

Aeródromos murcianos: Alcantarilla y la aviación

ÁNGEL GARCIA GARCIA
Doctor en Historia moderna, contemporánea y de América

NECESIDAD DE LOS AERÓDROMOS

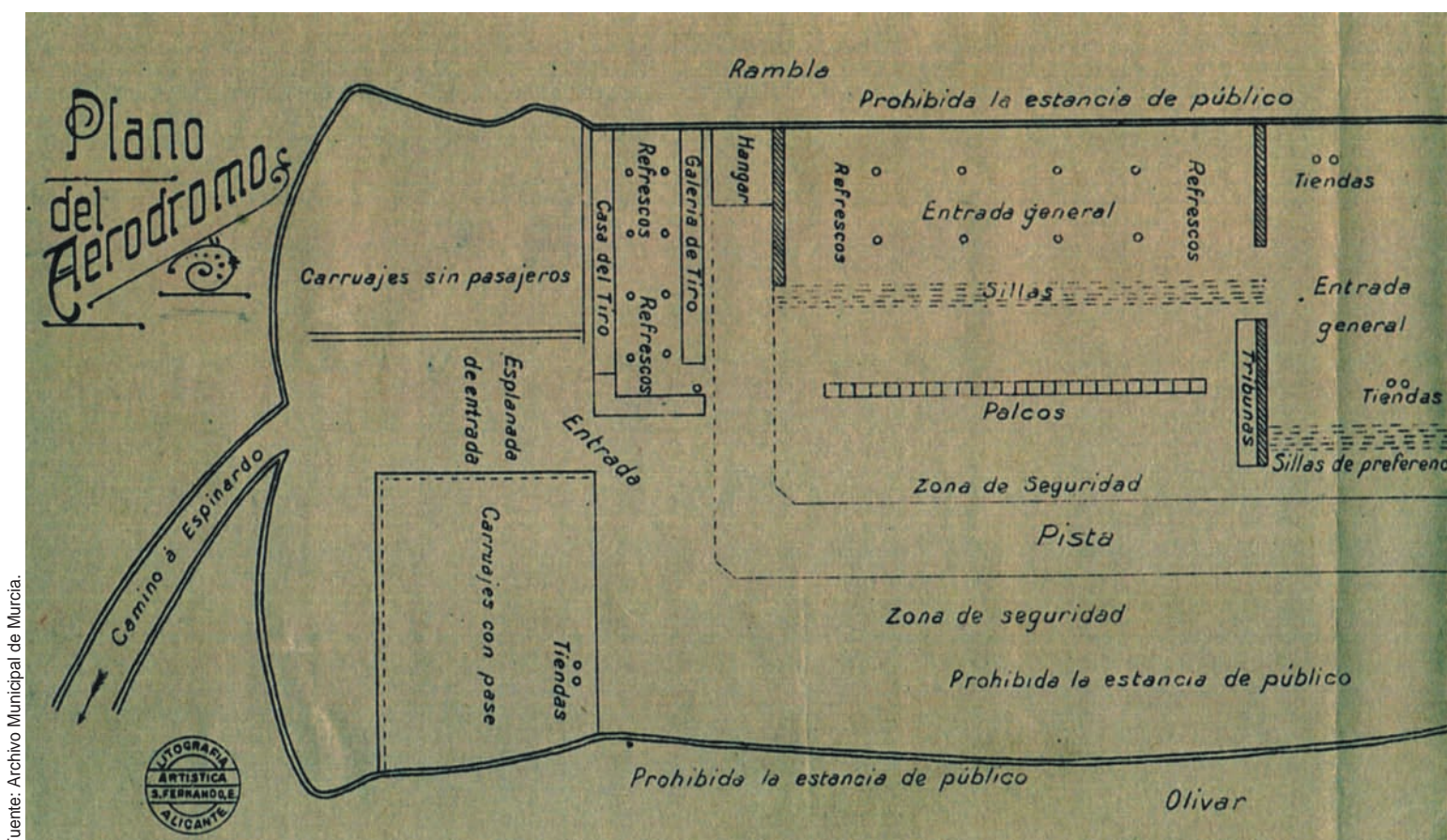
Desde 1885, fecha del nacimiento de la aerostación en el seno del Ejército español y embrión de la aviación militar no sólo ha transcurrido más de un siglo sino que muchos han sido los avatares que ha tenido que sortear para poder llegar donde hoy se encuentra la aviación española. El fenómeno que da origen en España a la aerostación no es exclusivo ni único en Europa, así como la razón del cómo y porqué de los aeródromos.

Una de las primeras necesidades de la actividad aérea es disponer de material y personal adecuado e instruido así como de instalaciones permanentes precisas que permitan no sólo su desarrollo sino también la experimentación. Los años finales de la primera década del siglo XX y los primeros de la siguiente, marcan no sólo la llegada del aeroplano a España sino también la búsqueda del primer emplazamiento permanente. La aviación llega a España el 11 de febrero de 1910, más concretamente a la ciudad de Barcelona de la mano del piloto francés Julien Mamet. Ese mismo año el Ejército español escoge una parcela en Cuatro Vientos para instalar su primer aeródromo.

¿Cómo se llega por lo tanto, a la necesidad de establecer bases permanentes?. La respuesta a esta cuestión debe buscarse en la “Ley de bases de reorganización del Ejército” promulgada por el ministro de la guerra, José Marina¹. En ella, después de enumerar cómo se estructura el Ejército español del momento, establece la organización de dos batallones de aerostación y la necesidad de dotarles de estabilidad. Estos batallones estaban encuadrados en el denominado ejército de primera línea. El Servicio de Aerostación militar en la hora de su nacimiento se instaló en Guadalajara y su primer jefe fue el coronel de ingenieros Pedro Vives y Vich.

La relación entre aerostación y aviación, elementos que componen la aeronáutica, y los ingenieros militares estuvo estrechamente ligada. Durante los primeros años la dependencia fue tal que incluso después de liberarse del monopolio que el cuerpo de ingenieros² ejercía sobre el medio aéreo continuará la dependencia. Prueba de ello es la asignación a

¹MARINA, JOSÉ, “Ley de bases de reorganización del Ejército”, 29 junio, 1918, *Gaceta de Madrid*, núm. 181, 30 junio, 1918, tomo II, año CCLVII, pp. 823–841.



dicho cuerpo, exento de fuerzas aéreas, de la elección de los emplazamientos más idóneos y con mayores posibilidades para la instalación de las primeras bases aéreas permanentes³. Más adelante y ya en el gobierno de Berenguer se observará la necesidad de disponer en la comisión que estudia la elección de nuevos aeródromos, fase previa a la construcción, de representantes del Servicio de Aeronáutica en la adquisición de los terrenos necesarios:

“Siendo frecuentes los casos que a la recepción y firmas de escritura de cesión de terrenos a ramo del Ejército para destinarlos a aeródromos, no asiste representación del Servicio de Aeronáutica Militar, es sumamente conveniente lo efectúe por la índole de la aplicación de los mencionados terrenos [...] las autoridades regionales soliciten, con la debida antelación, de este Ministerio sean designados los representantes del Servicio de Aeronáutica Militar que deban asistir a los mencionados actos”.

