

Tablada centenaria. Ver y tocar nuestros orígenes



JOSÉ FERNANDO BRIALES DIAJARA
Teniente coronel del Ejército del Aire



En el presente año se conmemora el primer centenario de la publicación del real decreto de creación de las primeras bases aéreas en España: León, Zaragoza, Getafe y Tablada. Si se buscaba un lugar que reuniese las condiciones de estar al sur de España, en las cercanías de una ciudad importante y una orografía y climatología adecuadas para la actividad aeronáutica, la dehesa de Tablada y Sevilla cumplía, con creces, estos requisitos.

Estas instalaciones siempre han estado marcadas por el carácter e idiosincrasia de Sevilla; «hay gente pa tó...», según se atribuye al célebre torero español Rafael «el Gallo», es lo que debían pensar los sevillanos de aquella época al ver elevarse unos metros sobre sus cabezas aquellos cacharros de madera, cuerda y tela propulsados

por un motor similar al de una motocicleta actual, en tamaño, no en potencia, a cuyos mandos se colocaba un osado (inconsciente) piloto que muy probablemente perdiera peso tras la breve demostración. Con la valentía y el sacrificio de aquellos primeros pilotos, se estableció el embrión de la aviación, sin el cual no se podría haber desarrollado la aviación militar.

Tablada ha sido testigo activo de la historia de la aviación, de sus progresos, logros y hazañas. Las increíbles gestas que partieron de su dehesa quedaron escritas con letras de oro: el Jesús del Gran Poder o el Cuatro Vientos son solo sus más reconocidos exponentes, aunque hubo otras proezas que, no por ser menos conocidas fueron menos importantes, sirvieron para desarrollar la incipiente aeronáutica y lograr que fuese reconocido el valor de la aviación y de sus aviadores.

Sus edificios, vestidos de blanco y albero, de estilo regionalista de inicios del siglo pasado, han sobrevivido al paso del tiempo con modificaciones menores, constituyendo en la actualidad una de las instalaciones aeronáuticas más antiguas conservadas en Europa y en el mundo; es por ello que actualmente se encuentra en un proceso de apertura complementaria a la actual oferta cultural de Sevilla con un proyecto museístico ilusionante, como es el futuro centro de interpretación de la historia aeronáutica, que servirá para ampliar los fondos que actualmente se exponen en la sala Histórica y ofrecerlos a la sociedad para que pueda compartir el legado que desde aquellos primeros aviadores ha perdurado entre sus muros.

Tablada ha sido además origen de la industria aeronáutica; vio nacer y crecer aeronaves tan emblemáticas como los Hispano Aviación HA 1112 Buchón (el Messerschmitt español), HA-200 Saeta (el primer avión a reacción español) o el famoso CASA C-101 Aerojet Mirlo (E.25). El resultado es hoy en día visible: Sevilla es uno de los polos industriales aeronáuticos más importantes de España, con más de 80 empresas relacionadas directamente con la aeronáutica.

No podemos olvidar el servicio militar obligatorio, la mili. Por Tablada pasaron miles de quintos, fundamentalmente de Sevilla y su provincia, en especial de los sevillanos barrios de Triana y Los Remedios, pero también de otras muchas partes de España. Recientemente, un amigo vasco me relataba sus anécdotas de cuando vino a Sevilla a hacer la mili, y de cómo quedó prendado del sur, tanto que se mudó a Andalucía desde su tierra natal.

El crecimiento urbano y la evolución del material aéreo hicieron que Tablada perdiese su pista de vuelo y su condición de base, pero supo adaptarse y hoy, el actual acuartelamiento aéreo, sigue siendo una instalación muy dinámica que alberga a la maestranza aérea de Sevilla y a otras diez unidades, que no por ser auxiliares, como la Agrupación del ACAR, dejan de ser fundamentales para el funcionamiento del Ejército del Aire y de las Fuerzas Armadas.





Cartel de publicidad de la Semana de Aviación en Sevilla en 1910

LOS INICIOS

La dehesa de Tablada, situada junto a un meandro del Guadalquivir, el río Betis, donde los toros bravos campaban a sus anchas, albergó un hipódromo y un club de tiro de pichón y de tenis, que lo convirtieron en una conocida zona de ocio de la época. Es por ello que el alcalde, el conde de Halcón, decidiera en 1910 organizar allí la Semana de la Aviación, a la que acudieron la flor y nata de la aviación de la época. Así, los sevillanos pudieron observar y disfrutar en primera persona de aquello que habían oído,

- Hay gente que vuela subida en una máquina.
- ¿Cómo un pájaro?
- Como un pájaro.

