



HISTORIAS DE LA MAR

LA BASE AERONAVAL DE SAN JAVIER

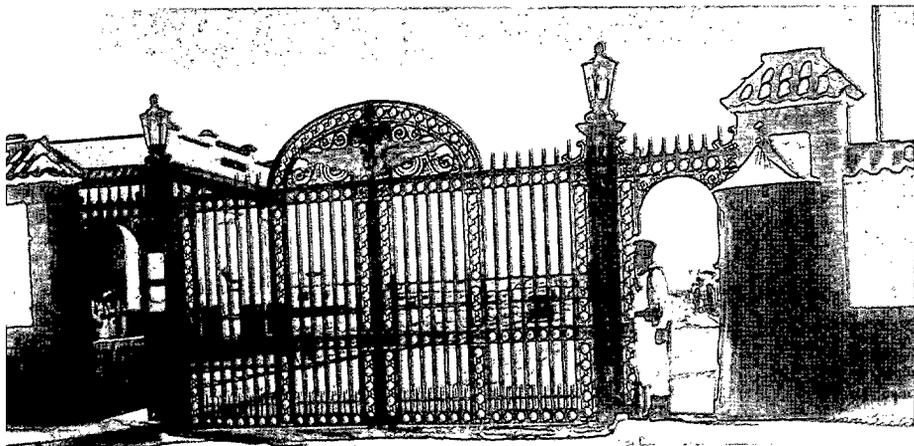
Julio ALBALADEJO PARDO



La actual Arma Aérea de la Armada tuvo sus antecedentes en la llamada Aviación Naval que comienza su andadura al amparo del Real Decreto, sancionado por S. M. don Alfonso XIII, de fecha 17 de septiembre de 1917. Más adelante el nombre inicial sería cambiado por el definitivo de Aeronáutica Naval.

Pieza fundamental dentro de aquella aeronáutica sería la Base Aeronaval de San Javier. Para tener una idea de lo que significó aquella base aeronaval baste decir que al comienzo de la guerra civil, en julio de 1936, de los escasos trescientos aviones militares operativos con que contaban las Fuerzas Armadas españolas, 109 pertenecían a la Marina y de ellos 69 eran dotación de la Base Aeronaval de San Javier.

La creación de la Aviación Naval establecía entre otras cosas la existencia de una Escuela Naval de Aviación en el departamento marítimo de Cartagena. En mayo de 1920, una comisión, formada por los tenientes de navío Sartorius, Navarro y Tamayo, inicia los trabajos que tendrían como objetivo «la elección del sitio en el que habría de emplazarse, en el mar Menor, la Escuela Naval de Aviación».



Entrada principal de la Base Aeronaval de San Javier y cuerpo de guardia. (Foto: Ferrer).

El lugar elegido sería una planicie aluvial suavemente inclinada sobre el mar Menor, de unas 90 hectáreas de secano y 800 metros cuadrados de regadío, pertenecientes al término municipal de San Javier. Al existir en el mismo término municipal de San Javier el Aeródromo de Los Alcázares, que pertenecía a la aviación militar, podemos decir que San Javier se convertiría en una región aeronáutica militar de primera magnitud. La buena meteorología de la región, la tranquilidad de las aguas del mar Menor (excelente pista de amerizaje para hidroaviones), así como la proximidad de la capital departamental, Cartagena, avalaban la elección del lugar. La expropiación de los terrenos elegidos, cuyos límites eran «al este con la zona marítimo-terrestre; al sur con las fincas de punta Galindo, Casablanca y La Molina; al oeste el camino de la Sierra y al norte con la finca Torre Mínguez», la dispone una R. O. de fecha 27 de noviembre. Problemas de tipo legal impidieron la inmediata expropiación de estos terrenos.

La necesidad de contar con un centro de enseñanza llevó al capitán de corbeta don Pedro María Cardona y Prieto, creador y alma de la naciente Aeronáutica Naval, a establecer provisionalmente en Barcelona (Aeródromo del Prat y muelle del contradique) la escuela, en tanto en cuanto no se resolvieran los problemas legales que ocasionaban la expropiación de los terrenos seleccionados en el término municipal de San Javier.

