

Cáceres

EX-C2

EX-C2

El Aeródromo de Cáceres.

De historia
de la aviación
a bien cultural

N-630

EX-206

AERÓDROMO

N-630



MINISTERIO DE DEFENSA

N-630

El Aeródromo de Cáceres.

De historia
de la aviación
a bien cultural



MINISTERIO DE DEFENSA



Catálogo de Publicaciones de Defensa
<https://publicaciones.defensa.gob.es>



Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
<https://cpage.mpr.gob.es>

Autores:

Raquel Preciados Penis

José Antonio Estévez Morales

Edita:



Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

© Autor y editor, 2021

NIPO 083-21-047-3 (edición impresa)

NIPO 083-21-048-9 (edición en línea)

Depósito legal M 6011-2021

Fecha de edición: marzo de 2022

Maqueta e imprime: Imprenta Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad del autor de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del copyright ©.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

publicaciones.defensa.gob.es
cpage.mpr.gob.es

Índice

Presentación	5
Situación geográfica	7
Historia de la aviación en Cáceres. El aeródromo	8
Descripción del aeródromo. Edificios que lo componen	21
Conclusiones	40
Documentación planimétrica, catastral, cartográfica y bibliográfica	42
Relación de edificios del Aeródromo de Cáceres: sus coordenadas	46

Cáceres

EX-C2

EX-C2

N-630

EX-206

AERÓDROMO

N-630

N-630

Presentación

Con esta publicación pretendemos dar visibilidad a un importante enclave, que fue determinante en la historia de la ciudad de Cáceres y que no ha sido atendido como se merece. Entendemos que el aporte de información precisa, que genera conocimiento, supondrá un antes y un después en la valoración de lo que, a partir de este momento, denominaremos Aeródromo de Cáceres.

El punto de partida de esta investigación surge a raíz de un trabajo preliminar en el que se realiza una labor de campo que nos aporta una serie de datos inéditos, acerca de la presencia de elementos diversos que conformaban un extenso complejo relacionado con la aviación.

Tras la realización de esta primera visita, vinieron otras, en las que seguíamos constatando diversos restos constructivos, casi arqueológicos, que iban más allá de nuestras primeras impresiones y que parecían engrandecer con el transcurrir del tiempo.

Esta variedad y riqueza tipológica se reforzó con el trabajo de documentación que constituyó la segunda fase del trabajo, principalmente la consulta en archivos, publicaciones periódicas, *webs*, foros de discusión, así como entrevistas con personas relacionadas con el aeródromo, fotografías, etc.

En este sentido, el trabajo documental ha sido trascendental debido a que la información relativa al aeródromo era muy escasa, no pasando de algunas informaciones periodísticas, en muchas ocasiones. Con aquel hemos conseguido completar el panorama del origen y evolución de la aviación en nuestra ciudad, desde tempranos momentos, hasta la finalización del uso y necesidad de estas instalaciones.

De esta forma, el origen histórico del Aeródromo de Cáceres, con sus primitivas infraestructuras, tuvo inicialmente un uso lúdico con la realización de vuelos de exhibición, pasando por un periodo temporal relacionado con la Guerra Civil (1936-1939) en el que el cambio a una naturaleza militar favorece la construcción de nuevos edificios y mayor dotación humana.

Tras ser superados los años del conflicto, el aeródromo irá sufriendo un desmantelamiento progresivo en sus recursos para, posteriormente, ser utilizado para fines diversos y como colofón su abandono por traslado de las necesidades aeroportuarias a otros territorios, lo que explica su declive y conversión en un espacio ignorado y olvidado en la memoria de los cacereños.



Cáceres

EX-C2

N-630

EX-C2

N-630

EX-206

N-523

AERÓDROMO

N-630

N-630

Situación del aeródromo en relación con la ciudad de Cáceres

Situación geográfica

La ciudad de Cáceres se sitúa al oeste de la Península Ibérica, en la comunidad autónoma de Extremadura, cuenta con una población total de 96.117 habitantes (INE 2021) y el término municipal más extenso de España.

El Aeródromo de Cáceres se extiende por un amplio espacio de terreno al sur de la ciudad que hemos dividido en tres sectores diferenciados y separados. La primera de las áreas ocupa una parte de lo que se conoce como la Cañada-Recinto Ferial de Cáceres y es sin duda la más conocida. La segunda de las zonas se ubica un poco más al norte, entre la avenida Juan Pablo II y aproximadamente la calle Trashumancia en el barrio de Casa Plata.

La carretera N-630 bordea perimetralmente al aeródromo por uno de sus lados, mientras que por el otro nos encontramos la EX-206 quedando configurado todo este espacio con una morfología en forma almendrada. En las cercanías, más hacia el sur, se ubica otro espacio militar, esta vez del Ejército de Tierra, conocido como Centro de Formación de Tropa n.º 1, el cual de una u otra forma también influyó en la configuración espacial del aeródromo.

Historia de la aviación en Cáceres. El aeródromo

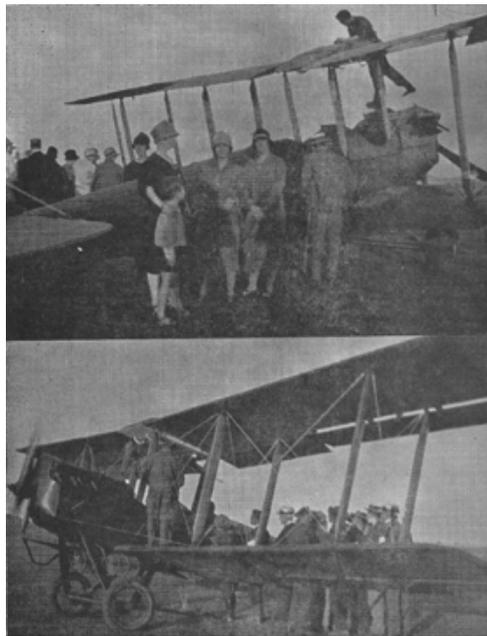
La historia del Aeródromo de Cáceres comienza a principios del s. xx¹. Así, en 1912, tuvo lugar el primer espectáculo aéreo que presenciaron los cacereños. En concreto, con motivo de las ferias de mayo el francés Henry Tissier hace volar un monoplano a 800 metros de altura y a cien kilómetros por hora, el cual, cuando llevaba a cabo una segunda exhibición tuvo un accidente con un automóvil. En 1913, realizó nuevas demostraciones.

Entre los hitos de la aviación en Cáceres, se encuentra también la referencia del vuelo realizado en 1912 en el aeródromo cacereño, del aviador Benito Loygorri Pimentel con un avión modelo Sommer².

Será en 1913 en vuelo directo desde París con el objetivo de ganar la copa Pomery cuanto aterriza en Cáceres el piloto Gilbert, con un importante recibimiento en el casino.

También tenemos constancia del vuelo realizado en 1918 de Juan Vitorica Casuco (diputado por Cáceres) pilotando su avión y llegando al Aeródromo de Cáceres en campaña electoral, y un año más tarde volvió con motivo de la visita de la infanta Isabel, conocida popularmente como «la Chata»³.

Los años veinte serán de gran interés en el aeródromo y su aprovechamiento, así en 1920 un grupo de avionetas que están dando la vuelta a España visita Cáceres. En 1923 se declara de interés público el aeródromo por el Ayuntamiento a causa de la petición de la compañía «Peninsular de Comunicaciones Aéreas», cuya pretensión era establecer una línea de navegación entre Génova y Lisboa, para que sirviera de escala.



Vuelta aérea a España - 1920 (Germán Sellers de Paz. Cáceres visto por un periodista)

1 SELLERS DE PAZ, G. *Cáceres visto por un periodista. Casi 3.000 años de vida de la ciudad*, C.A.M.P. de Cáceres. 1981. Este escritor nos proporciona la mayor parte de la información recogida en esta publicación, acerca de estos primeros vuelos.

2 MAOCHO, Félix. «Loygorri Pimentel, dos hermanos». [22 de octubre de 2010]. *felixmaochowordpress.com*. Consultado el 1 de enero de 2018.

3 LUCEÑO CÁCERES, L. «Los sueños aéreos de Cáceres». *El Periódico Extremadura*. 2012.

Será en 1924 cuando la Aeronáutica del Ministerio de la Guerra anuncia al Ayuntamiento la próxima visita de expertos para determinar los terrenos en los que había de instalarse el aeródromo y que debían reunir las características de ser llanos, bien comunicados, de 15 a 20 hectáreas, con un mínimo de 800 metros de ancho y para ello se eligen los situados en el km 4 de la carretera de Mérida.

El 21 de mayo de 1925 la corporación municipal acuerda formalmente su adquisición y cesión, ampliándose posteriormente 5 hectáreas.

El 20 de febrero de 1927 se firma la escritura de cesión al Ministerio de la Guerra de los terrenos (193.000 metros cuadrados), instalándose barracones, hangares, depósitos y demás elementos necesarios. En el mes de mayo, sale a concurso la explotación de la línea Madrid-Lisboa, S.A. que se interesa entre otros extremos, para establecer una escala.

Procedentes de Madrid, el día 12 de junio de 1927, tres escuadrillas de aviones rápidos de caza del grupo de reconocimiento de aviación de Getafe, constituidas por quince aparatos, tomaron tierra para, al día siguiente volar a Lisboa.



Crónica del vuelo Cáceres-Lisboa en Nuevo Día

El 4 de noviembre de 1927, en *Nuevo Día*, diario de la provincia de Cáceres, se recoge la crónica de las impresiones de un viaje de ida y vuelta entre Cáceres y Lisboa.