Este sería el inicio de la aeronáutica en Tablada, que jugaría un papel fundamental en la historia de la aviación. Algo así como el Cabo Cañaveral de la época, donde se hacían pruebas y desde donde partían arriesgados vuelos que no siempre acababan bien.

La guerra de Marruecos (1911-1927) constituyó una dura prueba para la incipiente aviación militar, demostrando que los aviones no solo servían para la observación, sino que también constituían un arma formidable para el apoyo a las fuerzas terrestres mediante el uso de armas a bordo y el lanzamiento de bombas, algo en lo que España fue pionera. Las potencias extranjeras observaron este conflicto con interés y desarrollaron este uso posteriormente en la Gran Guerra. Tablada fue base de despliegue de gran parte de las aeronaves que se enviaron a luchar al norte de África, con las implicaciones que se derivaban de las necesidades de apoyo, preparación y mantenimiento de los aparatos y la atención de las tripulaciones que por allí pasaron; esto supuso que cuando Tablada se creó formalmente como base aérea ya disponía de algunas instalaciones aeronáuticas propias.

El 7 de febrero de 1914, procedente de Tetuán y con un mensaje para el rey Alfonso XIII, aterrizó por primera vez un avión militar en la dehesa de Tablada con los capitanes aviadores Herrera y Ortiz Echagüe, convirtiéndose en los primeros en sobrevolar el estrecho de Gibraltar, hecho por el que recibieron la felicitación del monarca y fueron nombrados gentilhombres de cámara con ejercicio.

Precisamente, fue en 1914 cuando el considerado como el creador de la aeronáutica española, el coronel Pedro Vives, consiguió la cesión de una parcela de 240 000 metros cuadrados para su uso por parte de la Aviación Militar.

En este tiempo se fueron estableciendo en Sevilla aviones y pilotos según iban desarrollándose los incipientes cursos de vuelo, primero en Madrid y después (1917) en Sevilla. Entre estos primeros pilotos nos encontramos a figuras como Joaquín González Gallarza, Enrique Palacios, Ignacio Jiménez o José Rojas, apodado Rojita por su corta estatura. De este último, gracias a la generosa donación de su hija, se conserva un uniforme original de esta época alfonsina con el rokiski original y una hélice de avión Barrón Flecha de 1917, que tuvo de lámpara en su domicilio durante 100 años, hasta que fueron trasladados por personal de Tablada a la sala Histórica del acuartelamiento.



Cartel de publicidad de la Semana de Aviación en Sevilla en 1910



Copa Brackembury

LA COPA BRACKEMBURY

Formaba parte también de los hábitos de la época Guillermo Delgado de Brackembury, jefe de la base y conocido por organizar una de las primeras competiciones aéreas en España: la Copa Brackembury, que comenzó como un reto entre risas y bromas, fraguado al parecer por Brackembury en el antiguo pabellón de oficiales de Tablada, quien propuso allí a los oficiales aviadores la idea, que acogieron de forma entusiasta.

Así mismo, en una de sus visitas a Madrid, recibió una muy buena acogida tras proponerlo a los oficiales de Cuatro Vientos, por lo que decidió proponer al mando la citada empresa, quien le dio sus bendiciones.

La Copa Delgado Brackembury consistió en un vuelo entre Sevilla y Cuatro Vientos, o viceversa, 393 kilómetros en línea recta, una auténtica proeza teniendo en cuenta los medios de la época. Sería un vuelo sin escalas, y el plazo para realizar dichos vuelos sería desde primero de enero hasta el 15 de marzo de 1919. Para evitar manipulaciones, se eligió al Real Aero Club de España, representado por Ricardo Ruiz Ferry, como organismo ajeno a la órbita militar que actuara de juez. El trofeo sería una copa de plata, financiada por el propio Brackembury, para el piloto y otra de menor tamaño para el tripulante. Como anécdota, el premio se entregó al capitán Fanjul en una comida en la que se decidió no continuar con la competición aun sin haber acabado el plazo porque fue el que obtuvo mejor marca.

