

# *Anales* COMPLUTENSES

VOLUMEN XXXII  
(2020)

ISSN: 0214-2473



Institución de Estudios Complutenses  
Alcalá de Henares

## *Anales Complutenses XXXII - 2020*

### **Dirección / Editors**

F. Javier GARCÍA LLEDÓ (IEECC)

### **Consejo Editorial / Publications Comitee**

Sandra AZCÁRRAGA CÁMARA (U. Autónoma de Madrid - Museo Arqueológico Regional)

Luis GARCÍA GUTIÉRREZ (Academia de San Dámaso)

Jorge GONZÁLEZ GARCÍA- RISCO (Universidad de Alcalá de Henares - IEECC)

Pilar LLEDÓ COLLADA (IEECC)

Germán RODRÍGUEZ MARTÍN (Museo Nacional de Arte Romano de Mérida)

José VICENTE PÉREZ PALOMAR (Ayuntamiento de Alcalá de Henares)

### **Comité Científico / Advisory Boards**

Enrique BAQUEDANO PÉREZ (Museo Arqueológico Regional. Comunidad de Madrid)

Julia BARELLA VIDAL (Universidad de Alcalá - Escuela de Escritura)

Helena GIMENO PASCUAL (Universidad de Alcalá - Centro CIL II)

Alberto GOMIS BLANCO (Universidad de Alcalá)

Ángela MADRID Y MEDINA (CECEL-CSIC)

Miguel Ángel MANZANO RODRÍGUEZ (Universidad de Salamanca)

Antonio MARTÍNEZ RIPOLL (Universidad de Alcalá)

Wifredo RINCÓN GARCÍA (CSIC)

Peter ROTENHOEFER (Kommission für Alte Geschichte und Epigraphik. Munich)

Esteban SARASA SÁNCHEZ (Universidad de Zaragoza)

### **Edita:**

Institución de Estudios Complutenses

PALACIO LAREDO

Paseo de la Estación, 10

28807 - Alcalá de Henares (Madrid)

Teléfono: 918802883 - 918802454

Correo electrónico: [ieecc@ieecc.es](mailto:ieecc@ieecc.es)

*Anales Complutenses* es una revista anual, editada por la Institución de Estudios Complutenses, que tiene como objetivo publicar artículos originales y recensiones con una cobertura temática amplia, aunque especialmente centrados en la historia de Alcalá de Henares y su entorno. Fue fundada en 1987 y, desde este año 2014 está bajo la dirección de Francisco Javier García Lledó. Está abierta a todos los investigadores que deseen utilizar sus páginas para dar a conocer sus trabajos y estudios. Los artículos recibidos son examinados tanto por el Consejo Editorial como por el Comité Científico, los cuales deciden sobre el interés de su publicación. **Los autores deben ajustarse estrictamente en la presentación de sus trabajos a las normas de presentación incluidas al final de este volumen.**

Las opiniones y hechos consignados en los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores. La IEECC no se hace responsable, en ningún caso, de la credibilidad, veracidad, autenticidad y originalidad de los trabajos

Reservados todos los derechos: ni la totalidad ni parte de esta Revista pueden reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación o sistema de recuperación, sin permiso. Cualquier acto de explotación de sus contenidos precisará de la oportuna autorización.

Imprime:

Solana e hijos Artes Gráficas, S.A.U.

ISSN: 0214-2473

D.L: M-22933-1987

## ÍNDICE

Presentación  
LLEDÓ COLLADA, Pilar 7-8

Introducción a este número  
GARCÍA LLEDÓ, Francisco Javier 9

## ESTUDIOS

*Los criterios técnicos aplicados por la universidad de alcala a la restauración de sus colegios históricos (1985 - 2020)*  
DE LA QUINTANA GORDON, José Luis 13-54

*Un estudio comparativo del experimentalismo en los personajes principales de la modificación de Michel Butor y Rayuela de Julio Cortázar*  
ABIDI, Yakoub 55-66

*El Cristo de la Agonía: Escultura de los clérigos regulares menores en Alcalá de Henares, vulgo caracciolos*  
CANO SANZ, Pablo 67-85

*La construcción de la base aérea de Torrejón*  
DE DIEGO PAREJA, Luis Miguel 87-121

*El venerable padre Juan Eusebio Nieremberg S.J.*  
DÍAZ RISCO, Juan 123-148

*Jerónimo Román de la Higuera y los falsos cronicos*  
DÍAZ RISCO, Juan 149-167

*Una familia prieguense afincados en Alcalá de Henares. Los ceballos merino*  
FERNÁNDEZ LÓPEZ, Rafael 169-203

<i>Valderrivas, la cementera de Vicálvaro</i> GONZÁLEZ GÁLVEZ, Valentín; VICENTE POZA, Francisco; ELOLA RAMÓN, Juan Julián y SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ, Lourdes	205-237
<i>Los alcaldes republicanos de Alcalá y su desgraciado destino</i> LLEDÓ COLLADA, Pilar	239-267
<i>La facultad de medicina en la universidad de Alcalá en el siglo XVI</i> MARTÍNEZ MARCOS, Alfonso Jesús	26-298
<i>Las cofradías del partido de Alcalá en la encuesta general del Conde de Aranda (1770)</i> SÁNCHEZ MOLTÓ, M. Vicente	299-333
<i>La población de Alcalá de Henares según el censo de 1923</i> SALAS OLIVÁN, José Luis	335-358
<i>La población de Alcalá de Henares según el censo de 1923 (II)</i> SALAS OLIVÁN, José Luis	359-390
<i>Un reloj de Canseco en el Encin. Breve historia de un reloj decimonónico en la comarca de Alcalá de Henares</i> VÁZQUEZ MADRUGA, M <sup>a</sup> Jesús	391-408
<b>ACTIVIDAD INSTITUCIONAL</b>	
Memoria de actividades	409-414
<b>LISTADO DE MIEMBROS DE LA INSTITUCIÓN</b>	415-418
<b>NORMAS GENERALES PARA COLABORADORES</b>	419-428

# LA CONSTRUCCIÓN DE LA BASE AÉREA DE TORREJÓN

Luis Miguel de Diego Pareja

*Profesor-Tutor de la UNED Centro Asociado de Burgos.*

*Institución de Estudios Complutenses.*

## RESUMEN

Tras el final de la II Guerra Mundial y el aislamiento internacional al que fue sometido el régimen político español, el comienzo de la Guerra Fría y la división del mundo en dos bloques, propició que Estados Unidos se acercara al gobierno de Franco, alcanzando una serie de acuerdos de cooperación, entre los que destacaron la ayuda económica y militar prestada por los norteamericanos a España, a cambio del emplazamiento de una serie de bases y otras instalaciones menores militares en suelo español.

En este artículo analizamos la construcción de la Base Aérea de Torrejón, las empresas que participaron, las instalaciones que se construyeron y como influyó en las localidades de su entorno.

**Palabras clave:** *Relaciones España-Estados Unidos; Historia de la Aviación en España; Franquismo.*

## ABSTRACT

After the end of the Second World War and the international isolation to which the Spanish political regime was subjected, the beginning of the Cold War and the division of the world into two blocs, led the United States to approach the Franco government, reaching a series of cooperation agreements, including economic and military aid provided by the Americans to Spain, in exchange for the location of bases and other minor military installations on Spanish soil.

In this article we analyze the construction of the Torrejón Air Base, the companies that participated, the facilities that were built and how it influenced in the surrounding localities.

**Keywords:** *Spanish-United States Relations; History of Aviation in Spain; Franquismo.*

## 1. ANTECEDENTES

La Base Aérea de Torrejón está emplazada en el curso inferior del valle del río Henares, uno de los lugares de la geografía española, junto a Cuatro Vientos, más unido a los orígenes de la Aviación española.

Los primeros antecedentes se remontan a 1896, con la creación del Servicio de Aerostación en Guadalajara<sup>1</sup>. El 28 de febrero de 1913 se creó el Servicio de Aeronáutica Militar, con las ramas de Aerostación con sede en Guadalajara, y Aviación en Cuatro Vientos, donde se había construido el primer aeródromo militar en 1911.

Poco después, el Ayuntamiento de Alcalá solicitó al Ministerio de la Guerra la instalación de un aeródromo dedicado a tareas de enseñanza, complementario al de Cuatro Vientos, en los terrenos del Campo del Ángel, donde llevaban a cabo su adiestramiento los regimientos de Caballería acantonados en la ciudad<sup>2</sup>. El 1 de septiembre de ese mismo año de 1913, fue inaugurado el nuevo aeródromo-escuela de pilotos<sup>3</sup>.

El mal estado del terreno del aeródromo del Campo del Ángel, unido a lo limitado de su extensión y la dificultad de su ampliación, hizo que, en 1926, el Ministerio de la Guerra se planteara su cierre. Para evitarlo, el Ayuntamiento alcalaíno comenzó a realizar gestiones para adquirir unos terrenos situados al nordeste de la ciudad, junto a la carretera de Meco, con el fin de emplazar allí un nuevo aeródromo<sup>4</sup>.

El 29 de enero de 1929, fue aprobado el “proyecto de campo de vuelos para prácticas de instrucción en la Escuela de Aviación de Alcalá de Henares, comprendido entre la carretera de Alcalá a Meco y el ferrocarril, debiendo extenderse en dirección paralela a éste, en una extensión de 1.500 metros en

---

<sup>1</sup> Por Real Decreto de 15 de diciembre de 1884 se creó el Servicio de Aerostación Militar, asignado a la 4ª Compañía del batallón de telégrafos. La Ley de 17 de diciembre de 1896 creó el Servicio de Aerostación independiente, que se instaló en el cuartel de San Carlos en Guadalajara, construyéndose un polígono de prácticas junto al río Henares. (Yániz, 2010: 4-21).

<sup>2</sup> En fechas tan tempranas como 1866, aparecen referencias a la utilización de los terrenos del Campo del Ángel para prácticas de tiro de la Caballería, concretamente del Regimiento de la Princesa, 2º de Húsares; Archivo Municipal de Alcalá de Henares (=AMAH) *Militar*. Leg. 789/1. Para mantener la Caballería en la ciudad, en 1886, el Ayuntamiento acordó contribuir al pago del arrendamiento de los mismos terrenos junto al Ministerio de la Guerra. *Gaceta Complutense*, 9 (4 de marzo de 1886): 132.

<sup>3</sup> Para ampliar lo relativo a la historia de este aeródromo: (Ballesteros, 2014) y (Sánchez / Rodrigo, 2013).

<sup>4</sup> Una historia ilustrada de este aeródromo: (Rubio, 2015).

dirección normal a la vía férrea, y de unos 4 kilómetros en dirección normal a la anterior”<sup>5</sup>.

