

Aeródromo de Navahermosa

Ventura Leblic García

Numerario

A 4 km. de Navahermosa en dirección a Los Navalmorales (39°, 38', 44" latitud y 0°, 50', 10" w. longitud) se encuentran en la actualidad los vestigios del espacio utilizado por un aeródromo conocido en la comarca como "campo de aviación"¹.

Este pequeño aeródromo existía con anterioridad a Guerra Civil (1936-39) utilizado por las Líneas Aéreas Postales de España (LAPE)² en la línea Madrid Sevilla³. No hemos podido precisar desde cuando comenzó a prestar servicio a la aviación civil que corresponde al primer periodo de utilización, menos documentado.

Un segundo periodo en la historia del aeródromo se desarrolla a partir de septiembre de 1936 fecha de creación del Ministerio de Marina con el que se fusionaría la aviación naval y militar, creándose las regiones aéreas en España.

Este campo quedó adscrito a la Primera Región Aérea hasta mayo de 1937, fecha de creación de la Fuerza Aérea Republicana en el Ministerio de Defensa Nacional y a partir de ella formará parte de la 5ª Región Aérea que comprendía las provincias de Córdoba, Badajoz, la parte suroeste de Toledo y Ciudad Real. La Jefatura Administrativa se instaló en Valdepeñas, terminando en Santa Cruz de Mudela.

La Región se puso bajo el mando de D. Juan Quintana y D. Enrique Pereira subdividiéndola en cuatro sectores: 1, Cabeza de Buey (Badajoz). 2, Almodóvar del Campo (Ciudad Real). 3, Ciudad Real y 4, Navahermosa. A éste último evidentemente estaba agregado nuestro aeródromo navahermoseño, junto con los de La Toledana, El Molinillo, Horcajo de los Montes, Valdelagata, Los Navalmorales-Espinoso y Belvís de la Jara. Estructura territorial que perduró hasta 1938.

Iniciada la Guerra Civil, el avance y control de las tropas nacionales del general Franco sobre gran parte de Extremadura y la zona mas occidental de Toledo, hizo que estos sectores se reorganizasen de nuevo para dar cobertura al ejército del Frente Popular.

El servicio de información nacional tenía localizado⁴ este aeródromo desde 1937 año en que se realizaron nuevas adaptaciones en sus pistas, se le dotó de refugios, polvorines, fortificaciones antiaéreas y otros servicios, todo ello puesto bajo la autoridad militar de la República, con el fin de obstaculizar o detener en su caso, el avance de los sublevados por Extremadura.

En las obras de adaptación para campo de aviación militar realizadas en 1937, se diseñaron dos pistas orientadas según los vientos dominantes, una de 1000 metros de longitud y 150 metros de ancho que se iniciaba junto a la actual carretera de Los Navalmorales con proyección norte-sur y otra al final de la primera, hacia el sur, a modo de cruz latina, con una longitud de 900 metros de largo y 150 metros de anchura. Las pistas se situaban sobre una superficie de 772.480 m² y contaba con tres refugios antiaéreos y un refugio-polvorín, convenientemente camuflados, que hoy se encuentran en relativo buen estado cercanos a una casa de labor adaptada para instalaciones auxiliares.

Para la limpieza de piedras de la superficie indicada y en especial las dos nuevas pistas, se empleó mano de obra escolar y vecinal y se requisaron rulos⁵ para su apisonamiento y nivelación. El balizamiento era móvil para no ser detectado por la aviación enemiga.

Las oficinas, talleres y cuartel de la guarnición del campo, se establecieron en la casa de labor referida con espacio suficiente. El retén militar, al parecer, tuvo carácter de "permanente" y como tal le hubiera correspondido un oficial, dos sargentos, seis cabos y cincuenta soldados, asignación de otros campos de las mismas características, pero no confirmado en este caso. Sí es cierto que nos consta la presencia de un grupo de militares permanentemente para atender los servicios de información cuyos partes diarios debían ser enviados a los otros aeródromos del mismo sector, un observatorio en el que se confeccionaba un parte meteorológico diario, el mantenimiento eléctrico y telegráfico. Además permanecía en el campo el personal necesario para la atención en tierra a los aviones y un taller de reparación.

Los tres refugios del campo de Navahermosa son unos habitáculos a modo de pasillo con forma de L a 2,5 metros de profundidad, de 1,30 metros de ancho y una longitud de unos seis metros. Se accede por una escalera de peldaños de obra. El techo es una bóveda de hormigón recubierta de ladrillo y enlucida con cemento, las paredes son del mismo material y al final un pequeño respiradero cuadrado en la parte superior. Se sitúan en el perímetro del campo. Dos al oeste uno al este.

El polvorín-refugio se encuentra situado junto a la casa de labor que hizo las veces de cuartel. Es una fortificación considerablemente mayor que las anteriores y se encuentra bajo un túmulo de tierra y piedras de unos tres metros de altura. Se accede por dos entradas con escaleras que bajan a una profundidad de unos cinco a seis metros. El interior está revestido de hormigón y bóvedas del mismo material. Por estar inundado la mayor parte del año no ha sido posible su exploración mas detallada. No obstante conocemos que estaban preparados para soportar bombas de hasta 100 kg. y una capacidad para albergar unas treinta personas.