TABLADA BASE AÉREA

Mediante Real Decreto de 17 de marzo de 1920 se organiza el territorio nacional en zonas territoriales de aeronáutica denominadas bases aéreas, designando a Sevilla cabecera de la 3.ª Zona Aérea Sur. Se ordena además la construcción de la base aérea de Tablada para una guarnición de un grupo de escuadrillas de reconocimiento, una de caza y otra de bombardeo lejano. Tablada se construye integralmente para ser una base aérea y no como la modificación de una instalación preexistente para el uso aeronáutico, lo que permite organizar las edificaciones de una manera funcional, adaptadas para un uso aeronáutico desde su concepción.

En 1921 se produce otro hito en la aviación, en este caso comercial, al crearse el primer vuelo comercial en España con la inauguración de la línea regular aerpostal Sevilla-Larache.

Las obras de construcción de Tablada están muy avanzadas en 1923, tanto que se decide realizar la primera inauguración formal de una base aérea en España, construida como tal, de la que se tiene constancia. El 14 de abril de 1923 el rey Alfonso XIII y la reina Victoria Eugenia son los encargados de presidir tan notable acto. Al contrario de sus bases hermanas, influenciadas por el estilo neomudéjar, de ladrillo visto, Tablada posee un innegable estilo regionalista, edificios blancos, albero y naranjos por doquier, que se plasmará en construcciones posteriores para mantener la armonía arquitectónica de las instalaciones y que se mantiene en la actualidad.

Al día siguiente, la reina Victoria Eugenia hace entrega de la bandera al Servicio de Aviación Militar, pronuncian-





Portada de la revista Blanco y Negro de la inauguración de Tablada en 1923

do unas palabras llenas de significado: «Durante los largos periodos de la historia de España, el sol ha bajado a besar esa bandera a todos los rincones de la tierra y a los ámbitos de todos los mares; ahora va ella, empujada por vosotros, a buscarle, elevándose en el espacio como el eco vibrante de un himno sublime de amor a España y de cumplimiento del deber». Posteriormente, el rey Alfonso XIII impone la Medalla Militar colectiva por las acciones de la aviación en la campaña africana.

LOS GRANDES VUELOS

La guerra de Marruecos había dejado la moral nacional tocada. Muchas vidas valiosas se habían perdido,

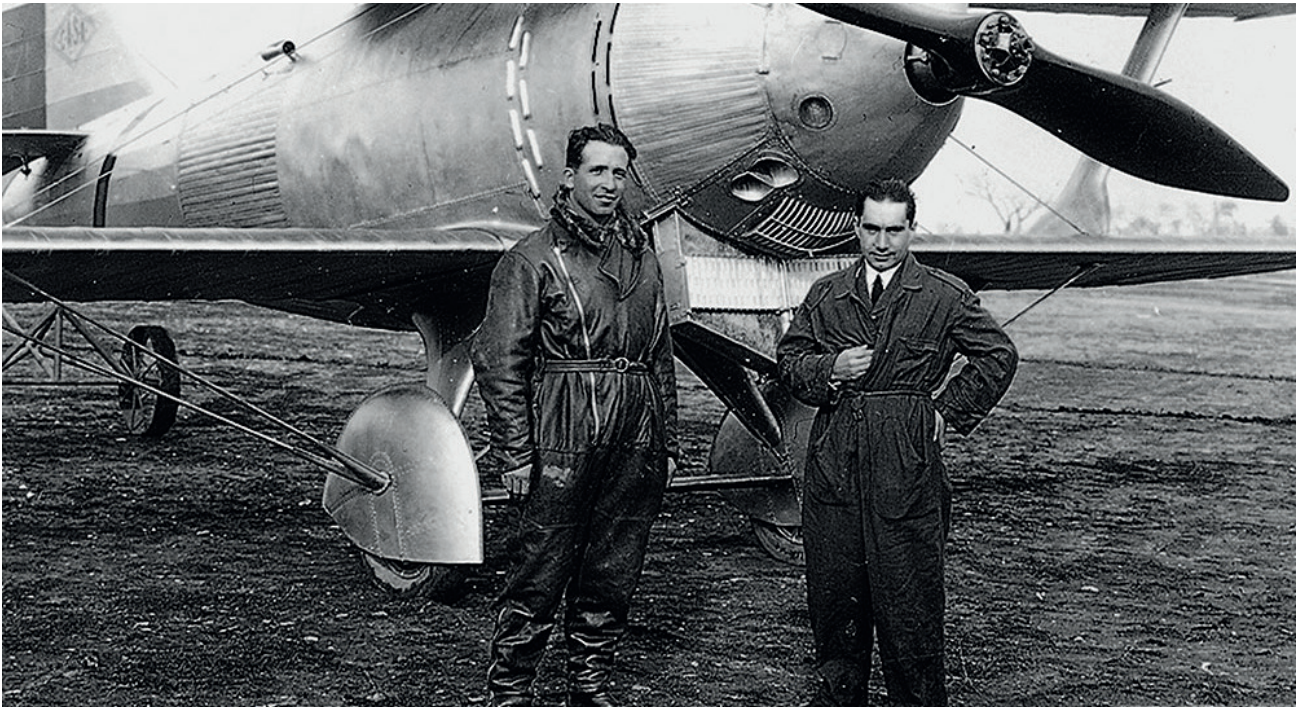
pero, por otra parte, dejó unos militares curtidos y experimentados en beneficio de la aviación. Se buscó una forma de generar buenas noticias que levantasen la moral y la solución se encontró en forma de épicos vuelos que intentaban batir récords o abrir rutas hasta entonces impensables en una especie de guerra de prestigio que lanzó a muchas naciones y en la que España no quedó al margen. Encontramos numerosos ejemplos de estas hazañas, muchas de ellas fallidas porque no era una labor fácil y la tecnología de la época tampoco ofrecía la fiabilidad necesaria, con lo que se pone todavía más en valor los logros de estos aviadores; y los más relevantes partieron de Tablada.