En opinión de uno de los pilotos navales de la época, el capitán de navío don Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil, el Aeródromo del Prat y el muelle del contradique no eran el sitio más idóneo para una escuela, pues «la instrucción de vuelo en el Aeródromo del Prat era bastante dura, el campo tenía un piso muy desigual: por una parte, tierra; por otra, muy próximo a la playa, arenoso... además el campo de vuelo no era excesivamente grande. En resumen,

no era despejado y sí muy desigual. La enseñanza en vuelo en hidro tenía también sus dificultades... había que despegar al resguardo de los malecones del puerto, sorteando toda clase de embarcaciones... exactamente igual ocurría con los amerizajes...».

Por fin, resueltos los problemas legales que afectaban a la expropiación de terrenos en enero de 1928, una comisión formada por los tenientes de navío Casas y Cellier, junto con el ingeniero naval Santomá, realizan un anteproyecto de lo que sería una estación o base aeronaval, ampliando así la primitiva idea de escuela naval de aviación. Entre los múltiples problemas que la comisión estudió, destaca el más típico de la región en aquellos tiempos: el suministro de agua potable en cantidad suficiente para las necesidades de la nueva instalación. El problema fue resuelto por el mismo procedimiento que se utilizaba en la agricultura local: la perforación de pozos artesianos y la construcción de grandes aljibes que recogieran el agua de la escasa pluviometría local.

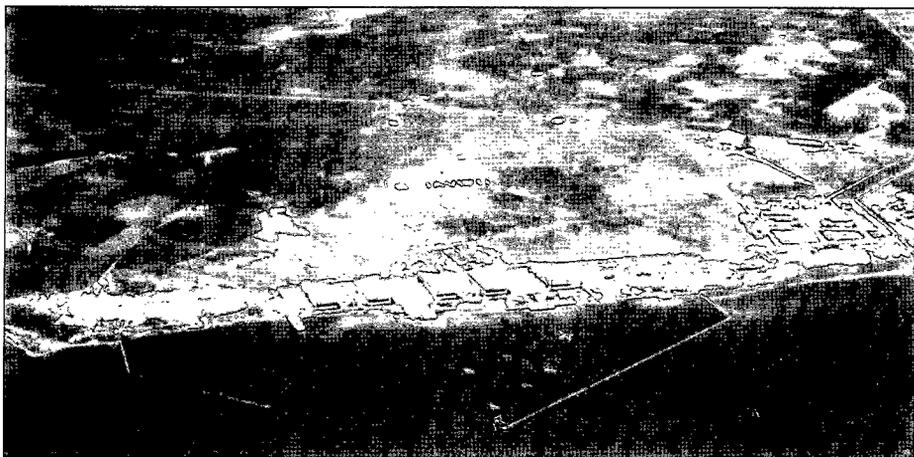
Inmediatamente surge la primera propuesta para dotar de personal a la futura instalación, y que decía así: «Adquiridos ya los terrenos que se consideran necesarios para la instalación de la Base Aeronaval del Mar Menor, en tramitación el proyecto de emplazamiento de la base, así como alquilado el alojamiento provisional del personal que ha de comenzar los primeros trabajos, e iniciado también el expediente de adquisición de un hangar para dirigibles, así como el de un dirigible, procede empezar los primeros trabajos de preparación del campo, para lo cual debe nombrarse al Jefe de la Base, a un ingeniero naval, un contador, un contraamaestre y 50 marineros».

Consecuencia de lo anterior fue el nombramiento del primer jefe de la base, que recayó en el capitán de corbeta don Rafael Ramos Izquierdo y Gener (jefe de la Armada, que estaba en posesión de la Cruz Laureada de San Fernando); como director técnico de las obras se designó al ingeniero de montes González Vázquez, y como contador, al administrador de Las Encañizadas, contador de navío don José Butigieg; los marineros y el contraamaestre se dispuso que fueran destacados del arsenal de Cartagena.

Los anteriores nombramientos, la adquisición de vehículos, material de habitabilidad, la construcción del portón de acceso, de hangares de estructura metálica y la preparación de los terrenos para la construcción de un gran hangar fueron los primeros pasos que inician la andadura de la futura base.

El nombre definitivo llega con una circular del Ministerio de Marina en 1930: sería el de Base Aeronaval de San Javier. Denominación no exenta de controversia, pues el señor Barnuevo, mediante instancia dirigida al ministro de Marina, solicita el cambio de denominación y que éste sea el de Base Aeronaval de Santiago de la Ribera, pedanía del municipio de San Javier donde estaba ubicada la base, solicitud que le sería denegada.

