



La Base Aérea de Getafe durante la Guerra Civil Las Alas de la República

Por José Luis Sánchez del Pozo

La historia de la Base Aérea de Getafe ha estado siempre unida a la historia de esta localidad y a su vez a la de la aviación en nuestro país. Todo comenzó en 1890 cuando el Ayuntamiento cedió las fincas conocidas como Suerte de Roturas y Dehesa de Santa Quiteria al Ramo de la Guerra para edificar dos cuarteles de Caballería. En 1913, como no se había avanzado nada en este proyecto, se produjo la retrocesión de la propiedad al Ayuntamiento. Por otro lado, en 1911 un grupo de jóvenes aficionados a la aviación, había conseguido que Getafe se convirtiera en la etapa final de un acontecimiento internacional, el Raid Aéreo Paris-Madrid, utilizando precisamente estos terrenos en los que no se había construido nada del proyecto inicial de Cuartel de Caballería. De esta manera, el 26 de mayo de 1911 se vio aterrizar un avión por primera vez en Getafe, el del vencedor y único piloto que terminara la prueba, Jules Vedrines. El acontecimiento estimuló la afición por el nuevo invento y así en 1913 apareció la Escuela Nacional de Getafe que en 1915 se transformaría en Escuela Nacional de Aviación, sitas ambas en esos terrenos de la Dehesa de Santa Quiteria. En 1917 la Escuela Nacional de Aviación pasó a jurisdicción militar y el 13 de enero de 1920 el aeródromo dejó de ser civil para convertirse en militar. Por fin, el 10 de julio de 1921 el Ayuntamiento acordó ceder permanentemente los terrenos a la Aeronáutica Militar, con lo que, a partir de esa fecha, tenemos ya creada la Base Aérea de Getafe.



Vista de la Base y Getafe en 1929

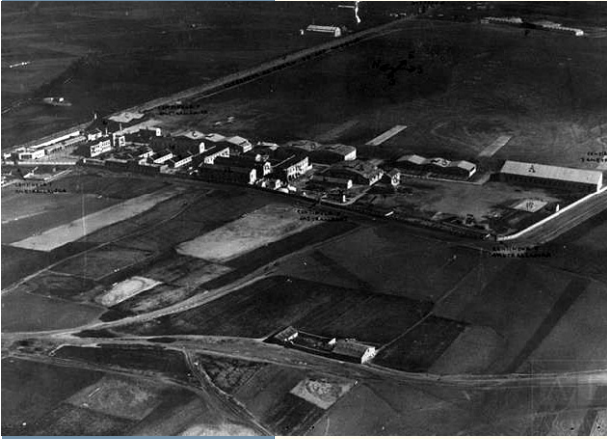
En los años 20 del siglo pasado la actividad de la Base Aérea va a ir asociada a la creación en sus alrededores de industrias aeronáuticas: Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima, CASA en 1923/24, la empresa SANQUI o la Fábrica de Hélices de Amalio Díaz, si bien esta estaba en activo desde 1914. A la par que iban creciendo estas empresas del ramo, la propia Base Aérea siguió desarrollándose: en junio de 1921 se probó por primera vez el Autogiro de Juan de la Cierva y entre 1929/31 se convirtió en aeropuerto civil de Madrid con vuelos hacia Sevilla, Lisboa, Biarritz e incluso París realizados por CLASSA, Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, la Unión Aérea Española, y en los últimos momentos antes de la apertura de Barajas por la LAPE, Líneas Aéreas Postales Españolas.

Durante la II República en 1932 y 1933 saldrían de esta Base Aérea los vuelos de Jesús Loring a Manila, Filipinas. Toda una hazaña para la técnica de la época. En octubre de 1934 aviones de Getafe se trasladarían al aeródromo de León para participar en el control de la insurrección asturiana por parte del gobierno de la República.