Tablada, nuestro Cabo Cañaveral de la aeronáutica, por su ubicación, su meteorología y por estar prácticamente a nivel del mar, es el punto de partida ideal para estos vuelos y será testigo del éxito del Jesús del Gran Poder en el año 1929, realizando un tramo sin escalas de 43 horas y 50 minutos a través del Atlántico sur (6746 km). No sería su primer intento, ya que un año antes realizaron un vuelo para intentar batir el récord de distancia, entonces establecido en 6290 km, pero problemas con la meteorología les hicieron tomar tierra en Basora, finalizando esta aventura hacia el oriente.

A su llegada y tras conocer la noticia, Kindelán envió un telegrama para felicitar a los héroes de esta hazaña, los capitanes Jiménez e Iglesias: «Vuestra hazaña magnífica enorgullece a la aviación de Boy, Salgado, Loriga y tantos héroes. Motor, aeroplano, brazo y corazón enteramente españoles. Viva España -Kindelán-». De este histórico tex-



El rey Alfonso XIII impone la corbata de la Medalla Militar Colectiva a la bandera del Servicio de Aviación Militar



Jiménez e Iglesias posan frente al Jesús del Gran Poder antes de uno de sus primeros vuelos

to se ha propuesto como lema el fragmento: «Motor, aeroplano, brazo y corazón» como lema del ACAR Tablada, representando los valores y compromisos que Tablada tiene con el Ejército del Aire y los españoles.

En la Navidad de 1931 despegaron desde Tablada el capitán Rodríguez Díaz y el teniente Carlos de Haya a bordo de un Breguet 19 rumbo a Bata (Guinea española), donde arribaron tras 27 horas y 11 minutos de vuelo y 4300 kilómetros sin escalas tras sobrevolar el desierto del Sáhara y la selva del Níger. Como la mayoría de estos

vuelos, la navegación era a la estima, visual y astronómica, lo cual provocaba en ocasiones desviaciones en la ruta que de no corregirse a tiempo podían resultar en un final trágico.

En mayo de 1933 se alargaron las pistas de Tablada hasta la longitud de 1530 m para facilitar el despegue, el 8 de junio de 1933, del Cuatro Vientos, un Breguet 19 especialmente modificado a bordo del cual los capitanes Barberán y Collar intentaron unir, al fin, en un vuelo directo, España y Cuba, aterrizando en Camagüey el 11 de junio tras un vuelo de 39 horas y 55 minutos y 7895 km. El vuelo pretendía acabar en México, pero fatalmente desaparecieron en el trayecto final del mismo. Años después, en 1936, el aviador cubano Menéndez Peláez realizó el vuelo en sentido contrario como respuesta de agradecimiento a la hazaña de los aviadores españoles.