Las óptimas condiciones meteorológicas y espacios abiertos disponibles que se disfrutaban en el entorno del mar Menor, serán la condición indispensable para que el sudeste peninsular sea objeto del establecimiento de las primeras escuelas de enseñanza de la aviación. Finalmente el desarrollo de la Guerra Civil española de 1936/39 y la condición de retaguardia de la provincia de Murcia determinaron al gobierno de la Segunda República la instalación de más de una decena de aeródromos.

En 1917 dan inicio las obras en San Javier y en 1921 se inaugura el primer aeródromo de la aeronaval en El Prat, estudiándose la instalación de bases en Mahón, Marín y la mar Chica (Melilla). Con la reorganización de 1926 se abandonan las instalaciones de Barcelona y traslada definitivamente la actividad a la de San Javier.

Con el estallido de la Guerra Civil la república aborda una de las últimas reformas, la que a nuestro interés conviene, reorganización territorial⁴ y por lo tanto establecimiento en la provincia de Murcia de numerosos aeródromos. Se ponía de manifiesto los inconvenientes de que adolecía la aviación. Inconvenientes no exclusivos sino compartidos con otras naciones que para desecharlos habían decidido adoptar una estructura territorial más acorde a las necesidades de la defensa del estado en caso de conflicto. Esa estructura territorial se basaba en regiones aéreas suprimiendo la organización por escuadras, dado que ello conducía a una organización más lógica, además de la satisfacción de necesidades: *flexibilidad en la distribución de fuerzas, independencia, fusión y centralización de servicios*, y algo novedoso para la época, la función de policía aérea en el espacio de su responsabilidad.

En el artículo segundo del decreto que estamos analizando, se designa las regiones con la denominación que hasta hace pocos años, apenas un par, se ha conocido: Primera o Centro noroeste; segunda o Andalucía; tercera, que comprendía la cuenca del Ebro, el litoral mediterráneo y el archipiélago balear y finalmente, región de África, con responsabi-



lidad en las plazas de soberanía africanas y archipiélago canario.

Iniciado el conflicto y con la necesidad de atender a las operaciones de la guerra con los medios disponibles, y dado que la península había quedado dividida en dos zonas perfectamente identificables, la república recurrió a la división del territorio atendiendo a criterios eminentemente prácticos. La fórmula elegida consistió en combinar la división territorial con otra por sectores. Así llegarán a construirse cerca de cuatrocientos aeródromos de muy diversa catalogación. Aeródromos donde desplegaban las fuerzas aéreas con arreglo a las necesidades. En cada sector, entre tres y nueve por región, había un número variable de aeródromos, entre cinco y diez. De tal manera que cada región mantenía siempre activos de veinte a cuarenta aeródromos. Era posible encontrar aeródromos permanentes, guarnecidos por dos secciones al mando de un oficial subalterno y total disponibilidad operativa; semipermanentes, protegidos por una sección al mando de un suboficial y operativo en veinticuatro horas; eventuales, donde una escuadra al mando de un cabo era toda la protección y finalmente, los de socorro, vigilados por un guarda.

La necesidad de la república de disponer a retaguardia de los campos necesarios para organizar sus fuerzas lejos de los frentes de batalla, es lo que permite el establecimiento de la decena larga de aeródromos en la provincia: Alcantarilla, Los Alcázares, la Aparecida, Campo Tejar Alta (Molina de Segura), El Carmolí, La Costera en Alhama de Murcia, Cuevas de

²Una orden de 27 de octubre de 1911 permite tal hecho.

³VILLALBA, JOSÉ, *Gaceta de Madrid*, núm. 78, 18 marzo, 1920, tomo I, año CCLIX, pp. 997-998, artículo 8º.

⁴BERENGUER, Real orden circular, “adquisición de terrenos”, 4 agosto, 1930, *Colección Legislativa del Ejército*, Comisaría de guerra de Murcia, 1930, pág. 398.

⁵CASARES QUIROGA, SANTIAGO, Decreto, “reorganización territorial aviación militar”, 23 junio, 1936, *Gaceta de Madrid*, núm. 178, 26 junio, 1936, tomo II, año CCLXXV, pp. 2683-2684.

Aeródromo
de La Aparecida.

Fotografía del autor.



Fotografía del autor.



Reyllo en Fuente Alamo, Torrecilla en Lorca, Totana en la pedanía del Esparragal (Puerto Lumbreras), El Palmar, Puerto Lumbreras, La Ribera o San Javier y La Vereda, esta última a unos cinco kilómetros del campo de Alcantarilla.

AERÓDROMOS MURCIANOS

Principales y activados

Antes del estallido de la guerra civil en la provincia de Murcia había dos campos de aviación⁶, uno de la aeronáutica militar sito en Los Alcázares y el perteneciente a la aeronáutica naval, situado en la base de La Ribera, hoy Base Aérea de San Javier, más conocida por Academia General del Aire. Iniciado el conflicto proliferaron los campos de aviación no sólo en la provincia sino también en las aledañas. Este estudio pretende, dado el título del texto, que nos centremos en los existentes en la provincia, muchos de los cuales, sino todos, como habrá oportunidad de conocer, han desaparecido totalmente.

A los citados de La Ribera y Los Alcázares se le añaden El Carmolí a escasos kilómetros de Los Alcázares y junto al “cabezo” del mismo nombre. En el área de Cartagena encontramos La Aparecida y Cuevas de Reyllo en Fuente Alamo. Cercanos a la ciudad de Murcia hay El Palmar, Alcantarilla y la Vereda. En el mismo valle del Guadalentín y en Alhama de Murcia estaba La Costera y los denominados La Alcanara o El Salar. El campo de vuelo denominado Totana, sito en la pedanía de El Esparragal en el término de Puerto Lumbreras y en Lorca la Torrecilla. Ya en el límite de la provincia con Almería el aeródromo situado en las cercanías de la localidad de Puerto Lumbreras. Y finalmente hacia el interior de la provincia, Campo Tejar Alta en la pedanía del mismo nombre de Molina de Segura.

El aeródromo más emblemático de todos los ubicados en la provincia de Murcia, la base aeronaval de San Javier, aeródromo de la Ribera, Base Aérea 18 de Julio y últimamente Base Aérea de San Javier y Academia General del Aire, denominaciones con las que ha sido conocido a lo largo del tiempo, inicia su andadura de la mano de la aeronáutica naval en 1917. Ubicado junto al pueblo de Santiago de la Ribera, a orillas del mar Menor, fue sede de la Jefatura de Escue-

las de la Fuerza Aérea Republicana y tuvo la responsabilidad de la formación del personal aéreo de la república. Dotada con aviones y pilotos de la aeronaval, apoyo importantes acciones bélicas en los frentes de Teruel, Albacete, Córdoba y Granada. A finales de 1936 y tras la reorganización de la enseñanza realizada por el ministro Azaña pasó a ser sede de las escuelas de transformación, vuelo de combate y bombarderos. Posteriormente se instaló la de observadores, antes de trasladarse al cercanísimo aeródromo de Los Alcázares.

Con el propósito de facilitar la entrega del material aéreo ruso, que llegaba al puerto de Cartagena, tanto a San Javier como a Los Alcázares, en el mes de noviembre de 1936 fue construida una línea férrea que partiendo de Pacheco unía ambos aeródromos a la línea general de Cartagena a Madrid. Sin embargo la actividad hacia el final de la guerra fue decayendo hasta tal punto que en septiembre del 38 fueron trasladados los aparatos junto con la escuela de pilotos a las instalaciones de Alcantarilla.