El politizadísimo ambiente que se vivía en España tras las elecciones de febrero de 1936 que dieron el triunfo al Frente Popular afectara a la Base y a los militares que en ella se encontraban. Los oficiales del Regimiento de Artillería, partidarios de la sublevación que se estaba preparando contra el gobierno, consideraban de izquierdas a los militares de la Base Aérea, por lo que les vigilaban. Cuando fracasó la sublevación en Artillería, en el despacho de su jefe Coronel Ramírez fueron encontrados listas de oficiales y suboficiales clasificados por su tendencia ideológica y fotos de las instalaciones de la Base.



MEMORIA
HISTÓRICA
GETAFE



Una de las fotos de la Base encontradas en el despacho del Coronel del Regimiento De Artillería

La aviación como se demostraría era leal al gobierno y el trabajo de su jefe General Núñez de Prado, así como de algunos de sus hombres de confianza como Antonio Camacho e Hidalgo de Cisneros resultaría fundamental para evitar y contener la insurrección.

El día 17 de julio la sublevación comenzó en África y los acontecimientos se dispararon. El día 18, Núñez de Prado voló desde Getafe a Zaragoza para intentar controlar la situación, pero nada más aterrizar él y sus acompañantes fueron detenidos y fusilados. Al mismo tiempo se mandaron tres aviones a los Alcázares, Murcia, pero estos desertaron en el aire y aterrizaron en Pamplona para unirse a los sublevados. Ese mismo día 18, o quizá el día 20 –las crónicas no se ponen de acuerdo–, se produjo un movimiento de los oficiales partidarios de la sublevación para tomar el control de la Base y deponer a la persona que entonces tenía el mando efectivo de ésta, el Teniente Coronel Antonio Camacho. El movimiento fracasó y estos oficiales quedarían arrestados. Entonces se intentó su traslado a Madrid en autocar, pero no se pudo lograr porque paisanos que vigilaban la Base lo evitaron, por lo que se decidió llevarlos en avión hasta Barajas y de allí al Ministerio de la Guerra donde se les ordenaría arresto domiciliario.

En la madrugada del día 20 comenzó el bombardeo artillero de la Base desde el Regimiento. Realmente no causó daños graves, pero sí la respuesta de los militares de la Base, con un ataque desde el aire, en el que participaron al menos cuatro aviones y desde tierra por tres columnas, dos de soldados de aviación al mando del teniente Hernández Franch, y el Teniente José María del Valle y otra de paisanos armados al mando del Brigada Sol Aparicio. Todo ello bajo el mando del Capitán Manuel Cascón, que fue fusilado por los franquistas nada más terminar la guerra. Los oficiales de Artillería se rindieron. La sublevación, por lo tanto, había fracasado en Getafe debido a la acción conjunta de soldados de aviación y vecinos armados. Ese día, aviones de Getafe participaron también en el control de las sublevaciones de Vicálvaro, Campamento y el Cuartel de la Montaña. Algunos pilotos, conocemos tres casos, que estaban en contra de participar en esas acciones “contra sus compañeros” sublevados, aprovecharon la confusión y una vez en vuelo buscaron y aterrizaron en territorio sublevado.



1936 movimiento de aviones Nieuport 52 en Getafe

En un artículo sobre la Base Aérea publicado en El Socialista, el 28 de julio, bajo el título “Las Águilas del Pueblo” el Teniente Coronel Antonio Camacho manifestaba que en esos momentos disponían de 60 aviones, el grueso de la fuerza aérea de la República. Básicamente eran los cazas Breguet XIX y Nieuport 52, unos aparatos que ya entonces resultaban anticuados y de capacidades muy limitadas pero que, a pesar de todo, participaron en acciones en la sierra madrileña contra las columnas del General Mola y en lugares más alejados como Tablada en Sevilla, Córdoba y Extremadura donde se trasladaron unidades a un aeródromo construido en Herrera del Duque. Eran días de una tremenda actividad en los que se volaba y se entraba en combate hasta la extenuación. Las fuentes nos hablan de que en los primeros días hubo permanentemente un avión de combate de Getafe en vuelo vigilando los Puertos de León y Navacerrada, lo que requería que los pilotos realizaran



MEMORIA HISTÓRICA GETAFE

dos o tres salidas diarias. El material y los pilotos sufrían, Andrés García Lacalle, un aviador republicano que vivió aquellos momentos, escribió que cuando llevaban tres meses, a él le parecía que habían pasado tres años.