El 12 de diciembre de ese mismo año y en el mismo noticiero, se menciona el aterrizaje forzoso del aparato trimotor de la Unión Aérea Española, que hacía el servicio de correos entre Madrid y Lisboa, por problemas de funcionamiento del magneto de uno de los motores laterales.

En 1934 la Dirección General de Aeronáutica Civil publica *Atlas de los Aeródromos de España*, en el que se detalla las características técnicas del Aeródromo de Cáceres. En su ficha nos aporta datos

interesantes como que el aeródromo era propiedad del Ministerio de Guerra, que tenía carácter militar, situado a cuatro kilómetros de la población que, para su orientación, se disponía una «T» en el centro del campo y un barracón al NW.

Sus dimensiones máximas eran de 400x400, con un suelo llano, arcilloso y duro, aunque algo resbaladizo. Una manga encima del hangar marcaba la dirección del viento, no existiendo ninguna marca para el aterrizaje nocturno. El aprovisionamiento del campo de aviación era de mil litros de combustible, no existía aceite, tampoco gas para globos.

PLANO DE SITUACIÓN DEL AERÓDROMO DE
CACERES



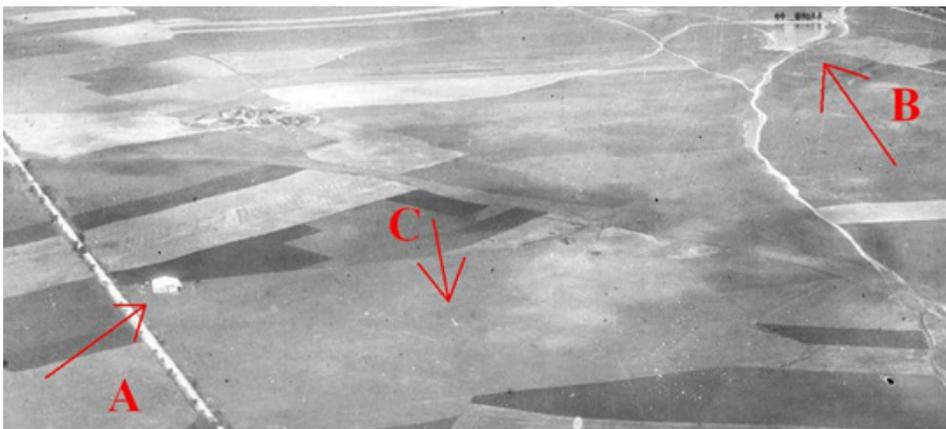
Cartografía del Atlas de los aeródromos en España (Aena)

AERÓDROMO DE CÁCERES

Escala 1:5000



Planta del Aeródromo de Cáceres (Atlas de los Aeródromos en España- Aena)



Antigua carretera Cáceres-Mérida (A), charca Musia (B), con forma de «T» se señala en el centro del campo la marca para el aterrizaje de día (C). Fuente: Archivo Histórico del Ejército del Aire

uno de los más importantes de la zona nacional, construyéndose los primeros polvorines de las bombas que se arrojarían en los frentes de Extremadura, Toledo y Madrid. Pero no solo armamento, el general Franco corregía escritos que eran lanzados por aviones salidos desde Cáceres a la zona enemiga, incluso a Madrid.

En el mes de septiembre de 1936 se produjeron en Cáceres dos reuniones importantes, la primera entre el general Franco, el general Kindelán (jefe del Aire) y el coronel Ruggiero Bonomi en donde se trató cómo habían de ser utilizados los aviones caza⁴. Unos días después se produjo la segunda reunión en la que el Generalísimo acompañado por el teniente coronel alemán Walter Warlimont y el general italiano Mario Roatta, decidieron establecer una base alemana de instrucción y almacenamiento de material de guerra en los Castillos de las Argüjuelas⁵.

No se ha constatado que en el Aeródromo de Cáceres tuviera base la Legión Cóndor y sus Messerschmitt, pero sí se ha detectado la presencia de aviadores alemanes de dicha agrupación.

El 9 de agosto de 1936 Dequal, Chianese (aviación legionaria italiana) y García Morato (incorporándose posteriormente el capitán Salas y el teniente Salvador) realizan el primer servicio de guerra en patrulla, apoyando el avance de la columna que se desplazaba hacia Madrid, como pilotos junto al resto de personal de tierra y escuadrilla. Estas escuadrillas se autodenominarán «La Cucaracha», por utilizar este animal como emblema de sus aviones, cuyas acciones pilotando Fiat C-32 (conocidos en España como «Chirri») se concretarán en escoltas de bombarderos y consiguiendo importantes derribos de aviones enemigos.



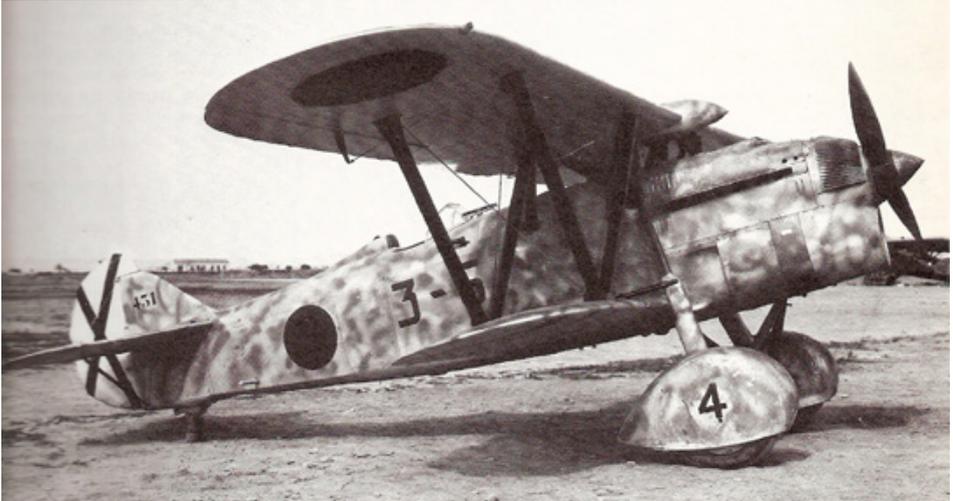
Emblema de
«La Cucaracha»

Por las crónicas de la época conocemos un ataque al aeródromo cacereño, el 28 de octubre de 1936, por una patrulla compuesta por tres aparatos del tipo Tupolev SB2 (denominados Katiuskas en España, por la protagonista de una zarzuela de la época), aviones bimotores de gran tamaño y velocidad (alrededor de 430 km/hora). Ese mismo día fueron también bombardeados los aeródromos de Granada y Sevilla.

La operación aérea se realizó por la escuadrilla 1ELLA 12, al mando de Ernst Schacht, cuya sede se ubicaba en el Aeródromo de Los Llanos, Albacete, que contaba con 12 aparatos a su disposición, para las incursiones.

4 ALCOFAR NASSAES, J.L. *La aviación legionaria en la Guerra Civil*. Barcelona: Euros, 1975, p. 79.

5 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. «La base alemana de carros de combate de las Argüjuelas (1936-1937)». *Coloquios Históricos de Extremadura*. 2008.



Fiat CR-32

El ataque sorprendió a la aviación franquista que, aunque ya contaba con los Fiat italianos y los Heinkel alemanes, se veían incapaces de alcanzar a los veloces aviones republicanos.

El personal tripulante de los aparatos fue inicialmente soviético, aunque nominalmente aparecían al frente oficiales españoles, como el comandante Núñez Maza.

A raíz de este bombardeo, se construyeron los refugios antiaéreos, auténticos bunkers soterrados que se han conservado hasta la actualidad⁶.

El 9 de diciembre de 1936 el Ayuntamiento aprobará a petición del jefe del aeródromo, su ampliación y el desvío de la carretera a Mérida.

Pero la propia ciudad de Cáceres también sería escenario de un bombardeo, precisamente el 23 de julio de 1937 cuando accedieron a la ciudad de Cáceres a través de la Ribera del Marco en dirección suroeste-noroeste, cinco aviones del ejército republicano, dirigiéndose hacia el centro de la ciudad. Se trataba de cinco bombarderos soviéticos Tupolev SB2, que descargaron sobre el núcleo urbano 18 bombas que afectaron a edificios como el mercado de abastos, instituto de enseñanza media, Gobierno Civil, plaza de Santa María, cuartel en Palacio de Ovando, calles Sancti Espiritus y Nidos, así como las traseras del antiguo cuartel de la Guardia Civil.

El resultado de todo ello fue la muerte de 36 personas y numerosos heridos, la información sobre lo ocurrido en Cáceres se hizo pública y tuvo como

6 GIBELLO BRAVO, V.M. «Valoración y posibles actuaciones para la conservación del patrimonio histórico de la Guerra Civil en Extremadura», en VV.AA. *Guerra y patrimonio en el Frente Extremeño, 70 aniversario del cierre de la Bolsa de la Serena*. Badajoz: Centro de Desarrollo Rural de La Serena, 2009, p. 114.

una de las principales consecuencias las detenciones que aumentaron considerablemente en la ciudad, así como los fusilamientos, ya que muchos ciudadanos fueron acusados de colaborar en los hechos acaecidos en la ciudad como colaboradores.

En lo que respecta a los ciudadanos, en las semanas posteriores al golpe de Estado, la posible llegada de aviones republicanos a los núcleos urbanos suponía en muchos casos, una sensación de impotencia por parte de la población, que veía cómo la capacidad de defenderse de las bombas era reducida: no había suficientes baterías antiaéreas ni cazas para su protección. Muchos de los individuos, lejos de buscar resguardo en sótanos reparados a tal efecto, o plantas bajas, se dispusieron para disparar aparatos, práctica que fue terminantemente prohibida por las autoridades cacereñas, para que la gente fuese innecesariamente alcanzada por bombas.