Al estallar la Guerra Civil, en 1936, todos los aeródromos cercanos a Madrid quedaron en poder de la República. El rápido avance de las tropas nacionales procedentes de Andalucía, provocó que los de Cuatro Vientos y Getafe fueran desalojados, y únicamente se utilizaran Alcalá y Barajas. La concentración de aviones en ambos aeropuertos propiciaba que se convirtiesen en blanco fácil de los bombardeos de la aviación enemiga, lo que llevó a los dirigentes republicanos a la creación de diversos aeródromos eventuales en la zona: Azuqueca, Campo Soto, Algete, Campo Real e incluso el mismo Torrejón, que junto a Barajas y Alcalá, se convirtieron en base de los cazas y bombarderos republicanos<sup>6</sup>.

Tras la Guerra fue clausurado el aeródromo del Campo del Ángel, quedando únicamente en servicio el de la carretera de Meco, bautizado como “Barberán y Collar”. La construcción de la Base de Torrejón supuso la paulatina disminución de la actividad del aeródromo complutense, hasta que, el 3 de diciembre de 1965, fue cerrado definitivamente al tráfico aéreo, aunque se mantuvo un destacamento para custodiar las instalaciones hasta el 25 de marzo de 1969<sup>7</sup>.

En Torrejón se construyeron dos aeródromos eventuales, uno se encontraba situado en los terrenos de la actual Base Aérea, en la zona denominada de “Carramolino” y el otro al sur del pueblo, en el Soto de Aldovea, cercano a la carretera de Mejorada.

En la posguerra, la localidad de Torrejón fue sede de una unidad del recién creado Ejército del Aire, concretamente, se alquiló el castillo y la finca del Soto de Aldovea<sup>8</sup> para instalar los servicios de Defensa Química e Información Antiaeronáutica y un polvorín de Aviación. Allí permanecieron hasta 1941, año en que fueron trasladados al aeródromo de Ávila<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> Diario Oficial del Ministerio del Ejército (=DOE), 24 y Boletín oficial de la Provincia de Madrid (=BOPM), 81 (5 de abril de 1929).

<sup>6</sup> Las referencias a estos campos de aviación, en Archivo Histórico del Ejército del Aire (=AHEA); A-123 y A-2088.

<sup>7</sup> AHEA; A-1127-1.

<sup>8</sup> AHEA; A-4763.

<sup>9</sup> AHEA; A-2877. Este castillo-palacio, propiedad de los arzobispos de Toledo desde la Reconquista, fue adquirido a su cuñado, el cardenal Borbón, por Godoy, que posteriormente lo vendió a Carlos IV. En 1865 fue desamortizado y vendido a un particular; Archivo General de Palacio (=AGP), *Administrativa*. Carp. 10.113/20 y Carp. 15.994/4. Está situado en la margen derecha del río Henares, cerca del cruce con la carretera de Loeches.

## 2. AERÓDROMO DEL INTA EN TORREJÓN

Finalizada la Guerra, y poco después del nacimiento del Ejército del Aire, en mayo de 1942, se aprobó un Decreto creando el Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica<sup>10</sup> “un organismo nacional llamado a promover el estudio y la investigación aeronáutica”, dependiente del Ministerio del Aire<sup>11</sup>. La disposición ordenaba, además, en su artículo 4º, la creación de “un campo de experimentación en vuelo”<sup>12</sup>.

Por un nuevo Decreto, de octubre de 1942<sup>13</sup>, se declaró de utilidad pública y de urgencia la expropiación de terrenos situados en los términos de Torrejón de Ardoz, Ajalvir y Paracuellos del Jarama, para la instalación del campo de vuelo citado<sup>14</sup>. En 1945 comenzaron los trabajos “para remover nada menos que un millón doscientos mil metros cúbicos de tierra, y dejar las novecientas noventa hectáreas de terreno como la palma de la mano”<sup>15</sup>. La extensión de este aeródromo era de cuatro por tres kilómetros<sup>16</sup>.

En abril de 1945 se aceleraron los trabajos, con cerca de 800 obreros que movían cada día entre 2.000 y 2.500 metros cúbicos de tierra. A pesar de ello, en febrero de 1947 todavía no había terminado la explanación de los terrenos por falta de maquinaria, quedando a la espera de que finalizaran las obras de Barajas para poder utilizar la que se estaba empleando allí.

También en 1945 comenzaron los trabajos de construcción de los principales edificios, concretamente el hangar y la nave de ensayos para motores, diseñados por Eduardo Torroja<sup>17</sup>, obras maestras de la ingeniería española de posguerra. Este hangar, que actualmente se encuentra en perfecto estado, es utilizado por el Centro Logístico de Armamento y Experimentación (=CLAEX), tiene una planta rectangular de 182,88 x 47,28 m, con sólo un punto de apoyo, que proporciona una nave muy diáfana, especialmente útil para maniobrar con aeronaves (un gálibo útil de 9 metros)<sup>18</sup>.

---

<sup>10</sup> Para la historia del INTA: (Sánchez, 1997).

<sup>11</sup> AHEA; M-1119.

<sup>12</sup> Decreto de 7 de mayo de 1942; Boletín Oficial del Ejército (=BOEJ), 141: 3.530-3.531.

<sup>13</sup> Decreto de 14 de octubre de 1942 (BOEJ, 296): 8.471-8.472.

<sup>14</sup> Este nuevo campo de vuelo no tenía nada que ver con el existente durante la Guerra Civil, que no pasó de ser un aeródromo eventual.

<sup>15</sup> AHEA; A-5210.

<sup>16</sup> ABC (17 de junio de 1945): 15.

<sup>17</sup> Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (=CEDEX); *Archivo Eduardo Torroja Miret*. ETM-275 y ETM-298.

<sup>18</sup> Torroja diseñó una cubierta formada por estructura metálica, con correas del mismo

Así mismo, se encargó al ingeniero Carlos Fernández la construcción de otro hangar para las labores de taller de montaje. Dadas las dificultades para conseguir materias primas, las obras de los hangares no se terminaron hasta diciembre de 1946 (Sánchez / Fernández, 1951).

### 3. CONVENIOS HISPANO-NORTEAMERICANOS<sup>19</sup>

Finalizada la II guerra Mundial, con la derrota de las potencias del Eje, la alianza entre los países occidentales y la URSS, que había sido meramente circunstancial, saltó por los aires. A pesar del aislamiento internacional al que se había sometido a España, parte de la clase dirigente de los Estados Unidos no veía con malos ojos la posibilidad de llegar a algún tipo de acuerdo con nuestro país. El mismo pensamiento tenían los altos mandos del ejército norteamericano, dada la ubicación geoestratégica de la Península. No obstante, la situación política hacía inviable la posibilidad de acuerdos multilaterales o incluso bilaterales.

El aumento de la tensión entre la URSS y los EE.UU. en 1947, y los sucesos de Checoslovaquia y el bloqueo de Berlín al año siguiente, supusieron un giro en la política norteamericana hacia España. La radicalización del mundo en dos bloques y el anticomunismo del régimen español, limaron las reticencias de algunos políticos norteamericanos, que entablaron negociaciones formales para establecer unos acuerdos militares de cooperación mutua.

En noviembre de 1947, los EE.UU., se opusieron en las Naciones Unidas a una nueva condena del régimen español y a la imposición de nuevas sanciones. En 1948 Francia reabrió su frontera con España y se comenzaron a firmar acuerdos con países occidentales. Ese mismo año, las autoridades españolas tuvieron noticia de los primeros intentos para la formación de la OTAN<sup>20</sup>. Sin embargo, hubo que esperar al comienzo de la guerra de Corea<sup>21</sup>,

---

material y chapa de fibrocemento, a cuatro aguas. Las fachadas del hangar debían estar construidas con muro de fábrica con ventanales de estructura metálica en los lados mayores, solera y elementos auxiliares de hormigón armado y cimentación de hormigón en masa y armado

<sup>19</sup> La correspondencia con los agregados sobre este asunto, en AHEA; N-66-1; N-66-3; N-67-3; N-67-2; N67-1; N-953-72.

<sup>20</sup> El Tratado de Washington, que dio origen a la OTAN, se firmó el 4 de abril de 1949.

<sup>21</sup> El 25 de junio de 1950, Corea del Norte invadió la del Sur, dando comienzo al primer enfrentamiento bélico de la Guerra Fría.

en 1950, para que las Naciones Unidas revocaran las condenas contra España<sup>22</sup> y los embajadores regresaran a nuestro país.

En julio de este año, Franco se entrevistó con el almirante Forrest Sherman, jefe de Operaciones Navales norteamericanas, y ardiente defensor de la cooperación con España. En 1952, el general Vigón y Jaime Argüelles, por parte española, y el general August Kissner, de la Fuerza Aérea norteamericana, y George Trian, del Mutual Security Agency Economic Group, comenzaron las negociaciones con el fin de llegar a un acuerdo para el establecimiento de bases americanas en España, y otras facilidades militares, a cambio de compensaciones de carácter militar y económico.

Tras la victoria de Eisenhower en las elecciones presidenciales de ese año de 1952, las conversaciones se aceleraron. El 26 de septiembre de 1953, los ministros de Asuntos Exteriores de ambos países firmaron el Pacto de Madrid, que recogía los acuerdos de relación económica-militar entre Estados Unidos y España.

Se firmaron tres convenios<sup>23</sup>: Defensivo, de Mutua Defensa y de Ayuda Económica. Por el primero de ellos, los Estados Unidos se comprometían a suministrar a España diverso material de guerra para contribuir a la mejor defensa del país y la mejora de sus fuerzas armadas y navales. A cambio, el gobierno español autorizaba a los norteamericanos a desarrollar, mantener y utilizar una serie de instalaciones militares, juntamente con el ejército español. El Convenio especificaba que esas zonas de utilización conjunta quedarían bajo pabellón y mando español. Por el Convenio de Ayuda Económica, el gobierno norteamericano se obligaba a facilitar ayuda técnica y económica para el desarrollo de la industria de defensa y adquisición de armamento. Finalmente, el Convenio de Mutua Defensa recogía el compromiso del gobierno español de asistir al norteamericano, para la defensa de la paz y seguridad internacional. Por su parte, los estadounidenses dejaban abierta la posibilidad de cooperar con España en caso de peligro para nuestro país, pero dejando muchas salvaguardias, como se vería con la guerra de Ifni y Sahara en 1957.

Como hemos señalado, por el Convenio defensivo, España se comprometía a facilitar el asentamiento de instalaciones y fuerzas norteamericanas en una serie de lugares, a determinar en futuras negociaciones. En los desarrollos posteriores, se firmaron 26 acuerdos de procedimiento para regular temas tan importantes como impuestos de

---

<sup>22</sup> Asamblea General de la ONU de 4 de noviembre de 1950.

<sup>23</sup> Entre la abundante bibliografía sobre este tema, vid.: Viñas (1981); Jarque (1998); Piñeiro (2006).

mercancías, jurisdicción de los militares americanos en España, etc., así como los lugares donde debían ubicarse las unidades e infraestructuras militares. Se especificaron cuatro bases aéreas, Zaragoza, Torrejón, San Pablo y Morón; una base aeronaval, Rota, distintas unidades menores para vigilancia aérea, comunicaciones o logísticas, y un oleoducto que uniría todas las bases, que partiendo de Rota tendría su estación final en Zaragoza, con un presupuesto inicial para todas ellas de 394.300.000 dólares.

