

El 17 de diciembre de 1903 el viejo sueño de la mitología griega se hizo realidad en un pequeño pueblo de Carolina del Norte: los hermanos Wright consiguen volar en un artilugio de su invención. A partir de entonces y en pocos años, los nuevos Ícaros comienzan a surcar los cielos de todos los continentes. Estas nuevas máquinas voladoras empiezan a desplazar a los globos aerostáticos y a los dirigibles en su competencia por conquistar el espacio aéreo. Hace ahora 100 años Cuatro Vientos tuvo el privilegio de ser uno de los iniciadores en España de esta incipiente aviación.

CENTENARIO DE CUATRO VIENTOS CUNA DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA (1911-2011)

Texto y fondo gráfico de
Francisco Javier FAUCHA PÉREZ y
Jesús FERNÁNDEZ SANZ

POCOS AÑOS DESPUÉS DE LA experiencia de los Wright, en la localidad valenciana de Paterna Juan Olivert emulaba a los norteamericanos consiguiendo ser el primer español en elevarse en un *aeroplano* el 5 de septiembre de 1909. Por estas fechas el coronel Vives y el capitán Kindelán viajaron por Europa comisionados por el Gobierno español con el objetivo de estudiar los nuevos avances aeronáuticos para poner al día el Servicio de Aerostación militar que había sido creado en 1886. También por estos años la aviación civil se hacía notar en Madrid, las exhibiciones aéreas eran frecuentes en improvisados aeródromos (Chamartín, Ciudad Lineal e Hipódromo), en las que el espectáculo se teñía de un aire festivo y circense.

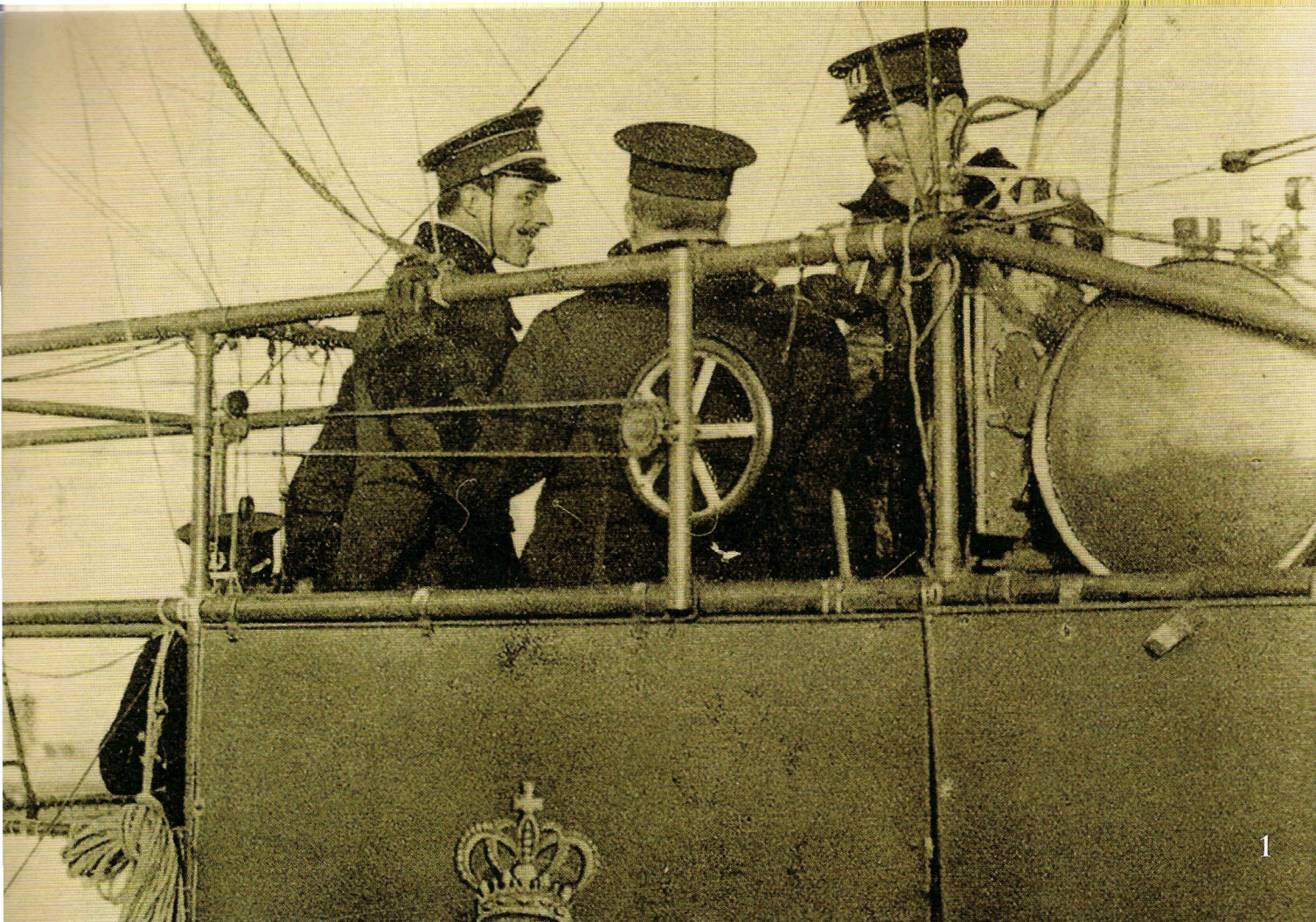
Corren los primeros días de 1911 cuando los acontecimientos se suceden con gran rapidez. En enero el Ejército decide comprar unos terrenos en una amplia llanura situada en el término municipal de Carabanchel Alto para instalar el primer aeródromo militar de España. El porqué de la elección del páramo carabanchelero es lógico: en campo abierto fronterizo con el término de Alcorcón, es un lugar estratégico debido a su altura, bien comunicado por la carretera de Extremadura y en una zona donde desde el siglo XIX