Reproducción litográfica del autor con el texto original del telegrama de Kindelán a Jiménez e Iglesias tras su gesta

EL COMLOT DE TABLADA

En una época convulsa en todos los ámbitos, se produjo un hecho relevante relacionado directamente con la base de Tablada. A finales de mayo y principios de junio de 1931, Ramón Franco dio un mitin en Tablada en defen-

sa de la libertad y la República y posteriormente se anunció la candidatura Republicano Revolucionaria Federalista Andaluza, donde se encuadraba junto a otras personalidades, políticos y militares. Tras la proclama, los candidatos hicieron su campaña electoral durante una semana, poniéndose punto final repentinamente al derrumbarse del escenario en un mitin en Lora del Río, donde Ramón Franco se fracturó una pierna. Al tener noticia de estos hechos, el general Sanjurjo se desplazó a Sevilla para poner orden. El resultado fue la incomunicación de Ramón Franco, Pablo Rada puesto en orden de detención y numerosos detenidos adicionales en la base de Tablada.

LA GUERRA CIVIL

La mañana del 18 de julio de 1936 en la base aérea de Tablada se preparaban varios bombarderos provenientes de Madrid para bombardear las fuerzas sublevadas en Tetuán, pero los sabotajes de partidarios de la sublevación tuvieron como resultado que solo un avión despegara para cumplir su misión.

El entonces jefe de Tablada, el comandante Rafael Martínez Esteve (héroe del famoso vuelo a Filipinas y del primer vuelo a Canarias), fue conminado a unirse a los sublevados, pero se negó y arrestó a los cabecillas, y tras bloquear los puentes de San Juan de Aznalfarache y el de Hierro, el gobernador Varela solicitó que enviase sus aviones a bombardear la Plaza Nueva y la Gavidia, donde se hacían fuerte los sublevados. Esteve se negó y en su lugar propuso enviar 100 hombres, cosa que no llegó a ocurrir porque el desarrollo de los acontecimientos le hicieron reconsiderar la conveniencia de su envío. No obstante, varios aviones salieron hacia Marruecos para lanzar sus bombas, pero finalmente Esteve se rindió tras la caída del gobierno civil y el cuartel de la Guardia de Asalto. Esteve, que salvó a Vara de Rey de una muerte segura, fue condenado a muerte en septiembre, pero más tarde se conmutó la pena por su actitud hacia la población. Falleció en Madrid en los años 60.

Tablada fue un centro logístico de primer orden para el desarrollo de esta contienda, ya que fue el punto principal de llegada a la Península de los más de 13 000 legionarios y regulares del Ejército de África a bordo de aviones Fokker F.VII, Junkers Ju-52 y DC-2.

La pronta caída y control de Sevilla hizo que no sufriera apenas desgaste por el combate y los escasos intentos de bombardear sus instalaciones por

parte de las fuerzas republicanas fueron infructuosos. Este es el principal motivo de que hoy se encuentre prácticamente intacta y conserve edificios de primeros del siglo pasado casi en estado original. Su situación, alejada de los frentes activos, propicia, según avanza la guerra, que se utilice para tareas de mantenimiento y para probar aparatos y avances tecnológicos. A Tablada llegarán prototipos de aviones tan relevantes como el Bf-109 o el Ju-87 Stuka, entonces en estado embrionario. También fue el punto de recepción, montaje y mantenimiento de los aviones italianos que llegaron para apoyar a las fuerzas sublevadas.

EJÉRCITO DEL AIRE

En 1939 se crea el Ejército del Aire (EA) y se procede a la reorganización de las bases y medios aéreos tras la contienda civil. Sevilla se constituye como sede de la Región Aérea Sur o del Estrecho y se destinan a Tablada los Polikarpov I-16 Ratas.

En 1940, lo que anteriormente habían sido los Talleres del Aeródromo de Tablada y desde 1926 el Parque Regional Sur, pasa a renombrarse como Maestranza Aérea de Sevilla (MAESE), permaneciendo hasta la actualidad como uno de los puntales del mantenimiento de aeronaves en el EA. El acceso directo al campo de aviación es fundamental para sus labores en la recepción, pruebas y devolución del material aeronáutico.

