esta infraestructura telefónica fue la que proyectaron construir, pero no llegaría a completarse. A finales de 1937 tan sólo se había levantado el eje Ciudad Real-Almodóvar-La Garganta, aumentando en 1938 con varios ejes distintos. De esta forma se extendió por el norte hasta Fuente el Fresno (llegaba a un observatorio) y al sur al aeródromo de la capital, a Puertollano, a Almodóvar del Campo (con centralita dentro y fuera del campo, con polvorín y observatorio), a La Garganta-Sisones (observatorio, dos campos con centralita) y a Conquista (Córdoba) en la casa de pilotos. Otra de las líneas iba de Valdelagatas (Valdelagata) a Santa Eufemia (Córdoba) pasando por El Molinillo (centralita en el campo), a La Toledana (centralita en el campo), a Piedrabuena, a Saceruela (dos casas de pilotos y el campo con centralita), en la zona de Gargantiel (casa de pilotos), a Chillón, Almadén y otro caserío de tripulaciones que había por el castillo de Aznarón. Una llegaría hasta la capital desde Alcázar de San Juan (observatorio y polvorín), Herencia y Daimiel (campo con centralita). Otra conectaba los campos de Valdepeñas con los de Almuradiel y Santa Cruz de Mudela. Y podemos encontrar otras líneas independientes: Chillón-Puertollano, Luciana-Ciudad Real a través de Abenójar, Horcajo (campo con centralita y observatorio)-Navalpino-Piedrabuena-Ciudad Real y, de nuevo desde Piedrabuena, a Ciudad Real-Valdepeñas con una línea a Granátula (campo). Como podemos imaginar la creación de toda esta red comunicativa necesitó del empleo de gran cantidad de material y un esfuerzo técnico importante.

Autor: FAM



BIBLIOGRAFÍA

BARRAGÁN FERNÁNDEZ, Bruno, *Aeródromos de la Guerra Civil: Guía para conocer y recorrer los aeródromos de la Guerra Civil en la provincia de Ciudad Real, 1936-1939*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2021.

[1] **Permanentes** o “aquellos llamados a tener una guarnición de aparatos (aunque sea de una patrulla) casi constante, o aquellos que sirvan de base de aprovisionamiento principal para los distintos servicios, mediante sus comunicaciones o mediante los edificios instalados en el mismo”. Dada su importancia, ya sea por tener establecidos permanentemente unidades o por sus importantes dependencias, se los dotaría con una guarnición numerosa formada por un teniente, dos sargentos, seis cabos y cincuenta soldados.

Semipermanentes, “aquellos que, no teniendo una guarnición aérea constante, reúnan condiciones de bases de aprovisionamiento secundarias”. Se encargaban de su vigilancia un sargento, dos cabos y veinte soldados.

Eventuales, “todos los demás siempre que reúnan condiciones para despegar y tomar tierra sin peligro alguno para los tipos de aviones de guerra empleados (sic) por nosotros”. Debían de ser vigilados por un cabo y 4 soldados.

Socorro, eran “aquellos que por su tamaño sólo pueden emplearse en un caso forzado”, quedaban bajo la vigilancia de un guarda.