El único aeródromo que en la provincia de Murcia se manifestó claramente favorable al levantamiento, en julio del 36, fue precisamente este, el aeronaval de San Javier. Sin embargo, el ambiente poco favorable y hostil al pronunciamiento militar no sólo redujo las posibilidades de éxito sino que aislados los sublevados, fueron reducidos por las fuerzas leales al gobierno de la república:

“Su plantilla de oficiales estuvo enteramente implicada en los planes del alzamiento, no así el personal subalterno [...] En estos planes se contemplaba la toma de la vecina Base Aérea [aeródromo] de Los Alcázares, decididamente republicana hasta en su oficialidad, así como el apoyo a la sublevación en Cartagena. Desde las ocho horas del día 18 de julio de 1936, debidamente dirigido y organizado por los jefes de la Base se implantó el estado de guerra. El día transcurrió a la espera de órdenes que no llegaron de la Base Naval de Cartagena. De madrugada la base fue asaltada y tomada por efectivos de la Base Aérea [aeródromo] de Los Alcázares dirigido por el comandante Ortíz, apoyados por tres aparatos de vuelo, así como por civiles armados de localidades próximas y de Cartagena”⁷.

Sofocado el levantamiento de la aeronaval la oficialidad superviviente, treinta y siete oficiales incluido el jefe del centro, según el atestado remitido al fiscal instructor de la causa general de Murcia⁸ por el Jefe del Grupo de Escuelas de Levante en 1941, fue hecha prisionera en el pabellón de oficiales donde tuvieron que refugiarse de la refriega. Traslados en primera instancia, sobre las seis o las siete de la mañana, al aeródromo de Los Alcázares, quedaron detenidos hasta que días después fueron encarcelados en el vapor *España* núm. 3, surto en Cartagena y habilitado como prisión. Un mes des-

⁶En el 2005 Los Alcázares ha cumplido noventa años, en el 2007 los festejara San Javier.

⁷GONZÁLEZ MARTÍNEZ, CARMEN, *Guerra civil en Murcia. Un análisis sobre el poder y los comportamientos colectivos*, Universidad de Murcia, 1999, pág. 59.

Aeródromo
de Archena-el Tejar.



Fuente: Archivo Municipal de Murcia.



pués, el 14 de agosto, fueron fusilados tras sufrir severísimo tribunal de marina. Del fusilamiento fueron exceptuados seis oficiales médicos e intendentes al conmutarse las penas a cambio de sus servicios. Finalizada la guerra y lejos de perder su función como centro de enseñanza de vuelo, fue potenciada con la instalación de la academia de transformación de los oficiales de aviación provenientes de diferentes ingresos en las fuerzas aéreas nacionales durante el conflicto. El propósito, formación del escalafón de oficiales del arma de aviación del Ejército del Aire. Años después, y superada la etapa inicial, se funda la Academia General del Aire, actual centro de formación de los pilotos de la aviación militar española.

El aeródromo naval y terrestre de Los Alcázares, fundado en 1915 por el coronel Vives, siendo jefe del Servicio de Aerostación, se ubicó junto al Mar Menor, en una franja entre el mar y la carretera de Alicante a Cartagena. Es por lo tanto el cuarto aeródromo⁹ más antiguo junto a Cuatro Vientos, Alcalá de Henares y Guadalajara. Dotado en principio con aviones Curtiss, en versión terrestre e hidro, adquiridos a los Estados Unidos, tuvo más tarde aeroplanos Caudron y Avro 504. En 1920 se asienta la escuela elemental de pilotos, y un año más tarde se incorporan los cursos de tiro y bombardeo aéreo. Se le dota de aviones hidro tipo Savoia de la escuela de hidros, junto a aeroplanos De Havilland como remolque de blancos, así como bombarderos Bristol y cazas Spad. Con la nueva actividad la flota se incrementa hasta treinta y cinco aparatos. No cabe duda que la posibilidad de disponer de las islas del mar Menor como emplazamiento de blancos fijos, para las prácticas, pesó en gran medida para la instalación de la escuela.

Iniciada la Guerra Civil se mantiene fiel al gobierno de la república participando en numerosas acciones en las provincias limítrofes de Albacete, Granada y Córdoba. Entre las primeras acciones de guerra figura la toma de la cercana base aeronaval de San Javier, al haberse declarado adepto al levantamiento la oficialidad, como se ha indicado en páginas precedentes. Importante centro de enseñanza de la aviación republicana, sufrió numerosos ataques de la aviación nacional en particular, al convertirse en taller de montaje de los aviones rusos entregados a la república para la defensa de Cartagena.

A ambos aeródromos se les unirá un compañero en el campo de la enseñanza. Hacia 1930 el ministerio de la guerra encarga al Servicio de Aeronáutica se inicien los estudios tendentes a la instalación de un aeródromo en el interior de la provincia, y que en unión de los de San Javier y Los Alcá-

zares cumpliera el cometido de escuela de vuelo. Hasta 1933 no se abordan los estudios con interés suficiente, sin embargo habrá que esperar al estallido de la guerra civil del 36 para que se inicien las obras. Será el [capitán] comandante [José] Luis Melendreras¹⁰ [Sierra]¹¹ quien descubra las posibilidades que tenía la margen izquierda del valle del Guadalentín o Sangonera. Una amplia llanura, ligeramente alomada, con vientos¹² suaves y orientados la mayor parte del año en la dirección longitudinal del valle, le hacían el paraje idóneo para la instalación de una escuela de vuelo. Sin embargo, hasta el mes de agosto de 1936 no surge el aeródromo militar de Alcantarilla, hoy Base Aérea, a unos dos kilómetros al sudoeste de la ciudad del mismo nombre y junto a la vía del ferrocarril de Murcia-Granada.

Sede de escuelas de vuelo elemental durante el periodo de la república, después de la Guerra Civil desarrolla la misma actividad en unión del aeródromo situado junto a la localidad de El Palmar. El mismo año de su construcción inicia los vuelos, estando dotado en los primeros momentos de la guerra con aviones biplanos De Havilland, para los alumnos y Polikarpov¹³ I-15 [chatos] e I-16 [moscas] para el profesorado. Contó con el apoyo de uno de los primeros contingentes de pilotos rusos¹⁴ que en unión de personal de tierra, ingenieros, mecánicos y armeros formaba parte de la ayuda inicial que

⁹El aeródromo militar de Cuatro Vientos fue fundado en 1910, Guadalajara y Alcalá de Henares en 1913, Los Alcázares en 1915, Getafe y el aerónaval de San Javier en 1917. En 1933 se cierra Getafe al tráfico aéreo civil. El aeródromo de Armilla se funda en 1921 y en 1931 es desactivado para volver a la actividad en 1935. Tablada se funda en 1923, León al igual que Agoncillo en 1928, y para finalizar la cita, Jerez y Alcantarilla en 1936.

¹⁰El capitán de aviación militar José Melendreras Sierra junto al comandante del mismo cuerpo Juan Ortiz el 19 de julio por la mañana se personaron en el aeródromo de San Javier finalizado el asalto, para hacerse cargo de la jefatura de las instalaciones en nombre del gobierno. Posteriormente y normalizada la situación se nombra jefe del aeródromo al oficial 3ª [oficial piloto de la militar] Manuel Carceller García. *Ibidem*, folio 50.