La ubicación de Tablada junto al río era una espada de Damocles para sus instalaciones, así, en marzo de 1947 tuvieron lugar unas de las mayores inundaciones en la historia de la base (no eran las primeras). A causa de ellas, el aeródromo permaneció cerrado 11 días. Nuevas creci-



Un Rata delante de los hangares de Tablada



Inundación en Sevilla. Tablada inundada

das provocaron inundaciones similares en 1948, 1951 y 1952, que se intentaron paliar en 1949 realizando las necesarias obras de defensa contra las riadas, construyendo muros y compuertas metálicas que aún hoy se pueden ver en distintas partes del ACAR.

A mediados de los cincuenta, Tablada aloja a dos unidades aéreas: el Ala de Bombardeo Ligero número 25, dotada de B.2 –CASA 2.111 Pedro–, y el Ala de Caza-bombardeo número 7, dotada de aviones C.4 –HA-1112-M Buchón–, ambos modelos construidos en la factoría sevillana de Hispano Aviación, posteriormente CASA. Cabe destacar su participación en la guerra de Ifni en 1957 y la curiosa historia del depósito auxiliar desarrollado para el Buchón en tres días.

AERÓDROMO MILITAR

En 1963, al desaparecer el Ala 25 comenzó la decadencia de Tablada como base aérea. Los B.2 fueron redistribuidos entre el Ala 27 de Málaga y el Ala 46 de Gando y

fueron reemplazados en Tablada por más C.4 para el Ala 7, que pasaría a denominarse Ala 47 en mayo de 1965. El Ala 47 quedó disuelta a finales de ese mismo año y sus aviones fueron dados de baja y almacenados. En 1965 la base quedó casi desguarnecida de medios aéreos, salvo medios de enlace y utilitarios, y pasó a la categoría de aeródromo militar.

LA BATALLA DE INGLATERRA

Un proyecto muy ambicioso pretendía rodar la mejor película de acciones aéreas, para lo que se necesitaba material de primera y no maquetas ni metraje de acción real inconexo. Guy Hamilton lo necesitaba para rodar la

película que narraría los dramáticos días de 1940 en el intento de invasión de las islas británicas por parte de la Alemania nazi, lo que se llamaría la batalla de Inglaterra, y lo encontró en España. De esta manera, los C.4 que habían sido dados de baja y los B.2 que estaban en Málaga se convirtieron en maquilladas estrellas de cine para interpretar a la Luftwaffe. Además del material, participaron habilísimos pilotos españoles, y Tablada, junto a su personal, se convirtieron en figurantes de primera. El año 1968 se convirtió en un año muy especial: cámaras, atrezzo, maquillaje, grúas, micrófonos... Llegó un extraño aparato, el «monstruo psicodélico», un B-25 modificado, con cámaras por todas partes para rodar las escenas aéreas, con sus estridentes colores pensados para la correcta identificación de los ejes de pasada durante los rodajes, y desde los Estados Unidos llegaron unos pintorescos pilotos con pinta de cowboys de la naciente Fuerza Aérea Confederada, una pequeña fuerza aérea privada que mantiene en vuelo joyas históricas. Serían los encargados, junto a los



Buchón



Línea de producción del CA-2111 Pedro



HA 1112 Buchon batalla Inglaterra

pilotos españoles bajo la coordinación de Pedro Santa Cruz, quien jugó un papel fundamental en la composición de las escenas aéreas. Se rodaron escenas en Sevilla, Cádiz, Huelva, Málaga y San Sebastián. Posteriormente, se desplazaron aviones en vuelo al Reino Unido para filmar otras escenas. EL rodaje concluyó en Malta debido a los retrasos causados por el mal tiempo británico.

TABLADA Y EL MATAAC

En la década de los setenta, en Tablada se concentraron progresivamente todas las unidades, centros y organismos del Ejército del Aire con sede en Sevilla. Junto al Cuartel General del Mando Aéreo Táctico (MATAAC) se ubicaban las unidades aéreas que se limitaban a las aeronaves de la 402 Escuadrilla –que a su vez se dividió en tres, las 407, 902 y 521–; la MAESE, encargada principalmente de realizar las inspecciones de los DC-3 y Saetas; la Escuadrilla de Control Aerotáctico de la Aviación Táctica, más conocido como «Circo Patricio», y la Escuela de Apoyo Aéreo, de nueva creación. En 1971 la Escuadrilla de Control Aerotáctico pasaría a denominarse Grupo de Control Aéreo (GRUCOA) y finalmente Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA) en 1995.

En 1979 se creó el Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo Táctico, que finalmente acabaría siendo la actual Agrupación del ACAR Tablada.