Es el traslado de la sección de Aerostación, desde Barcelona a San Javier, el que inicia la dotación de material aéreo a la nueva base aeronaval. El encargado de las operaciones de traslado es el teniente de navío Casas, el cual, tras



Vista aérea de la base, en 1933. (Foto: Ferrer).

el traslado de un dirigible tipo *O* y su correspondiente hangar, efectúa el primer vuelo de aerostación, ya en tierras murcianas, el 22 de septiembre de 1930. De aquella época tanto los vuelos de aerostación como sus espectaculares aterrizajes aún permanecen en el recuerdo de los habitantes de San Javier, para los cuales era todo un espectáculo ver el enorme dirigible suspendido en su limpio cielo azul.

Del aparentemente desordenado movimiento de tractores, apisonadoras, camiones, así como de la febril actividad de las numerosas cuadrillas de operarios, van surgiendo hangares, almacenes, servicios, cuerpo de guardia, alojamientos, farmacia, jefatura de la base, estación depuradora, polvorines, etcétera, muchos de ellos utilizados más tarde por la Academia General del Aire (escuadrillas de alumnos, jefatura de personal, S. E. A., cuerpo de guardia, etc.).

El equipamiento de la enfermería de la base, cuyo jefe era el capitán médico don Francisco Pérez Cuadrado, es de lo más moderno para la época contando hasta con una cámara de descompresión destinada al estudio de las reacciones humanas en el medio aéreo. Gran colaborador de aquellos servicios sanitarios fue el médico de San Javier don José María Pardo López.

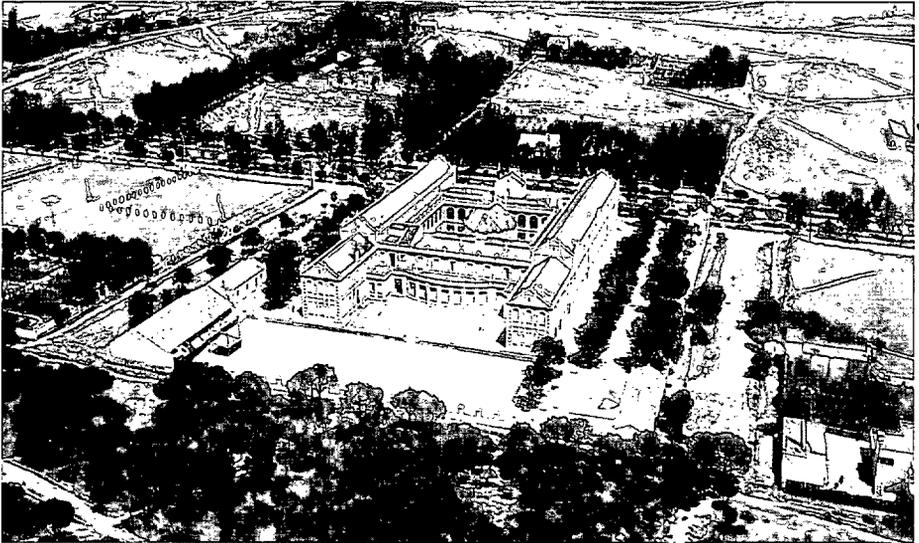
Imágenes características de las nuevas instalaciones fueron los voluminosos depósitos de agua potable, sostenidos por dos grandes torres y destinados a presurizar la red distribuidora de agua potable, así como el enorme hangar destinado a albergar un dirigible tipo SCA de 1.500 metros cúbicos y globos esféricos de 1.000 metros cúbicos.

Es ya en 1931 cuando se inicia la construcción del puerto de la base, dotado en uno de sus espigones de una rampa de lanzamiento para hidroaviones. Edificios para albergar entrenadores de vuelo y un planetario en que realizar

la instrucción astronómica para la navegación aérea, así como la creación de la Escuela de Fotografía Aérea y el traslado desde Barcelona de la Escuela de Aprendices de Aeronáutica Naval, van completando el perfil de la nueva base.

La incorporación de material aéreo no se hace esperar: llegan una escuadrilla de *Martinsyde* (biplanos procedentes de la primera guerra mundial) y algunos *Avro*; a esta primera remesa le siguen otros *Avro*, una patrulla de *Dornier-Wal*, otra de *Savoia-62* y cinco *E-30* con motor Hispano Suiza.

La operatividad de la base aumenta con la creación de un nuevo servicio, el fotográfico, cuyos últimos trabajos fueron los correspondientes a un reportaje aéreo de Madrid, realizado en el viaje de vuelta de Ferrol a San Javier por una de las escuadrillas de la base que había participado en unos campeonatos de atletismo celebrados en aquella capital departamental. Entre las fotografías destaca la tomada al Colegio de Huérfanos de la Armada que figura en este artículo; está fechada el 11 de julio de 1936.



