

AERÓDROMO REPUBLICANO DE TALAMANCA DE JARAMA

Un bien patrimonial excepcional a recuperar



Figura 1. Imagen del Aeródromo republicano de Talamanca del Jarama. (Daniel Sánchez García).

Durante la Guerra Civil (1936 - 1939) proliferaron pequeños aeródromos por gran parte de la geografía española, de los cuales quiero destacar el de la fuerza aérea republicana en Talamanca de Jarama (Madrid), como ejemplo de este tipo de instalaciones y como un bien patrimonial excepcional que debe ser protegido y puesto en valor para el disfrute y conocimiento de la ciudadanía.

En los momentos inmediatos al golpe de Estado la aviación militar de la República Española permaneció estacionada en sus aeródromos habituales de Madrid y Barcelona, aviación que tuvo una limitada colaboración francesa en los primeros momentos algo que se frenó tras las presiones británicas en favor de la doctrina de “no intervención” para más tarde pasar a recibir material militar de la URSS.

El gobierno republicano fue especialmente partidario de dispersar su fuerza aérea en multitud de aeródromos para intentar dificultar su localización y evitar su destrucción.

Estos aeródromos en su mayor parte provisionales se crearon principalmente en las proximidades de los frentes de guerra los cuales fueron desmantelados casi en su totalidad tras acabar la Guerra Civil, sin embargo alguno como el de Talamanca de Jarama en Madrid ha llegado hasta nuestros días en un buen estado de conservación.



Figura 2. Imagen aérea del aeródromo de Talamanca de Jarama. (Google Earth).

Al norte de la provincia de Madrid y oeste de la provincia de Guadalajara proliferaron estos aeródromos como los de Torrelaguna, Lozoya, Lozoyuela, Algete, El Casar de Talamanca y el propio de Talamanca de Jarama los cuales eran vitales para defender los embalses y canales que suministran agua a la capital de España, y que permanecieron en manos de la República Española durante los tres años de combates.

El aeródromo de Talamanca de Jarama era el número 123 de la Primera Región Aérea -segundo sector, a este mismo sector también pertenecían los aeródromos de Barajas y Algete entre otros.



Figura 3. Campos de cultivo donde se ubicaban las dos pistas del Aeródromo de Talamanca de Jarama. (Daniel Sánchez García).

Situado en paralelo a la carretera de Ajalvir a la de Torrelaguna a Guadalajara, frente al actual kilómetro 26 de la M-103 y construido entre finales de 1936 o inicios de 1937,

estaba clasificado como eventual contando en su momento de mayor extensión con una pista de tierra apisonada, de longitud aproximada de 800 a 1000 metros y orientación norte-sur y otra de 1200 metros ligeramente desviada de ella unos quince grados hacia el suroeste si bien la configuración de las pistas del aeródromo no está clara, pues se desconocen los planos originales.

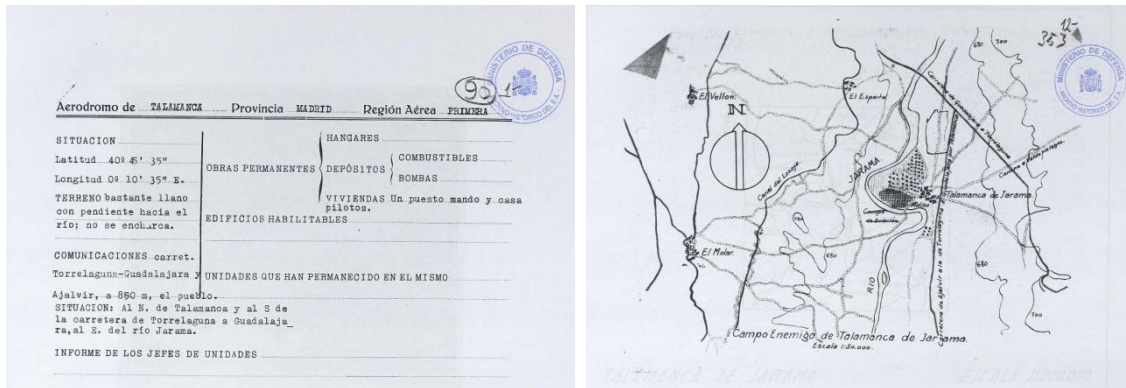


Figura 4. Documentación cartográfica elaborada por la 2ª Sección de Estado Mayor del Ejército Nacional. AHEA_A12069.