LA EXPO

La Exposición Universal de Sevilla en el año 1992 –la Expo– marcó el futuro de Sevilla, pero mucho más el de Tablada. La necesidad de descongestionar el tráfico de Sevilla llevó a plantear una ronda de circunvalación próxima, la SE-30, que se encontraba en su trazado con diversos obstáculos, tanto naturales –el Guadalquivir– como humanos –las poblaciones limítrofes con Sevilla–, lo cual dejaba sobre el plano un enrevesado trazado que incluía «tocar» Sevilla en dos de sus extremos. En uno de esos extremos se encuentra Tablada, y bordear sus límites implicaba un replanteo que por aquel entonces no se consideraba aceptable. Finalmente se decidió –y aceptó– privar al aeródromo de su campo, al trazar la nueva ronda justo por delante de los hangares ahora centenarios, cesando por tanto la actividad aérea. El 31 de marzo de 1990 se celebró la ceremonia del último vuelo en Tablada, a cargo de los Dornier Do-27 de la 407 Escuadrilla. Por otra parte, la MAESE tuvo que trasladarse, parcialmente, a las nuevas instalaciones en San Pablo, frente al aeropuerto de Sevilla.

Concurrentemente, la nueva organización del EA había vuelto a la división por regiones –Mandos Aéreos en este



Radar TPS 43 del GRUMUCA durante un despliegue de apoyo a tareas de mantenimiento de un EVA



Último vuelo de un avión desde Tablada

caso— pasando en 1991 el MATAC a ser el Mando Aéreo del Estrecho (MAEST). El Grupo del Cuartel General del MATAC pasó a ser el Grupo del Cuartel General del MAEST.

ACUARTELAMIENTO AÉREO

Tras la pérdida de la pista, Tablada pasó a denominarse acuartelamiento aéreo, y desde entonces ha ido acogiendo a diversas unidades. En 2004, la nueva orgánica del EA implicó la desaparición del MAEST; en su lugar, la Dirección de Enseñanza, dependiente del MAPER, se trasladó a Tablada, donde comparte espacios desde entonces con el GRUMOCA, la MAESE, el Centro de Farmacia de Sevilla (CEFARSE), los centros deportivo y socioculturales de oficiales y suboficiales, la Escuadrilla de Transmisiones n.º 2, el Centro de Movilización n.º 2, la Oficina Delegada de Infraestructura y la Asesoría Jurídica. Además de las unidades anteriores, se encuentran la Enfermería del MAGEN en Sevilla y el ECAO Sevilla, que a pesar de estar fuera de los muros de Tablada son, junto a todos los anteriores, apoyados por la Agrupación del ACAR Tablada y se consideran «tabladeños».

EL FUTURO

El impulso a la apertura cultural de Tablada —con el proyecto museístico que abrirá aún más el ala del conocimiento aeronáutico a los que están interesados, que son muchos, y los que lo estarán

debido precisamente a esa divulgación que se pretende— hace que no solo la misión que tienen encomendadas la unidades que aquí se ubican, o que se puedan ubicar, se siga cumpliendo como hasta ahora, con esfuerzo e ilusión, sino que sea garante de la existencia de Tablada en el futuro, cuna de la aviación, testigo de la historia y depositaria de las tradiciones que caracterizan a la institución militar. Cuando oigamos hablar de Tablada, no pensemos en un acuartelamiento, pensemos en una joya conservada de nuestra historia, para que sea posible contarla y, lo que es mejor, verla e incluso tocarla. ■

BIBLIOGRAFÍA

- «En torno al cincuentenario de la inauguración de la Base Aérea de Tablada», de Tomás de Martín-Barbadillo. ABC, 10 de abril de 1973.
- «La estancia de los Reyes en Sevilla», ABC, 17 de abril de 1923.
- «Histórica Tablada», de Antonio Burgos, El recuadro, ABC, 12 de marzo de 2018
- «El complot de Tablada en la prensa de 1931», de Eva Cataño García, Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia y Administración Local, Junta de Andalucía. Primera edición, diciembre de 2016. ISBN: 978-84-944564-1-1
- «Historia de Sevilla», de José María de Mena, Plaza & Janés. 2018. ISBN: 978-84-013476-4-1
- <http://www.ejercitodelaire.mde.es>
- Archivos del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, del CECAF y del fondo fotográfico de Tablada.2