Entre los pilotos destacan los esfuerzos del jefe de los aparatos de caza de la Base, Manuel Cascón Briega, o el que rápidamente se constituiría en el jefe de la Aviación Republicana, Ignacio Hidalgo de Cisneros, pero que a pesar de su cargo no dejó de volar en acciones de guerra en los primeros momentos. Entre las historias personales resalta la del sargento piloto Félix Urtubi Ercilla, que se presentó en el Aeródromo de Getafe procedente de Tetuán, Marruecos, pilotando un Breguet 19 y trayendo el cadáver de un oficial franquista, que le había ordenado atacar a los Republicanos, pero al que él mismo tuvo que matar durante el vuelo para poder incorporarse a la aviación Leal a la República. Poco después, el 18 de agosto de 1936 fue derribado en Extremadura por un Heinkel He 51 alemán, consiguiendo saltar en paracaídas y logrando volver a la zona gubernamental. Murió combatiendo el 13 de septiembre de 1936, convirtiéndose en el primer aviador militar del mundo en derribar un avión enemigo mediante el espionazo, es decir, colisionando directamente contra él. Pilotaba un Nieuport-Delage 52 y se enfrentaba a tres Fiat CR-32 italianos. Derribó a uno y agotadas las municiones, se lanzó contra otro encontrando la muerte.

Mientras la Base mantuvo su actividad, el material de combate apenas podía ser repuesto pero se fueron viendo aviones de procedencia francesa de distintos modelos. Tenemos documentada la presencia de cinco bombarderos Potez 54, que trajeron como caza de cobertura a los Dewoitine 371. En agosto apareció un Bleriot Spad y cinco cazas Loire 46. Después seis Airspeed, bombarderos ligeros, un Coignet 101, un Latecoere 28 y un Liore et Olivier (Le O-21). También se utilizaron tres unidades del modelo de caza británico Hawker Spanish Fury. La llegada de este material no variaba la situación ni permitía un control del aire por parte de las fuerzas republicanas, pero sí convertía a la Base Aérea y a la localidad en un objetivo de las fuerzas Aéreas sublevadas que empezaban a disponer de material alemán e italiano superior en número y prestaciones a aquel del que disponían los republicanos. El resultado fue que en el mes de agosto Getafe y la Base fueron bombardeadas en tres ocasiones, los días 23, 27 y 29 respectivamente. Por otra parte, el avance del Ejército sublevado, que el día 27 de septiembre había entrado en la ciudad de Toledo, hizo que la utilización del Aeródromo fuera cada vez más problemática por lo que se decidió el traslado de las unidades de la Base a Barajas así como de las fábricas de

Construcciones Aeronáuticas y la de Hélices de Amalio Díaz. Cataluña y la Costa levantina serían sus destinos. La Base quedó cerrada y desierta, pero se articuló en torno a ellas un conjunto de trincheras que pretendían servir de base para la defensa de Getafe unidas a las fortificaciones del Cerro de los Ángeles y del Cerro Buenavista, de las que se conservan algunos bunker en cada uno de estos cerros. El 4 de noviembre de 1936 los milicianos leales intentaron, sin éxito, defender la localidad desde estas fortificaciones y muchos terminarían siendo enterrados en ellas.



Emblema o alas de piloto de las Fuerzas Aéreas Republicanas

Durante el resto de la guerra, el aeródromo no fue utilizable por la aviación franquista debido a su cercanía al frente, pero terminada ésta volvió a ser empleado como Base Aérea del Ejército del Aire hasta la actualidad.

El periodo republicano durante la Guerra Civil de la Base Aérea de Getafe ha sido siempre poco tratado y por eso he querido incorporarlo en este artículo para ayudar a la recuperación de la memoria del tiempo en que desde nuestra Base Aérea despegaban las alas de la República.