Colegio de Huérfanos de la Armada, julio de 1936.

Finalmente la base tiene su inauguración oficial en 1932, acto que estuvo presidido por la superior autoridad del departamento marítimo de Cartagena.

En 1933 se produce el primer relevo en el mando de la base, siendo el capitán de corbeta Taviel de Andrade el que sustituye al hasta entonces jefe de la base capitán de corbeta Ramos Izquierdo.

La importancia de la base queda demostrada con la asistencia del ministro de Marina a la exhibición aérea realizada el 27 de febrero de 1934. En ella participaron escuadrillas de caza, bombardeo, reconocimiento y adiestramien-

to. Importantísima exhibición fue también la que realizó, el 1 de marzo del mismo año en sus pistas de aterrizaje, don Juan de la Cierva y Codornú con su célebre autogiro.

Una idea de la actividad de la base en aquel año de 1934 nos la da el número de horas de vuelo contabilizadas, 1.459 horas y 56 minutos, por las escuadrillas de aviones de su dotación.

A lo largo del siguiente año, 1935, la actividad aérea fue intensa, participando en numerosos ejercicios navales y en la Semana Naval de Cartagena.

Fue el 30 de abril de 1935 cuando se produjo el único accidente mortal que se registró en aquella base, durante su corta vida al servicio de la Armada; en él fallecieron el teniente de navío don Augusto de la Cierva y el comandante de ingenieros don Leonardo Nardiz Echanove, piloto y tripulante de un hidroavión *Vough-Corsair* con el que realizaban un vuelo experimental. El suceso se debió al incendio del hidroavión a gran altura; sus restos se precipitaron en el mar Menor.

Con la construcción de la residencia de jefes y oficiales se abandona un caserón, situado fuera de los muros del recinto militar, conocido como «la casa de don Juan López Ferrer», y que hasta esa fecha realizaba las funciones de residencia.

Con la llegada del nuevo año, 1936, se produce el segundo y definitivo relevo en la comandancia de la base: el capitán de corbeta Taviel de Andrade es relevado por el también capitán de corbeta León de la Rocha.

De todos es conocido el comienzo de la guerra civil, en julio de 1936; con él finalizaría, de hecho, la presencia de la Armada en la Base Aeronaval de San Javier. Quizá, él último vuelo realizado en la base, bajo dependencia de la Armada, se realizó el 12 de julio de este año en un *E-30*, pilotado por los tenientes de navío Alfaro y García-Saralegui.

El material aéreo con el que se contaba al inicio de la guerra civil era el siguiente:

- 1 *Avro 504K*.
- 1 *Blackburn T-2*.
- 1 *DH 83 Foxmoth*.
- 1 autogiro La Cierva *C30A*.
- 5 *Dornier-Wal*.
- 7 *Hispano E 30*.
- 9 *Martinsyde*.
- 18 *Savoia S 62*.
- 26 *Vickers*.

Una vez terminada la guerra civil y con la creación de Ejército del Aire, el 7 de octubre de 1939, la Base Aeronaval de San Javier se convirtió en la Academia General del Aire, dependiente del recién creado Ejército del Aire.

Ésta es la breve historia de aquella base aeronaval que, por su eficacia, ordenado trazado y el aspecto limpio y luminoso de sus edificios, como corresponde a las construcciones mediterráneas, fue «orgullo de la Armada», en boca del capitán de navío de La Guardia. Pocos recuerdos quedan de ella..., algunos edificios, el rótulo de alguna alcantarilla y el recuerdo en los habitantes de San Javier, que aún llaman a la Academia General del Aire «la base», recordando, sin duda, aquella base de los años 30.

Sirvan estas modestas líneas para recordar a aquellos hombres que con su esfuerzo y eficaz entrega a la Armada hicieron posible aquella realidad. A casi todos ellos España les pidió, y ellos generosamente entregaron, «hasta la última gota de su sangre».



BIBLIOGRAFÍA

DE LA GUARDIA y PASCUAL DEL POBIL, Rafael: *Crónica de la Aeronáutica Española*.
 MELLADO PÉREZ, Rafael: *Academia General del Aire. Crónica de 50 años*.
 Oficina de Relaciones Públicas del Gabinete del AJEMA.