Según la bibliografía consultada no se tiene noticia de la existencia de talleres ni hangares pero si había dos edificios de ladrillo que se conservan en la actualidad, uno era la “Caseta del Cuerpo de Mando” y otra la “Caseta de Pilotos” que contemplaba más espacio, y estaba destinada a alojar al personal de tropa tal y como arroja la documentación histórica sobre el aeródromo.

Además de estas construcciones que están en grave peligro de desaparición por su estado de ruina el aeródromo tenía un refugio o búnker consistente en una galería subterránea a unos siete metros de profundidad, con dos escaleras de acceso diferentes para que el personal pudiera guarecerse en caso de bombardeo.

Según el estudio de Víctor Iniesta Plaza la galería subterránea tiene unas dimensiones de 20 m de largo, con una altura en galería de 2.5 m y una profundidad desde de 6.5 m.

Esta **Caseta de Pilotos** de planta rectangular constaba de una zona de acceso un su parte norte compuesta de una zona de entrada techada con pavimento de cemento y cantos rodados donde se encuentra un banco, una ventana y la puerta de acceso a la Caseta.



Figura 5. Imagen -en primer plano- de la Caseta de Pilotos del aeródromo republicano de Talamanca de Jarama. (Daniel Sánchez García).

En su interior estaba compuesta de dos salas o estancias; una gran sala que ocupa la práctica totalidad de la “Caseta de Pilotos” con tres ventanas en cada lateral del edificio y otra más en la fachada sur. La otra sala o habitáculo es una pequeña habitación ubicada junto a la zona de entrada.

Cabe destacar como tras una visita en noviembre de 2020 para realizar un reconocimiento visual del aeródromo y comprobar su estado de conservación se ha podido comprobar cómo la “Caseta de Pilotos” ha sufrido un grave derrumbe en uno de sus laterales entre 2017 y 2020 pues en el estudio de Victor Iniesta Plaza (2017) se puede ver como la parte a la que hacemos referencia seguía en pie.



Figura 6. Imágenes de la Caseta de pilotos del aeródromo republicano de Talamanca de Jarama. Comparativa de 2017 (Iniesta Plaza) y 2020 (Daniel Sánchez García).

Además de este grave derrumbe en esta construcción se puede ver como existe una grave grieta en su parte sur, en la zona donde se ubicada una ventana existiendo un grave riesgo de colapso.

En el acceso principal a la misma se puede ver como se conserva el suelo original con pequeños cantos rodados y cemento y un banco realizado en ladrillo, sobre él se sitúa una ventana y parte de un muro que si no se toman acciones de consolidación de forma urgente se va a caer de forma inminente provocando un daño evitable en este conjunto de gran valor patrimonial.



Figura 7. Imágenes de la “Caseta de Pilotos”. (Daniel Sánchez García).

Cabe mencionar como esta “Caseta de Pilotos” tenía enlucido su interior con yeso blanco, el cual se conserva en diferentes zonas del mismo.

Además de que para una futura intervención de rehabilitación y puesta en valor del aeródromo esta estructura tiene tanto en el interior como en los alrededores los ladrillos macizos originales que se han ido derrumbando con el paso del tiempo pudiéndose reutilizar para dichas acciones. Sin embargo en las visitas realizadas no se han encontrado restos del tejado a dos aguas de la estructura, desconociéndose qué tipo de teja se utilizó.



Figura 8. Imágenes del interior de la Caseta de Pilotos. (Daniel Sánchez García).

En cuanto a la **“Caseta del Cuerpo de Mando”** está en un estado de ruina similar a la “Caseta de Pilotos” sin embargo debido a su menor tamaño ha llegado hasta nuestros días en mejor estado de conservación.

De planta rectangular tiene una puerta de acceso en su fachada norte y una ventana en cada fachada.

Curiosamente la terminación de las ventanas y puertas es mediante un dintel de ladrillo realizando una forma semicircular en su colocación (sin utilización de vigas de metal) en contraposición a las ventanas y puertas de la “Caseta de Pilotos” los cuales tienen un dintel de ladrillo de forma rectilínea colocados a sardinel o apoyados sobre vigas de hierro en el caso de la zona de acceso debido a su longitud.