Como consecuencia de estos pactos se realizaron obras en territorio español con una extensión de más de 7.000 hectáreas, y un volumen de trabajo conjunto, entre norteamericanos y españoles, mayor al que fue necesario para la construcción del Canal de Panamá (Salazar, 2018: 105).

#### 4. CONSTRUCCIÓN DE LA BASE AÉREA DE TORREJÓN

Durante la visita del secretario del Aire norteamericano, Harold Talbott<sup>24</sup>, a España el 29 de octubre de 1953, tuvo lugar la elección de los lugares donde se iban a instalar las bases norteamericanas. Durante su estancia en nuestro país, Mr. Talbott, examinó los aeródromos del INTA en Torrejón, Sanjurjo y Valenzuela en Zaragoza, El Coper, Morón y San Pablo en Sevilla y, desde el aire, la zona entre Jerez y Cádiz<sup>25</sup>.

En principio se decidió la construcción de las bases en Torrejón, Zaragoza y El Coper, aunque la cercanía de este lugar al Guadalquivir y los riesgos de inundación, hicieron, posteriormente, que los americanos se decidieran por Morón y San Pablo. Por lo que respecta a la elección del campo de vuelo de Torrejón, los motivos fueron fundamentalmente tres (J.J.U., 1958: sp.):

- La cercanía a Madrid, la facilidad de comunicaciones y de abastecimiento de aguas: Los accesos a la base son cómodos y practicables, debido a su proximidad a la carretera general y al ferrocarril. El abastecimiento de agua es relativamente fácil y su drenado y protección contra los efectos erosivos de las aguas pluviales, no solamente no presentan dificultad, sino que la base se

---

<sup>24</sup> Estuvo acompañado de los generales Kisnerr, jefe del Grupo Militar Conjunto y Washrbourne, director de instalaciones de la USAF, liderando a un nutrido grupo de militares, ingenieros y técnicos norteamericanos.

<sup>25</sup> LVG (=LVG) (30 de octubre de 1953): 8.

hallará difícilmente inundada aun estando en una zona muy llana y próxima al río Jarama”.

- Las condiciones meteorológicas: “Por estar situada en un paraje llano y descubierta en una gran extensión, está sometida a las condiciones meteorológicas propias y características de la meseta castellana, sin que presente ningún inconveniente su aproximación, ya que la mayor parte del año goza de una gran visibilidad y cielo descubierta”.
- El tipo de suelo: “El terreno no ofrece mayor inconveniente altimétrico o geológico, pues está constituido por un terreno aluvial, de tipo lacustre, en cuyo banco superficial abundan las arcillas, gravas y arenas. Por sí mismo, el suelo constituye una buena base de sustentación. En las cercanías a las obras se pueden abrir zanjas o préstamos para obtener los materiales de relleno o áridos necesarios para la construcción de pistas, plataformas de estacionamiento y edificios auxiliares”.

Fue preciso llevar a cabo la expropiación de terrenos para ampliar el pequeño aeródromo existente, casi todos ellos en el término municipal de Torrejón, aunque también afectaron, en menor medida, a los de Ajalvir y Alcalá de Henares. Esta labor correspondió al Ejército del Aire, que también se hizo cargo del pago de las indemnizaciones a los propietarios afectados<sup>26</sup>. Para llevar a cabo la expropiación se hicieron cinco particiones: zona Este, en el Ayuntamiento de Alcalá<sup>27</sup>; zona Este de la carretera de Torrejón a Ajalvir, en el Ayuntamiento de Torrejón<sup>28</sup>; zona Oeste de la carretera de Torrejón a Ajalvir, en el Ayuntamiento de Torrejón<sup>29</sup>; zona Sur en, el Ayuntamiento de Torrejón<sup>30</sup>, y pista de entrada a la Base Aérea, en el Ayuntamiento de Torrejón<sup>31</sup>.

La construcción del complejo duró cuatro años, y la supervisión general fue realizada por el Grupo Militar Conjunto de los EE.UU. (=JUSMG), organismo que había sido el responsable de elaborar los convenios y los acuerdos de procedimiento. Uno de los principales objetivos de la JUSMG fue que nunca pudiera acusarse a los Estados Unidos de imperialismo.

---

<sup>26</sup> Las indemnizaciones por las expropiaciones en AHEA; N-741-2.

<sup>27</sup> BOE, 20 (20 de enero de 1955): 209.

<sup>28</sup> BOE, 88 (29 de marzo de 1955): 979.

<sup>29</sup> BOE, 88 (29 de marzo de 1955): 979-980

<sup>30</sup> BOE, 100 (10 de abril de 1955): 1.137-1.139.

<sup>31</sup> BOE, 211 (30 de julio de 1955): 2.582.

El diseño y supervisión de la construcción de todas las instalaciones norteamericanas en España, corrió a cargo del Departamento de Puertos y Almacenes de la NAVY (*Bureau of Yards and Docks*).

Éste Departamento adjudicó los trabajos de diseño a un grupo de empresas denominado *Architects and Engineers Spanish Bases* (=AESB) (Álvaro, 2010:23), que englobaba a las siguientes:

- Pereira and Luckman.
- Shaw, Metz and Dolio.
- Frederic Harris Co.
- Metcalf and Eddy.

La AESB desarrolló una gran parte de estos trabajos mediante subcontratas de empresas españolas, principalmente a Bosch Aymerich y Asociados S.A. y ECURSA (Empresa Constructora Urquijo Reunidas S.A., consorcio formado por el Banco Urquijo, Huarte, Sanromán y OCISA). La oficina finalizó su labor principal a mediados de 1957. Se realizaron más de 10.000 láminas de planos y dibujos. La media de personal contratado fue de 143 norteamericanos y 580 españoles (Salazar, 2018: 105).

El sistema utilizado por los diseñadores norteamericanos se basaba en la estandarización. Se estudiaba y especificaba cada detalle por mínimo que fuera, para facilitar su construcción y no dejar ningún fleco en el aire, aprovechando la experiencia en construcciones anteriores. De hecho, a pesar de los años transcurridos y de las transformaciones sufridas desde que pasaron a propiedad del Ministerio de Defensa español, una visita actual a estos edificios, muestra una enorme similitud entre todos ellos: estructura general, puertas, ventanas, pasillos, etc., con modificaciones puntuales para servir de despachos, habitaciones, aulas, etc. Como señala Salazar, "Todos los procesos estaban perfectamente planificados, ya que habían sido ensayados antes en muchas otras bases y esta minuciosidad se sigue desde el dibujado de los planos hasta su materialización. Esto se comprueba al confrontar los planos de las bases españolas con la realidad. Cada elemento está exactamente donde debe estar. Como se ha visto en reformas posteriores, una distancia medida en los planos coincide exactamente con la que se encuentra en la realidad" (Salazar, 2018: 105).

Otro de los aspectos cuidados al máximo por los diseñadores americanos, que coincide con los manuales operativos y de mantenimiento de sistemas de armas, comunicaciones, etc., era otorgar un periodo de vigencia a los distintos materiales, es decir, una fecha de caducidad, pasada la cual, el elemento era sustituido, independientemente de su estado de conservación.

Durante los primeros años de funcionamiento de la Base, la sustitución de los materiales “obsoletos”, que iban desde las bombillas, fluorescentes, papeleras, mobiliario de habitaciones o de despacho, material de enseñanza, herramientas, etc., generó por parte de los elementos más avispados que trabajaban en la misma, ya fueran españoles o americanos, un mercado negro con la venta de los mismos en las localidades vecinas, sobre todo teniendo en cuenta la escasez de muchos de ellos en la España de los años sesenta y setenta.

El autor de este artículo recuerda como durante los años setenta, en los que se encontraba prestando su servicio en una unidad de la Base de Torrejón, pudo comprobar cómo, en ocasiones, este mobiliario “viejo”, desechado por los norteamericanos y arrojado a una especie de desguace-vertedero que tenían en la Base, estaba en mejor estado y era de mejor calidad que el que tenía el Ejército del Aire en sus instalaciones.

A principios de 1954, el ejecutivo norteamericano aprobó los proyectos de las obras<sup>32</sup>. El emplazamiento del pequeño campo de vuelo de Torrejón, con una pista de 4.226 pies (Fletcher, 1993: 187-190), en una gran llanura, facilitaba la posibilidad de construir otra de grandes dimensiones, necesaria para la operación de los bombarderos pesados norteamericanos y de los aviones cisterna. Como las instalaciones del INTA se encontraban situadas al noroeste de la pista, las americanas se construyeron al sur de la misma.

Se proyectó una pista sobre la que ya existía del INTA, dirección 05/23, con unas dimensiones mayores que las de ninguna otra en Europa, para facilitar la operación de los bombarderos estratégicos y los aviones cisternas: 13.400 pies de longitud por 200 de anchura<sup>33</sup>. También se llevaron a cabo las obras de una pista de rodadura de la misma longitud, tres calles de rodaje transversales, y el área de estacionamiento de aviones.

En junio de 1954, el Grupo Militar Conjunto de los Estados Unidos, y el oficial encargado de los trabajos de construcción, hicieron públicos los informes para aquellos interesados en participar en estos trabajos:<sup>34</sup>

“Los Estados Mayores del Departamento de Defensa, quienes supervisan los proyectos de construcción, no tratan directamente con los subcontratistas. En los programas de esta clase se nombra un contratista principal, que tiene por misión actuar como encargado de la administración en representación del Departamento norteamericano de Defensa.

---

<sup>32</sup> LVG (3 de febrero de 1954): 9.

<sup>33</sup> 4.127 metros de longitud por 60 metros de anchura.

<sup>34</sup> ABC (9 de junio de 1954): 31.

Corresponde al contratista principal solicitar y recibir ofertas los proyectos de subcontratos, elegir la que reúna las mejores condiciones y coordinar e inspeccionar las obras. Éste, paga las facturas, pero siempre actúa en nombre del representante del Negociado de Astilleros y Muelles de la Marina de guerra norteamericana... y el Departamento de Defensa garantiza el pago.

Se ha elegido una empresa conjunta conocida como Brown-Raymond-Walsh para desempeñar el cargo de contratista principal de las obras de construcciones militares en España... Hay actualmente proyectadas obras en los alrededores de Madrid, Sevilla, Zaragoza, Cádiz y Cartagena, y tal vez en otros sitios. Las primeras obras para las que se admitirán ofertas serán trabajos de pavimentación en Torrejón, cerca de Madrid, y en Sanjurjo, cerca de Zaragoza.

Resulta difícil fijar exactamente las fechas precisas para el comienzo de las obras, pero la marcha de los trabajos de preparación es tal que los proyectos de ingeniería y de planificación para las primeras obras deben de estar disponibles para su estudio por las personas interesadas en la presentación de ofertas para el verano de este año. Por consiguiente, las obras podrán comenzar a principios de otoño”.