En líneas generales, la ciudad de Cáceres se encontraba custodiada por una serie de garitas de vigilancia continuamente por radio, con el puesto situado de manera permanente en la falda del santuario de La Montaña y en otros puntos de la ciudad, como en la Peña Redonda.

Desde los diversos puestos de vigilancia, como el que se encuentra en el cerro de El Amparo⁷, se vigilaba el espacio aéreo para prevenir posibles ataques de la aviación republicana, estando así mismo en comunicación con el puesto de radio del aeródromo (que estaba situado en el actual recinto ferial de Cáceres y en la actualidad desafortunadamente desaparecido), para hacer uso de las defensas antiaéreas en caso necesario.

Tres días antes de producirse el bombardeo de la ciudad de Cáceres el gobernador militar y el alcalde propusieron medidas de defensa para la población de la ciudad, pues tenían como precedente las zonas que habían sido bombardeadas del norte al sur a lo largo de la primavera y verano de 1937.

El bombardeo de Cáceres formó parte de un plan estratégicamente diseñado y planificado por el Gobierno republicano, en donde otras ciudades como Granada, Sevilla, Zaragoza ... fueron también bombardeadas.

Por este motivo en el mes de diciembre de 1937 se refuerzan las defensas antiaéreas en las poblaciones extremeñas más importantes, para ello se crearon los refugios, se construyeron trincheras, se implantaron servicios de vigilancia y escuchas, instalándose sirenas que anunciaban de la presencia de aviones.

7 SÁNCHEZ HIDALGO, F. «Memoria de la excavación arqueológica de los restos asociados a una garita de vigilancia antiaérea de la Guerra Civil en la zona del "Mirador", junto a la carretera del santuario de la Montaña, dentro del "Tramo I de la Ronda Sur-Este de Cáceres"». 2020. (Sin publicar).

Así lo relata Antonio Rubio Rojas⁸ refiriéndose a la llegada por ferrocarril de artillería, de ciertos elementos antiaéreos para montar la defensa de Cáceres, así como un destacamento de soldados de artillería. También, la documentación histórica existente de esta época en los archivos militares aporta información relativa a la instalación de baterías antiaéreas en Cáceres tras el bombardeo acaecido en julio de 1937.

Los testimonios apuntan a que existirían diferentes puntos defensivos en la ciudad como el que ya hemos mencionado de El Amparo, el de la Virgen de la Montaña-Cánovas, en la plaza de Italia o en la Torre de Bujaco y por supuesto del que quedan testimonios patrimoniales el del aeródromo, todos ellos reforzados en noviembre de 1937 tras la petición realizada por parte del gobernador militar de Cáceres ante el miedo de un posible nuevo ataque republicano.

Al fin y al cabo, todos los puntos anteriormente citados no dejan de ser enclaves estratégicos y puntos visuales muy determinantes dentro de la ciudad de Cáceres.

Dos de las baterías antiaéreas instaladas en Cáceres eran procedentes de Palencia, exactamente de Miranda de Ebro, tenemos referencia que probablemente estos cañones eran de origen alemán los Flak 14 de 75 mm, adquiridos directamente desde Berlín y enviados por Franco. Alemania se comprometió con el ejército franquista a facilitar 21 baterías (90 cañones Flak 14) acompañados de 105 camiones Henschel de triple eje para su transporte terrestre.

No tenemos certeza para qué posiciones se solicitan las otras dos baterías, ni se aportan datos de las que habría ya instaladas en la ciudad salvo la del aeródromo. Esta última se tiene constancia que se trajo de la Marina, procedente de Sevilla, la documentación archivística relata cómo se requirieron 14 servidores para su maniobra y mantenimiento.

Hay que precisar que actividades militares y civiles se superpusieron y, así en la historia de la compañía Iberia, aparece el Aeródromo de Cáceres en las escalas de las líneas que unían en 1937 Vitoria con Salamanca, Cáceres, Sevilla y Tetuán. Vuelos que hasta 1939 se circunscribían al territorio nacional, tanto peninsular como del norte de África.

En 1937 el espacio aéreo español estaba dividido en las denominadas regiones aéreas. El Aeródromo de Cáceres pertenecía a la Primera Región Aérea Central «B», dependiente de Tablada (Sevilla). Será en 1950 cuando queda clasificado en la clase «A» tras la realización de una ampliación de 1.125 metros a 1.200-1.500 metros que era el mínimo exigido para esta categoría.

8 RUBIO ROJAS, A. «Referencias y recuerdos. Nochebuena de 1937». *Boletín de la Real Academia de Extremadura de las Letras y las Artes*, n.º 20. 2012, p. 19.



Mapa de los aeródromos en servicio 31-03-1937 (Atlas de los Aeródromos de España - Aena)

Los datos aportados en este momento por el Estado Mayor del Aire sobre la descripción del Aeródromo de Cáceres son los siguientes:

- Situación: provincia de Cáceres, término municipal de la capital, al norte de la carretera de Cáceres a Mérida, y a 3,2 kilómetros al sur de Cáceres.
- Piso: arcilloso.
- Forma y dimensiones: irregular, limitado al oeste y sur por dos rectas y por el norte y el este por una curva cóncava, que enlaza los extremos de aquellas. Las dimensiones son de norte a sur 1.100 metros y de este a oeste 300 y 500 metros, N y S respectivamente, siendo la anchura máxima de 640 metros, a unos 250 metros del extremo sur.
- Descripción de los alrededores: al norte una cantera de 14 metros de profundidad, al este pequeñas lomas, al sur terreno llano, al oeste unas pequeñas lomas a 300 metros y la carretera citada en el límite del campo. Al NE del campo se encuentra la «Montaña» de unos 200 metros de elevación.
- Defectos: se encharca en parte en invierno.
- Acceso: la carretera de Cáceres a Mérida, a 3,2 kilómetros de la capital.

- Proximidad al ferrocarril: la estación de Cáceres a 3,2 kilómetros.
- Alojamiento de aparatos: un hangar de 22x22 metros con entrada al sur que tiene adosadas por los otros tres lados barracas provisionales para diversos servicios.
- Alojamiento de personal en el campo: 316 m.l. de barracones.
- Alojamiento de oficiales: en Cáceres.
- Alojamiento de tropa: en el campo.
- Teléfono: tiene.
- Luz: tiene.
- Energía eléctrica: alterna trifásica con transformador de 20 kw y 13.000/220V.
- Depósito de bombas: en un caserío abandonado a 1 kilómetro y además un polvorín situado cerca de la carretera a 1 kilómetro hacia Cáceres.
- Depósito de gasolina: dos depósitos enterrados, de 3.000 litros al SO del campo, y una casa para aviones inmediata a ellos.
- Abrigos: permanentes.
- Altura sobre el nivel del mar: 450 metros.

Cuando concluyó la Guerra Civil, el campo de aviación siguió preparado para una posible contienda, de hecho, se trajeron todas las bombas de Jarai-cejo, aproximadamente unas 300 que fueron guardadas en el hangar y otras en una casa de peón caminero.

También se guardaba combustible en el aeródromo por si había guerra. Existen testimonios que nos confirman que en el aeródromo llegaron a estar 35 soldados y cabos de aviación, además de un grupo de obreros civiles que se dedicaban a arreglar el campo de aterrizaje que tenía un kilómetro, tapaban baches, cortaban hierbas.

En 1940 el Estado Mayor del Aire comunica a los efectos oportunos al Aeródromo de Cáceres que el agregado aéreo de Estados Unidos, queda autorizado para tomar tierra en el aeródromo donde se le facilitarán los servicios mecánicos y auxiliares que necesite.

En 1945 el Aeródromo de Cáceres contaba con dos pistas, una orientada de norte a sur y otra de este a oeste. Su posición geográfica en longitud W 6° 22' 10", en latitud N 39° 26' 35". La altura sobre el nivel del mar 460 metros y la declinación magnética en 1947 10° 34' W.

Las edificaciones militares instaladas en el Aeródromo de Cáceres estaban alineadas de manera paralela a la carretera de San Juan del Puerto a Cáceres. Existía un camino interior en el aeródromo que recorría desde el hangar a la salida del recinto, todos los accesos a los edificios se realizaban desde este camino.



*Placa del Aeródromo de Cáceres en 1945. Vista general de las pistas
(Archivo Histórico del Ejército del Aire)*

En 1950 se tramitó expediente de expropiación forzosa de 39 fincas con motivo de la ampliación del aeródromo y la instalación de nuevas estructuras.

En 1951 el Ministerio del Aire aprueba el proyecto de nuevas instalaciones, recogidas de aguas y vivienda para el sistema de ayudas a la navegación del sector de Cáceres.

Durante los años 1958, 1959, 1960 y 1965 es aprobado mediante Consejo de Ministros la instalación de un radiofaro O.M., un centro de comunicaciones VHF



En primer plano bordes del camino original del interior del Aeródromo de Cáceres

en las proximidades de Cáceres, como infraestructura complementaria al aeródromo.