se había establecido el Campamento militar de Carabanchel. El tradicional topónimo que ostentaba la zona, los Cuatro Vientos, parecía haber estado esperando a este momento para llenar de contenido todas las connotaciones que sugiere tan expresivo nombre.

Gracias a un grupo de inquietos e intrépidos militares entre los que destacan los mencionados Vives y Kindelán, así como el capitán Herrera y el teniente Barrón, aquella inhóspita llanura se convierte en pocos años y con escasos medios en un aeródromo dotado de escuela de pilotos, taller de reparación y fábrica de aeroplanos.

A lo largo de todo el siglo XX Cuatro Vientos fue escenario de los avances de la aviación española; progreso que especialmente en los primeros años estuvo salpicado de accidentes mortales. Los grandes vuelos españoles que atravesaron el Atlántico o los continentes africano y asiático llevaron el sello de la pericia, la técnica y la valentía adquiridas en el aeródromo madrileño.

Simultáneamente y en terrenos aledaños se desarrollaba una aviación civil impulsada por los miembros del Real Aero Club de España, cuyas actividades de aerostación se remontaban a 1905. En 1927 en el que se denominaba entonces «aeródromo de Carabanchel» tiene lugar el primer vuelo comercial Madrid-Barcelona.



BALBUCEOS Y CONSOLIDACIÓN DE LA AERONÁUTICA MILITAR ESPAÑOLA (1911-1925)

En 1909 Vives y Kindelán regresan a España después de su periplo europeo. Su visita no solo ha servido para obtener nuevos conocimientos aerostáticos sino que también formalizan las primeras compras de aeroplanos y de material aeronáutico. Así mismo, adquieren un dirigible a la empresa francesa Astra, que es bautizado con el nombre de *España* y cuya técnica de construcción estaba basada en los trabajos del ingeniero español Torres Quevedo. A partir de entonces y sin solución de continuidad comienzan a llegar los primeros aviones, los míticos Farman. Por fin, el 12 de marzo de 1911 se produce en las pistas de Cuatro Vientos el primer vuelo protagonizado por Benito Loygorri. Poco después nuestro país puede contar oficialmente con la primera promoción de aviadores militares formada por Kindelán, Herrera, Barrón, Arrillaga y Ortiz Echagüe, en la que, todo hay que decirlo, se ha contado con la indispensable colaboración de instructores franceses.

La aeronáutica ocupa cada vez más espacio en las primeras páginas de la prensa de la época, y los españoles siguen con interés y curiosidad aquellos primeros escarceos aéreos. Como prueba de ello, la llegada a Getafe del piloto francés Vedrines desde París supone en Madrid todo un acontecimiento popular que

desborda cualquier previsión. A nuestros compatriotas de entonces les admiraba que aquellos aparatos que mostraban una apariencia de extrema fragilidad pudieran elevarse y surcar el cielo. ¡Parecía un milagro! Sin embargo, no hay que olvidar el gran tributo de sangre que estos esforzados pioneros debieron pagar. Era muy frecuente que la prensa mostrara con sus fotografías las consecuencias de los numerosos accidentes: amasijos de hierros, maderas y telas en medio de los campos se hicieron familiares a los lectores de entonces. El 27 de junio de 1912 el capitán Celestino Bayo tuvo el triste privilegio de iniciar la lista de las víctimas mortales de la aviación militar española. A este respecto resulta extremadamente curiosa la anécdota que muchos años después Emilio Herrera narró en sus memorias. En el entierro de Bayo en el cementerio de Carabanchel el sepulturero sugirió a los militares que adquirieran una zona del camposanto para enterrar a sus víctimas. La propuesta indignó a los allí presentes pero el mismo Herrera consideró con el paso de los años que no era una propuesta tan descabellada.

Desde unos rústicos barracones y con un reducido número de personas se fueron acelerando los progresos. En 1920 se inauguró la emblemática torre de control, diseñada por el comandante de Ingenieros Leopoldo Giménez, la primera del mundo construida con el fin exclusivo de regular el tráfico aéreo. De



[1] Autor Vilaseca. Alfonso XIII, el general Marina y el capitán Kindelán en la barquilla de dirigible España. En *Mundo Gráfico* de 7-2-1913.

[2] Autor Larregla. Fiesta con motivo de la inauguración del aeródromo de Carabanchel. En *Blanco y Negro* de 24-7-1921

[3] Autor Aeronáutica Militar. Primera promoción de pilotos militares, Kindelán, Vives y Herrera se encuentran entre estos (1911). En la revista *La Esfera* n.º 839 (1930).

manera creciente prosiguen las compras de aviones y material tanto a franceses, ingleses, austriacos... Los primeros modelos de aviones españoles se empezaron a fabricar gracias a los diseños elaborados por el teniente Barrón y por Juan de la Cierva que culminaría sus logros en 1923 con el primer vuelo del autogiro entre Getafe y Cuatro Vientos. Por su parte, el ingeniero militar Emilio Herrera construyó su famoso túnel aerodinámico en los laboratorios recientemente establecidos en Cuatro Vientos, mientras van surgiendo nuevas promociones de pilotos, observadores y mecánicos (la Escuela de Mecánicos se fundó en 1920).

Se suceden los raids aéreos: de Cuatro Vientos a Barcelona, a Sevilla..., y especialmente importante fue la aportación de los aviadores militares en la guerra que se desarrollaba en Marruecos. La aviación española fue la primera en utilizar armamento desarrollado ex profeso para su uso aéreo. Fue el infante Alfonso de Orleans el que en un viaje por Europa trajo a España las primeras bombas del tipo referido.