¹¹En las fuentes consultadas no queda muy clara la identificación positiva de dicho oficial. En unos textos figura como capitán y en otros con el grado de comandante así como con nombre compuesto o no. Para finalizar, en unos no figura el segundo apellido y en otros sí. Las ocasiones en las que dicho oficial es citado son tres. Es uno de los oficiales a quien se hace entrega del aeródromo de San Javier sofocado el levantamiento. No sólo es quien realiza el trabajo de campo para el levantamiento del aeródromo de Alcantarilla, sino que también será su jefe en un amplio periodo de la guerra y finalmente, en las postrimerías del conflicto se exiliará a Oran en un *Natacha* que despega de uno de los aeródromos murcianos, el denominado "Totana".

¹²La orientación de los vientos a lo largo del año en el valle es: Primavera y verano del Este y otoño e invierno se alternan los vientos del NNW y WNW.

Aeródromo
de La Aparecida

Fotografía del autor.



en hombres y material recibiría la Segunda República de la Unión Soviética. En septiembre de 1938 se le designa sede de la escuela de pilotos que se traslada desde San Javier. Finalizada la guerra es elegido junto a San Javier y Los Alcázares para la ubicación de una de las escuelas de vuelo del Grupo de Escuelas de Levante.

En el año 1952 se amplían los terrenos del aeródromo para la zona de lanzamiento de la Escuela Militar de Paracaidistas, fundada en 1947. Un año después se amplía hacia el nordeste con el propósito de levantar las instalaciones deportivas. Treinta años más tarde se ejecuta la segunda, corre el año 1984 cuando vuelve a ampliarse la zona de lanzamiento paracaidista en dirección al cauce del Guadalentín. Pocos aeródromos hasta la fecha, han seguido las vicisitudes de Alcantarilla con sucesivas ampliaciones territoriales. Para los próximos años y con el propósito de acondicionar sus instalaciones a las nuevas demandas no sería de extrañar que la superficie del aeródromo se viera incrementada.

Desactivados y desaparecidos

El aeródromo de El Carmolí estuvo situado en el kilómetro diez de la carretera de San Javier a La Unión, entre la carretera, el mar y el cabezo del mismo nombre. En sus instalaciones se asentaron las escuelas de alta velocidad y vuelo nocturno. La primera dispuso de aviones Polikarpov I-16. Hacia el final de la guerra se le adscribieron aviones Dewoitines de ala alta. La Escuela de vuelo nocturno se instala a mediados de 1937, dotándola de aviones Breguet XIX, Hanriot HD-182 y aeroplanos holandeses Koelhoven FK-51. Considerada como centro de ampliación de conocimientos,

¹³A lo largo de la guerra el gobierno de la república recibió mil seiscientos veintisiete aparatos, cerca de ochocientos eran rusos. Por su parte el bando nacional recibió el apoyo de mil setenta y nueve aparatos, de procedencia alemana e italiana.

¹⁴El apoyo de pilotos de la Unión Soviética a la república se puede cifrar en los primeros momentos del conflicto en ciento veinte hombres, para llegar más avanzado el conflicto a los setecientos setenta y ocho. Asimismo e integrados en las denominadas *Brigadas Internacionales* recibió el apoyo de más de veinticuatro mil ingleses, canadienses, americanos, alemanes, austríacos, italianos y franceses. El bando nacional por su parte también recibió ayuda de Alemania e Italia, y en menor medida de irlandeses y portugueses. La cifra total en hombres se puede calcular en torno a los ochenta y cuatro mil. El 30 de octubre de 1936 Alemania forma una fuerza aérea especial con más de catorce mil hombres en apoyo del bando nacionalista, la *Legión cóndor*. Su primera acción tiene lugar el 25 de noviembre sobre la base naval de Cartagena. Por su parte Italia, colaboro con setecientos sesenta aviones de la denominada *Aviazione Legionaria*, además de un ejército expedicionario de más de setenta mil hombres (44.600 ejército regular, 29.600 milicias fascistas y 5.700 aeronáutica militar) denominado *Corpo Truppe Volontaire*, el cual pisa suelo gaditano el 22 de diciembre de 1936. La participación de pilotos rusos, como alemanes e italianos, en la Guerra Civil española fue utilizada por sus respectivas fuerzas aéreas de banco de pruebas tanto de nuevos sistemas de armas como doctrinas. En definitiva fue un campo de experimentación en el empleo de tácticas que hoy conocemos como *poder aéreo*.

a ella acudían los alumnos de la escuela de caza al finalizar el ciclo de aprendizaje. En 1943 las instalaciones, especialmente la pista de asfalto, fueron habilitadas como aeródromo de uso civil.

El aeródromo de La Aparecida, situado en el caserío del mismo nombre, dos kilómetros al sur de la población de La Palma y once de Cartagena, surge en 1937 debido a la insuficiente protección prestada al área urbana de Cartagena por Los Alcázares y el Carmolí, así como a la necesidad de aumentar la protección aérea no sólo en el puerto sino a la Escuela Republicana. Estuvo dotado con aviones Polikarpov I-15 y Grumman Delfín. La necesidad de contar con instalaciones adecuadas donde realizar pruebas al material aéreo de origen soviético que entraba por el puerto de Cartagena, obligará en 1936 a la construcción de un campo de aviación en el interior de la provincia. Construido en las proximidades de la estación del ferrocarril de Archena-Fortuna, en el término de Molina de Segura, será denominado Campo Tejar Alta. Hasta primeros de 1937 no entró en funcionamiento siendo la sede del Grupo de Escuelas de Caza y estuvo dotada con aviones Natachas.

El aeródromo de La Costera se situaba a unos dos kilómetros del cruce de las carreteras de Alhama de Murcia a Fuente Alamo y Murcia a Mazarrón. Fue utilizado como escuela de transformación hasta su cierre en 1938 por evacuación de los campos situados en las inmediaciones del Mar Menor. En la carretera de Alhama de Murcia a Cartagena y a un kilómetro del pueblo de Cuevas de Reylo, se levantó un aeródromo que tomó el nombre de esta última localidad y fue sede en sus instalaciones de los bombarderos Tupolev SB-2 Katiuskas de la 3ª y 4ª escuadrillas. El campo permaneció en servicio hasta el final de la guerra.

El aeródromo de La Alcanara fue puesto en servicio en los primeros meses de la guerra. En 1938 se ubica la escuela de caza con la llegada de aviones y pilotos después de un periplo por los aeródromos de Campo Tejar Alta y Alcantarilla. Situado en el paraje de la Alcanara o Salar, junto a la carretera de El



Fotografía del autor.

Palmar a Mazarrón, estuvo dotado entre otros modelos con aviones Caudron y Koolhoven además de Nieuport 52 y Focke Wulf 56. Hacia el final del conflicto sólo había aviones Tigre Moth al haber causado baja el resto de modelos bien por pérdidas en la guerra o por traslado a otros campos.

El aeródromo de La Torrecilla estuvo situado a un par de kilómetros de Lorca, en la carretera de Murcia a Granada, y tan sólo es posible conocer su emplazamiento por imágenes de los bombardeos nacionales, siendo muy escasa la información sobre actividad y aviones que operaron en él.

