

# LOS AEROPUERTOS DEL CAMPO DE GIBRALTAR. PROYECTOS Y REALIDADES

*José Manuel Algarbani Rodríguez / Escuela Universitaria de Estudios Jurídicos y Económicos.*

El Campo de Gibraltar ha sido terreno propicio para la construcción de aeropuertos. Al margen de los primeros escauceos por la zona de Guadacorte de los pioneros de la aviación en un pequeño campo de vuelo, controlado por la comunidad inglesa, emparentada con la aristocracia y la alta burguesía de la comarca, el primer y único aeródromo que existió cerca de la Bahía de Algeciras, incluso antes que el aeródromo de Gibraltar que comenzó a construirse en 1938, es el que se denominaba aeródromo de Los Barrios. No fue éste el único que existió en el Campo de Gibraltar, en los años treinta, existió lo que denominaba un campo de aterrizaje en Tarifa; durante la Guerra Civil existió un aeródromo en la zona de la laguna de la Janda, otro aeródromo en Casasviejas, y más tarde en la posguerra, en el contexto de la II Guerra Mundial, existió un aeródromo entre Castellar y Jimena, denominado “Aeródromo de Hozgarganta”. Mas tarde ya en plena Dictadura franquista hubo serios proyectos de construir un aeropuerto en Los Barrios.

En esta Comunicación explico las características y uso de los que se instalaron, o los proyectos de instalación en el Campo de Gibraltar. Por su influencia en la zona también doy pinceladas de los aeródromos de la Janda y de Casasviejas.

## **EL CAMPO DE ATERRIZAJE DE TARIFA**

Con fecha de junio de 1930, encontramos en la documentación militar del aeródromo de Tablada documentos sobre el campo de aterrizaje de Tarifa pues así era su denominación. Fue un campo de aterrizaje efímero que no tuvo apenas repercusiones; hoy lo podemos situar en la zona de la vega de Tarifa.

### **Aeródromo provisional de Tarifa**

Aunque no en el término municipal de Tarifa, pero si con esa denominación se encontraba el denominado aeródromo provisional de Tarifa. Se encontraba situado en el término municipal de Vejer de la Frontera, a 13 kms de este pueblo.

Su situación exacta era dentro de la laguna de la Janda, a 700 metros de la carretera, a mitad de camino entre Vejer y la aldea de Facinas. Frente al aeródromo la carretera atravesaba una zona de arbolado de unos 6 kms.

El viento dominante era sin duda el levante, y solo se podía utilizar los meses de verano ya que el resto del año está totalmente anegado.

Solo existía un teléfono provisional en una pequeña casa situada en la carretera de Cádiz a Algeciras, en el punto de arranque del camino de acceso al Campo que comunicaba con Tarifa. La energía eléctrica se podía llevar desde la Barca de Vejer.

Los oficiales se alojaban en dos fondas en Vejer e incluso en hoteles en Tarifa; la tropa igualmente se alojaban en Vejer con espacio para 60 hombres, y en Tarifa con espacio para 500.

Las ampliaciones que eran posibles y estaban contempladas necesitarían de una apisonadora para algunas zonas por estar removidas por el ganado.

Las unidades que podían usarlo eran los Breguets XIX, aunque son bastante explícitos los informes de los jefes de unidades en su uso, “solo utilizable para caso fortuito o pequeñas unidades”.

## **EL AERÓDROMO DE LOS BARRIOS**

Desde los primeros meses de la Guerra Civil funcionaba en Los Barrios el denominado en la documentación de la época “Aeródromo de Los Barrios”. Estaba situado a dos kilómetros y medio al sureste de Los Barrios, contiguo a la antigua carretera a Algeciras y cerca de unos seiscientos metros de la estación de ferrocarril de Los Barrios, en la margen del río Palmones.

# Comunicaciones

Se trataba de un aeródromo bastante rudimentario, carecía de hangares para alojamiento de aparatos, no existía depósito de combustible, ni refugios, ni edificios, ni barracones, no había polvorín, ni torre de mando y la energía eléctrica que no existía podría llevarse de Los Barrios si era necesario ampliar el aeródromo, cosa que no se hizo en la época, entre otras cosas porque la única ampliación posible era hacia el norte una faja de 200 metros, pero la zona era muy encharcable, aunque se estudio la posibilidad con piedra firme de las canteras de Algeciras. Era, según los jefes de las unidades, excesivamente blando en épocas de lluvias, lo que lo inutiliza durante gran número de días.