En 1921 se amplía el aeródromo carabanchelero inaugurándose las pistas civiles gracias al entusiasmo de los miembros del Real Aero Club de España, en las que eran frecuentes las exhibiciones aéreas que atraían a su recinto a cientos de madrileños ávidos de estos espectáculos.



PIONEROS

Emilio Herrera Linares (1879-1967) científico y pionero de la aviación militar.

Nacido en Granada estudió en la Academia Militar de Guadalajara, ciudad en la que se encontraba ubicado el Servicio de Aerostación del Ejército desde 1889. Se graduó como teniente en 1902. Junto con Alfredo Kindelán y Pedro Vives participó en arriesgados vuelos en globos aerostáticos y en 1914 fue uno de los primeros aviadores en cruzar el estrecho de Gibraltar. Su afición a la aeronáutica y sus altos conocimientos científicos le convirtieron junto con los aludidos militares en el alma de la fundación y desarrollo del aeródromo de Cuatro Vientos. Colaboró con el gran científico Torres Quevedo en los trabajos sobre dirigibles y con Juan de la Cierva y Eduardo Barrón en el diseño y fabricación de aeroplanos.

En 1919 puso en funcionamiento el laboratorio de Cuatro Vientos donde diseñó el famoso túnel aerodinámico. En 1935 ideó un globo aerostático que pudiera sobrepasar la barrera de la atmósfera y para ello diseñó un «traje espacial». Trascurridos los años la NASA le reconoció su condición de pionero de las investigaciones aeroespaciales.

Al estallar la Guerra Civil permaneció fiel al gobierno republicano pese a ser considerado como filomonárquico. Tras la derrota republicana se exilió a Francia donde siguió trabajando como científico para el gobierno francés. Durante el periodo 1960-62 ejerció el cargo de presidente de la República española en el exilio.

Hombre de múltiples inquietudes fue nombrado académico de Ciencias, perteneció a la Sociedad de Militares Esperantistas y fue padre del poeta José Herrera Petere. Falleció en Ginebra en 1967.

- [1] Juan de la Cierva junto al autogiro, al fondo un hangar del aeródromo Loring, Carabanchel (1934).
- [2] Barberán y Collar junto al biplano *Cuatro Vientos* con el que cruzaron el Atlántico hasta Cuba para posteriormente desaparecer misteriosamente en el trayecto Cuba-México (1933).
- [3] Autor Pío. Inauguración de la línea Aérea Madrid-Barcelona, tuvo lugar en el aeródromo de Carabanchel con la presencia de Alfonso XIII. En la revista *Blanco y Negro* de 25-12-1927.



Juan de la Cierva y Codorníu (1895-1936).

Nacido en Murcia e hijo de uno de los políticos conservadores más influyentes de su época mostró una extrema precocidad en sus inquietudes científicas e inventivas (a los diez y seis años ya había construido algunos artilugios voladores). Estudio ingeniería de caminos, canales y puertos. Desde 1920 trabajó en diversos prototipos de autogiros, los C.1 (Cierva 1) y no sería hasta 1924 cuando con el modelo C.4 y con el teniente Lóriga como piloto lograrse realizar el vuelo Getafe-Cuatro Vientos. Sus ensayos e investigaciones se desarrollaron en ambos aeródromos, aunque fue en este último donde tuvo la inestimable colaboración de Emilio Herrera, que con su «túnel de viento» (túnel aerodinámico) le permitió avanzar en sus investigaciones. También en Cuatro Vientos contó con la ayuda del inquieto aviador y decidido fabricante Jorge Loring. Tras su éxito el mundo entero se interesó por este antecesor directo del helicóptero siendo en Inglaterra y Estados Unidos donde se desarrollarían los modelos más avanzados.

De profundas ideas monárquicas y conservadoras colaboró en la preparación de la rebelión franquista de 1936 proporcionando a Francisco Franco el *Dragon Rapide*, avión con el que el general se desplazó desde Canarias a las inmediaciones de Melilla.