Al igual que se ha indicado para el aeródromo situado en las cercanías de Lorca, en el caso del aeródromo sito en Puerto Lumbreras tan sólo es posible indicar que se hallaba situado a dos kilómetros al sur de la localidad, en la carretera de Motril. No contaba con edificios para el alojamiento del personal del aeródromo, tan sólo las pistas de vuelo delataban su presencia.

Lo mismo sucede con los existentes en Totana y la Vereda. El primero fue sede de la escuela de polimotores, e inició su andadura en los primeros meses de 1937. Estuvo dotado para su labor docente con aviones Tupolev SB-2 Katiuskas. El segundo estuvo clasificado como ficticio por la aviación del bando nacional. Su función fue enmascarar la auténtica situación de los aeródromos de Alcantarilla y El Palmar.

El aeródromo de El Palmar estuvo situado junto al cauce del Guadalentín, en su margen izquierda y al oeste de la localidad de El Palmar. En sus instalaciones se ubicó durante toda la guerra la escuela de transformación. Unido al aeródromo de Alcantarilla por una pista de tierra –que todavía existe, aunque asfaltada– y a los talleres de montaje y reparación de aviones existentes en la localidad del mismo nombre, operó muy íntimamente con el citado aeródromo de Alcantarilla. Finalizada la contienda se instala la escuela elemental de pilotos núm. 2, perteneciente al Grupo de Escuelas de Levante, hasta su desactivación en los finales cuarenta por cambio de actividad. Después de unos años en la que languidece su actividad, mediados los años sesenta sus ins-

talaciones vuelven a cobrar actividad bajo la tutela del Ejército de Tierra. Los paracaidistas de dicho Ejército ocupan sus instalaciones hasta su desactivación total en los finales setenta y primeros ochenta por nueva reubicación a unos kilómetros, en la localidad de Javalí Nuevo.

Como resumen de lo expuesto, en el anexo 1 vienen resumidos los catorce campos de aviación, así como su localización geográfica y función que desempeñaron a lo largo de la guerra.

ALCANTARILLA y LA AVIACIÓN

Alo largo del siglo XIX y una vez asentada la aerostación en la sociedad, fueron habituales en ferias y fiestas la presencia de aerosteros que demostraban su pericia en el manejo de aquellos aparatos. En los primeros años del siglo XX la prensa murciana se hace eco en repetidas ocasiones de los logros de los hermanos Wright en aquel mítico 1903. Pero no será hasta la segunda década del siglo que el aeroplano, todavía una herramienta de feria, empiece a dejarse ver por los cielos españoles y por supuesto los murcianos. La organización de las conocidas como “fiestas de la aviación” permitieron desviar la atención y el interés del público en estos primeros años del siglo hacia este tipo de eventos.

El programa de las fiestas de primavera de Murcia del año 1912 preveía la primera “fiesta de la aviación”. El domingo de resurrección 6 de abril, sería la fecha elegida, según se anunciaba en la prensa a bombo y platillo. El afamado aviador francés Monsieur Garnier con su aeroplano tipo *blériot* sería la estrella del evento. El lugar escogido por tan conocido piloto fueron los alrededores de la villa de Alcantarilla. Condicionantes más lúdicos que técnicos por parte de los organizadores del evento hicieron que el aviador se decantara por una segunda opción mucho más cercana a la capital de la provincia, los terrenos de la Sociedad del Tiro Nacional en la localidad de Espinardo. Alcantarilla quedaba privada de este modo de la efeméride.

Monsieur Garnier realizó sus vuelos sobre el cielo murciano despertando la admiración y las ansias aviadoras de muchos jóvenes murcianos de la época, y no tan jóvenes, como recogió en una crónica la prensa murciana:

“Esta tarde a las cuatro se verificará en el campo de tiro nacional el sensacional festejo de la aviación, para ver el cual hay en Murcia y pueblos inmediatos extraordinaria animación. Como dijimos, es un festejo este que constituye este año el culmen de las fiestas murcianas y podemos adelantar, por haber experimentado repetidas veces las emociones de tan interesante espectáculo, que los espectadores han de aplaudir calurosamente a los organizadores de esta fiesta que da una nota de europeización novilísima a nuestros populares festejos. Esta mañana en el tren correo llega el intrépido piloto francés, Mr. Garnier, acompañado de su distinguida y bella esposa, los cuales se hospedarán en el Palacio Hotel. Los que hemos visto en Alicante realizar vuelos al joven e intrépido aviador, adelantamos a nuestros lectores la seguridad de su admiración, ante el dominio y maestría que M. Garnier tiene en el aparato, que maneja con la sencillez de un automóvil en tierra firme. Es muy justo pues, la expectación reinante que existe por presenciar estos vuelos”¹⁵.

Realizados los vuelos de demostración la prensa, al igual que hoy sucedería, continuó haciéndose eco del evento y realizó su crónica dada la expectación y asistencia de público. En ella, como comprobaremos, no se ahorran todo tipo de comentarios y detalles sobre las evoluciones del aviador:

“Ayer tarde tuvimos la satisfacción de ver confirmados nuestros augurios sobre este interesante festejo. Desde las primeras horas de la tarde, el camino de Espinardo era un

¹⁵ROGER, CARLOS, “el festejo de hoy, La aviación”, *El liberal*, núm. 2604, 6 abril, 1912, año XI, pág. 3.



hormiguero de gente. Innumerables carruajes particulares y de alquiler iban y venían, dando a Murcia un aspecto extraordinario de animación y alegría. A las cuatro de la tarde en el campo de tiro y montes de alrededor, había más de quince mil personas. Los palcos y sillas estaban todos ocupados por un público distinguidísimo. A las cuatro y media y en medio de una gran expectación, realizó su primer vuelo que fue de velocidad, el intrépido Garnier. Al aterrizar fue el aviador objeto de una calurosa ovación. El segundo vuelo que también fue de velocidad y de duración, duró bastantes minutos, alejándose el aeroplano hasta Monteagudo y a unos cuatrocientos metros de altura. Después de descansar un poco. Mr. Garnier hizo el último vuelo, el que podemos llamar de sensación. En este demostró el intrépido aviador su dominio del aparato. Al poco de elevarse hizo un viraje inverosímil y volvió sobre el campo de aviación pasando sobre las tribunas a pocos metros. Produjo esta habilidad del aviador una emoción indescriptible. Después volvió a virar y cruzó por uno de los montes próximos que estaban coronados de público, bajando tanto el aparato, que hacía temer que rozaba las cabezas. Unos hombres que estaban a caballo, bajaron de ellos huyendo del aeroplano. Fueron ovaciones continuadas las que se tributaron a Mr. Garnier en toda la tarde, ovaciones que se prolongaron en todo el camino de Espinardo a Murcia, al pasar el aviador en el automóvil. Todos estos aplausos que ayer sonaron en la fiesta, se los transmitimos por completo al presidente del festejo, D. José Baeza Pérez, que con tanto acierto ha sabido organizar la fiesta y por tener la honra y el orgullo de haber dado a conocer a Murcia un adelanto que es el asombro de la ciencia. Muy bien, señor Baeza Pérez, así se hacen los festejos y así se queda bien¹⁶.

¹⁶ROGER, CARLOS, "la fiesta de la aviación", *El liberal*, núm. 2605, 7 abril, 1912, año XI, pág. 3.