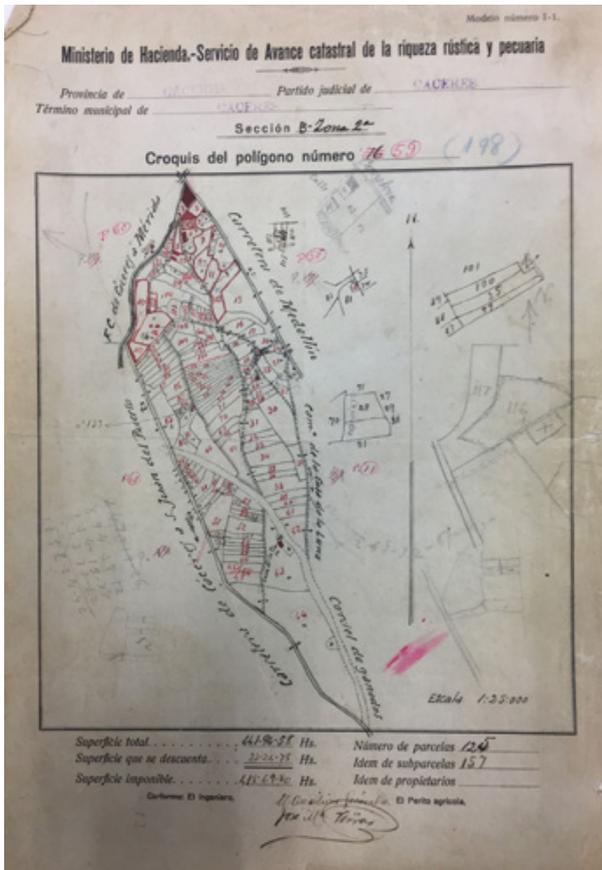
En 1962 se realiza la instalación de equipos UHF en el centro de comunicaciones de Cáceres aprobado por el Estado Mayor. Así mismo, en esta fecha también se realiza en el Aeródromo la instalación de una línea de alta tensión.

En noviembre de 1972 se valora por parte del Ministerio del Aire el traslado del Aeródromo de Cáceres a otro emplazamiento próximo a la capital. Y es en el año 1973 cuando se realiza un informe de evaluación para el traslado definitivo.

A partir de esta fecha, el aeródromo es utilizado por el Club de Vuelo Libre «Lilienthal» hasta 1982, que es cuando se traslada a La Cervera.

El ocaso del Aeródromo de Cáceres vino provocado desde el primer momento por su emplazamiento que provocó la escasez de terrenos disponibles, impidiendo construir pistas de mayor longitud y el uso de aviones más grandes. El hecho de que estuviera ubicado a cuatro kilómetros del conjunto urbano de Cáceres le permitía tener una posición estratégica respecto a la ciudad, pero su morfología en forma de «almendra» nos mostraba un espacio en cierto modo encajado en el terreno que no se adaptaba a los avances aeronáuticos.

A consecuencia de ello se hicieron enormes esfuerzos, como el desvío de la antigua carretera Cáceres-San Juan del Puerto (posteriormente Cáceres-Mérida) hacia al oeste, sin poderlo hacer hacia el este.



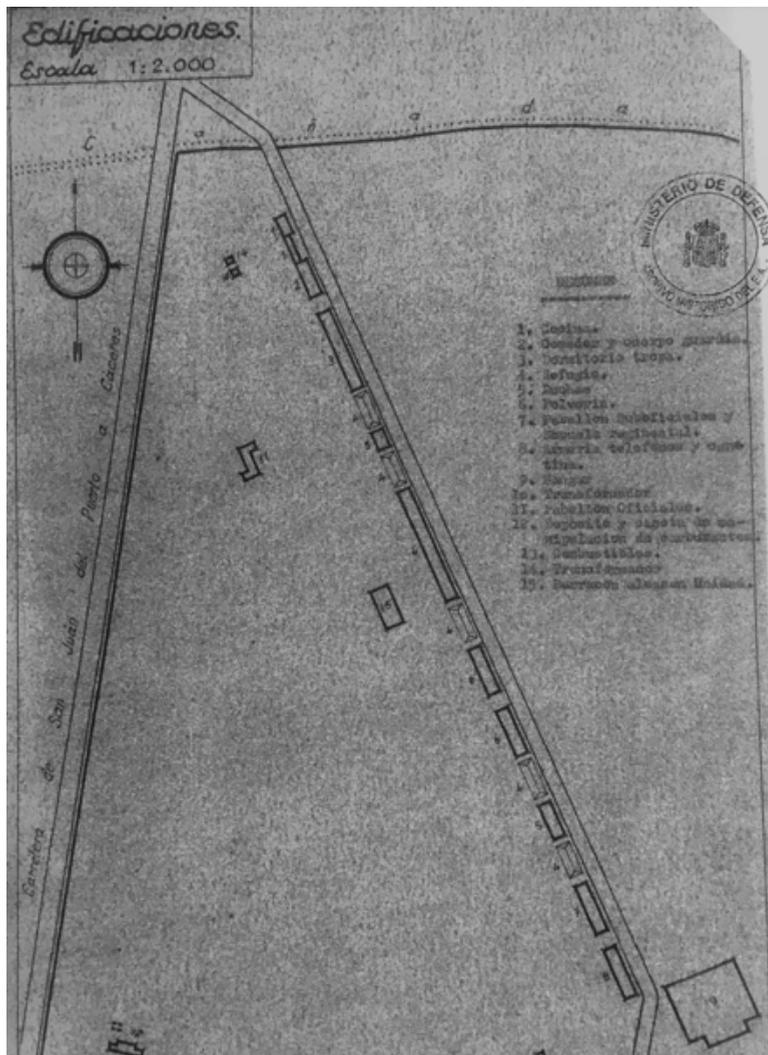
Plano del Catastro de 1929. Antes de la desviación de la carretera Cáceres a San Juan del Puerto (actual N-630 Cáceres-Mérida). Fuente: Catastro de Cáceres



Plano del Catastro de 1956. Ampliación del aeródromo hacia el oeste. Desvío de la carretera de Cáceres-Mérida. Fuente: Catastro de Cáceres

Descripción del aeródromo. Edificios que lo componen

El Aeródromo de Cáceres contaba con múltiples edificios militares, de los que tenemos constancia por la documentación histórica, aunque no todos se han conservado, desapareciendo la mayoría de ellos a principios de la década de los años 90 del pasado siglo. Entre los que existían: cocina, comedor y cuerpo de guardia, dormitorio tropa, refugio, duchas, polvorín, pabellón de suboficiales y escuela regimental, armería, teléfonos y cantina, hangar, pabellón de oficiales, depósito y caseta de manipulación de carburantes, combustibles, barracón alemán unidad y casa báscula. Todos ellos sumaban una capacidad máxima de 580 hombres.

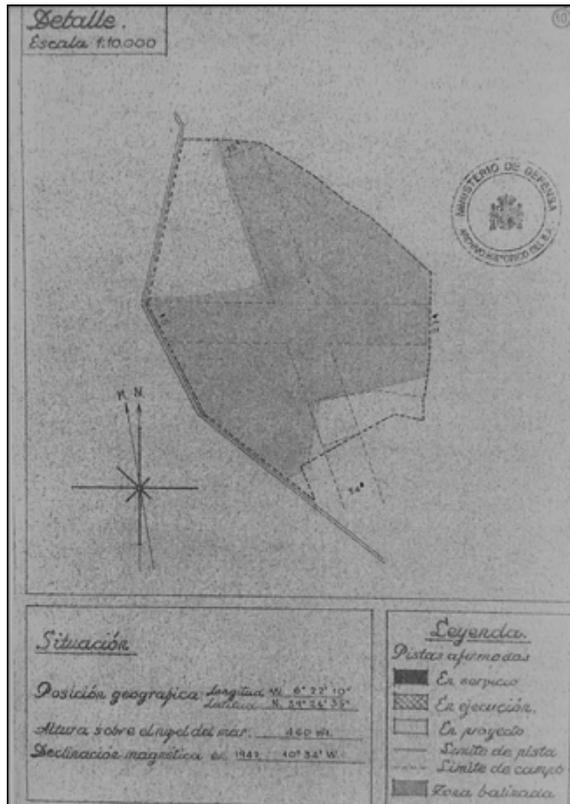


Edificaciones del Aeródromo de Cáceres (Archivo Histórico del Ejército del Aire)



Imagen de 1981 con los principales edificios de la zona del hangar. Fuente: SIG de Cáceres

El Aeródromo de Cáceres inicialmente tenía las pistas próximas al hangar, estas formaban un cuadro con una «T» en el centro que permitía la orientación para el aterrizaje. Tras las expropiaciones y adquisiciones de terreno el aeródromo fue ampliado, lo que permitió crear dos pistas, una de norte a sur y otra de este a oeste, ambas aproximadamente con 1.000 metros de longitud.



Situación de las pistas del Aeródromo de Cáceres (Archivo Histórico del Ejército del Aire)

A efectos explicativos, hemos dividido las instalaciones del Aeródromo de Cáceres en tres sectores, localizados el primero en el camino entre la avda. Juan Pablo II y calle de la Trashumancia en Cáceres (zona A); el segundo espacio queda localizado en el terreno denominado La Cañada-Recinto Ferial de Cáceres (zona B); el tercero, entre la N-630 y la EX-100.

Zona A

A unos 600 metros aproximadamente de la zona B, se localizaba un conjunto de edificios denominados «asentamiento antiaéreo», estos edificios son: dos barracones de los sirvientes de la pieza antiaérea, un refugio, pieza batería-cañón antiaéreo, edificio de mando-puesto de control y garita.



Ortofoto con ubicación de los distintos edificios del Aeródromo de Cáceres

1. Edificio de mando-puesto de control

El *edificio de mando-puesto de control* es un edificio localizado próximo a un camino que está orientado norte-sur y que según la cartografía histórica consultada se denominada «Camino de la Radio» desembocando en el cordel de ganados, que bordeaba el aeródromo militar. Suponemos que tal denominación procede del uso que debió tener este edificio como puesto de control, mando y comunicación de la base aérea militar, relacionado así con otros puntos de la ciudad, como es la garita de vigilancia existente aún en el camino de la Montaña. Se trata de puntos de comunicación de radio, fundamentales para mantener alerta al ejército en caso de asedio y posibles bombardeos aéreos.