Esta “Caseta del Cuerpo de Mando” tiene dos estancias, una inmediata a la entrada que dispone de tan solo una ventana hacia el exterior, frente a ella una un tabique con una puerta de entrada a la otra estancia.

Esta última estancia de tamaño algo menor curiosamente tiene una ventana en cada lateral.

Igualmente en su interior vemos un enlucido de yeso blanco y no hay restos de tejado a dos aguas que debió tener. Mencionar que además tienen dos pequeñas ventanas circulares en sus lados este y oeste.

En cuanto a su conservación existen diferentes grietas de gravedad que van desde la parte superior del muro hacia el vano de la ventana (sur) y otra en el vano de la puerta de acceso.



Figura 9. Imágenes de la “Caseta del Cuerpo de Mando”. (Daniel Sánchez García).

Por último el conjunto se compone de una “**Galería subterránea**” haciendo las funciones de un búnker o refugio en caso de bombardeo.

Debido a su prohibición y peligrosidad no se ha podido acceder a su interior para comprobar el estado de esa parte de la galería.



Figura 10. Imagen de la entrada sur de la galería subterránea y de un respiradero. (Daniel Sánchez García).

Esta galería tiene unas dimensiones de 20 m de largo, con una altura en galería de 2.5 m y una profundidad desde de 6.5 m. y consta de dos escaleras de acceso (norte y sur) así como de dos respiraderos próximos a estas. Cabe destacar la poca profundidad de la galería subterránea que realizada con una bóveda de medio punto sobresale sobre el terreno, viéndose perfectamente el montículo que deja esta construcción sobre la superficie.



Figura 11. Imagen del montículo que deja en la superficie la galería subterránea. (Daniel Sánchez García).

Su estado de conservación estructuralmente parece encontrarse en muy buen estado tal y cómo se desprende del estudio realizado por Victor Iniesta Plaza en 2017 y de la inspección visual realizada para este pequeño trabajo.

Tan sólo tendría pequeños daños en sus accesos, principalmente en el situado más al norte así como en el respiradero ubicado más próximo a esta entrada.



Figura 12. Imagen de uno de los respiraderos de la galería subterránea. (Daniel Sánchez García).

A pesar de su aparente buen estado está en completo abandono tal y como se ha podido comprobar existe vegetación en estado salvaje (principalmente zarzas) que cubre gran parte de los dos accesos a la galería y como en al menos una de ellas existen desperdicios y basura de diferente índole desde neumáticos a restos de uralita (amianto).





Figura 13. Imágenes de las escaleras de acceso –arriba/norte y abajo/sur- a la galería subterránea. (Daniel Sánchez García).

En cuanto a la propiedad de la zona donde se encuentra el aeródromo se desconoce si es de propiedad pública o privada si bien todo parece indicar a que se encuentra en diferentes parcelas de titularidad privada repartidas de la siguiente manera:

- La “Caseta de Mando” se encuentra en la Parcela 193 - Polígono 2 y Referencia Catastral 28145A002001930000IU.
- La “Caseta de Pilotos” y la “Galería Subterránea” se encuentra en la Parcela 194 - Polígono 2 y Referencia Catastral 28145A002001940000IH.
- La escalera de acceso norte a la “Galería Subterránea” y parte de esta se encuentra en la Parcela 199 - Polígono 2 y Referencia Catastral 28145A002001990000IG.

Además sería necesario habilitar un camino de acceso desde el Camino del Cubillo (en su cruce con la M-103) en paralelo a la carretera con el aeródromo para hacer accesible el bien patrimonial de forma peatonal mediante un ramal de 350 metros.

Por ello y para facilitar la inversión pública así como para rehabilitar y poner en valor este bien patrimonial sería necesario impulsar un proceso de expropiación de una área suficiente entorno a las infraestructuras existentes así como de un camino de acceso.



Figura 14. Vista aérea del Aeródromo de Talamanca de Jarama y división parcelaria de la zona según la Dirección General del Catastro. (Sede Electrónica del Catastro).