Se comunicaba, así mismo, que “el Departamento de Defensa dispone de gran variedad de máquinas para trabajos de construcción que podrían traerse a España. Los concursantes podrían utilizar estas máquinas en los términos y condiciones que se estipularán en el anuncio del concurso. En caso de que escasearan en España ciertos materiales de construcción, se suministrarían con arreglo a condiciones parecidas... El contratista principal publicará los proyectos y los planos de trabajo completos y detallados por cada obra”<sup>35</sup>.

Además, se comunicaba que el subcontratista debía ajustarse a la legislación laboral española, se admitían uniones temporales de empresas españolas, y entre éstas y otras estadounidenses.

El contratista general para la gestión y supervisión de toda la obra fue el consorcio de empresas norteamericanas Brown-Raymond-Walsh (=BRW)<sup>36</sup>, formado por las firmas Brown and Root, Raymond Concrete Pile y Walsh Construction.

El 1 de agosto de 1954, la prensa publicaba el anuncio de BRW para la contratación de la primera fase de las obras de la Base de Torrejón. En dicho anuncio se especificaba que esta fase comprendía: excavar, construir y

---

<sup>35</sup> *Ibíd.*

<sup>36</sup> Los contratistas habilitaron sus oficinas en el edificio España, en la plaza de España de Madrid.

compactar terraplenes, incluyendo un sistema de drenaje para el alargamiento de la pista de aterrizaje existente, así como para una nueva pista de rodadura y una plataforma de estacionamiento; pavimentación del aeródromo; construcción de los conductos eléctricos que pasan bajo la pista de aterrizaje y la pista de rodadura, y construcción de una parte de la red de distribución de carburantes y de alimentación de surtidores para repostar aviones<sup>37</sup>. Para la realización de estas obras se calculaba que era preciso ejecutar 500.000 metros cúbicos de trabajo de desmonte y la nivelación y pavimentación de 600.000 metros cuadrados de pistas.

El 10 de septiembre de ese mismo año, se adjudicaron las primeras obras a la empresa de Fomento de Obras y Construcciones por 139 millones de pesetas<sup>38</sup>.

En los trabajos posteriores participaron prácticamente todas las grandes compañías constructoras españolas, lo que les permitió familiarizarse con la nueva tecnología norteamericana y propició el despegue nacional e internacional de estas empresas (Puig, 2003).

A pesar de los intentos de algunos grupos extranjeros de participar en la realización de las obras, la oposición del gobierno español logró que, con algunas pequeñas excepciones, como la construcción del oleoducto Rota-Zaragoza, su adjudicación se realizara a empresas españolas. Sin embargo, para Adoración Álvaro, no fue éste el caso de la adquisición de materiales. Según esta autora, en junio de 1959, con muchas obras terminadas o en fase de ejecución muy avanzada, los materiales adquiridos a empresas españolas eran del 21,5 por ciento en el caso de edificios, del 7 por ciento en el de pavimentación y del 12 por ciento en la de tanques para oleoductos (Álvaro, 2010: 23-24).

El problema era que en España no se disponía de la maquinaria con que estaban habituados a trabajar los contratistas norteamericanos y que en la producción de materiales no se contaba con un suministro regular, ni con la calidad exigida por los mismos. De hecho, en general, resultaba mucho más barato importar el material de fuera de nuestras fronteras que adquirirlo en el mercado español.

Para solucionar el problema de la maquinaria, ya vimos como el Departamento de Defensa norteamericano ofreció la aportación de la que fuera necesaria para estas construcciones. En julio de 1954, la prensa española se hacía eco del desembarco en las costas españolas de lanchas norteamericanas

---

<sup>37</sup> ABC (1 de agosto de 1954): 52.

<sup>38</sup> LVG (11 de septiembre de 1954): 3.

cargadas con este tipo de material, utilizado para la construcción de las bases americanas en Marruecos, para ponerlo a disposición de las empresas españolas adjudicatarias de los concursos<sup>39</sup>. Se trataba de excavadoras, apisonadoras, pavimentadoras, trituradoras, compresores, etc.

Como la prensa nacional estaba sometida a censura, a modo de ejemplo, hemos recurrido a distintos artículos publicados en "España Libre", órgano de la CNT. Según esta fuente, se cifró en unas 480.000 toneladas el cemento necesario para la construcción de las bases, y con ese fin se creó la Sociedad Alba, formada por miembros destacados del régimen para producir e importar cemento<sup>40</sup>.

"...Se ha comentado la gran diferencia que había entre las distintas proposiciones presentadas en la subasta de las obras de la base aérea de Torrejón de Ardoz.

La sociedad "Fomento de Obras y Construcciones", a quien se ha adjudicado la subcontrata, presentó la garantía del Banco Comercial Trasatlántico, que es el antiguo Banco Alemán.

La nueva maquinaria que ha de emplearse en la construcción de las bases se traerá de África del Norte y de Alemania, por un valor total de 240 millones de pesetas. El contratista principal cuenta con un grupo de especialistas que hablan español, a fin de instruir a los obreros españoles para la utilización de dicha maquinaria.

El número total de obreros que se emplearán en las bases será de 12 a 15.000, y en la de Torrejón trabajarán unos 2.000. De los 351 empleados que tiene el primer contratista 230 son españoles.

El principal problema de Torrejón es el agua, pues los sondeos a 80 metros no han dado resultado, por lo que se ha pedido material capaz de perforar hasta 500 metros.

Se espera que para el día 20, fecha límite del concurso se habrán presentado unas trescientas ofertas de cemento para la construcción de las bases"<sup>41</sup>.

Así mismo, en 1955 se especificaba que se habían traído 38 americanos especialistas en soldadura, y se había importado 41.000 toneladas de cemento de la alemana Rickerhoff<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> ABC (21 de julio de 1954): 23.

<sup>40</sup> España Libre: CNT. Órgano del Comité de Relaciones de la Confederación Regional del Centro de Francia. AIT (=EL), 327 (13 de diciembre de 1953): 3.

<sup>41</sup> EL, 354 (3 de octubre de 1954): 4.

<sup>42</sup> EL, 545 (9 de octubre de 1955): 4.

La JUSMG, liderada por el general Kissner, intentó que se diseñaran las construcciones de acuerdo a la arquitectura española, para evitar que las instalaciones recordaran un acuartelamiento norteamericano, y el pueblo español considerara que estaba siendo objeto de una ocupación militar, aunque, desde luego, no lograron su objetivo, al menos en la Base de Torrejón, siendo más afortunado su intento en otras bases como la de Rota.

La Base, inicialmente, se construyó sobre una superficie de 1.320 hectáreas, con un presupuesto de 43 millones de dólares, el coste final fue de 66,7 millones. Posteriormente hubo varias ampliaciones, unas veces para garantizar la seguridad militar del recinto, otras motivadas por cuestiones puramente aeronáuticas, como fue el caso de la última realizada en 2002, debido a la ampliación del vecino aeropuerto de Barajas, y la necesidad de separar la pista de vuelo de Torrejón de las de aeropuerto civil (de Diego, 2017:289-300).

Para proporcionar el acceso a la Base del personal y materiales de obras, se construyó una vía de servicio y un ramal de ferrocarril, de unos tres kilómetros de longitud, que partía de la línea férrea Madrid-Barcelona<sup>43</sup>. Para ello fue preciso realizar nuevas expropiaciones<sup>44</sup>, la más importante de ellas, la finca denominada Soto del Torote. La expropiación de esta finca, propiedad de Álvaro de Figueroa y Alonso-Martínez, marqués de Villabrágima, fue recurrida ante el Supremo, que dio la razón a su propietario, considerando que la cantidad asignada de 2.355.585,12 pesetas para el propietario y arrendatario, en concepto de indemnización, no era la correcta, estimando un justiprecio de 3.680.584 pesetas para el propietario, y 500.000 en concepto de indemnización al arrendatario<sup>45</sup>.

Finalizados los trabajos, estos accesos se utilizaron sólo puntualmente, estableciéndose en su cierre el denominado “control viejo”, que se activaba cuando las circunstancias lo requerían<sup>46</sup>. Al final del ramal del ferrocarril, en el interior de la Base, los norteamericanos levantaron un importante conjunto de almacenes<sup>47</sup>. Según comentó en un congreso de construcción, celebrado

---

<sup>43</sup> AHEA; N-741-2.

<sup>44</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Madrid (=BOPM), 59 (10 de marzo de 1955): 4 y BOPM, 218 (13 de septiembre de 1955): 2.

<sup>45</sup> BOE, 126 (27 de mayo de 1958): 4871.

<sup>46</sup> Esta entrada, cuyo acceso es por el nuevo polígono industrial de Torrejón, todavía se activa para el personal destinado en la Base cuando se esperan grandes aglomeraciones, con motivo de algún evento La última ocasión fue con motivo de los actos del 75 Aniversario del Ejército del Aire.

<sup>47</sup> Anuncio de BRW publicado en ABC (22 de febrero de 1955): 51, convocando ofertas para la construcción de 13.934 metros cuadrados de almacenes para la Base Aérea de Torrejón.

en 1962, José María Aguirre, presidente de Agromán, se llegaron a utilizar hasta burros para el transporte de materiales de construcción (Azpilicueta, 2004: 208).

Por lo que se refiere a la operatividad de las unidades, se levantaron los edificios de dirección, administración, operaciones, hangares de reparación de aviones y de armamento, hangares de alarma y polvorines, así como una central térmica y otra eléctrica. Así mismo se construyó una terminal de pasajeros y carga aérea junto a la torre de control.

Por último, para facilitar la estancia en España del personal norteamericano, se construyeron diversos edificios de alojamientos, un hotel, clubes, un teatro-cine, economatos<sup>48</sup>, lavandería, capilla, hospital, etc. Además, para abastecer a la Base, fue preciso poner en servicio una estación captadora de aguas en el río Jarama, con una capacidad de 400 metros cúbicos<sup>49</sup>.

Así mismo, en 1958 se construyó un campo de golf, con nueve hoyos, diseñados por personal de la USAF. En 1962 fue ampliado hasta dieciocho. El diseño de los nueve hoyos nuevos fue realizado por Marcelino Sota, tío de Severiano Ballesteros. Para construir el campo de golf, fue preciso alterar el cauce del río Torote, eliminando los meandros y dejando un recorrido recto, como se aprecia en las fotos de satélite. De hecho el recorrido atraviesa cinco veces el cauce del río. Su extensión es de 693.800 metros cuadrados, y además de los 18 hoyos cuenta con dos *putting green*, búnker de prácticas, *driving range*, vestuario, duchas y una casa-club.

Aunque se construyeron algunas casas en la Base para el personal americano<sup>50</sup>, al mismo tiempo se crearon dos “colonias”, por así llamarlas, en

---

<sup>48</sup> Desde una licorería hasta un supermercado, pasando por tiendas de libros y revistas, de efectos militares, ferretería, muebles, etc. En estos economatos se vendían tanto productos procedentes de los Estados Unidos, como de países europeos en lo que la USAF tenía establecidas bases aéreas, y españoles, que con el paso del tiempo fueron ganando presencia en las estanterías de estos comercios.