¹⁷Ibidem, "la aviación en Murcia, el último vuelo de Garnier", *El liberal*, núm. 2609, 11 abril, 1912, año XI, pág. 2.

¹⁸Pierre-Georges Latécoère uno de los grandes de la aviación y la aeronáutica francesa nace en 1883 (fallece en 1943) en el seno de una familia dedicada a la fabricación de material rodante para la compañía del ferrocarril. Su sueño de establecer una línea aérea entre Toulouse y Casablanca lo vera cumplido en 1919, a pesar de la oposición del gobierno español a permitir sobrevolar su territorio. En 1924 la línea fue prolongada hasta Dakar aún a pesar de la oposición de las tribus mauritanas, que capturan a los aviadores que efectúan aterrizajes forzosos en su territorio y no les permiten continuar el vuelo.

¹⁹Hacia 1921, en primavera, se han fechado dos aterrizajes en Alcantarilla.

Los días 8 y 9 continuaron los vuelos demostrativos el último día de su estancia en Murcia, el 10 de abril, Monsieur Garnier realizó sus vuelos muy temprano, en el tercer vuelo se dirigió a Alcantarilla [...] la duración del vuelo fue de más de diez minutos [...] la altura alcanzada fue de seiscientos metros, llegando hasta más allá de Alcantarilla. El vuelo realizado sobre el cielo de Alcantarilla, es agradecido al aviador por los empleados del ferrocarril con el envío al hotel de un telegrama:

"Aviador Garnier, empleados ferroviarios Alcantarilla, agradecidos por su vuelo sobre esta, envíenle felicitación entusiasta"¹⁷.

Es por ello que dos vínculos se deben destacar, el primero, correspondería a la parcela de la aventura y el segundo a la docencia. La aventura empezaría a tener carácter de histórica como acabamos de descubrir, dado que hay que remontarse más de noventa años.

El desarrollo de la aviación y su implicación en el día a día del ciudadano de a pie, ha ido paralelo a la aventura. Entre los primeros contactos citemos la línea de correo aéreo que estableció un empresario francés, Monsieur Latécoère¹⁸, para unir el territorio galo con el norte de África, más concretamente la ciudad de Casablanca. El itinerario de la línea aérea contaba con puntos de aterrizaje principales y alternativos para caso de emergencia. Algunos puntos estaban situados en el valle de Guadalentín, entre ellos Alcantarilla. Medio centenar de aterrizajes forzosos hay datados de estos aviadores desde que iniciaran sus vuelos allá por el año 1919. Como era costumbre en otro tiempo, el aterrizaje además de una fiesta suponía la oportunidad de mostrar con el viajero la generosidad de la tierra. Ello se lograba con el alojamiento en casa del alcalde y la custodia del aparato por una pareja de la guardia civil. La inevitable fotografía¹⁹ donde piloto, aeroplano, fuerzas vivas y del orden quedaban inmortalizados como recuerdo del evento.

El contacto menos lúdico entre Alcantarilla y la aviación, lo es con ocasión de las operaciones desarrolladas durante la Guerra Civil de 1936/39. Al igual que en otras ocasiones de nuestra historia reciente, Murcia fue zona de retaguardia y territorio apto para el desarrollo de actividades necesarias con el conflicto bélico pero alejadas de los frentes de batalla. Nos estamos refiriendo a la actividad docente que con reiterado interés ha tomado contacto con la provincia. Actividad por otra parte, como se ha indicado también, no sólo relacionada con el vuelo elemental sino con el vuelo avanzado y desde fecha tan temprana como la de 1915. Combate, tiro y bom-

Aeródromos de la república en la provincia de Murcia

CAMPO	SITUACION	AVIONES	FUNCION
Alcanara	Paraje protegido de "la Alcanara"	Caudron Aiglón, Miles Koolhoven, Morane Saulnier, Nieuport 52, Focke Wulf 56 y Tiger Moth	Escuela de caza
Alcantarilla	2 kms. al SW de la población de Alcantarilla	Caudron Luciole, Hispano E-34, Tigre Moth y Gipsy Moth	Escuela elemental
Alcázares	Mar Menor, junto a la población de Los Alcázares	DH-9, E-30, Latecoere 28, Breguet XIX, Curtis JN-2, Caudron G-3, Avro 504, Macchi, Savoia, De Havilland, Bristol y Spad	Escuelas elemental y transformación, así como de tiro y bombardeo aéreos
Aparecida	2 km. al sur de La Palma	Chatos, Grumman Delfín	Fuerzas de combate
Campo Tejar Alta	Crta. de Cartagena a Albacete (desvío de Fortuna)	Fleet, Morane, Luciole y Natachas	Grupo de Escuelas de caza
Carmolí	Km. 10 crta. San Javier a La Unión	Polikarpov UTI-4, I-16, Breguets, Natachas, Katiuskas y Hanriot HD-182 y Koolhoven FK-51	Escuelas de alta velocidad y vuelo nocturno
Costera	Crta. de Mazarrón a Murcia	Tupolev SB-2 Katiuskas	eventual para los aeródromos de la zona
Palmar, El	Oeste de la localidad	Caudron Luciole, Hispano E-34, Tigre Moth y Gipsy Moth	Escuela de transformación
Pto. Lumbreras	autovía de Almería a 5 kms. al sur	Tupolev SB-2 Katiuskas	eventual de Alcanara
Reyllo	2 kms. de la pedanía Cuevas del Reyllo (finca Los Guerreros)	Tupolev SB-2 Katiuskas	eventual para los aeródromos de la zona
Ribera, La	Mar Menor	Martinsyde, Savoia, Dornier Wall y Vickers	Jefatura Escuelas FA Republicana: Escuelas de transformación, vuelo de combate, bombarderos y observadores
Totana	Pedanía El Esparragal (Puerto Lumbreras)	Tupolev SB-2 Katiuskas	Escuela de polimotores
Torrejón	4 kms. al SW de Lorca	Tupolev SB-2 Katiuskas	eventual de Totana
Vereda	5 kms. al SW del aeródromo de Alcantarilla	maquetas	decepción del de Alcantarilla



Aeródromo
de El Esparragal.

bardeo, vuelo nocturno y observadores tan necesarios en una aviación eminentemente visual y con escasos medios técnicos fueron los primeros. Por supuesto preparan el terreno para la siguiente experiencia aviadora, la enseñanza del paracaidismo militar en sus distintas modalidades. Pero este tema, pertenecería a otra historia no menos apasionante que la vivida por quienes durante más de una década, de los primeros veinte a mediados de los años treinta, permitieron el nacimiento del vínculo entre Alcantarilla y la aviación, preparando así el terreno para su relevo una década después por el paracaidismo militar.

El segundo vínculo con Alcantarilla es la enseñanza. Desde el momento que adquiere carta de naturaleza la presencia de la aviación en la región lo hace en el campo de la enseñanza. Primero el vuelo elemental, después y sin desvincularse del medio, iniciar una andanza tan apasionante como el vuelo en avión, el lanzamiento paracaidista. En el mes de agosto de 1936 y en los alrededores de la pedanía murciana de Sangonera la Seca, se realiza la explanación de una parcela de terreno para la instalación de una pista de tierra y barracones donde poder iniciar sus actividades una escuela elemental de vuelo. Pista de tierra que permanecerá hasta el año 1977, fecha de la construcción de la actual pista de asfalto.