Vista general del edificio de mando-puesto de control, al fondo la garita

El edificio de mando-puesto de control tiene una planta rectangular, con un ancho de 6,05 metros en sus lados cortos y 8,13 metros de largo, con una superficie construida de 50,39 metros. El acceso se realiza por el lado sur; consta de una puerta adintelada y en el lado derecho dos ventanas pareadas con forma vertical, mientras que en el lado izquierdo hay una ventana rectangular; el acceso se realiza a través de una escalera de dos peldaños.

En la actualidad no se conserva nada de la cubierta, pero los vestigios que quedan nos hacen sospechar que debió estar realizada a doble vertiente, cubierta mediante teja, muy similar a la cubierta del edificio de oficiales.

Tras la realización de una visita posterior, hemos podido constatar que ha sido demolido recientemente, quedando los escombros a la vista.

2. Barracones 1 y 2 de los sirvientes

Cuando nos referimos a los sirvientes, hacemos alusión a los soldados que manejan un arma de fuego colectiva, y, más en concreto, aquellos cuya función en el aeródromo consistía en la vigilancia y utilización del cañón antiaéreo.

Este grupo de soldados-sirvientes se alojaban en dos *barracones* localizados ambos en paralelo y muy próximos al cañón antiaéreo y al edificio de control. No tenemos datos de la capacidad aproximada que debían tener, pues su estado de conservación actual es muy deficiente, pero sí podemos afirmar que las dimensiones del primer barracón serían de 15,99 metros cuadrados, y las de segundo barracón de 42,4 metros.



Vista general del barracón 1 y barracón 2

3. Pieza-batería-cañón antiaéreo

Estamos ante uno de los elementos más significativos desde el punto de vista de la ingeniería militar, el *cañón antiaéreo* flak 18, el cual se ubica en un edificio de planta central circular, donde se disponía el arma anclada mediante placas y tornillería al suelo, en cuyos extremos se trazan dos pequeñas estancias trapezoidales que albergarían separadamente y por seguridad los distintos componentes de la munición.



Vista aérea en la que se puede apreciar la particular planta del recinto del cañón antiaéreo



Vista frontal del edificio que albergaba el cañón Flak 18

Durante los años 20, Alemania tenía prohibida la fabricación de armas, por lo que la firma Krupp envió un equipo técnico de trabajo a Suecia para colaborar con la firma Bofors; este equipo diseñó un moderno cañón antiaéreo con varias novedades en su concepción, el 75 mm L/60, pero en 1930 no interesó lo suficiente a la Oficina de Armamentos alemana y aunque algunos se vendieron al extranjero, en 1931 se comenzó el desarrollo de un nuevo cañón similar pero de 88 mm de calibre. Cuando en 1933 el NSDAP (partido nacional socialista) llegó al poder, el nuevo cañón estaba listo para producción; se ordenó su fabricación y se le asignó la denominación «8,8 cm Flugabwehr-Kanone 18» (8,8cm FlaK.18 = Cañón antiaéreo de 8,8 cm modelo 18) poniendo como año de desarrollo 1918 a efectos de recepción.



Flak 18/36 original ubicado en rotonda en Madrid

El nuevo cañón tenía una cureña cruciforme, con una larga boca de fuego y dos brazos laterales plegables hacia arriba: con su calibre y excelente velocidad inicial, podía combatir todos los blancos presentes y futuros y el cierre semiautomático aseguraba una buena cadencia de tiro. Para moverlo se diseñó un remolque compuesto por dos ejes separados que se acoplaban al larguero de la cureña, el delantero con ruedas sencillas orientables y el trasero con ruedas gemelas todas neumáticas, denominado SdAli.201 (Sonder Anhang 201).

La puntería se efectuaba de forma centralizada para la batería, a través de una dirección de tiro que, por medio de cables eléctricos daba señales a las piezas y se encendían unas luces que tenían que seguir los apuntadores. Como novedad, las espoletas se regulaban mecánicamente por medio de un mecanismo semiautomático en la misma pieza. La dotación eran un jefe de pieza y 8 hombres: K1 apuntador en elevación, K2 apuntador en dirección, K3 sirviente de cierre, K4 cargador, K5 artificiero, K6 graduador de espoletas, K7 y K8 primer y segundo proveedores. La pieza podía en ocasiones ser remolcada por un tractor semioruga que llevaba los sirvientes y algo de munición, o por un camión de tres ejes, clase 3 toneladas.

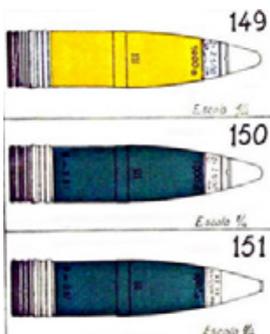
El FlaK.18 fue probado en España desde septiembre de 1936 durante la guerra, préstamo del gobierno de Hitler al bando nacional, de lo que los alemanes de la Legión Cóndor sacaron valiosas conclusiones para su empleo y con la experiencia práctica adquirida se introdujeron una serie de mejoras que dieron lugar al 8,8 cm F1aK.36. Entre otras cosas, se cambiaron los indicadores de punterías y de graduación de espoletas; se suprimió uno de los alveolos del graduador; se añadieron nuevos visores para tomar blancos terrestres y un escudo para protección de la dotación; el ánima del cañón ahora la construía Rheinmetall y se componía de seis piezas que se podían cambiar en campaña de acuerdo con el distinto desgaste de cada una de las partes.

Durante la Campaña del Norte se utilizaron como armas antibúnker debido a su precisión, tirando a las troneras de las fortificaciones del «Cinturón de Hierro». Más tarde, aunque no se tiene constancia exacta de cuándo, algún carro republicano se puso al alcance de un 8,8 ... con resultados funestos para

el carro, por lo que a partir de ese momento no se dudó en utilizarlo como contra carro si se presentaba la ocasión; debido a su calibre y velocidad inicial podía destruir cualquier carro de la época a más de 2.000 m, cuando los carros que tuvieran cañón tenían que combatir a menos de 500 m.

A lo largo de su historia se fabricaron dos tipos de munición (proyectiles) para el cañón de 88 mm alemán, el rompedor y el perforante, aunque al parecer en nuestra Guerra Civil solo se utilizó el primero.

En un primer momento el cañón antiaéreo fue utilizado como defensa de las propias instalaciones del aeródromo, pero no hay que descartar que su posición en una zona con buena visibilidad hacia la ciudad no sirviera también de advertencia hacia posibles objetivos terrestres.



Algunos de los proyectiles que montaba este cartucho durante la Guerra Civil española: rompedores con espoleta a tiempos Zt.Z.S./30 (149 y 150) y con espoleta de percusión A.Z. 23 (151)

4. Refugio de los sirvientes

Situado en la zona noroeste se localiza un pequeño *refugio* muy próximo a la pieza de batería-cañón antiaéreo. Este edificio permitía en caso de bombardeo, que los sirvientes que atendían este punto de defensa pudieran protegerse de cualquier ataque. Con planta en forma de Z ya que el número máximo de personas que estarían vigilando y haciendo funcionar la pieza antiaérea sería de diez.



Vistas del acceso al refugio de los sirvientes



Interior del refugio de sirvientes

5. Garita

La *garita* es un edificio de planta cuadrada, compuesta por una puerta y tres ventanas, que coinciden con el norte-sur y este, realizándose el acceso a la misma por el oeste. Su ubicación es muy estratégica, pues se localiza en el camino denominado de «La Radio» que debió ser uno de los accesos principales al aeródromo y a unos 160 metros del edificio de mando-puesto de control, por tanto, en perfecta coordinación de vigilancia y protección del recinto del cañón antiaéreo.

Su superficie construida es reducida con un total de 14,61 metros lo que nos indica que su ocupación interior sería para 1 o 2 personas como



Vista general de la garita

máximo. Cabe destacar la presencia del doble muro de las paredes destinado a proteger al vigía. El espacio vacío entre el doble muro, estaba destinado a amortiguar el impacto de las explosiones próximas.

En el interior del techo de la garita podemos apreciar que el material empleado es hormigón, lo que permitía proteger a los soldados.

Tras la realización de una visita técnica, hemos podido constatar que ha sido demolida recientemente, quedando a la vista exclusivamente la base de hormigón.

Zona B

1. Hangar

El *hangar* es un edificio situado en una posición central, ligeramente al NW, dentro del campo de aviación de Cáceres y su función era la de guardar las aeronaves, generalmente de grandes dimensiones. Fue construido en hierro, con vigas y roblones, con una cubierta a doble vertiente y sobre él se localizaba una manga que marcaba la orientación de la dirección del viento (predominantemente oeste-este), lo que permitía controlar el despegue y el aterrizaje.



Imagen histórica del hangar, frente a este Lorenzo Alonso el último jefe del campo de aviación



Vista actual del hangar. En el centro puerta corredera de entrada-salida de aviones



Fachada norte del hangar. En la parte superior se puede leer «Todo por la Patria»

En su día, tenía capacidad para cinco aviones, y permanentemente albergaba aceite y mil litros de combustible, lo que permitía el aprovisionamiento de los aviones. Presenta una planta casi rectangular, sus medidas a lo ancho son 23,26 metros y de largo 22,88 metros, por lo que su superficie construida es de 532,18 metros.

El acceso al edificio se realizaba por la cara sur del edificio, compuesta por dos grandes puertas correderas. En el resto de los tres lados del hangar

existían unas edificaciones anexas a modo de barracas provisionales que eran utilizados para diversos servicios.

En la cara norte del edificio se conserva en la parte superior un letrero pintado «Todo por la patria», bajo este una puerta de hierro con reformas posteriores.