Con unas dimensiones de tan sólo 1.140 metros de largo, no dejaba de ser un aeródromo para su uso durante la guerra civil. Los informes hablan de que era apto para todo tipo de aviones, ya que era generalmente llano, aunque con ondulaciones en el extremo este. Su principal defecto era que con lluvias persistentes el terreno se ponía fangoso y se llegaban a formar charcos sobre todo en la parte central y oriental que eran las mas bajas, además de los vientos dominantes, sobre todo el levante.

Los únicos edificios habitables eran varios cortijos que sirvieron de alojamiento para la tropa, aunque también puntualmente se alojaron en locales de Los Barrios. Los oficiales se alojaban en una pequeña fonda en Los Barrios y en varios hoteles de Algeciras.

Su uso real se limitó a unidades como Grupos Breguets XIX y Fiats CR-32.

## LOS AEROPUERTOS DE GIBRALTAR

El comienzo de construcción de las obras se realizó en 1935 con una pequeña pista de aviación que, en un momento de debilidad internacional del estado español, en plena guerra civil, en 1938, se aumentaron las obras adentrándose cientos de metros en aguas de la bahía de Algeciras, aumentándose aun mas las obras en los dos últimos meses de la guerra.

En diferentes ocasiones había pensado el mando inglés en habilitar un campo de aviación en Gibraltar; los primeros estudios fueron para establecer uno en la meseta del Molino de Viento, e incluso intentándolo en la misma cresta del peñón, para lanzar desde ella los aparatos con catapulta.

Al final la solución adoptada fue la de prolongar el hipódromo a expensas de los jardines situados al S.O. Aun así resultaba de unas dimensiones muy reducidas, poco mas de 700 por 300 metros, aunque se hizo con mucha rapidez, se derribaron algunos edificios situados en la carretera y la bahía de Algeciras para facilitar las maniobras de los aparatos. Las obras de derribo de edificios sirvieron además para construir atrincheramientos, nidos de ametralladoras, etc.

En el contexto de preguerra mundial, durante estos primeros años de construcción, estuvieron llegando pilotos y personal suficiente para organizar cuatro escuadrillas de caza, un escuadrón de bombardeo y otro de

## *Almoraima 38, 2009*

observación. De material llegaron 12 aparatos de caza que fueron almacenados en los túneles sin armar, aparatos de bombardeo llegaron doce y otros doce de observación.

La idea original fue construir un aeropuerto para uso de emergencia y no como una instalación permanente pues, en principio, no se quería prescindir de las zonas de recreo y esparcimiento existentes en la zona para los militares. Ya en los principios de 1936, el terrero de aterrizaje de emergencia ya era una realidad.

En noviembre de 1936 se informaba de que no existían objeciones a dichos planes, aunque se estaba pendiente de la opinión del Gobierno español. Se había decidido que la necesidad de establecer una base aérea en la zona era esencial para la defensa del Imperio. Los planes para levantar un muro y llevar el aeropuerto desde la playa oeste a la zona este fueron desechados por los expertos de aviación.

La respuesta del Ministerio de Aviación, fue revivir los planes de reclamar un área de 1.000 metros por 800 en la zona oeste del istmo. Sin embargo a los pocos meses el Gobernador se enteró que el general Franco estaba al tanto de la propuesta y que si las obras comenzaban sin consultarle, la respuesta española sería muy negativa.

En 1938, el general Sir Edmund Ironside ocupó el cargo de Gobernador y se decidió que el gobierno nacionalista español debería ser informado de los desarrollos.

Cuando comenzó la II Guerra Mundial aún no había aeropuerto en North Front. A estas alturas, la necesidad de un aeropuerto operativo eficiente para la Royal Navy y la RAF se había convertido en un asunto de urgencia.

Los trabajos de ampliación comenzaron a finales de 1941 con llegada del personal desde Gran Bretaña, ayudados por trabajadores españoles. Las unidades de construcción y sus equipos se establecieron en North Front y dos veces al día la zona sur del aeropuerto era evacuada para permitir el traslado de pesadas rocas procedentes de la cara noreste del Peñón y de los túneles. Cada jornada, toneladas de piedra (unas 7.500) eran lanzadas al mar para formar la extensión de la pista. Los trabajos eran tan intensivos que incluso de realizaban de noche.