Durante la Guerra Civil y aprovechando la cercanía de la vía del ferrocarril Murcia–Granada, se construye en las afueras de Alcantarilla y sobre una superficie de veinticinco mil metros cuadrados los denominados “talleres de montaje”. El propósito, el ensamblaje de los bombarderos tipo Marcel Bloch con que estaban dotados algunos de los aeródromos.

En los años cuarenta del pasado siglo y con el propósito de atender las necesidades de enseñanza, se establece el Grupo de Escuelas del Sur con centros de enseñanza en Coperro, Badajoz y Jerez, y el Grupo de Escuelas de Levante con centros en Alcantarilla –escuela de pilotos núm. 1–, El Palmar –escuela de pilotos núm. 2– y San Javier –escuela de transformación–. La escuela elemental de pilotos núm. 1, desarrolla su actividad hasta el año 1947, fecha de la desactivación por la ubicación de la Escuela Militar de Paracaidistas²⁰. La elección de Alcantarilla como sede de la escuela de paracaidistas no es casual. La comisión formada a tal efecto examinó una decena de emplazamientos entre los que se pueden citar El Coperro, El Palmar, Jerez, Manises, Sabadell, Talavera y Zaragoza. Se inicia así una ininterrumpida relación con el medio aéreo y sus actividades que permiten reconocer

sin temor a exagerar, primero la existencia y segundo la fortaleza del vínculo existente entre Alcantarilla y la aviación en general y en particular con el paracaidismo. Sesenta años de presencia de la Escuela Militar de Paracaidismo de los setenta que tiene el aeródromo así lo atestiguan.

Finalizada la contienda las instalaciones entran en desuso, especialmente cuando en las últimas cuatro décadas del siglo XX y con el desarrollo urbanístico de la localidad queda situado en el centro del casco urbano. En 1973 se enajenan doce mil metros cuadrados para suelo urbanizable y en 1995 se cede al ayuntamiento el resto de la superficie. En la actualidad los terrenos han sido recalificados y sobre ellos se levanta un parque infantil alusivo al origen de los terrenos.

VIGENCIA DE LOS AERÓDROMOS MURCIANOS: CONCLUSIONES

Dos conclusiones, la primera nos indica que ha perdurado más la memoria de los protagonistas que los restos físicos de los propios campos. Es bien cierto que superado el ciclo de vida de los protagonistas sucederá algo parecido a lo acaecido con los restos físicos. De ahí la importancia de rescatar lo que mediante transmisión oral ha sido conservado durante décadas salvándolo del olvido.

Un apunte evidente por otra parte, se han obviado los campos de vuelo actualmente en funcionamiento, véase Alcantarilla, San Javier y Los Alcázares por conocerse tanto su emplazamiento como evolución histórica.

La Guerra Civil provocada por el levantamiento militar de 1936 divide el territorio peninsular en dos zonas perfectamente diferenciadas. La república con el propósito de conservar sus fuerzas se ve precisada a trasladar los centros de entrenamiento de la aviación a zonas alejadas de los campos de batalla –segunda conclusión–. Una vez más la Región de Murcia y en particular las fértiles vegas del Segura y Guadalentín, además del campo de Cartagena, se ven relegadas a ser zona de retaguardia. Ello no impedirá que ocasionalmente sean objeto de los bombardeos de la aviación del bando nacional.

²⁰GONZÁLEZ–GALLARZA, Orden, “fundación de la Escuela Militar de Paracaidistas”, 15 agosto, 1947, *Boletín Oficial del Aire*, núm. 97; *Ibidem*, “nombramiento de director y profesores”, 20 agosto, 1947, *Boletín Oficial del Aire*, núm. 99.

El campo de Cartagena ha sido prodigo en campos de aviación, no sólo por sus óptimas condiciones sino por la necesaria defensa de la plaza y escuadra republicana surta en su puerto y calas adyacentes. Así, en la pedanía de La Aparecida es posible encontrar los últimos restos que el paisanaje reconoce como original emplazamiento de un campo de vuelo de la república utilizado por los rusos. Estaba situado en lo que hoy es la margen izquierda de la carretera a Santa Ana y la Palma a escasos doscientos metros de la ermita del Pasico, dedicada a la advocación de la Virgen de los Dolores. Tan sólo permanecen en pie dos edificios de lo que un día fue sede de la flota de “chatos” que defendía Cartagena y la escuadra, y que el actual propietario de una de las dos edificaciones, Carlos, todavía recuerda verlos despegar a sus ochenta y cuatro años. El edificio mejor conservado, el que sirvió de alojamiento al jefe de los expedicionarios, es el adquirido hace treinta años por nuestro comunicante donde vivió con su familia hasta la emancipación de sus hijos. El otro edificio, abandonado y ruinoso en parte, sirve de alojamiento circunstancial a un grupo de inmigrantes magrebíes ocupados en labores agrícolas en las distintas explotaciones del campo de Cartagena.

El campo de aviación denominado en los archivos “Arचना–El Tejar”, estaba situado en la pedanía de Campo Tejar Alta, perteneciente al término municipal de Molina de Segura. Si bien no quedan restos de las pistas de vuelo al haber sido convertidas en tierra de regadío, transformación a la que ha contribuido especialmente la proximidad del trasvase Tajo–Segura, quedan en pie las edificaciones que en su día sirvieron para el alojamiento del personal: cuerpo de guardia, pabellones y demás dependencias del aeródromo. La conservación ha sido posible al revertir los terrenos expropiados por la república a sus legítimos propietarios: Miguel Seiquer, Teresa Illán y José Pérez, que sus herederos han habilitado como vivienda. El paso de los años no ha borrado las características principales de dichos edificios aún a pesar de haber sido reformados.

El último de los detalles a reseñar sobre el campo, esta relacionado con el material con que estaba dotado. De procedencia soviética, su llegada se efectuaba a través de la cercana estación del ferrocarril Archena–Fortuna. Remodelada con el paso de los

años, todavía se pueden observar los amplios muelles con sus grúas– guía para la descarga del material aéreo.

Denominado por los lugareños “campo las Pavas”, el aeródromo de La Costera estaba situado en las cercanías del actual cruce de las carreteras de El Palmar a Mazarrón y Alhama de Murcia a Cartagena. En la actualidad no queda casi nada, tanto pistas de vuelo como edificaciones. Durante la Segunda Guerra mundial y por el gobierno se construye en el cruce de carreteras citado, dos búnker –en la actualidad es posible ver los dos asentamientos destacar sobre las explotaciones agrícolas–. El propósito, la defensa del acceso a Cartagena en caso de necesidad.

En los años sesenta del pasado siglo las instalaciones fueron utilizadas por una explotación ganadera de porcino y caballería, la cual remodela ampliamente las edificaciones que habían sobrevivido a la guerra y al paso del tiempo. A principios de los años ochenta se instaló una empresa de exportación de productos agrícolas, que de nuevo remodela y parcela toda el área. Los últimos restos que podían quedar al descubierto, bien se rehabilitaron como oficinas y almacenes de la empresa o fueron cubiertos con tierra.

El campo de aviación de las Cuevas de Reylo, se levantaba a dos kilómetros de la pedanía de Fuente Alamo del mismo nombre, en el caserío de Los Guerreros, propiedad de los herederos de Damián Osete, a quienes revertió el terreno al finalizar la guerra.