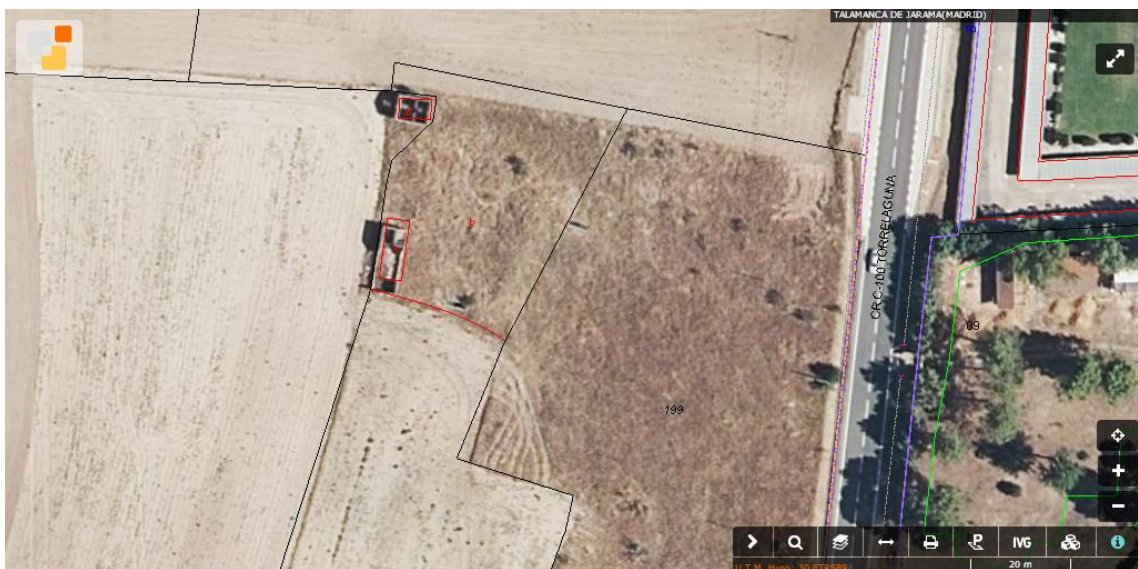


Figura 15. Vista aérea detalle del Aeródromo de Talamanca de Jarama y división parcelaria de la zona según la Dirección General del Catastro. (Sede Electrónica del Catastro).

Además este bien debe ser protegido definitivamente como Bien de Interés Patrimonial (BIP) por parte de la Comunidad de Madrid dentro de la actual Ley 3/2013 de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

Cabe mencionar que esta propia ley en su Disposición Transitoria Primera estableció la obligación para los Ayuntamientos de completar o elaborar sus catálogos de bienes y espacios protegidos en el plazo de un año, pormenorizando una serie de bienes que quedaban sometidos a la protección específica de la Ley hasta la aprobación de dichos catálogos.

Algo que en este caso desconocemos si se ha producido, si bien el plazo era imposible para los ayuntamientos.

Esta misma Disposición Transitoria Primera afirma que *“En tanto no se apruebe por parte de cada ayuntamiento su Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos y se otorgue una adecuada protección a este nuevo tipo de bienes, quedaron sometidos al régimen previsto para los Bienes de Interés Patrimonial (BIP), los siguientes inmuebles... Fortificaciones de la Guerra Civil española”*.

Es decir de acuerdo con esa Disposición, las fortificaciones de la Guerra Civil española están sujetas al régimen de protección previsto para los Bienes de Interés Patrimonial de forma transitoria, hasta que se produzca su incorporación a los catálogos de bienes y espacios protegidos de los ayuntamientos.

Por tanto el Aeródromo de Talamanca de Jarama es un BIP (de forma transitoria) en la actualidad sino se protegió previamente por parte del Ayuntamiento de Talamanca de Jarama pudiendo formar parte del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid (INPHIS).

Si bien sería interesante conocer a fondo que entiende dicha ley por “fortificaciones” pues parece un término que pretende aunar trincheras, búnkeres, fortines, nidos de ametralladoras, galerías subterráneas, etc pero habría que revisar si un aeródromo como este entra en dicha categoría.