En enero de 1942, se requería que los aviones volaran desde Gran Bretaña directamente a Gibraltar y desde allí se dirigieran a Egipto, algo imposible hasta que la pista alcanzara al menos los 1100 metros. Finalmente el 3 de abril los trabajos estaban concluidos.

Después de esto, el tiempo pareció paralizarse aunque no duró mucho ya que la extensión pronto se quedó pequeña para una importante operación: *Operation Torch*, los desembarcos aliados en el norte de África. Cuando esta operación comenzó en el mes de noviembre, la pista no alcanzaba los 1.500 metros. En enero de 1943, se llegaron a los 1.800 por lo que la pista estaba preparada para utilizarse en toda su extensión a partir del mes de julio.

Esta transformación, la mayoría de la población civil del Peñón no presenció, ya que fueron evacuados debido a las crecientes hostilidades.

El accidente más famoso de los ocurridos en Gibraltar durante la guerra tuvo lugar el 4 de julio de 1943. Fue el avión Liberator AL523 que llevaba a bordo al general Sikorski.

Tras la guerra, se añadieron 200 metros más a la pista en su zona oeste. Las restricciones españolas sobre el espacio aéreo alrededor de Gibraltar comenzaron en el año 1966, no se permitiría a ningún avión volar sobre territorio español si se dirigía a Gibraltar.

La carretera hacia la frontera aún cruza la pista y está controlada por luces de tráfico desde la torre de control. Su nombre original era Inundation Road y más tarde se la empezó a conocer como Carretera hacia España. En la actualidad se denomina Winston Churchill Avenue.

### **EL AERÓDROMO DE HOZGARGANTA**

Enmarcado en las obras de Organización Defensiva en el área del Estrecho de Gibraltar, efectuadas desde mayo de 1939, dentro de la estrategia del nuevo Estado, y en el contexto de la Comisión de Fortificación de la Frontera Sur<sup>1</sup>, comisión que fue dirigida por el general de brigada de artillería Pedro Jevenois Labernade, y que elaboró varios informes que dieron lugar a las obras de fortificación y artillado del Estrecho<sup>2</sup>.

Dentro de la magnitud de las obras y del uso en su construcción de mano de obra perteneciente a los batallones de trabajadores, compuestos de prisioneros republicanos podemos comprender el aeródromo de Hozgarganta, situado en el término municipal de Jimena de la Frontera. Fue denominado oficialmente Aeródromo provisional de Hozgarganta.

Su construcción data de junio de 1940, según consta en los oficios nº 480, 481, 484 y 492 al subsecretario y al jefe de la Región Militar, por lo no existía durante la Guerra Civil. Todavía en septiembre de 1940 continua en construcción y en octubre de ese mismo año ya se regulan las relaciones administrativas con los propietarios de los terrenos para regularizar su situación.

---

<sup>1</sup> La misión de esta comisión era estudiar las necesidades militares del área de influencia del Estrecho, de los alrededores de Gibraltar.

<sup>2</sup> Para ampliar información; comunicación defendida en las IX Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar. Algarbani Rodríguez, José Manuel. *Los búnkeres del estrecho y los prisioneros republicanos*. Algarbani Rodríguez, José Manuel. *Revista Almanjar*. “La represión de posguerra en el sur de España. Los batallones de Trabajadores. nº 3”, 2006.

## ***Almoraima 38, 2009***

Estaba situado a unos 10 Km. de distancia de Jimena de la Frontera, entre el río Hozgarganta y la carretera Algeciras-Jimena.

Ya en 1940 se construyeron tres barracones para alojamiento de tropa de 4x8 metros, en los cortijos próximos y en febrero de 1943 se montó otro barracón de 30x5 metros. Para facilitar las comunicaciones por carretera fueron construidas o reparadas por prisioneros republicanos la carretera de la Almoraima a San Roque y el camino de San Martín de Tesorillo a la general Cádiz- Málaga, saliendo por el puente del río Guadiaro que también fue construido en 1941.

Era una zona que tenía teléfono instalado en el Campo con la centralita en la Almoraima. Se pudo construir un pozo con un caudal de 5.000 litros de agua diarios; y en cuanto a energía eléctrica pasaba una línea de alta a 5 kms.