En la actualidad, tan sólo se conserva las cuatro paredes, sin techumbre, del único edificio que sirvió de alojamiento a quienes lo mantenían en servicio para el uso de los grandes trimotores de bombardeo.

Del aeródromo de La Alcanara, situado a caballo de los términos municipales de Totana y Alhama de Murcia, no queda vestigio alguno de carácter físico aunque en la memoria de los lugareños se quiere recordar la existencia del citado campo de vuelo, a pesar de la importancia que tuvo pues fue sede de una de las escuelas de aviación de la república. El paraje de la Alcanara o “Salar” es una vasta planicie enmarcada por las carreteras de El Palmar a Mazarrón por el este y de Totana a Mazarrón por el oeste, donde en la actualidad conviven especies animales y vegetales protegidas por su alto valor cinegético. Hasta hace unos años la Escuela Militar de



Aeródromo de La Costera.

Paracaidismo de Alcantarilla utilizó una parte del paraje como zona de lanzamiento.

El paraje lorquino denominado “la torrecilla” está situado en las primeras estribaciones de la sierra del mismo nombre que circunda por el norte la localidad de Lorca. Del campo de vuelo no queda vestigio alguno, aunque como se ha indicado para campos anteriores las gentes del lugar recuerdan de la existencia de un campo de aviación por los alrededores del paraje de “la torrecilla”.

Este es uno de los ejemplos en los que lo accidentado del terreno, la nula pervivencia de edificaciones, aunque sea en ruinas, así como la escasa memoria encontrada, hacen dudar de su existencia y su confusión con otro campo de aviación situado a doce kilómetros del paraje, el denominado en los archivos como “Totana”.

La búsqueda y localización del campo de vuelo denominado en los archivos “Puerto Lumbreras”, en un primer momento resultó ardua y equivoca. Las referencias obtenidas del paisanaje apuntaban al más conocido y a continuación citado de El Esparragal, enunciado en los archivos como “Totana”, distante unos diez kilómetros de la localidad que le da nombre. Quizás la falta de edificaciones así como el carácter eventual ha profundizado en la ausencia de memoria histórica sobre la existencia de dicho campo, incluso entre las instancias municipales.

Fuente: Archivo Municipal de Murcia.

Sin embargo, como siempre hay lugar para la esperanza gracias a la perseverancia²¹ se dió con el emplazamiento del campo de aviación ubicado en la finca “el capitán” en el paraje de “puerto adentro” entre las fincas “el rincón”, “el cabildo” y “la hoya”. Sobre una llanura situada a unos cinco kilómetros de Puerto Lumbreras se levantaron las pistas de vuelo, único elemento del campo. En la actualidad no queda, como se ha indicado, ni el recuerdo de su existencia tan sólo el de un accidente de aviación acaecido muchas décadas después y que aprovechó la llanura para realizar el aterrizaje con seguridad. Explotaciones agropecuarias y plantaciones de almendros se extienden sobre esta vasta superficie, avenida en la actualidad por un laberinto de caminos y flanqueada en su lado norte por la autovía a Almería y al sur, las estribaciones de la sierra de Enmedio.

En la pedanía de El Esparragal, en el límite de los términos municipales de Lorca y Puerto Lumbreras pero en territorio de este último municipio a unos doce kilómetros del paraje denominado “la torrecilla” se hallaba ubicado el campo de aviación denominado en los archivos como “Totana”.

Las pistas de vuelo, como se ha indicado en ocasiones anteriores, han desaparecido. No así, algún edificio, un barracón en ruinas, que los lugareños han utilizado como palomar y caballerizas. En la actualidad, totalmente abandonado y en ruinas, se levanta junto a la carretera que une la localidad de El Esparragal con la carretera de Lorca.

La remodelación en décadas pasadas de los terrenos efectuada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones,

hoy Fomento, en los alrededores de la localidad de El Palmar tendente a la parcelación del área para aprovechamiento industrial y más recientemente la construcción del enlace que une las autovías de Andalucía y Cartagena, ha borrado casi todos los vestigios del aeródromo que habían sobrevivido al paso del tiempo. Los únicos restos que es posible encontrar son la valla perimetral en ruinas y la casamata de defensa. La primera discurre paralela a la carretera de San Ginés a El Palmar y la segunda está situada en el cruce de dicha carretera con el polígono industrial de San Ginés. Examinado el interior de lo que un día fue el recinto del aeródromo de El Palmar y el cuartel de la Brigada Paracaidista posteriormente, lo único que encontramos es una escombrera y algún edificio totalmente en ruinas que no permite reconocer ni siquiera

sus principales líneas de construcción.

Perdido todo el valor estratégico de otro tiempo, en los inicios de la década de los años cuarenta el aeródromo de El Carmolí fue languideciendo aún a pesar del uso civil, hasta llegar a caer casi en el olvido. Desde ese momento sus instalaciones han atravesado fases de diferente intensidad. Desde la utilización de la pista de vuelo asfaltada para prácticas de aterrizaje de las Bases Aéreas en uso en la provincia, San Javier y Alcantarilla. Hasta hace una década aproximadamente, los aviones CASA-212 de la Escuela Militar de Paracaidismo de Alcantarilla utilizaron la pista de tierra como campo de aterrizaje eventual

para sus prácticas. Hasta el uso que la Armada dió a la parcela de terreno contigua al aeródromo para la construcción y experimentación de un vehículo anfíbio impulsado sobre un colchón de aire y que el paisanaje confunde con el uso alternativo al aeródromo. Edificación que todavía es posible observar.

Se ha reservado la cita del campo de vuelo de la Vereda para el final de las conclusiones por su especial particularidad y uso. Ordenada su construcción por Luis Melendreras jefe del aeródromo de Alcantarilla al maestro de obra José Pérez Baños, se levantó a escasos cinco kilómetros del aeródromo en dirección a Lorca. Recibiendo su nombre de la vereda real que discurriendo paralela al cauce del Guadalentín, a los pies de la sierra de Carrascoy, se encaminaba en dirección a Lorca. Situado sobre una parcela de ochocientos por doscientos metros de perímetro destacaba su localización sobre una vasta extensión de campos de cereal y esporádicos olivos y almendros. Hoy es una superficie de frutales que gracias al trasvase Tajo-Segura ha borrado cualquier recuerdo. Limitaba con los aún denominados en la actualidad “camino las casas”, que une las localidades de Sangonera la Seca y Librilla, la vía del ferrocarril Murcia-Granada y el cementerio de Sangonera.

El campo estaba dotado de su correspondiente pista de vuelo y dos barracones junto a unos seis o siete aviones. Todo realizado en madera y lona por la pericia del maestro de obra Pérez Baños y su cuadrilla de carpinteros, pintores y albañiles formada entre los vecinos de Alcantarilla. Posteriormente se les rellenaba de cañizo extraído del cauce del Segura por la tropa del aeródromo, pintados convenientemente servía al propósito para el que fueron ideados, señuelo de la aviación nacional y desvío de la atención tanto del cercano aeródromo de Alcantarilla como del más alejado de El Palmar. •



²¹Sirva esta referencia como agradecimiento a Pedro Mira y Francisco López vecinos de Puerto Lumbreras y apasionados de la historia local, por la exhaustiva y concienzuda búsqueda del emplazamiento elegido por el gobierno de la república para un campo de aviación.