Interior modificado del hangar con capacidad para cinco aviones

2. Armería-teléfono-cantina (barracón)

Se ha aludido a que el Aeródromo de Cáceres disponía de una serie de edificios alineados a lo largo de uno de los ejes, unos 300 metros, la antigua carretera Cáceres-San Juan del Puerto y situados entre ellos se localizaban los refugios antiaéreos. En la actualidad, de todos ellos solamente restan cinco refugios y un edificio denominado armería-teléfono-cantina, el más próximo al hangar, incluidos todos esos usos en un solo inmueble.

Se trata de un edificio cuyas dimensiones son 30,76 metros de longitud y 5,52 metros de ancho, por tanto, tiene una superficie construida de 169,79 metros cuadrados. El edificio presenta planta rectangular, en los lados cortos



Vista general de la armería, teléfono y cantina situado al NW y próximo al hangar

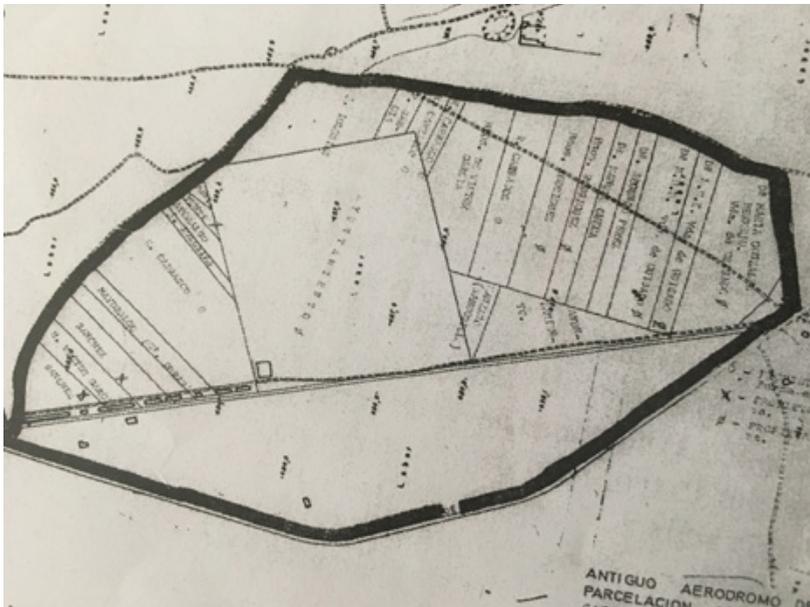
se aprecian ventanas en forma rectangular, mientras que en el lado largo oeste se muestra un paramento liso. Por el contrario, por el lado este, podemos apreciar dos puertas que permiten la entrada al edificio y alineadas de manera simétrica ocho ventanas con forma cuadrada. Entre ventana y ventana, se localiza al nivel del suelo una estructura cuadrada de hormigón adosada a la fachada, probablemente se trataba de huecos en los que se plantaron árboles que permitían por una parte dar sombra al edificio y por otra probablemente camuflar el barracón para que no fuera descubierto desde una visión aérea.

La cubierta del edificio se resuelve a dos aguas con panel «sándwich» como material aislante y que debe ser fruto de una reforma reciente.

3. Refugios o «búnker»

El término «búnker» (del alemán *Bunker*, y este del inglés *bunker*) es una construcción hecha de hierro y hormigón, que se utiliza en las guerras para protegerse de los bombardeos, tanto de la aviación como de la artillería.

Los seis refugios antiaéreos originales se localizaban entre los barracones para permitir salvaguardar en caso de bombardeo a la población residente en el aeródromo militar y tenían una capacidad de hasta 46 hombres cada uno de ellos, teniendo presente que eran de uso muy puntual. Así se aprecia en fotografías y documentos cartográficos donde se puede ver cómo se alinean a lo largo de uno de los ejes del aeródromo que, correspondía al antiguo trazado de la carretera Cáceres-San Juan del Puerto antes de que fuera desviada para la ampliación del aeródromo en el año 1936.



Plano catastral de Cáceres 1981 del Aeródromo de Cáceres. Fuente: Catastro de Cáceres



*Imagen de 1966-67 con edificios alineados (entre ellos refugios) en el sector del hangar.
Fuente: SIG de Cáceres*

Todos los búnkeres están en fila, dos de ellos emparejados (3 y 4), mientras que el resto se distancian unos de otros en mayor o menor medida. El refugio situado más al norte, junto a la carretera que da acceso al lugar desde la avenida de Juan Pablo II de la ciudad (antigua carretera de Mérida) es el más deteriorado. El que se situaba más al sur, entre el hangar y el edificio de la armería, ha desaparecido.



Refugios 1 y 2



Vista general refugios 3 y 4



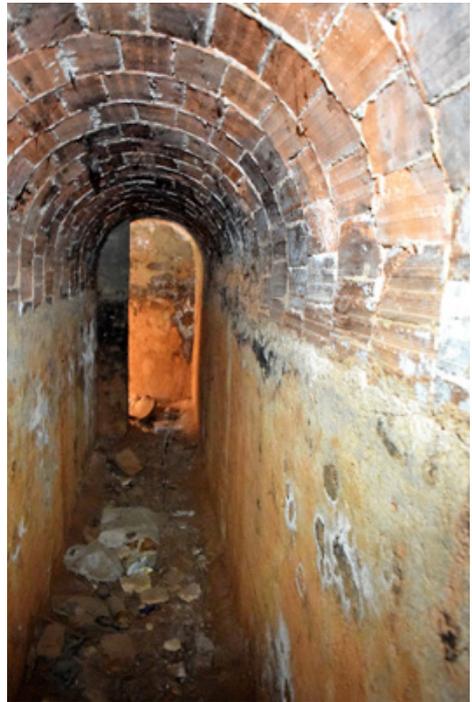
Vista general del refugio 5. En primer plano fragmento desprendido del búnker



Vista general de los refugios desde el Norte

Fueron creados como defensa, tras el bombardeo sufrido por el Aeródromo de Cáceres, el 15 de agosto de 1936. Fue el primer bombardeo aéreo de su historia, las bombas cayeron sobre el aeródromo de la carretera de Mérida sin causar daños materiales ni humanos.

El interior de los refugios antiaéreos se estructura a través de una planta en forma de «U», con entradas contrapuestas norte-sur, cubierta mediante una bóveda de medio cañón realizada con láminas de ladrillo o encofrado de cemento y revestidas sus paredes con mortero de cal, siendo cubiertas en su exterior con hormigón armado. La longitud del pasillo central de cada búnker es aproximadamente de 9 metros y su anchura es de 2,06 metros, por lo que la superficie construida de estos edificios es de 18,54 metros cuadrados.



Sistema abovedado del interior de los refugios

Se pueden observar los surcos que dejaron los raíles de ferrocarril invertido que fueron desmontados y que les daban protección extra a los refugios (blindaje). La base de los raíles servía de blindaje frente a las balas y los frag-

mentos de bombas. Todos ellos presentan una estructura piramidal con un agudo techo, el triángulo perfecto estaba destinado a desviar las esquirlas de los proyectiles. En el interior de alguno de los búnkeres se podían ver grafitis de la época (Betty Boop, el gato Félix).

Para su definición fotográfica los hemos numerado de sur (número uno) a norte (número 5), con el mismo criterio que en la ortofoto general en la que se ubican todos los elementos existentes del aeródromo.

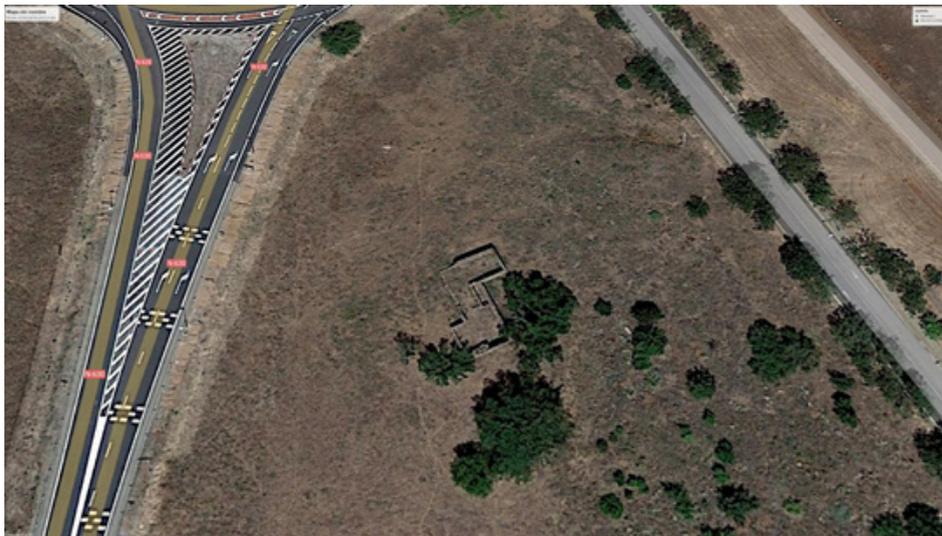
4. Edificio de oficiales

El edificio de oficiales se localiza a la entrada del aeródromo frente a los cinco refugios antiaéreos, se trata de un edificio realizado para acoger a los oficiales del campo de vuelo. En este estaba el estado mayor de las escuadrillas que operaban en el aeródromo. Los empleos del Cuerpo General del Ejército del Aire, en la escala de oficiales, son los de teniente a general del aire. Los oficiales desarrollan acciones directivas, especialmente de mando, y de gestión en la estructura orgánica y operativa de las Fuerzas Armadas. Desempeñan tareas de planeamiento y control de la ejecución de las operaciones militares y las relacionadas con funciones técnicas, logísticas, administrativas y docentes. Se caracterizan por el nivel de su formación y por su liderazgo, iniciativa, capacidad para asumir responsabilidades y decisión para resolver.