Con unas dimensiones de 1.300 por 600 metros tenía los pequeños obstáculos de los montes colindantes que aunque no muy altos encallaban la entrada haciéndola un poco dificultosa. También era azotado por las nieblas cuando había levante en el Estrecho. El suelo de las pistas de arenisca, aunque muy duro en verano y blando en tiempos de lluvia no se encharcaba con facilidad.

La orientación desde el aire no tenía muchas dificultades, la vega del río Hozgarganta, entre la carretera de Jimena y el ferrocarril más próximo a la estación de Castellar. Evidentemente el punto de referencia era el ferrocarril de Algeciras a Ronda, a la derecha del mismo entre la estación de Castellar y Jimena, que distaban 4 y 12 kms respectivamente. Las señales estaban marcadas en el campo de vuelo.

El aeródromo continuó como provisional al menos hasta mayo de 1955, comenzando su devolución a los propietarios de los terrenos en marzo de 1957.

### **EL AEROPUERTO DE ALGECIRAS**

Desde los primeros meses de 1958, las autoridades del Campo de Gibraltar se plantean la construcción de un aeropuerto civil en la Comarca, hasta el punto de que se estudiaron todas las posibilidades y las necesidades de la zona para incluirlas en un Plan Nacional de infraestructuras como efectivamente se hizo y se elevó al Gobierno. De este plan solo se aprobó en Consejo de Gobierno lo que se consideró más prioritario para el Estado, quedando el de Algeciras (como así se denominaba, aunque estaba en el término de Los Barrios) como otros más, para ser incluido en una segunda fase que no se llegó a materializar por problemas económicos. Los informes planteaban que sería una obra muy costosa por las características del terreno.

En 1958 es Gobernador Militar del Campo de Gibraltar Camilo Menéndez Tolosa, hombre con gran poder en el aparato del Estado franquista, llegando a ser ministro del Ejército desde 1964 a 1969. En un gabinete que pivotaba entre el vicepresidente del gobierno y jefe del Alto Estado Mayor, Agustín Muñoz Grande, el

## Comunicaciones

Ministro de Asuntos Exteriores Fernando María Castiella y Carrero Blanco como Subsecretario de la Presidencia, su interés por la construcción del aeropuerto en terrenos de la Comarca se acrecentó al comenzar Gibraltar las obras de mejora y ampliación de su aeropuerto, donde el Ministerio del Aire inglés comenzó a instalar los talleres de la RAF, y algunos hangares de los que existían junto al cementerio, al norte de la pista de aterrizaje, al lado del denominado Campo Militar Español, dejando los terrenos que ocupaban estos hangares para pista de rodaje. Una parte del proyecto consistía en hacer un túnel de acceso por tierra a Gibraltar, a través del campo de aviación, pero fue rechazado por ser imposible técnicamente su realización en aquella fecha porque a 1,80 metros de profundidad había emanaciones de agua.

Observando el desarrollo del aeropuerto de Gibraltar, se plantea junto al alcalde de Algeciras, Rafael López Correa, la posibilidad de construir un aeropuerto a seis kilómetros de distancia de Algeciras en un recodo del río Palmones, con pista total de 1500 metros, lo que permitía contar con 1.380 metros de pista útil, que con mas de 30 metros de anchura, estando presupuestado en seis millones de pesetas la obra completa.

Se trataba de la misma ubicación que había tenido el aeródromo de Los Barrios durante la Guerra Civil Española.

Otro argumento que se utilizó para presionar al Ministro del Aire, José Rodríguez y Díaz de Lecea a Carrero Blanco a través de las informaciones del Gobernador Militar del Campo de Gibraltar, fue la de intentar terminar con la dependencia económica de la Comarca con Gibraltar, en la que la construcción del aeropuerto sería muy importante ya que daría trabajo a un buen número de obreros. La situación en la Comarca se había agravado ya que la fábrica Armstrong S.A., una de las principales y escasa industrias de la Comarca, especializada en la transformación del corcho, había cerrado por falta de negocio, quedando sin trabajo centenares de obreros.

### FUENTES

Archivo General Militar del Aire. A-2082, A-12075, A-11856, A-11894, \* 975/10

Fotos Archivo General Militar del Aire.