El destino no le depararía una larga vida encontrando la muerte en el ámbito que más había querido, en diciembre de 1936 el avión de la línea regular de KLM con destino a Amsterdam en el que viajaba se estrelló al despegar del aeródromo de Croydon (Londres).



LOS GRANDES VUELOS (1926-1935).

La prensa, el teatro, el cine y la literatura se ocupaban de los avances de la aviación y los pilotos se habían convertido en los héroes de masas del momento. Una de las glosas más bellas a *Cuatro Vientos* y a la aviación la representa el vanguardista poema de la madrileña Lucía Sánchez Saornil publicado en 1926 cuando se iniciaba el gran salto de la aviación madrileña. Cualquier evento diplomático o político era pretexto para una visita a un *Cuatro Vientos* engalanado que ofrecía una exhibición a unos visitantes que solían estar acompañados del propio Alfonso XIII. Toreros, actores, cantantes, futbolistas y todos los famosos de la época pugnaban por ser fotografiados volando o al menos junto a uno de aquellos aparatos.

Cuatro Vientos dejaba atrás la época en que solo unos barracones cobijaban a aquellos pioneros que en el cercano ventorrillo de Clarés tenían su único comedor. Ahora, el antaño humilde campo de aviación se había convertido en un verdadero complejo aeronáutico que comprendía las pistas, Escuela Superior de Aeronáutica, Escuelas de Mecánicos, de Observadores, servicio de fotografía, talleres, aeródromo civil, fábrica de aviones (Loring) y algunas hermosas edificaciones como el pabellón de oficiales (1914), conocido como el «Palace» por los militares de la época, sin olvidar su emblemática torre de mando. A la vez, se van sumando a su recinto diferentes jefaturas y organismos administrativos de la aviación militar.

El 22 de enero de 1926 desde Palos de Moguer, Ramón Franco, Ruiz de Alda, Durán y el mecánico Rada parten en el hidroavión *Plus Ultra* hacia Buenos Aires donde arribarían el 10 de febrero ante el delirio de miles de bonaerenses que se echan a la calle a recibirlos triunfalmente. La gesta fue cantada por Carlos Gardel en *La gloria del águila*. Solo pasarían unos meses cuando



SUBLEVACIÓN REPUBLICANA

La sublevación de Cuatro Vientos del 15 de diciembre de 1930 estaba indisolublemente unida a la sublevación de Jaca, ambas intentonas resultaron un completo fracaso, aunque se convirtieron en símbolos republicanos que reverdecieron el 14 de abril de 1931.

En el verano de 1930 políticos republicanos mediante el Pacto de San Sebastián se propusieron derrocar a la Monarquía, sin descartar acciones conspiratorias. Dilaciones y falta de coordinación facilitaron que el 12 de diciembre la rebelión de Jaca, con García Hernández y Galán a la cabeza, fuera sofocada en pocas horas. Un consejo de guerra sumarísimo condenó a muerte a ambos militares siendo cumplida la sentencia el día 14. Mientras tanto en Madrid fuerzas civiles y militares se preparaban para dar otro giro de tuerca a la Monarquía. Amaneció el 15 de diciembre y las consignas de huelga general no eran secundadas; tan solo los militares de Cuatro Vientos parecían estar dispuestos a llevar a cabo la sublevación. En concreto los aviadores, la tropa y los suboficiales de la Escuela de Mecánicos se decidieron a pasar a la acción. El famoso y laureado Ramón Franco, héroe del vuelo del *Plus Ultra*, era el encargado de volar sobre Madrid, lanzar unos panfletos anunciando la proclamación de la República y bombardear el Palacio Real. Cuentan las crónicas del momento que Ramón viendo jugar a unos niños en la plaza de Oriente decidió no bombardear el palacio donde se encontraba Alfonso XIII.

Las fuerzas leales a la Monarquía se dirigieron al aeródromo de Cuatro Vientos acabando con la sublevación tras unas cortas escaramuzas.