El sector de Navahermosa por estar mas alejado del frente, mantuvo sus aeródromos como campos de retaguardia dotados de su plantilla de servicio, instalaciones y defensas activas hasta finalizar la guerra. No obstante el campo que nos ocupa, aunque poco utilizado por la aviación republicana, fue bombardeado en algunas ocasiones por la aviación nacional y el ejército, como se refleja en un informe de 1939 en el que se indica que a consecuencia de las explosiones de granadas y morteros ha quedado inutilizado por los “embudos” ocasionados. Después de la rendición de las autoridades militares republicanas en Navahermosa, el campo se mantuvo clasificado como campo abierto de clase D.

En los años siguientes, tras de haber sido estudiadas sus posibilidades de aprovechamiento, fue rehabilitado y clasificado de nuevo, adscribiéndole al grupo B.

Comienza de esta manera la tercera etapa del aeródromo navahermoseño.

En 1942 se levanta una torre de observación en cuya terraza se colocó una manga y en la planta baja oficina y almacén. En el informe sanitario de ese mismo año se refleja su insalubridad por los “focos de palúdicos intensos cerca del campo”⁶.

En este mismo año se procede a devolver parte de los terrenos del campo a sus propietarios⁷ fijando una renta de 1.197,82 pts. por los restantes que se mantenían en uso para la aviación. En 1943 se pide autorización para que este aeródromo pueda ser visitado por pilotos de Iberia.

En 1954 se suceden nuevas devoluciones dejando únicamente las dos pistas y pequeños terrenos adyacentes que ocupaban una superficie de 51 Ha., 92 a., y 65 ca.

Para su cuidado y vigilancia se contrató a un guarda jurado uniformado con la categoría de personal laboral del Ministerio del Aire, siendo el primero en esta ocupación D. Macario López a quien le sucedió en 1953, D. Eugenio Carcía-Callejo Fernández, último funcionario del campo.

Entre otras obligaciones, los guardas debían remitir partes quincenales de las novedades ocurridas en el campo a las autoridades del Ministerio del Aire, guardar el material necesario para su conservación, balizamiento y señales, evitar que cruzaran las pistas personas o animales a excepción de los rebaños cuyos propietarios tuvieran arrendados los pastos que deberían retirarlos inmediatamente en el caso que se presentara un avión con intención de aterrizar y cuando esto sucediera, el guarda debía tomar nota de la matrícula, origen y destino, la hora de aterrizaje o despegue y dar cuenta al Estado Mayor de la Región Aérea Central. Igualmente si volaba algún avión por la vertical del campo a una altura que se le apreciaran señales, letras o distintivos, debía también comunicarlo⁸.

En 1953 el horario de trabajo del guarda era de sol a sol, y en el caso de ausentarse debía poner en conocimiento previo a la jefatura correspondiente del mando aéreo.

Los aviones que utilizaron el aeródromo en este periodo, solían pertenecer a compañías de servicios agrícolas de fumigación, que se abastecían de carburante en este campo y procedían generalmente de Extremadura en vuelo hacia Madrid-Cuatro Vientos.

El día 10 de junio de 1957 se procedió a clausurar el aeródromo en un acto oficial celebrado en el Ayuntamiento de Navahermosa haciendo entrega a sus propietarios de los terrenos y el guarda la documentación y armamento del mismo⁹, concluyendo la vida de estas históricas instalaciones vinculadas a la aviación en los Montes de Toledo. Los aviones habían evolucionado y su autonomía de vuelo no precisaba de aeródromos auxiliares intermedios de socorro, lo que motivó su desaparición.

De los nueve pequeños aeródromos¹⁰ existentes en los Montes de Toledo al terminar la Guerra Civil sin contabilizar el de Navas de Estena que nunca se concluyó o el de Gálvez que pudo ser un campo señuelo, tan solo sobrevivió hasta la fecha indicada, este de Navahermosa que hoy se encuentra cultivado de cereal y olivos, permaneciendo las fortificaciones como testigos de la historia.

FUENTES

- Archivo Histórico del Ejército del Aire. Exp. A-11962. Navahermosa.
- Archivo Particular del Autor (APA). Papeles del Aeródromo de Navahermosa. (Comprende 20 documentos, relacionados con la gestión del campo, correspondencia planos y 23 fotografías).
- SERGA. Revista de Historia Militar siglo XX. Nos. 3,4,6,16 y 19.

- AZNAR, M.: Historia Militar de la guerra de España. Ed. Nacional. Madrid 1958-63.
- BARRAGÁN FERNÁNDEZ B. y SÁNCHEZ MARTÍN, C.: Los Campos de Aviación en la Guerra Civil. La Provincia de Ciudad Real. Autores Manchegos. C. Real, 2007.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, S.: "Aeródromo de Los Yébenes. Documentos para la Historia" Revista de Estudios Monteños. 95. 8-24. Toledo 2001.
- PECKER, B. Y PÉREZ, C.: Crónica de la Aviación Española. Silex. Madrid, 1983.
- SELVA INIESTA, A.: "Refugios Antiaéreos en Albacete" Cuadernos Albacetenses. 4. Albacete 2000.