<sup>49</sup> Las negociaciones con las autoridades locales y las expropiaciones de terrenos también corrieron a cargo del Ejército del Aire. AHEA; N-741-2. ABC (16 de diciembre de 1956): 75; BOE, 301 (17 de diciembre de 1958): 11.356-11.357 y BOE, 17 (20 de enero de 1959): 1.149-1.150.

<sup>50</sup> El 17 de diciembre de 1958, las autoridades norteamericanas solicitaron a las españolas el incremento de la superficie destinada a la construcción de viviendas dentro de la Base. La respuesta del Ejército del Aire, en este caso, fue negativa, aduciendo que casi se había dejado sin terreno al término municipal de Torrejón y que, en todo caso, podrían pedir más construcciones en el Encinar de los Reyes o en La Moraleja. AHEA; N-1450-3. Las viviendas en el interior de la Base siempre supusieron un gran cúmulo de problemas, tanto para la USAF como para el Ejército del Aire. En 1965, los americanos intentaron conseguir un acceso directo a la colonia desde el control principal, aunque la solicitud fue rechazada por los españoles. AHEA; N-2564.

las que tendrían acomodo parte de los militares destinados en la Base, junto a sus familias.

En el Encinar de los Reyes, denominado por los norteamericanos *Royal Oaks*, se construyeron 866 viviendas, por la empresa El Encinar de los Reyes S.A.<sup>51</sup>, constituida en Madrid, el 13 de julio de 1955, con el fin específico de construir y gestionar el arrendamiento de esas viviendas al personal norteamericano destinado en la Base de Torrejón. Las viviendas quedaron en propiedad de la constructora, que las arrendaba a los norteamericanos destinados en la Base, tanto militares como civiles.

En Torrejón, en el barrio del Saucar, se edificaron 120 chalets y 180 apartamentos. Fueron construidos por una empresa del mismo municipio, Inmobiliaria Torrejón S.A., al igual que en el caso anterior, la empresa constructora quedó como propietaria de las viviendas, que las arrendaba al gobierno norteamericano.

Prescindiendo de otras consideraciones, fundamentalmente la cesión de soberanía, la construcción de las bases supuso, a nivel tecnológico, una gigantesca inyección para la industria española. Tanto a nivel de consultoría de arquitectura e ingeniería, como del propio desarrollo de los trabajos, las empresas españolas que participaron en su construcción dieron el paso adelante fundamental que marcaría su futuro. Para algunos autores (Egurbide, 1976: 133-137), éste fue el punto de arranque de la ingeniería moderna española.

Para (Álvaro, 2010: 43-44), el conocimiento oficial estadounidense se difundió a través de dos vías, la oficial, es decir, la ayuda técnica y militar entre gobiernos, y la privada, es decir, la inversión directa norteamericana, y las alianzas estratégicas firmadas entre empresas de ingeniería de ambos países.

Debido, precisamente, a la carencia de empresas en España que tuvieran capacidad para afrontar el reto que suponía concursar a las subastas públicas de las obras, cada vez se fue imponiendo más y más el sistema de adjudicación directa. De hecho, en 1955, BRW anunció que para proyectos de gran envergadura únicamente admitiría ofertas de un grupo de empresas, que serían capaces de desarrollar los trabajos con las especificaciones técnicas requeridas: Agromán, Cubiertas y Tejados, Dragados, Entrecanales

---

<sup>51</sup> El consejero delegado de esta empresa era Ernesto Koplowitz, que ya tenía el control de CYCSA (Construcciones y Contratas S.A.). Con esta experiencia, Koplowitz compró terrenos en las afueras de Madrid, que le sirvieron para construir barrios populares como el de Aluche y Simancas. Con este fin creó dos nuevas sociedades en 1960: Inmobiliaria Conycon S.A. e Inmobiliaria Construcciones y Contratas S.A. El objeto de la primera era construir viviendas de renta limitada, y el de la segunda, comprar solares y terrenos para construir viviendas bonificables (Torres, 2009: 167).

y Távora, Fomento de Obras, Construcciones Hidráulicas y Civiles, Huarte, Ramón Beamonte y Alcazamsa (Álvaro, 2010: 26).

No obstante, a pesar de la relativa capacidad de estas empresas, y de disponer de un bagaje previo de conocimientos para las obras requeridas, ninguno de este tipo de obras era nuevo para muchas de las constructoras españolas, así, por ejemplo, tanto Dragados como Fomento de Obras y Construcciones tenían experiencia en obras de pistas de vuelo y otras edificaciones de aeropuertos, pero “se hubo de asimilar sobre la marcha una técnica muy depurada y rigurosamente nueva para los constructores españoles” (Torres, 2009: 172).

Así mismo, estas empresas aprendieron, por el duro camino del fracaso, a presentar correctamente la documentación exigida en las licitaciones de subastas públicas, lo que les sirvió para competir posteriormente con éxito en el extranjero.

En el apéndice I hemos incluido una relación de las principales obras, con las empresas adjudicatarias y el importe de licitación, que construyeron la Base de Torrejón (Álvaro, 2010: 56-68).

El número del personal destinado en las distintas unidades americanas a lo largo del periodo de su instalación en la Base no fue uniforme, aunque podemos calcular una cifra entre 4.000 y 5.000 militares y alrededor de 200 civiles, a los que habría que añadir otro centenar no empleado directamente por la USAF, sino por contratistas. Así mismo, los trabajadores españoles al servicio de la administración norteamericana fluctuaron entre 1.000 y 1.500 personas<sup>52</sup>, con diferente cualificación<sup>53</sup>.

Aunque buen número del personal norteamericano residía fuera del Aeródromo, la mayor parte de ellos y sus familiares, acudían a las instalaciones de la Base para pasar sus ratos libres. Las infraestructuras de la que podríamos denominar “zona de vida” permitían a los estadounidenses llevar una vida similar a la que tendrían en su país de origen: restaurantes, cine, bolera, campos de deportes, campo de golf, gimnasio, clubs sociales, economatos, capilla o discoteca, se completaban con una emisora de radio perteneciente a *la American Forces Network (=AFN)*<sup>54</sup>, y una red de televisión

---

<sup>52</sup> Por ejemplo, en 1969 eran 1.418.

<sup>53</sup> En este sentido son interesantes los anuncios publicados en la prensa solicitando personal cualificado: desde mecánicos o electricistas hasta relojeros, entendiéndose que estos podrían hacerse cargo de la reparación de maquinaria de precisión. LVG (11 de diciembre de 1958): 7.

<sup>54</sup> Se trata de la marca usada por la radio y televisión de las Fuerzas Armadas de los EE.UU., en este caso más conocida como AFRTS (*Armed Forces Radio and Television Service*). En la Base de Torrejón emitía en 100.2 FM.

por cable, junto al periódico *Stars and Stripes*. La Base contaba, así mismo, con una escuela elemental y un instituto de educación secundaria, y un aeroclub.

## 5. LA ESTACIÓN DE COMUNICACIONES DE LOS SANTOS DE LA HUMOSA Y EL OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA

Uno de los asentamientos de la red de comunicaciones norteamericana que hemos de resaltar, por su cercanía a la Base de Torrejón, era la estación de Humosa, asentada en el pueblo de Los Santos de la Humosa, situado en una elevación de 853 metros. Construida en 1962, con seis antenas de 18 metros, fue uno de los principales enlaces de la red troposférica de comunicaciones que se extendía desde Turquía y Grecia, a Alemania e Inglaterra. En ella estaban destinados una cincuentena de militares americanos y alrededor de una decena de civiles españoles (Snyder / Boyce, 1991: 96, 163). En 1986 comenzó a desmantelarse, y en 1988 sufrió un atentado terrorista<sup>55</sup>. En 1994 se devolvieron las instalaciones al Ministerio de Defensa español, que procedió a su total desmantelamiento y liquidación<sup>56</sup>.

La necesidad de dotar de combustible a las bases aéreas construidas en España por los Estados Unidos, y la deficiencia en las infraestructuras de transporte, tanto por ferrocarril como por carretera en nuestro país, hizo preciso construir un oleoducto que partiendo de Rota, abasteciera al resto de los aeródromos norteamericanos.

El denominado oleoducto Rota-Zaragoza (=ROTAZA), con terminales en cada una de las bases, con 776 km de recorrido, y tres depósitos principales instalados a lo largo del trazado, supuso un coste de 1.640 millones de pesetas. Fue el primero de los construidos por las fuerzas armadas norteamericanas capaz de transportar derivados del petróleo de diferente graduación.

La estación de almacenamiento de Rota tenía capacidad para 1.200.000 barriles de combustible, 700.000 para la Armada y 500.000 para la USAF. Cada barril contenía aproximadamente 159 litros. El diámetro inicial, en Rota, era de 30 centímetros, sección de tubo que conservaba hasta la estación de bombeo de Adamuz. Previamente el oleoducto pasaba por Sevilla, donde

---

<sup>55</sup> El 15 de abril de 1988 la estación de comunicaciones fue objeto de un atentado, que se saldó únicamente con daños materiales. Su autoría nunca fue confirmada, pero se atribuyó al terrorismo islamista.

<sup>56</sup> Retrocesión de las instalaciones de comunicaciones de los Santos de la Humosa. Escrito del Jefe de Estado Mayor del Aire al General del Mando Aéreo del Centro, de 27 de enero de 1994. *Archivo B.A. Torrejón*.

existía otra estación de bombeo y una de almacenamiento en El Arahál, con 137.000 metros cúbicos de capacidad. De ésta partían dos ramales, uno a San Pablo, y otro a Morón.

En Adamuz, la sección de tubo se reducía a 25 centímetros, hasta otra estación situada en Poblete (Ciudad Real), desde donde se enviaba el combustible al depósito de Loeches para el servicio de la Base de Torrejón, con una capacidad de 168.158 metros cúbicos. En su continuación hasta La Muela (Zaragoza), con una capacidad de 109.898 metros cúbicos, la sección del tubo se reducía a 20 centímetros.

Durante todo su recorrido, el oleoducto iba enterrado a una profundidad de 90 centímetros, de los cuales, los 60 de superficie podían ser cultivables.

Los preparativos para su construcción comenzaron en febrero de 1955, con la declaración de utilidad pública y urgencia, a los efectos de expropiación forzosa las obras para la construcción del oleoducto<sup>57</sup>. Se reservó una servidumbre de 16 metros de ancho a que lo largo del trazado y fue preciso celebrar entrevistas con más de 12.000 propietarios afectados por la expropiación. Las obras terminaron a comienzos de 1957.

El 1 de abril de 1974 la propiedad del oleoducto pasó al Estado español, administrada inicialmente por la Compañía Administradora del Monopolio de Petróleos (=CAMPSA). El 11 de junio de 1987, el Ministerio de Defensa y la Compañía Logística de Hidrocarburos (=CLH) firmaron un acuerdo de cesión demanial de los terrenos del oleoducto, con la autorización para llevar a cabo conexiones entre el mismo y los de CLH. En contraprestación esta compañía asumía la cuantía de las inversiones necesarias para modernización y mantenimiento de las citadas instalaciones.