Ramón Franco aparecía como uno de los cabezas más destacados, aunque fue el entonces coronel Queipo de Llano el militar implicado de máxima graduación. Ramón Franco, Hidalgo de Cisneros y el mismo Queipo huyeron inmediatamente hacia Portugal, de donde regresarían en 1931 en olor de multitudes. Suerte que no pudieron compartir los infortunados Fermín Galán y Ángel García Hernández que con su muerte se convirtieron en mártires de la causa

el 5 de abril desde el mismo Cuatro Vientos, Lóriga y Gallarza partían hacia Manila en la escuadrilla *Elcano* a donde llegarían el 13 de mayo. Similares muestras de regocijo se repitieron en los recibimientos tanto en la capital filipina como a su vuelta a la Península. Otros vuelos históricos se sucedieron: el *Jesús del Gran Poder* con Jiménez e Iglesias a Río de Janeiro (1928), nuevamente Manila con el piloto civil Rein Loring (1932) y el trágico vuelo del *Cuatro Vientos* (1933) que surcó el Atlántico sin novedad hasta Cuba, para posteriormente desaparecer misteriosamente cuando proseguía su vuelo hacia México; Barberán y Collar son los nombres de aquellos dos infortunados aviadores que llevaron hasta América el reconocimiento y homenaje al lugar donde la aviación militar había nacido: Cuatro Vientos.

El 14 de diciembre de 1927 en el vecino aeródromo civil de Carabanchel se produjo uno de los hitos más notables de la aviación comercial española. Alfonso XIII inauguraba el primer vuelo Madrid-Barcelona. Los afortunados viajeros de aquel histórico vuelo pagaron 163 pesetas por su pasaje.

Ajeno al quehacer aeronáutico habitual de Cuatro Vientos las tensiones sociales y políticas de la España del momento convirtieron al aeródromo en escenario de algunos de sus acontecimientos históricos. Un grupo de militares en connivencia con sectores políticos de izquierda prepararon una rebelión republicana en diciembre de 1930 que sería rápidamente sofocada. En enero de 1933 grupos anarcosindicalistas fracasaron al intentar amotinar a la tropa y tomar el aeródromo militar. El 3 de junio de 1934 centurias falangistas bajo el mando de José Antonio Primo de Rivera celebran una concentración en el vecino aeródromo civil de Carabanchel. La parafernalia paramilitar de la que hacen alarde alarma a las fuerzas izquierdistas. Ya se preludia la tragedia civil de 1936.



Operarios de Cuatro Vientos tratan de apagar un avión que ha sido alcanzado por las bombas de la aviación franquista, (hacia finales de agosto de 1936.. Editada en *La Guerra civil en Madrid* de P. Montoliu (1989).

LA GUERRA CIVIL Y LA ÉPOCA FRANQUISTA (1936-1975).

En vísperas de la rebelión militar de julio de 1936 los sectores implicados confiaban poco en la adhesión de los hombres de Cuatro Vientos a su causa. El antecedente de 1930 no presagiaba para los rebeldes nada bueno. La firme actitud de los jefes militares Núñez de Prado e Hidalgo de Cisneros, así como la rápida actuación del capitán Merino impidieron cualquier posibilidad de triunfo para los sublevados. Los aviones de Cuatro Vientos bombardearon a los sublevados del Campamento de Carabanchel y del Cuartel de la Montaña. Entre julio y los primeros días de noviembre de 1936 el aeródromo estuvo operativo, incluso fue punto crucial en la estrategia aérea de las tropas leales, pero el rápido avance de las tropas franquistas hizo inviable su funcionamiento. Tras la toma del aeródromo por Franco la excesiva cercanía de un frente que permaneció casi inalterable durante toda la guerra le hacía casi inútil, aunque se convirtió en cuartel general del sublevado Varela.

