

Suboficiales

ENRIQUE CABALLERO CALDERÓN
Subteniente de Aviación
e.caballero@terra.es

♦ VEHÍCULOS PARA LA MISIÓN

El Centro Logístico de Material de Apoyo (CLOMA) se crea para agrupar a las tres unidades independientes, existentes en ese momento: el Grupo Logístico de Automóviles, el Escuadrón Logístico de Defensa Química y Contra Incendios, y el Escuadrón Logístico de Combustibles.

Esta importante y nueva unidad logística, está encuadrada dentro del organigrama del Mando General del Ejército del Aire (MAGEN) y tiene su emplazamiento en una zona cercana a la Base Aérea, en el se encuentra el ACAR (Acuartelamiento Aéreo "Getafe"), a la cual pertenece. El ACAR también engloba al Centro Logístico de Transmisiones (CLOTRA), al Escuadrón de Enseñanza de Automoción (ESAUTO), al Grupo de Automóviles (GRUAUT) y al Grupo de Transmisiones (GRUTRA).

La historia de esta importante zona, dedicada a las actividades necesarias para el funcionamiento del Ejército del Aire, se remonta a los comienzos del pasado siglo, cuando gracias a las numerosas e insistentes gestiones del que fuera por entonces, el alcalde del madrileño pueblo de Getafe, Feliciano Martín Pereira, se consiguió que el Ministerio de la Guerra, autorizara el emplazamiento de una unidad de artillería en los abruptos terrenos aledaños al mismo.

La noticia fue recogida con ilusión y esperanza, pues la situación económica del pequeño pueblo madrileño, no era

precisamente halagüeña y la construcción de tan importante emplazamiento militar significaba un halo de esperanza, tanto para los comerciantes y agricultores locales, como para los numerosos desocupados.

En 15 de noviembre del 1904, tras varios años de obras, en las que habían participado gran número de habitantes de Getafe y de los pueblos cercanos, se inaugura solemnemente, con un gran alborozo, la que sería una importante fuente de ingresos para el pueblo.

Pero con la finalización de las obras de construcción, no terminó la generación de actividad laboral y comercial, porque las actividades propias del personal artillero y del funcionamiento del importante acuartelamiento, generó riqueza en la zona, lugar de donde procedían las personas que cubrían los puestos necesarios para el normal funcionamiento del cuartel. Para que sirva como ejemplo, la actividad productora de harina se tuvo que incrementar sustancialmente, causando un efecto multiplicador, debido a la gran cantidad de pan que consumían los sacrificados militares de la época.

El impacto económico y sociocultural del acuartelamiento de Artillería fue definitivo para la modernización del pueblo, por sus 48.000 metros, por la inversión de 1.900.000 pesetas en su construcción y por los miles de militares que lo usaban, y que dejaban sus exiguos sueldos en el los comercios del mismo.

Pero también significó un aumento en la formación de

sus habitantes, al darles acceso a las nuevas tecnologías utilizadas por los ejércitos y por consiguiente a los nuevos oficios, diversificando los muy reducidos que correspondían a una zona eminentemente rural.

Si lo anterior fue relevante para Getafe, la inclusión del campo de vuelo civil, en 1917, en la estructura del Ministerio de la Guerra y como resultado lógico, su utilización futura por la ya "veterana" y prestigiosa Aviación Militar española; supuso un importante apuntalamiento de lo conseguido con la implantación del Arma de Artillería, llevando a su término municipal, la tecnología más puntera de la época. Esto quedaría ratificado con la construcción de las grandes instalaciones, de la importante fábrica española CASA (Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima), que se había creado gracias a las exigencias del Ministerio de la Guerra, para que el avión más puntero de época, el Breguet XIX, fuera construido por ella.

Años más tarde el Ejército del Aire decide emplazar en los terrenos aledaños al Cuartel de Artillería, varios acuartelamientos, para que alberguen a varias unidades de apoyo, esta decisión volvía a reforzar la actividad económica e incrementaba notablemente los puestos de trabajo en el municipio madrileño.

Desde el 21 de marzo del 2007, varios años después de que el Ejército de Tierra abandonara Getafe, por petición de su alcalde, éste firma un protocolo general con el Ministerio de Defensa para el estudio del traslado del ACAR y del uso futuro de los terrenos. Si en el 1904 costó casi dos millones de pesetas la construcción y los terrenos del primer cuartel, en el año 1998 el Ministerio de Defensa, valoraba el traslado del ACAR y la base en cincuenta mil millones.