Vista exterior del edificio de oficiales

El edificio presenta una planta en forma de «Z», siendo su entrada principal a través de una puerta localizada en el este; en todos los frentes que lo componen se abren vanos con forma cuadrada. La cubierta se resuelve a partir de un tejado a doble vertiente, construida en ladrillo y hormigón, rematada con tejas. En su interior, había con técnica de grafiti, dibujados mapas en las paredes.



Vista aérea de la planta en forma de Z del edificio de oficiales

Como se ha comentado, la entrada al edificio se realiza mediante una puerta principal que da acceso a un pequeño recibidor. Este espacio mide 5,68 metros de largo y 5,88 metros de ancho, su superficie es por tanto de 33,39 metros. A la derecha, se muestra una primera habitación con forma rectangular, esta mide 10,72 metros de largo y 4,87 de ancho, por lo que su



Entrada principal edificio de oficiales

superficie construida es de 52,25 metros cuadrados. En el lado izquierdo, aparece una segunda estancia que tiene menos forma rectangular y tiende más hacia la planta cuadrada, mide 8,58 metros de ancho y 6,04 metros de largo, por tanto, su superficie es de 51,82 metros cuadrados. En total el edificio tiene una superficie construida de 137,46 metros cuadrados.

El campo de aviación como uso militar se desmanteló en 1952, siendo utilizado el aeródromo para vuelos comerciales y otros fines. Uno de los cabos de aviación (que era electricista), se quedó encargado y residió con su familia en el edificio de oficiales.

5. Depósito y caseta de manipulación de carburante

Muy cerca de la carretera de Mérida, nos encontramos con el edificio denominado depósito y caseta de manipulación de carburante, (aunque según otras fuentes era el edificio de alerta temprana), presumiblemente en la cabeza de la pista de vuelo del aeródromo militar.

Este edificio semienterrado presenta un doble techo, sistema que ayudaba a conseguir mayor protección de los ocupantes ante ametrallamientos o esquirlas de bombas. El bajo perfil del edificio de alerta temprana sobre el terreno, facilitaba las maniobras de los aeroplanos y enmascaraba su posición a los observadores aéreos. El acceso al edificio, depósito y caseta de manipulación de carburante, se realizaba mediante unas escaleras enfrentadas, que permitían la entrada al edificio subterráneo ubicadas en ambos extremos, dirección este y oeste. Este edificio mide 14,68 metros de largo y 5,94 metros de ancho, por lo que su superficie construida de 87,19 metros cuadrados.



Vista general del edificio de depósito y caseta de manipulación de carburante

Su interior presenta una planta rectangular, con muros realizados en ladrillo y recubiertos por un mortero de cal. En la parte superior de estas paredes podemos apreciar la presencia de diez vanos o troneras con forma estrecha y rectangular, coincidiendo en el exterior con el nivel de suelo, orientados hacia el lado norte y lado sur. Desde ellas se podían divisar las pistas y observar el horizonte, tanto por el norte como por el sur. También podían ser utilizadas como lugares desde los que disparar en caso de asedio o bombardeo.



Interior caseta de manipulación de carburante (o edificio de alerta temprana)



Acceso al edificio de depósito y caseta de manipulación de carburante desde el este

En el exterior del edificio de depósito y caseta de manipulación de carburante, podemos apreciar un acerado que bordea perimetralmente todo el edificio, que presenta un buen estado de conservación.

Junto al edificio de alerta temprana se aprecia un camino sinuoso que fue en su momento una pista de vehículos de radiocontrol, según diversas fuentes militares.

6. Pista de vehículos de radiocontrol

Viene definido por un espacio recto en unas zonas y muy sinuoso en otras practicado sobre el terreno natural mediante un desbroce y que puede ser apreciado mejor desde el aire, en el que se realizarían prácticas con vehículos teledirigidos.



Pista de vehículos de radiocontrol

Zona C

La tercera de las zonas se encuentra conformada por un triángulo entre las carreteras N-630, EX-100 y la mina de San Salvador y podría definirse por constituir el núcleo de comunicaciones del aeródromo.

Hasta bien entrada la década de 1950, los aviadores españoles navegaban por muchas zonas literalmente «a ojo», cuando era de día, fijándose en el paisaje, y cuando era de noche con señales luminosas situadas en algunas rutas, señales que cumplían las mismas funciones de los faros marítimos. Esta navegación perdía efectividad en noches de temporal o niebla.

La solución que se adopta para solucionar la problemática anterior es la presencia de radiofaros de onda media y equipos UHF, algo que hemos constatado y reseñado en el aeródromo cacereño. Estos aparatos funcionaban como una especie de brújula electrónica, advirtiendo a los pilotos, con muchos kilómetros de antelación, del rumbo que debían seguir para ir saltando de una estación de radio a otra.

En el caso cacereño, pero también en otros muchos, se ejemplifica en una casilla con al menos dos torretas, según el tipo de antena con el que transmitan. La primera de aquellas tiene forma troncopiramidal y cuatro patas, al parecer, contaba con una esfera hoy desaparecida en la parte superior en la que se encuentra una plataforma.

La segunda torreta, de menores dimensiones y sección cuadrada, se ubica a unos ochenta metros de la anterior y está anclada a una chapa metálica y atirantada por dos cables de acero.

Entre ambas, aparece la casilla, de planta rectangular y tejado a dos aguas, que alojaría equipos necesarios para el funcionamiento y el mantenimiento de las instalaciones.



Imagen del complejo de comunicaciones del aeródromo



Radiofaro, casilla de comunicaciones y antena, al fondo

Conclusiones

El estudio que aquí presentamos se ha centrado básicamente en la materialidad de la fortificación construida, pero esta no puede ser entendida sin el paisaje en el que está inserta, una suerte de paisaje cultural de la Guerra Civil en Cáceres.

Hemos querido desde el primer momento reconocer la trascendencia que tienen estos bienes patrimoniales y su entorno, inventariándolos y acercándolos a los ciudadanos de una forma sencilla y didáctica.

Queda por delante, tanto en este caso como en otros, en la comunidad autónoma de Extremadura, un debate sereno, constructivo y cercano en el tiempo, por el estado deficiente de conservación de muchos de ellos, sobre la mejor manera de gestionarlos y conservarlos, dotándolos de usos compatibles y respetuosos que rescaten sus valores perdidos para darlos a conocer a la sociedad¹.

1 Esta es la filosofía del Plan Regional de Fortificaciones de la Guerra Civil (1936-1939) de la Comunidad de Madrid que a efectos legislativos se ha traducido en la inclusión como elementos integrantes del patrimonio histórico de dicha Comunidad (Disposición Transitoria 1.^a de la Ley 3/2013 del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid).

En este sentido, no deben identificarse exclusivamente como unos elementos de la Guerra Civil y por tanto insertos en el debate de la memoria histórica, deben quedar al margen de ideologías puesto que, como hemos vistos, tienen una naturaleza civil en determinados momentos, temporalidad que también trasciende a tan trágico conflicto.

Los futuros planes urbanísticos que se plantean para una parte de los terrenos donde se ubica el aeródromo pueden y deben ser compatibles con estos bienes, tanto por medio de la conservación y puesta en valor de los más significativos, como por la creación de una conciencia o identidad de dicho paisaje con los nuevos usos y habitantes.

Un buen y reciente ejemplo de esto último se ha conseguido, en la zona del mirador situado en el cerro del Amparo, junto a la nueva Ronda Sureste de la ciudad, donde gracias a esta obra de infraestructura se han excavado arqueológicamente, consolidados y puestos en valor, un conjunto de bienes relacionados con la existencia de una defensa antiaérea del bando nacional.



Cartelería explicativa elementos de la Guerra Civil en el Cerro del Amparo (Obras Ronda Sureste, Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda)

Documentación planimétrica, catastral, cartográfica y bibliográfica

Archivos

Registro General de la Gerencia Territorial del Catastro de Cáceres

- Dos planos del Catastro de 1929
- Tres planos del Catastro de 1956
- Un plano del Catastro de 1981

Sistema de Información Geográfica de Cáceres (SIG)

- Ortofoto del vuelo de 1956
- Ortofoto del vuelo de 1984
- Mapa topográfico nacional. Primera edición de Caminos Públicos
- Planimetría histórica (1898-1945) de Caminos Históricos
- Ortofoto de 1956 de Caminos Públicos

Sistema de Información Geográfica de parcelas agrícolas (SIGPAC)

Ministerio de Defensa. Ejército del Aire. Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (S.H.Y.C.E.A – I.H.C.A). Archivo Histórico del Ejército del Aire.

Fondos documentales

- *Atlas de Aeródromos en España* redactado por varios autores cuya edición original muy probablemente de principios de 1934. Se realiza una reedición en 1996 (publicada por AENA), en donde se recoge en sus páginas preliminares un resumen de las disposiciones de ámbito general de aplicación al tráfico aéreo. Las hojas del Atlas referidas a los aeródromos incluyen información básica de los servicios del aeródromo y de las poblaciones circundantes, un mapa de localización geográfica y un croquis del campo de vuelo.
- Toda la documentación relativa a polígonos y parcelas así como referencias catastrales del Aeródromo de Cáceres han sido consultadas en la Sede Electrónica del Catastro.
- SIG de Cáceres. Ayuntamiento de Cáceres.
- Defendamos el Patrimonio Militar de Cáceres (página de *Facebook*). Proyecto en defensa del rico y amenazado patrimonio histórico-militar de Cáceres. Para proteger las construcciones militares que forman parte de la historia de Cáceres. Los refugios antiaéreos del aeródromo del ferial o el polvorín del Paseo Alto, que, de seguir así, caerán bajo la piqueta de constructores sin escrúpulos. Por la creación de un centro de interpretación de la Guerra Civil en las instalaciones del recinto ferial, aprovechando las construcciones allí existentes.