Atrás quedaban los tiempos de los grandes y pacíficos vuelos; había llegado el momento de la guerra y los aviadores formados en Cuatro Vientos

lucharon en ambos bandos: García Lacalle, García Morato, Ramón Castañeda, *Chato de Carabanchel*, y otros muchos intervinieron en la contienda, prolongando algunos sus acciones bélicas en el frente ruso durante la II Guerra Mundial, donde participaron en ambos bandos.

Todo el complejo de Cuatro Vientos fue desmantelado y la fábrica de aviones se trasladó a Rabasa (Alicante). El aeródromo madrileño es arrasado por las bombas desapareciendo gran parte de su documentación. En medio de tanta barbarie deberíamos también destacar el fusilamiento de Jorge Loring, pionero de la industria aeronáutica española, en las tapias de su fábrica (llamada AISA desde 1934).

En 1939 el nuevo régimen crea el Ministerio del Aire que va a incidir en todas las actividades que se desarrollarán en Cuatro Vientos.

Al término de nuestra guerra, la aviación española no fue ajena a la situación de penuria general que además se vio agravada por el aislamiento internacional de España como consecuencia de la derrota del Eje. Sin embargo, en 1953 con el tratado de amistad y cooperación hispano-norteamericano se produce un impulso con la incorporación de nuevos aparatos y tecnología aeronáutica en las instalaciones de Cuatro Vientos. En 1947 se inician las obras de construcción del edificio sede del Real Aero Club de España mientras que en 1949 se



Autor Faucha y Fernández. Museo del Aire (2010).

diseña un nuevo hangar por el eminente ingeniero Eduardo Torroja. Esta construcción todavía hoy es utilizada por los helicópteros de la Guardia Civil.

Aunque el número de accidentes mortales en el aeródromo durante estos años no fue elevado, sí que habría que recordar el sufrido en 1954 por el capitán Aldecoa, piloto de pruebas de la base y antiguo combatiente en Rusia de la Escuadrilla Azul, durante el 2.º Festival Aeronáutico Internacional organizado en Cuatro Vientos por el Real Aero Club de España.

LOS NUEVOS TIEMPOS DE LA DEMOCRACIA Y LA SOMBRA DE LA DESAPARICIÓN DEL AERÓDROMO DE CUATRO VIENTOS (1976-2011).

En 1971 el aeródromo se convierte en una instalación de utilización conjunta civil y militar y adquiere rango internacional. Cuatro años después se inician trabajos de mejora destacando la construcción de la tercera torre de control (la única operativa hoy en día). En la actualidad en su recinto se encuentra una escuela civil de vuelo, algunos organismos aeronáuticos militares y del Estado (helicópteros de la casa del rey, Guardia Civil, policía...), servicios de transportes privados, vuelos deportivos, museo aeronáutico, etc. Está considerado como aeropuerto de 2.ª categoría y por el volumen de actividad está situado en el décimo lugar de los de España.

Los nuevos tiempos han ido reduciendo aquella capital importancia que tuvo (la incorporación del nuevo aeródromo de Casarrubuelos y el asedio urbanístico a que se ve sometido le impide cualquier desarrollo). Aun así, registra actualmente una media de 150 operaciones diarias, trabajan allí unas 2000 personas y tienen presencia más de 50 empresas.

Desde hace algunos años se especula con el cierre absoluto del aeródromo, así como el traslado del Museo del Aire a la base aérea de Getafe. La suerte de Cuatro Vientos está unida al desmantelamiento de todos los históricos acuartelamientos de la vieja dehesa de los Carabancheles y la «Operación Campamento», y los PAU van engullendo los últimos restos de la historia militar y aeronáutica de Carabanchel. Sin embargo, la vieja torre de control, la primera de España, ya sin operatividad, sobrevive enhiesta y orgullosa de su historia ante un paisaje de ruinas y de nuevas y grises edificaciones.

Ilustración de la Guía del Museo del Aire (1999)