Pero ajenos a su incierto futuro, los miembros del Ejército

del Aire (EA), militares y civiles, que desarrollan allí su trabajo, siguen realizándolo de una forma eficaz y profesional, dedicados a sus misiones y quehaceres diarios. Ejemplo de esto es el brigada Ávila y el Sr. Dámaso que se encargan de algo que a pesar de ser bastante desconocido, no es menos importante.

En el pasado mes de marzo tuve la oportunidad de pasar unas horas, de una lluviosa mañana, en las instalaciones que el Centro Logístico de Material de Apoyo tiene en la carretera que lleva al Cerro de los Ángeles. Tras la presentación ante el coronel, me dispuse a visitar las instalaciones, acompañado por el suboficial mayor, por el brigada y por su colaborador, a los que ya he mencionado. Durante el recorrido pude apreciar la gran actividad que desarrollaba la pequeña Sección de Depósito de Automóviles del EA, pequeña en cuanto a número de personal, pero grande en su cometido.

El brigada especialista en automóviles, es el encargado de recepcionar los vehículos nuevos adquiridos para el EA, revisando su estado y el de sus equipamientos, depositándolos en las zonas habilitadas al efecto. Su sección también es la encargada de distribuirlos por las Unidades a las que han sido consignados.

También es misión de esta Sección, la cual gestiona con tanto acierto, la recepción de los que son dados de baja para el servicio, encargándose de agruparlos en la campa destinada para ello, quedando a la espera de que sean enajenados a empresas que se encargan de su destrucción y de su reciclado, siempre sujetos a la legislación vigente, en materia medioambiental.

Durante la visita observé admirado las concentraciones de modernos todo terrenos Nissan Pathfinder, de orgullosos Peugeot 407, de varios autobuses, de furgonetas para transporte de



personal Vito, con tracción a las cuatro ruedas y de pequeñas Peugeot Patner, que aunque modestas en el tamaño, son grandes en el servicio que prestan. Pero lo que reúnen todos es la importancia, porque sin ellos no se podría poner en marcha el EA y menos aún mantener el régimen de trabajo que necesita.

Mi anfitrión, mi compañero, el brigada, me hace referencia a los primeros vehículos, que han sido incorporados a la dotación de nuestro Ejército, mediante el sistema más utilizado por las empresas, el "Renting". Este consiste en un alquiler a largo plazo con todos los servicios incluidos. Es un contrato de alquiler por el cual la compañía de renting compra un vehículo nuevo, a solicitud de su cliente, y lo pone a disposición de éste por un plazo de tiempo determinado y con todos los gastos incluidos.

Es aleccionador y satisfactorio el ver como los vehículos normales, empleados en el uso cotidiano de nuestro ejército, se van actualizando, aplicándose



los sistemas empleados con asiduidad por las empresas, como es el caso los que estaban dotados de plataformas elevadoras de carga, que tanto ayudan a la hora de llenarlos y que compensan en parte la escasez de personal, algo que tenía que ser habitual en todos los vehículos destinados al transporte.

Por fin llegamos al solar donde se encuentran los más llamativos, los que hacen diferente a un ejército de una empresa,

los vehículos especiales, los que tienen cometidos específicos, los denominados en el argot militar, vehículos de misión. Allí están, en orgullosa formación en línea, los "URO" vehículos de fabricación nacional que sirven para el traslado, con protección, de las fuerzas, de los hombres y mujeres que en terrenos hostiles o peligrosos, cumplen con las ordenes dadas.

Herederos directos del camión "Schneider", que utiliza-

ran en la Escuela de Automovilismo de Artillería de Campamento, en Madrid, en 1911, recubierto de planchas de blindaje y armado con ametralladoras rusas Maxim y que es considerado como el primer transporte blindado utilizado por el Ejército Español.

Mi interesante visita termina, con una raid fotográfico por la completa colección de vehículos antiguos, que han pertenecido a la Aviación Militar Española y al Ejército del Aire. El mayor número de instantáneas las realizo alrededor del vehículo más veterano, de los expuestos, el Ford Y 8 hp, más conocido en España como "Forrillo", que esta matriculado "FA 196", el Fuerza Aérea número 196, del año 1935.

Termino la visita con la satisfacción, ratificada una vez más, de ver como cualquier suboficial, en cualquier destino, cumple satisfactoriamente las ordenes y los cometidos que conlleva su puesto, aunque éste sea para superior categoría.