NOTAS

- ¹ Por fuentes orales, al parecer existió otro emplazamiento anterior en el entorno del castillo de Dos Hermanas, sin confirmación documental.
- ² Durante la II República sustituyó esta compañía a CLASSA "Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas S. A.". El Estado fue propietario del 55% del capital y cubría la línea Madrid-Sevilla.
- ³ LAPE operó hasta finalizar la Guerra Civil con aviones De Havilland y Fokker trimotores de 15 plazas.
- ⁴ Bajo la clave N° N6841.
- ⁵ Aún se pueden ver por las cercanías del campo.
- ⁶ El único posible "foco palúdico" cercano pudiera ser el arroyo Majadillas, donde nunca se ha detectado esta enfermedad.
- ⁷ Eran propietarios: Francisco Torres, Mariano Villanueva, Víctor Fernández, Eleuterio López, Miguel Díaz, Herederos de Jesús Bueno y Herederos de Nicolás Pérez.
- ⁸ "Instrucciones a las que han de ajustarse el Guarda Jurado de Navahermosa. 30 de noviembre de 1953. Región Aérea Central. Jefatura de Propiedades". Archivo Particular del Autor (APA).
- ⁹ Oficio por el que se comunica el cese al Guarda del Campo de Aviación de Navahermosa por clausura de las instalaciones, fechado en Madrid el 6 de julio de 1957. Archivo Particular del Autor (APA).
- ¹⁰ Con la fecha de inicio y clausura, o con la única que aparece en los expedientes, damos relación de aeródromos instalados en la comarca de los Montes de Toledo, según las fuentes del Archivo Histórico del Ejército del Aire: Los Navalmorales-Espinoso (1937-39), Horcajo de los Montes (1939), Los Yébenes (1938), Retuerta del Bullaque (1939), Valdelagata (Retuerta), Ajofrín (1938), Polán (1938), El Molinillo (Retuerta) (1939) Navahermosa (1933?-1957).

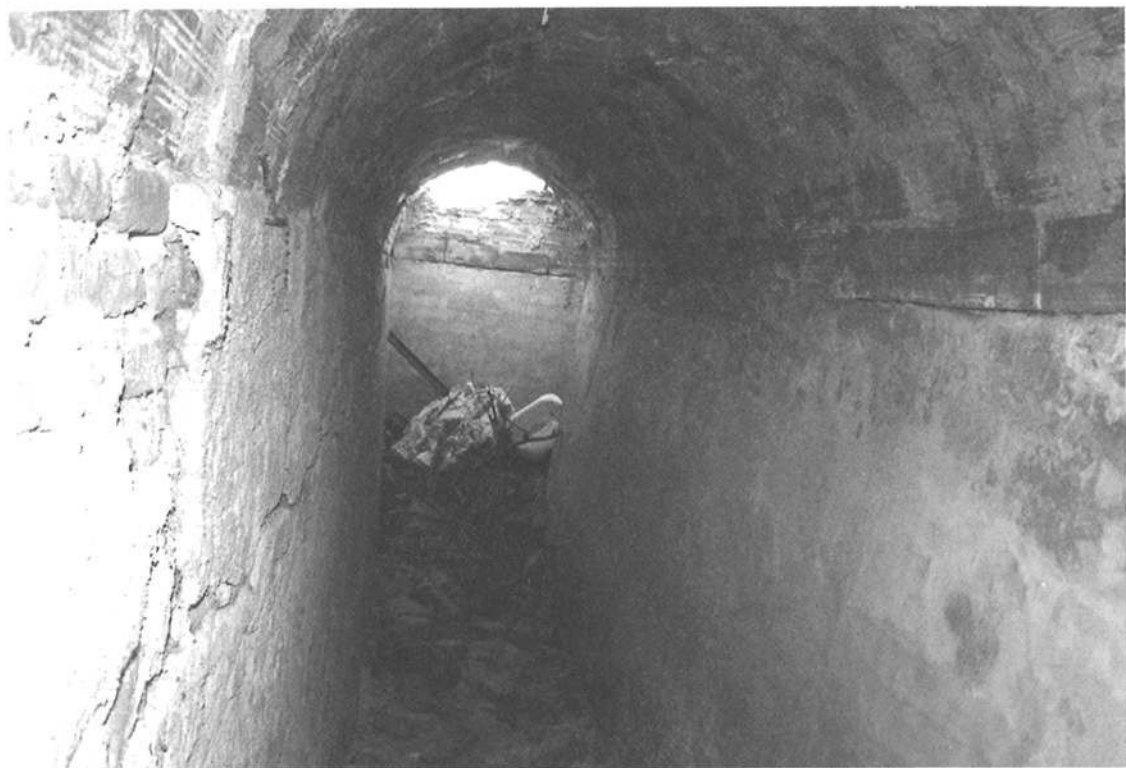


Camino de acceso al aeródromo



Rulo de explanación

< Entrada al refugio-polvorin



Uno de los refugios antiáéreos

Interior de uno de los refugios