El crecimiento de las localidades cercanas al oleoducto, llevó consigo la aproximación de los núcleos urbanos de estas localidades a la banda de circulación del oleoducto Rota-Zaragoza, por lo que, en 1999, CLH, presentó ante las Comunidades de Madrid y Castilla-La Mancha una propuesta de modificación del trazado. Una vez aprobada esta propuesta, considerada la menos lesiva para el medio ambiente, el nuevo ramal se construyó atravesando los municipios de Loeches, Torres de la Alameda, Villalbilla, Anchuelo y Los Santos de la Humosa, para continuar hacia la provincia de Guadalajara, alejándose de las localidades más pobladas.

La nueva conducción tenía una longitud de 38,9, con un diámetro de 273 milímetros, y estaba enterrada a más de 1,2 metros de profundidad. Todo

---

<sup>57</sup> BOE, 45 (14 de febrero de 1955): 899.

el trazado fue cubierto con una capa de tierra vegetal, con un espesor mínimo de 50 centímetros. Cada árbol que resultó afectado por la conducción tuvo que ser repuesto por cinco. Para su protección se estableció una doble zona de seguridad. En una primera, de cuatro metros, se prohibía el arado a una profundidad superior a los 70 centímetros. En la segunda, de ocho metros, se permitió todo tipo de actividades excepto la construcción de edificaciones.

## 6. CONSTRUCCIONES ESPAÑOLAS

Para cumplir con lo estipulado en los acuerdos firmados con los Estados Unidos, al gobierno español le correspondía la construcción de las infraestructuras de acceso a la Base, así como de todas las instalaciones para albergar las unidades del Ejército del Aire que su Estado Mayor decidiera instalar en Torrejón.

Por lo que respecta a las infraestructuras exteriores, a finales de 1955 se construyó el acceso a la Base por el antiguo control, desde la N-II<sup>58</sup>. Posteriormente, en 1961, se cambió el acceso principal a la Base, situándose en el lugar en que se encuentra actualmente, por lo que fue preciso licitar una nueva obra para llevar a cabo las “ordenaciones exteriores y accesos en la Base Aérea de Torrejón”<sup>59</sup>.

En 1970, con la construcción de la variante de Torrejón y la autovía, se modificaron estos accesos, entregándose al Ministerio de Obras Públicas el tramo de carretera situado entre el acceso antiguo y el actual<sup>60</sup>.

La construcción de la Base llevó consigo el corte de la carretera que comunicaba Alcalá con Ajalvir. Actualmente el tramo inicial de esta carretera sigue existiendo desde Alcalá hasta la entrada a la Base por el denominado “control de El Chorrillo”, situado poco después de cruzar el puente sobre el río Torote. También fue preciso desviar hacia el norte la carretera que unía Torrejón con Ajalvir.

Así mismo, se modificaron los cursos de varios de los arroyos que atravesaban el terreno ocupado por la Base. Con anterioridad a las obras del aeródromo, estos arroyos, con un régimen de funcionamiento intermitente, tenían su cauce seco en la mayor parte del año, sin presencia de fauna piscícola, desprovistos de vegetación, únicamente con pequeños tramos de carrizos, vinculados a la humedad del suelo. Cuando por efectos de la caída

---

<sup>58</sup> BOE, 305 (1 de noviembre de 1955): 6.646-6.647.

<sup>59</sup> BOE, 241 (9 de octubre de 1961): 1.563.

<sup>60</sup> AHEA; N-2572-1.

de lluvias torrenciales se desbordaban, sus aguas caían hacia el Torote, sin que causaran daño alguno en sus inmediaciones.

No obstante, el principal arroyo afectado fue el Ardoz, que atravesaba la Base prácticamente por su centro. Los americanos unieron todos estos cauces, los entubaron para cruzar subterráneos por debajo de la pista y plataforma, saliendo a la superficie cerca de la antigua torre de control. Precisamente este arroyo separaba antiguamente las zonas españolas y americanas de la Base.

El curso de este arroyo, que también se encontraba en estiaje la mayor parte del año, y cuando se desbordaba sus aguas vertían también en el Torote, se vio notablemente afectado, ya que los desbordamientos iban directos al pueblo de Torrejón, produciéndose diversas inundaciones en la localidad, como la de 1961. Sin embargo, la construcción de la A-II, y el crecimiento del propio pueblo de Torrejón, produjeron una importante avenida en la noche del 3 de noviembre de 1972, llegando a alcanzar una altura de un metro en algunos lugares del casco urbano.

Para evitar nuevas avenidas, en 1973 se ejecutó el encauzamiento del Ardoz para que sus aguas desembocaran en el Torote, en lugar del Henares, mediante un canal de 2.500 metro de longitud, contribuyendo al pago de su construcción diversas administraciones, evitándose así tanto las inundaciones del pueblo como las de la propia Base<sup>61</sup>.

Por lo que respecta a las construcciones del Ejército del Aire en la Base Aérea, nos remitimos al trabajo ya citado (de Diego, 2017), aunque esperamos publicar en números posteriores de estos Anales un monográfico sobre el tema, ampliando lo recogido en la obra anterior, describiendo la sustitución de la USAF por unidades militares españolas, y analizar el impacto de la instalación de estas unidades y su personal en nuestra área geográfica.

## 7. INFLUENCIA DE LA BASE LAS LOCALIDADES DE SU ENTORNO

La construcción de la Base de Torrejón significó, a partir de 1954, la contratación de gran número de mano de obra, sin especializar, en las localidades de su alrededor. Ciertamente, como vimos anteriormente, el personal especializado no abundaba en España y, por supuesto, tampoco en esta área geográfica. A pesar de todo, esta contratación, supuso un ligero alivio para el excedente laboral que existía en la comarca.

---

<sup>61</sup> AHEA. N-125-4.

Posteriormente, la contratación de personal civil para los servicios norteamericanos de mayor cualificación: administrativos, mecánicos, bomberos, cocineros, etc., junto a otros de menor especialización: limpiadoras, camareros, jardineros, repartidores, dependientes, etc., con unos sueldos muy superiores a los que existían en el mercado laboral español, supuso un notable impacto para las pequeñas economías locales de estos pueblos. De hecho, esta necesidad de personal especializado, propició el interés por aprender determinadas profesiones que hasta entonces no habían tenido apenas aceptación. Así, en un artículo publicado en *La Vanguardia*<sup>62</sup>, se indicaba la necesidad de técnicos especialistas, “tales como relojeros, expertos en reparación de aparatos médicos, especialistas en acondicionamiento de aire, técnicos en máquinas-herramientas y en troquelar, mecánicos, electricistas, etcétera”.

Realmente, la construcción de la Base supuso una conmoción general en toda la comarca complutense, tanto en lo que se refiere al aspecto económico como social, desde las infraestructuras, hasta el futuro desarrollo urbanístico. A modo de ejemplo, la extracción de caliza y de áridos de excavaciones en las canteras de la comarca complutense, cuyo transporte hasta la Base, supuso la destrucción del firme de varias carreteras. La carretera que subía desde Alcalá hasta el Gurugú, quedó convertida en una pista de barro, hasta el extremo que los autobuses de línea patinaban en el ascenso y tenía que apearse todo el pasaje; los hombres colaboraban empujando el vehículo, mientras que las mujeres y los niños hacían la subida caminando detrás del autobús. En el mismo apartado de comunicaciones, ya vimos anteriormente que hubo que desviar la carretera de Torrejón a Ajalvir, mientras que la de Alcalá al mismo pueblo fue cortada, y quedó sin otro uso que el acceso a los polígonos industriales creados posteriormente a ambos márgenes de la misma, y como un acceso secundario a la Base de Torrejón.

También hemos comprobado anteriormente, como se construyeron dos colonias para el personal norteamericano y sus familias, una de ellas en Torrejón, sin embargo, muchos americanos alquilaron casas en el mismo pueblo de Torrejón o en otras localidades cercanas, como es el caso de la propia Alcalá, donde muchas personas compraron viviendas para invertir, contando con el pago del alquiler de los americanos<sup>63</sup>. A continuación, insertamos un anuncio, publicado en Nueva Alcarria, solicitando casas en alquiler en Guadalajara para ciudadanos americanos.

---

<sup>62</sup> LVG (11 de diciembre de 1958): 7.

<sup>63</sup> Todavía, en la localidad de Rota, existen muchos ciudadanos españoles que han comprado viviendas y que pagan su hipoteca con el importe de la mensualidad a miembros de la NAVY.

**Propietarios de chalets y pisos  
en Guadalajara:**

**La Oficina de alojamiento de la Base Aérea  
de Torrejón acepta oferta de alquileres.**

Dirijan sus cartas a OFICINA DE ALOJAMIENTO, EDIFICIO 123;  
HABITACION 113, BASE AEREA TORREJON DE ARDOZ.  
Teléfonos: 2056044 y 2057107 (lunes y viernes, mañana, de  
8 a 12, y tardes, de 1'30 a 4'30).

Por lo que respecta al modo de vida de los norteamericanos destinados en la Base, es de reseñar que la mayor parte de las actividades sociales, deportivas y culturales tenían lugar en su interior, sin que prácticamente tuvieran reflejo en las localidades de alrededor. Únicamente tenían lugar esporádicas participaciones de la banda de música militar<sup>64</sup>, el apoyo de vehículos para las fiestas, etc., cooperación en la extinción de incendios en los alrededores<sup>65</sup>, pero habitualmente con carácter oficial, sin que apenas existiera integración de los militares americanos y sus familias en la sociedad española. Esto no quiere decir que los norteamericanos no acudieran a salas de fiestas, restaurantes, etc., pero casi siempre de un modo localizado<sup>66</sup>.

Al comienzo de las obras, mientras se realizaban los trabajos de construcción, se instaló una mini-colonia en Madrid, en la antigua Avenida del Generalísimo, actualmente Paseo de la Castellana, que fue bautizado en el *argot* popular como “barrio de Corea”. Allí se estableció un *pies*, o economato para los militares americanos, alrededor del cual surgieron un

<sup>64</sup> Por ejemplo, el día de Reyes de 1959, la banda de música de la III Fuerza Aérea norteamericana impartió un concierto en el quiosco de la música de la Plaza de Cervantes de Alcalá de Henares ABC (7 de enero de 1959); 41. Al año siguiente, la misma banda, participó en la cabalgata de Reyes de Madrid. ABC (6 de enero de 1960); 41.

<sup>65</sup> Entre otros acuerdos, destaca por su importancia el celebrado entre el coronel jefe de la Base americana y el alcalde de Madrid, para coordinar los servicios de extinción de incendios, cuando una de las dos partes requiriese la ayuda de la otra, en estos cometidos. ABC (5 de febrero de 1959); 39.

<sup>66</sup> Uno de los restaurantes de los que los americanos eran clientes asiduos, era “El Descanso”, situado en el punto kilométrico 14,200 de la N-II. El 12 de abril de 1985 se produjo un atentado terrorista contra el mismo, reivindicado por la Yihad islámica. Murieron 18 personas y 82 resultaron heridas, aunque ninguno de ellos, casualmente, de nacionalidad norteamericana.

buen número de negocios: cafeterías, restaurantes, clubs de alterne, etc., donde los norteamericanos hacían ostentación de su poder adquisitivo y alardeaban de sus grandes y deslumbrantes vehículos.