Hemeroteca

- AA.VV. *Boletín Oficial. Ministerio del Aire*. Año V, número 59, 18 de mayo de 1944, pp. 373-374.
- Aeródromo de Cáceres. En Wikipedia. Recuperado el 31 de marzo de 2017 de https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Aeródromo_de_Cáceres&oldid=97999444.
- ALONSO DE LA TORRE, J. R. «Cáceres en guerra (IV)». *Periódico Extremadura*. 21 de abril de 2003. Recuperado de http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/caceres/caceres-guerra-y-iv_50040html.
- ANDREU, F. AviationCorner.net. *Aircrafts photos*. 14 de abril de 2016. Recuperado de http://www.aviationcorner.net/show_photo_en.asp?id=422641&ref=previous.
- LÓPEZ GÓMEZ, J. Restos de la guerra civil en Cáceres [mensaje en un blog]. 24 de octubre de 2012. Recuperado de <http://extremosdelduero.blogspot.com.es/2012/10/restos-de-la-guerra-civil-en-caceres.html>.
- LORENZO, S. «~75 años del bombardeo de la ciudad». *Periódico Hoy*. 15 de julio de 2012. Recuperado de <http://www.hoy.es/v/201220715/caceres/anos-bombardeo-ciudad75-anos-20120715.html>.
- LORENZO, S. «Lorenzo Alonso, el último jefe del campo de aviación». *Periódico Hoy*. 3 de enero de 2012. Recuperado de <http://www.hoy.es/v/20120103/caceres/lorenzo-alonso-ultimo-jefe-20120103.html>.
- LUCEÑO, L. «Repaso histórico a los proyectos aeronáuticos desde principios del s. xx. Los sueños aéreos de Cáceres». *Periódico Extremadura*. 25 de marzo de 2012. Recuperado de http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/caceres/suenos-aereos-caceres_644423.html.
- RUB, Nq. «El Aeródromo de Cáceres en un ferial I» [mensaje en un blog]. 24 de septiembre de 2014. Recuperado de <http://caceresaldetalle.blogspot.com.es/2014/09/el-aerodromo-de-caceres-en-un-ferial-i.html>.
- RUB, Nq. «El Aeródromo de Cáceres en un ferial II» [mensaje en un blog]. 3 de octubre de 2014. Recuperado de <http://caceresaldetalle.blogspot.com.es/2014/10/el-aerodromo-de-caceres-en-un-ferial-ii.html>.
- RUB, Nq. «El Aeródromo de Cáceres en un ferial III» [mensaje en un blog]. 5 de octubre de 2014. Recuperado de <http://caceresaldetalle.blogspot.com.es/2014/10/el-aerodromo-de-caceres-en-un-ferial-iii.html>.
- RUB, Nq. «La avenida de Alemania: el siniestro origen de un nombre» [mensaje en un blog]. 30 de diciembre de 2016. Recuperado de <http://caceresaldetalle.blogspot.com.es/2016/12/la-avenida-de-alemania-elsiniestro.html>.

Bibliografía

- AA.VV. *Refugios Aeródromo de Cáceres*. Inventario de la Asociación Española de Amigos de los Castillos. Recuperado de <http://xn-castillosdees-paa-lub.es/es/content/otros/refugios-aerodromo-de-caceres>.
- AA.VV. *Atlas de aeródromos en España*. Edición facsímil del único ejemplar conocido de 1934. Ed. Aena, con motivo de la presentación del libro *Los aeropuertos españoles. Su historia. 1911-1996*. Madrid: 1996
- AA.VV. *Plan regional de fortificaciones de la Guerra Civil (1936-1939) de la Comunidad de Madrid*. Biblioteca Virtual de la Comunidad de Madrid. 2019.
- ALCOFAR NASSAES, J.L. *La aviación legionaria en la Guerra Civil*. Barcelona: Euros, 1975, p. 79.
- BARRAGÁN – LANCHARRO, A.M.; DOMÍNGUEZ NÚÑEZ, M. «*Algunas notas sobre la estancia del general Franco en Cáceres en agosto y septiembre de 1936 y las imágenes recuperadas de René Brut*». *Actas de los XL coloquios históricos de Extremadura*. Trujillo: 2010.
- GIBELLO BRAVO, V. «*Valoración y posibles actuaciones para la conservación del patrimonio de la Guerra Civil en Extremadura*». *Actas guerra y patrimonio en el frente extremeño*. Castuera: 2008.
- LUCEÑO CÁCERES, L. «*Henry Tieser, el avión de Franco y la Legión Cóndor*». *El Periódico Extremadura*. 2018.
- LUCEÑO CÁCERES, L. «*Los sueños aéreos de Cáceres*». *El Periódico Extremadura*. 2012.
- MAOCHO, F. «*Loygorri Pimentel, dos hermanos*». *felixmaochowordpress.com*. 2010. [Consultado el 1 de enero de 2018].
- MARTOREL GUIASOLA, J.; PALLARÉS MICHAVILA, F. *Historia de la aviación española*. Madrid: Ed. Instituto de Historia y Cultura Aérea, 1988.
- MÉNDEZ MELLADO, H. «*El otro patrimonio: historia y presente del Aeródromo de Cáceres*». *Ars et Sapientia*, (número 30). 2009, pp. 223-235.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. *La base alemana de carros de combate de las Argujuelas (1936-1937)*. Coloquios Históricos de Extremadura, 2008.
- RUBIO ROJAS, A. *Cáceres. Ciudad histórico-artística*. Cáceres: 1985.

RUBIO ROJAS, A. «Referencias y recuerdos. Nochebuena de 1937». *Boletín de la Real Academia de Extremadura de las Letras y las Artes*, n.º 20. 2012, p. 19.

SÁNCHEZ HIDALGO, F. «Memoria de la excavación arqueológica de los restos asociados a una garita de vigilancia antiaérea de la Guerra Civil en la zona del "Mirador"», junto a la carretera del Santuario de la Montaña, dentro del «Tramo I de la Ronda Sur-Este de Cáceres» (sin publicar). 2020.

SELLERS DE PAZ, G. *Cáceres visto por un periodista. Casi 3.000 años de vida de la ciudad*. C.A.M.P. de Cáceres, 1981.

Relación de edificios del Aeródromo de Cáceres: sus coordenadas

Bien	Polígono	Parcela	Referencia catastral	Coordenadas (UTM 30 ETRS89)
Edificio de mando. Puesto de control (A)	23	9000 PLSUP25 22 SUELO	6101927QD2760A0001WL	X:725.641.47 Y:4.370.016.96
Barracón 1 de los sirvientes del cañón antiaéreo (A)	23	9000 PLSUP25 23[1] SUELO	6101937QD2760A0001LL	X:725.635.33 Y:4.370.069.36
Barracón 2 de los sirvientes del cañón antiaéreo (A)	23	9000 PLSUP25 23[1]SUELO	6101937QD2760A0001LL	X:725.646.38 Y:4.370.082.68
Cañón antiaéreo (A)	23	9000 PLSUP25 23[1]SUELO	6101937QD2760A0001LL	X:725.603.12 Y:4.370.084.53
Refugio sirvientes (A)	23	9000 PLSUP25 23[1]SUELO	6101937QD2760A0001LL	X:725.606.78 Y:4.370.105.69
Garita de control (A)	23	9000 PLSUP25 20[1]SUELO	6101929QD2760A0001BL	X:725.721.70 Y:4.369.871.92
Hangar (B)	23	9000	6191901QD2669A0001XY	X:725.799.85 Y:4.369.073.13
Armería, teléfonos y cantina (B)	23	9000	6191901QD2669A0001XY	X:725.747.96 Y:4.369.101.58
Refugio 1 (B)	23	128	10900A023001280000MB	X:725.626.22 Y:4.369.360.85
Refugio 2 (B)	23	128	10900A023001290000MY	X:725.668.32 Y:4.369.285.86
Refugio 3 (B)	23	128	10900A023001300000MA	X:725.668.32 Y:4.369.271.86
Refugio 4 (B)	23	199	10900A023001990000MP	X:725.705.93 Y:4.369.194.14
Refugio 5 (B)	23	199	10900A023001990000MP	X:725.722.08 Y:4.369.159.17
Edificio de oficiales (B)	23	129	10900A023001290000MY	X: 725.548.39 Y:4.369.362.04
Aeródromo (pistas)	23	134	10900A023001340000MQ	X:726.284.39 Y:4.368.993.25
Aeródromo (pistas) (B)	23	198	10900A023001980000MQ	X:725.924.51 Y:4.369.227.61
Aeródromo (pistas) (B)	23	256	10900A023002560000MA	X:726.387.35 Y:4.369.075.41

Bien	Polígono	Parcela	Referencia catastral	Coordenadas (UTM 30 ETRS89)
Aeródromo (pistas) (B)	23	130	10900A023001300000MA	X:725.753,67 Y:4.369.318,36
Depósito de manipulación de carburante (B)	23	131	10900A023001310000MB	X:725.536,87
	23	132	10900A023001320000MY	Y:4.368.950,40
Pista de vehículos de radiocontrol (B)	23	132	10900A023001320000MY	X:725.551,31 Y:4.368.935,59
Radiofaro (C)	24	221	10900A024002210000MX	X:725.222,93 Y:4.369.283,81
Antena 2 (C)	24	221	10900A024002210000MX	X: 725.150,18 Y:4.369.314,72
Caseta comunicaciones (C)	24	221	10900A024002210000MX	X:725.186,06 Y:4.369.246,43



N-630

N-630

N-521

N-521

E-803

N-523