Volviendo a la historia del aeródromo probablemente como apunta Juan Pedro Esteve pudieron existir otros edificios precarios de madera o incluso de tela (pudiendo ser de gran interés una intervención arqueológica) con la intención de despistar a los aviones de reconocimiento enemigos aunque finalmente estos vuelos lo identificaron como aeródromo y el bando sublevado tuvo conocimiento de su existencia tal y como la demuestra el documento *“Aeródromos Enemigos del Centro”* por parte del “Estado Mayor del ejército nacional” a finales de 1938 considerando a este aeródromo como semipermanente y cuyos datos ofrecen unas medidas aproximadas de las pistas siendo una de ellas de 970 m de largo y 500 m de ancho, aunque en otro croquis aparecen dos pistas de 1200x240 separadas aproximadamente unos 15º.



Figura 16. Panorámica de la zona donde se ubicaban las dos pistas del Aeródromo de Talamanca de Jarama. (Daniel Sánchez García).

En Talamanca tal y como apunta Juan Pedro Esteve hubo destinados aviones de al menos dos escuadrillas, la 20ª Escuadrilla Independiente, y la 50ª Escuadrilla, albergando hasta 20 aeronaves. Ambas escuadrillas estaban dotadas con aviones rusos Polikarpov R-Z, biplazas conocidos como “Natacha”. La 50ª Escuadrilla estaba integrada en gran parte por pilotos españoles entrenados en la URSS, y estuvo en Talamanca durante varios meses de 1937 al mando del capitán, luego comandante, Isidoro Jiménez García, más tarde fue reubicada en Alcantarilla (Murcia).

Los “Natachas” de Talamanca se utilizaron para asegurar el dominio republicano en los estratégicos valles del Jarama y el Lozoya y atacar posiciones franquistas en la parte occidental de la Sierra, y combatieron sobre Las Rozas, Brunete, Villaviciosa de Odón, Sevilla la Nueva y otros municipios de esas comarcas.

Al terminar la guerra, el Ejército del Aire estimó innecesario el aeródromo de Talamanca, pues ya disponía de otros y los terrenos se revirtieron a sus antiguos propietarios civiles.

Más de ochenta años después de su abandono hoy partes del mismo siguen en pie suponiendo una oportunidad excepcional por salvaguardar y poner en valor un bien patrimonial excepcional en la Comunidad de Madrid.

Por ello tanto el Ayuntamiento de Talamanca de Jarama como la Comunidad de Madrid deben de acometer primeramente obras de urgencia para la consolidación de las estructuras existentes y evitar que sigan destruyéndose al tiempo que deben de impulsar un proyecto de recuperación del aeródromo por su innegable valor histórico y patrimonial que además puede suponer un reclamo turístico muy importante para el municipio de Talamanca del Jarama que unido al ingente patrimonio histórico del que dispone puede suponer un revulsivo económico y social para el municipio.

Ideas y Propuestas.

- Apuntalar y realizar actuaciones de urgencia para consolidar las infraestructuras del aeródromo.
- Vallar la zona entorno al aeródromo para evitar posibles actos vandálicos y/o incívicos previo acuerdo con los posibles propietarios de las diferentes parcelas.
- Que las estructuras y parte del entorno inmediato así como un camino de acceso del aeródromo pasen mediante el procedimiento legal pertinente a ser de titularidad pública facilitando su puesta en valor como un bien patrimonial.
- Impulsar estudios históricos y arqueológicos del Aeródromo de Talamanca de Jarama.
- Proteger legal y definitivamente el Aeródromo de Talamanca de Jarama como BIP.

Daniel Sánchez García

[Twitter](#) e [Instagram](#): @bolo_dsg

BIBLIOGRAFIA

ESTEVE, Juan Pedro. Aeródromo de la Guerra Civil en Talamanca de Jarama. La Gatera de la Villa. Número 32. ISSN: 1989-9181. 2008.

INIESTA PLAZA, Víctor. Modelización 3D del Aeródromo de Talamanca del Jarama. Trabajo de Fin de Grado en Ingeniería Geomática y Topografía de la Universidad Politécnica de Madrid, enero de 2017.

MUÑOZ HERAS, Manuel. La Aviación 1936-1939. Editorial Libro Hobby Club, Madrid, 2010.

GARCIA VALERO, Miguel Ángel; BAQUEDANO BELTRAN, Isabel y PASTOR MUÑOZ, Francisco Javier. Plan Regional de fortificaciones de la Guerra Civil (1936-1939) de la Comunidad de Madrid. Consejería de Cultura, Turismo y Deportes Dirección General de Patrimonio Cultural.