Para hacernos idea del volumen económico que generó la Base, al no disponer de datos anteriores, recurrimos al informe realizado a fecha 26 de junio de 1979, por la *Finance Office* de la Base de Torrejón, “para describir el presupuesto de gastos del fondos del Gobierno de los Estados Unidos y de fondos no-del Gobierno<sup>67</sup> en las comunidades municipales o localidades circundantes (Alcalá de Henares, Alameda de Osuna, Camarma de Esteruelas, Coslada, Daganzo, Eurovillas, Meco, Paracuellos del Jarama, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz, Madrid y Canillejas)”, con cifras estimadas y carácter anual<sup>68</sup>.

Según este informe, los gastos del Gobierno de los Estados Unidos y otras agencias gubernamentales fueron:

Gastos del Gobierno. (Datos por año fiscal 1979)	Dólares	Pesetas <sup>69</sup>
Nóminas del personal civil español	6.200.000	395.233.174
Contratas de mantenimiento de equipos adjudicadas fuera de la Base <sup>70</sup> :	129.200	8.510.404
Servicios de custodia	458.800	30.221.156
Transportes <sup>71</sup> :	1.499.300	98.758.891
Comunicaciones <sup>72</sup>	829.800	54.658.926
Servicios educacionales <sup>73</sup>	147.200	9.696.064
Fungibles <sup>74</sup>	625.300	41.188.511

<sup>67</sup> Fondos no-apropiados, organizaciones no militares y organizaciones privadas.

<sup>68</sup> Información proporcionada por Emilio Pacios Bisbal. Pacios impartió una conferencia sobre la Base Aérea de Torrejón en la Institución de Estudios Complutenses, en 2006. Aunque se publicó un resumen de la misma, estos datos no aparecen en la citada publicación (Pacios, 2006: 220-221).

<sup>69</sup> Al cambio de 65,87 pts. por dólar.

<sup>70</sup> Vehículos de motor, muebles y menaje, equipo de oficina, radiadores, y reparaciones varias.

<sup>71</sup> Billetes de avión, carga y descarga de envíos, estancias, autocares escolares, portes varios.

<sup>72</sup> Tendidos de teléfonos, centralitas, conferencias, etc.

<sup>73</sup> Clases de español, cursos técnicos, graduación académica.

<sup>74</sup> Agua y electricidad para la Base y El Encinar de los Reyes.

Servicios varios <sup>75</sup> :	1.352.300	89.076.001
Otros servicios <sup>76</sup>	283.700	18.687.319
Combustibles de uso doméstico y automóviles	2.827.500	186.247.425.
Contrato de mantenimiento del hospital	253.100	16.671.697
Construcción	447.300	29.463.651
Materiales/suministros <sup>77</sup>	58.700	3.866.569
Rentas y alquileres <sup>78</sup>	5.075.900	334.349.533
Pluses de vivienda <sup>79</sup>	41.100	2.707.257
Economato	406.300	26.435.981
Escuelas	1.478.00	97.355.860
Grupo de Comunicaciones	896.300	59.039.281
625 MASS (Military Airlift Support Squadron)	1.122.000	73.906.140
OSI (Oficina de Investigaciones Especiales)	21.700	1.429.379
Total de gastos del Gobierno y otras agencias gubernamentales	23.953.700	1.577.830.219

Por otra parte, los gastos estimados del personal destinado en la Base fueron:

Militares: 461 oficiales <sup>80</sup>			
Concepto	Promedio de gasto por persona (\$)	Dólares	Pesetas
Alimentación	397	183.017	12.055.330
Entretenimiento	789	363.729	23.958.829
Viajes	1.338	616.818	40.629.802

<sup>75</sup> Pago de aduanas, cámaras frigoríficas, transporte de combustible, billetes de autobús para los empleados, control de avifauna, alquiler de viviendas para personal en tránsito, limpieza de alfombras, etc.

<sup>76</sup> Recogida basuras, reparación de calles y pavimentos, limpieza de tanques de combustible, etc.

<sup>77</sup> Artículos adquiridos en el mercado local que no se pueden obtener a través de los canales militares.

<sup>78</sup> Incluye el alquiler de las 866 casas de El Encinar de los Reyes, mantenimiento de la zona, etc.)

<sup>79</sup> Para el personal en espera de viviendas arrendadas por la USAF.

<sup>80</sup> Tanto estas cifras como las referidas a suboficiales y tropa, y personal civil, hay que entenderlas como unidades familiares, que podían variar desde las compuestas únicamente por la persona destinadas en la Base, como por aquellas que traían a España a toda su familia.

Regalos/recuerdos	438	201.918	13.300.339
Varios <sup>81</sup>	1.467	676.287	44.547.024
Total oficiales	3.829	2.041.769	134.491.320
Militares: 3.129 suboficiales y tropa			
Concepto	Promedio de gasto por persona (\$)	Dólares	Pesetas
Alimentación	902	2.822.358	185.908.721
Entretenimiento	569	1.780.401	117.275.014
Viajes	540	1.689.660	111.297.904
Regalos/recuerdos	349	1.092.021	71.931.424
Varios	673	2.105.817	138.710.166
Total Sub. y tropa	3.033	9.490.257	625.123.229
Civiles: 177			
Concepto	Promedio de gasto por persona (\$)	Dólares	Pesetas
Alimentación	1.020	180.540	11.892.170
Entretenimiento	509	90.093	5.934.426
Viajes	1.002	177.354	11.682.308
Regalos/recuerdos	511	90.447	5.957.744
Varios	1.503	266.031	17.532.462
Total civiles	4.545	804.465	52.999.100

La estimación de gastos en alquileres para el personal que vivía fuera de la Base o de El Encinar de los Reyes era:

Militares	Número de familias	Promedio por familia	Dólares	Pesetas
Alquileres	1.814	2.254	4.156.376	273.780.487
Fungibles	1.814	651	1.220.444	79.073.246
Total	1.814	2.905	5.356.820	352.853.733
Civiles	Número de familias	Promedio por familia	Dólares	Pesetas
Alquileres	177	3.675	650.475	42.846.788
Fungibles	177	651	188.505	12.416.824
Total	177	4.326	765.702	55.263.612

<sup>81</sup> Se incluyen conceptos como compra de muebles, servicio doméstico, herramientas, educación, textil, reparación de automóviles y seguro de vehículos.

	Número de familias	Dólares	Pesetas
Alquileres	1.991	4.806.851	316.627.275
Fungibles	1.991	1.408.949	91.490.070
Total	1.991	6.215.800	408.117.345

Gastos personales	Dólares	Pesetas
Total	18.532.291	1.220.722.000

Otros gastos	Dólares	Pesetas
Fondos no apropiados (abastec. / servicios, etc.)	668.900	44.060.443
Entidades comerciales ( <i>Federal Credit Union</i> )	678.000	44.659.860
Entidades comerciales (AAFES) Economato: abastecimientos, servicios, etc.	1.983.000	130.620.210
Entidades comerciales (AAFES) Economato: Nómina personal civil local	1.982.700	130.600.449
Organizaciones privadas (Clubs sociales, etc.)	6.200	79.044
Total	5.318.800	350.349.350

Total gastos gubernamentales y personales <sup>82</sup> (3.767 personas dependientes directamente del gobierno de los EE.UU.)	Dólares	Pesetas
Año fiscal 1979	47.804.791	3.148.901.500

En el apéndice II hemos incluido un cuadro con la proyección estimada del desembolso de la B.A. de Torrejón para el sexenio 1986-1991, realizada por la *Finance Office* (Sección Económico-Administrativa USAF) (Pacios, 2006: 221).

En 1992, se produjo la retirada de la mayor parte de las fuerzas norteamericanas de la Base de Torrejón.

<sup>82</sup> Un total de 3.767 personas sumados militares y civiles, dependientes directamente del gobierno de los Estados Unidos. A ellos habría que añadir una cantidad indeterminada de ciudadanos norteamericanos contratados para empresas subsidiarias, muchos de ellos militares que pasaban a la reserva y, por distintos motivos, querían quedarse a vivir en España, que rondaban el centenar.

## 8. CONSIDERACIONES FINALES

El 23 de septiembre de 1956, se dieron por finalizados los trabajos que permitieron abrir la pista. En la ceremonia, que se consideró por parte española la inauguración oficial de la Base, tomaron parte el secretario de la USAF, Donald Quarles y el embajador de los Estados Unidos en España, John Davis Lodge; por España participaron en el acto el ministro del Aire, teniente general González Gallarza, el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, teniente general Longoria, y el jefe de la Región Aérea Central, teniente general Castro Garnica<sup>83</sup>.

El punto final de la presencia norteamericana en la Base de Torrejón vino tras el referéndum convocado por el gobierno de Felipe González en 1986, proponiendo la salida o permanencia de España en la OTAN. Uno de sus puntos, en el caso de aprobarse la permanencia, establecía, en caso de mantenerse el país en la Alianza Atlántica, la “reducción progresiva de la presencia militar norteamericana en España”. En consecuencia, se llegó a la firma de un nuevo Acuerdo con Estados Unidos. Su firma tuvo lugar el 1 de diciembre de 1988 y entraría en vigor el 4 de mayo de 1989<sup>84</sup>.

El Convenio establecía la posibilidad de establecer en Torrejón un destacamento compuesto, como máximo, por 25 militares y 50 civiles<sup>85</sup>. Durante el periodo transitorio se autorizó la permanencia en la Base de las instalaciones de apoyo necesarias “para las operaciones, administración, mantenimiento, comunicaciones, abastecimiento y almacenamiento de material, y servicios de apoyo para un Cuartel General de una determinada fuerza aérea, un Ala de caza táctica, un Cuartel General de grupo de comunicaciones, apoyo de comunicaciones de la defensa, un terminal de transporte aéreo militar, y despliegue y tránsito de aeronaves de los Estados Unidos de América”<sup>86</sup>. Se autorizaba un nivel de fuerza de 4.482 militares, 635 civiles y 79 aeronaves. Se permitía que permanecieran en la Base de Torrejón durante tres años a partir de la vigencia del Convenio.

---

<sup>83</sup> ABC (26 de septiembre de 1956): 34.

<sup>84</sup> Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Defensa, anejos y canjes de notas al mismo, hecho en Madrid el 1 de diciembre de 1988. BOE, 108 (6 de mayo de 1989): 13.325-13.345.

<sup>85</sup> Convenio entre el Reino de España...; cit.; «Anejo 2. Bases y establecimientos españoles y nivel de fuerza autorizados» BOE, 108 (6 de mayo de 1989): 13.335.

<sup>86</sup> Convenio entre el Reino de España...; cit.; «Canje de notas 420/12» BOE, 108 (6 de mayo de 1989): 13.343.

El 4 de mayo de 1992, tuvo lugar la ceremonia de salida de la *401st Fighter Wing* y de la activación del *600th Air Base Group*, que según el convenio continuaría prestando apoyo a los aviones y personal de la USAF que llegaran a Torrejón (de Diego: 2017: 197-198).

A pesar de contar con la autorización española para mantener esta célula de apoyo, finalmente, el 1 de octubre de 1994, la USAF decidió desactivar el 660 Grupo, al considerarlo deficitario. Todavía permanecieron en Torrejón diez miembros del *Military Airlift Command* (=MAC), auxiliados por cinco civiles españoles, para prestar apoyo al transporte de personal y material que, en marzo de 1997, abandonaron también la Base.

Los principales motivos de la clausura de este pequeño destacamento fueron las dificultades que presentaban las operaciones aéreas, especialmente los despegues de los grandes aviones de transporte, por la proximidad del aeropuerto de Barajas, agravadas con la ampliación de éste y, sobre todo, la apertura de la propia Base de Torrejón al tráfico civil (de Diego: 2017: 233).

## 9. CONCLUSIONES

La construcción de las bases norteamericanas supuso un espaldarazo a la economía española, más concretamente a las empresas constructoras españolas, las cuales basaron su desarrollo posterior en esta experiencia. Lo mismo ocurrió con las empresas auxiliares.

Por otra parte, no cabe duda que, a tenor de los datos económicos expuestos, la instalación de las Bases supuso un relativo e importante factor de crecimiento económico para los pueblos y ciudades junto a los que se establecieron.

Tanto la contratación de personal directamente por los norteamericanos, como indirectamente a través de empresas españolas, como la inversión en bienes de producción o, simplemente, la demanda de los propios ciudadanos norteamericanos que vivían fuera de las Bases, supuso un acicate para el aprendizaje de nuevas profesiones por parte de los trabajadores españoles, con la correspondiente modernización del mercado de trabajo en la zona.

Otro tanto ocurrió con el cambio de modelo del Ejército del Aire español y de su personal profesional, que tuvieron que adaptarse al material americano. Precisamente, como veremos en un artículo posterior, esta base norteamericana fue el germen de la actual implantación de una gran instalación militar española, que da cabida a más de cinco mil militares profesionales y personal civil dependiente directamente del Ministerio de

Defensa español o de las empresas contratadas, además de la inversión en bienes y productos que se realiza en la zona del entorno, tanto por el personal y sus familias, como por las propias unidades ubicadas en la Base de Torrejón.

No cabe duda que la instalación de estas Bases, a pesar de la contrapartida que supuso la merma de la soberanía, fue una de las claves del comienzo del desarrollo español, a finales de los años cincuenta, incremento paulatino en los sesenta y crecimiento exponencial en los setenta. Se puede considerar que las Bases constituyeron un “mini plan Marshall” para España, especialmente para las localidades de su alrededor.

## BIBLIOGRAFÍA

- Álvaro Moya, Adoración (2010): “Estados Unidos y la creación de un sector intensivo en conocimiento: las empresas de ingeniería en España (1953-1975)”, Departamento de Economía e Historia Económica de la Universidad de Salamanca, Comunicación presentada el 24/05/2010.
- Arenal, Celestino del (2011): *Política exterior de España y relaciones con América Latina. Iberoamericanidad, europeización y atlantismo en la política exterior española*, Madrid, Fundación Carolina / Siglo XXI.
- Azpilicueta Astarloa, Enrique (2004): *La construcción de la arquitectura de posguerra en España (1939-1962)*, Madrid, Tesis doctoral ETS Arquitectura, UPM.
- Ballesteros Torres, Pedro (2014): “Primeros tiempos de la Aviación en Alcalá de Henares”, en José Luis Valle (Coord.), *El Ejército y Alcalá*. Madrid, Ministerio de Defensa, 195-22.
- De Diego Pareja, Luis Miguel (2017): *Base Aérea de Torrejón, 60 años de historia*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- Huerta Velayos, José Félix / de Diego Pareja, Luis Miguel (2008): “El Acuartelamiento Fernando Primo de Rivera, una historia sin concluir”, *Revista Española de Historia Militar*, 96-97, Valladolid, 234-240.
- Jarque Íñiguez, Arturo (1998): *Queremos esas bases: El acercamiento de Estados Unidos a la España de Franco*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá.
- J.J.U. (1958): “Base Aérea de Torrejón de Ardoz”, *Informes de la Construcción*. Vol. 10. Nº 99, Madrid, sp.
- Pacios Bisbal, Emilio (2006): “El impacto exterior, acuerdos con los Estados Unidos: la Base Aérea de Torrejón”, *Movimientos Políticos y Sociales. Conferencias, 2006*, 203-222.

- Piñeiro Álvarez, M<sup>a</sup>. Del Rocío (2006): “Los convenios hispano-norteamericanos de 1953”, *Historia Actual Online*, 175-181.
- Puig Raposo, Nuria (2003): “la ayuda económica norteamericana y los empresarios españoles”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 25, Madrid, 109-129.
- Rubio Fernández, Javier (2015): *Guía del antiguo aeródromo militar Barberán y Collar, actual campus de la Universidad de Alcalá*, Alcalá de Henares, Grupo en Defensa del Patrimonio Complutense.
- Salazar Lozano, M<sup>a</sup>. del Pilar (2018): “American way of drawing. Manuales americanos en el diseño de las bases militares en España”, *CPA. Cuadernos de Proyectos Arquitectónicos*, 8, Madrid, 104-117.
- Sánchez del Río, Ildefonso / Fernández Casado, Carlos (1951): “El taller de montaje del INTA en Torrejón de Ardoz”, *Revista de Obras Públicas*, 2829, 10-19 y 2830, 55-61.
- Sánchez Méndez, José / Rodrigo Tobajas, Juan J. (2013): “El I Centenario de la creación del Aeródromo Militar del Campo del Ángel de Alcalá de Henares”, *Aeroplano*, 31, Madrid, 178-195.
- Sánchez Ron, José Manuel (1997): *INTA, 50 años de Ciencia y Técnica Aeroespacial*, Madrid, Ministerio de Defensa-Secretaría de Estado de la Defensa-INTA.
- Snyder, Thomas S. / Boyce, Betty A. (1991): *Air Force Communications Command, 1938-1991. An illustrated history*, Scott Air Force Base, St. Clair County, Illinois, AFCC Office of History.
- Torres, Eugenio (2009): “La internacionalización de dos grandes empresas constructoras españolas: FCC y Dragados (c. 1960-1992)”, *Revista de Historia Industrial*, 40, Barcelona, 155-187.

## APÉNDICE I

<b>Obra contratada</b>	<b>Año</b>	<b>Empresa adjudicataria</b>	<b>Importe (pts)</b>
Almacenes	1956	A. Moreau	446.000.000
Instalaciones diversas	1956	ALCAZAMSA	13.489.000
Valla perimetral Base	1956	ALCAZAMSA	982.000
Captación y bombeo de agua	1956	ALCAZAMSA	13.489.000
Edificios varios	1956	ALCAZAMSA	65.462.000
Aumento sistema distribución de agua	1957	ALCAZAMSA	1.304.000
Cerca de seguridad	1956	Antonio Pérez González	1.060.000
Edificios varios	1956	Beamonte	15.700.000
Edificios de operaciones, dormitorios y comedores	1955	Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles (=CHC)	139.599.000
Barracones de acero, depósito de agua y red de saneamiento	1956	CHC	1.460.000
Residencia y comedor de oficiales	1956	CHC	1.460.000
Talleres de reparación de aviones	1957	Construcciones Ciagar, SL.	10.498.000
Hangares y anejos	1956	Corsán	11.459.000
Capilla	1957	Corsán	3.416.000
Ampliación capilla	1958-59	Corsán	1.948.000
Ala educativa	1959	Corsán	2.770.000
Edificios varios	1959	Corsán	919.000
Almacenes	1955	Dragados	15.066
Edificios de acero prefabricado	1956	Dragados	797.000
Edificios de acero prefabricado	1956	Dragados	798.000
Almacén de archivos cartográficos	1957	Dragados	2.874.000
Edificios	1956	Edward B. Kearney/Beamonte	89.957.000
Club de tropa y suboficiales	1957	Entrecanales y Távora	4.390.000
Terminal de pasajeros	1957	Entrecanales y Távora	1.667.000
Ampliación cuartel	1957	Entrecanales y Távora	2.872.000
Viviendas	1958	Entrecanales y Távora	18.486.000
Viviendas	1959	Entrecanales y Távora	19.680.000
Lavandería, edificio frigorífico y laboratorio fotográfico	1957	Entrecanales y Távora/Kearney	44.590.000
Instalación equipo lavandería y tintorería	1959	Entrecanales y Távora/Kearney	1.904.000
Edificios diversos	1956	Entrecanales y Távora/Pierce	52.215.000
Planta purificadora de agua	1956	Entrecanales y Távora/Pierce	14.930.000

Pavimentación pista. Rodadura y aparcamiento	1954	Fomento de Obras y Construcciones SA. (= FCC)	151.360.000
Pavimentación, señalizaciones radar	1956	FCC	30.642.000
Edificios simulador de vuelo y tiro al blanco	1956	FCC	14.429.000
Hangares	1957	FCC	9.836.000
Iluminación de la pista y aparcamiento de aviones	1957	FCC	6.320.000
Pavimentación carreteras y pista de vuelos	1957	FCC	13.597.000
Ampliación de la pista de vuelos	1957	FCC	161.921.000
Construcción de viales interiores	1958	FCC	49.851.000
Comedor	1959	FCC	9.614.000
Piscina y vestuario para suboficiales	1959	FCC	1.206.000
Viviendas	1960	FCC	18.079.000
Almacén de cohetes	1960	FCC	1.325.000
Piscina	1957	Goca	4.924.000
Sistema de calefacción	1957	Goysa-Oman Farnsworth-Wright	32.886.000
Talleres	1956	José Parer	3.586.000
Economato	1957	Ocesa	11.292.000
Taller de motores	1957	Omes-Icasa	6.181.000
Alojamientos	1957	Omes-Icasa	15.240.000
Hangar de alarma	1957	Precisión Industrial	5.718.000
Ramal de ferrocarril	1955	Regino Criado	2.436.000
Ayudas a la navegación. Tacan, ILS.	1957	Regino Criado	1.682.000
Terminal del ferrocarril	1957	Regino Criado	411.000
Parque de bomberos	1958	Regino Criado	1.239.000
Gimnasio	1959	Regino Criado	6.904.000
Taller de armamento	1960	Regino Criado	2.409.000
Teatro	1957	Turrión, obras y construcciones	2.921.000

## APÉNDICE II

Proyección estimada del desembolso efectuado por la *Finance Office* de la Base Aérea de Torrejón en el sexenio 1986-1991 (Pacios, 2006: 221). Al año siguiente, 1992, se produjo la salida de la mayor parte de las fuerzas norteamericanas de la Base de Torrejón.

Año	Impacto económico
1986	123,20 \$
1987	139,44 \$
1988	156,68 \$
1989	172,92 \$
1990	189,16 \$
1991	204,90 \$
Total	986,30 \$